

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av konventionen om arbete till sjöss från 2006 samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner Internationella arbetsorganisationens konvention om arbete till sjöss från 2006 till den del som konventionen hör till Finlands behörighet. Samtidigt föreläggs riksdagen en lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen om arbete till sjöss från 2006.

Konventionen reviderar 37 tidigare konventioner av Internationella arbetsorganisationen. Av dessa konventioner som blir reviderade har Finland ratificerat 22, av vilka fem redan tidigare har reviderats. Samtidigt förnyas i konventionens icke-bindande del 31 rekommendationer av Internationella arbetsorganisationen som gäller arbete till sjöss.

Konventionen innehåller bestämmelser om minimikraven för arbete inom sjöfartsbranschen. Konventionen gäller bl.a. villkoren för

anställningsavtal inom sjöfarten, inkvartering och rekreationsmöjligheter, mat och förplägnad, hälsovård och social trygghet samt tillsyn över konventionen och dess genomförande. Konventionen tillämpas i regel på alla sjömän och alla fartyg som används i kommersiell verksamhet, med undantag för några traditionellt byggda fartyg.

Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen om arbete till sjöss från 2006 avses träda i kraft vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet samtidigt som konventionen om arbete till sjöss från 2006 träder i kraft för Finland. Det föreslås också att de författningar genom vilka de konventioner som blir ersatta av konventionen om arbete till sjöss från 2006 har satts i kraft ska upphävas genom lagen.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 INLEDNING	3
2 NULÄGE	3
2.1 Lagstiftningen i Europeiska unionen	3
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	5
3.1 Målsättning	5
3.2 De viktigaste förslagen	5
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	5
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	6
DETALJMOTIVERING	8
1 KONVENTIONENS INNEHÅLL OCH FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND	8
1.1 Allmänna skyldigheter	9
1.2 Bilagorna till konventionen	36
2 LAGFÖRSLAG	37
3 IKRAFTTRÄDANDE	39
4 BEHOVET AV ÅLANDS LAGTINGS SAMTYCKE	39
5 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE OCH BEHANDLINGSORDNING	40
5.1 Behovet av riksdagens samtycke	40
5.2 Behandlingsordning	44
LAGFÖRSLAG	45
Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen om arbete till sjöss från 2006	45
FÖRDRAGSTEXT	47

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Internationella arbetsorganisationens (ILO) konvention om arbete till sjöss från 2006, nedan *sjöarbetskonventionen*, antogs vid Internationella sjöarbetskonferensen 2006.

Konventionen slår samman och reviderar 37 konventioner av ILO. Av dessa har Finland ratificerat 22, av vilka fem redan tidigare har ersatts av en motsvarande reviderad konvention. Samtidigt reviderar konventionens icke-bindande del 31 rekommendationer av ILO gällande arbete till sjöss.

Konventionen fastställer minimikraven för arbete inom sjöfartsbranschen. Den gäller bl.a. villkoren för anställningsavtal inom sjöfarten, inkvartering och rekreationsmöjligheter, mat och förplägnad, hälso- och sjukvård, och social trygghet samt tillsyn över konventionen och genomförande. Konventionen tillämpas i regel på alla sjömän och alla fartyg som används i kommersiell verksamhet, med undantag för traditionellt byggda fartyg.

Konventionen översändes för riksdagsbehandling på hösten 2008 på det sätt som ILO:s grundstadga förutsätter. Då föreslogs att konventionen inte ska ratificeras, eftersom den finska lagstiftningen inte ansågs motsvara den nivå som krävs i konventionen.

2 Nuläge

Internationella arbetsorganisationen har under hela sin historia reglerat sjöarbete genom över 40 konventioner. Av de konventioner som sjöarbetskonventionen reviderar har Finland ratificerat 22.

Således har Finland redan tidigare förbundit sig till att iaktta flera av konventionens delområden genom tidigare konventioner av ILO.

2.1 Lagstiftningen i Europeiska unionen

Konventionen hör till EU:s exklusiva behörighet till den del som den gäller koordinering av socialförsäkring. Konventionen innehåller också bestämmelser som hör till den delade behörighetens område.

EU är inte medlem i ILO och kan inte ratificera dess konventioner. Därför avgav EU:s råd den 7 juni 2007 ett beslut om bemyndigande för medlemsstaterna att i Europeiska gemenskapernas intresse ratificera Internationella arbetsorganisationens konvention från 2006 om arbete till sjöss (2007/431/EG). Enligt rådsbeslutet bemyndigas medlemsstaterna att ratificera konventionen och att deponera sina ratificeringsinstrument hos generaldirektören för ILO helst före den 31 december 2010.

EU:s allmänna arbetslagstiftning kan enligt grundfördraget i allmänhet endast gälla harmonisering av miniminivån. Huvudparten av direktiven i fråga är också tillämpliga på sjöarbete, bl.a. direktivet om skydd av minderåriga i arbetslivet (94/33/EG), direktivet om inrättande av en allmän ram för likabehandling (2000/78/EG), direktivet om genomförandet av principen om likabehandling av personer oavsett deras ras eller etniska ursprung (2000/43/EG) samt direktivet om arbetsgivares skyldighet att upplysa arbetstagarna om de regler som är tillämpliga på anställningsavtalet eller anställningsförhållandet (91/533/EEG).

Dessutom har EU godkänt direktiv som särskilt gäller sjömän, såsom rådets direktiv 89/391/EEG om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet samt rådets direktiv 92/29/EEG om minimikrav avseende säkerhet och hälsa för förbättrad medicinsk behandling ombord på fartyg.

Centralorganisationen för de europeiska nationella redarföreningarna (European Community Shipowners' Associations, ECSA) och Europeiska unionens transportanställdas förbund (Federation of Transport Workers' Unions in the European Union, FST) ingick den 30 september 1998 ett avtal om ordnande av arbetstiden för sjömän. Avtalet blev bindande för medlemsstaterna genom rådets direktiv 1999/63/EG.

Centralorganisationen för de europeiska nationella redarföreningarna (European Community Shipowners' Associations, ECSA) och Europeiska transportanställdas

förbund (European Transport Workers' Federation, ETF) ingick i mars 2008 ett nytt avtal gällande ILO:s sjöarbetskonvention, vilket stämmer överens med sjöarbetskonventionen. Avtalet täcker dock inte de delar i konventionen i fråga om vilka arbetsmarknadsorganisationerna saknar behörighet. På EU-nivå har konventionen satts i kraft genom rådets direktiv 2009/13/EG. Genom detta rådsdirektiv har också avtalet från år 1998 mellan de ovan nämnda organisationerna om sjömäns arbetstid (vilket har genomförts genom rådets direktiv 1999/63/EG) ändrats för att motsvara bestämmelserna i konventionen. Direktivet träder i kraft samtidigt som ILO:s sjöarbetskonvention. I inledningen till avtalet i bilagan till direktivet konstateras att antagandet av ett direktiv för att genomföra avtalet och principen om "motsvarighet i sak" i konventionen syftar till att ge medlemsstaterna möjlighet att genomföra rättigheterna och principerna på det sätt som anges i artikel VI.3 och VI.4 i sjöarbetskonventionen.

Avtalet mellan organisationerna från 2008 tillämpas i regel på alla sjömän. Avtalet täcker merparten av innehållet i konventionen, såsom de begrepp som används i konventionen (behörig myndighet, bruttodräktighet, sjöman, sjömans anställningsavtal, fartyg och redare). Avtalet gäller också minimiåldern för sjömän (regel 1.1 och standard A1.1), det läkarintyg som krävs av sjömän (regel 1.2), samt reglerna om utbildning och kvalifikationer (regel 1.3). Vidare innehåller avtalet regler och standarder om sjömäns anställningsavtal (regel 2.1 och standard A2.1), om hur uppsägningstiden bestäms och om hemresa (regel 2.5 och standard A2.5), om arbets- och vilotider (regel 2.3), om rätt till ledighet (regel 2.4), om ersättning till sjömän när fartyget förloras eller förliser (regel 2.6 och standard A2.6), om fartygs bemanning (regel 2.7) och om utveckling av karriär, färdigheter och anställningsmöjligheter för sjömän (regel 2.8 och standard A2.8). Vidare innehåller avtalet bestämmelser om bostad och rekreationsmöjligheter på fartygen (standard A.3.1) och om förplägnad (regel 3.2 och standard A3.2), om sjukvård (regel 4.1 och standard A4.1), om redarens skyldighet att ersätta kostnader och betala ut lön, när en sjöman har insjuknat eller hamnat i en olycka

samt begravningskostnaderna när en anställd har dött (regel 4.2 och standard A4.2). Avtalet gäller också skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor (regel 4.3 och standard A4.3). Medlemsstaterna förutsätts sörja för att hälsan och säkerheten hos sjömän på fartyg som för dess flagg är skyddade i arbetet och att den bor, arbetar och utbildas ombord i en säker och hygienisk miljö. Medlemsstaterna ska också främja inrättande av välfärdsråd som regelbundet ska se över välfärdsinrättningar och tjänster så att de är lämpliga med hänsyn till förändringar i sjömannens behov som följer av sjöfartsnäringens tekniska utveckling, ändrad drift och andra förhållanden (regel 4.4 och standard A4.4). Iakttagandet av och tillsynen över genomförandet av konventionen regleras också (regel 5.1.5 och standard A5.1.5).

Europaparlamentets och rådets direktiv om hamnstatskontroll (2009/16/EG) innehåller bestämmelser om kontroller som utförs på tredjelandsfartyg i unionshamnar för att säkerställa att de viktigaste internationella konventionerna på sjöfartsområdet iakttas på fartyget. Syftet med direktivet om hamnstatskontroll är bl.a. att i hamnstaterna kontrollera förhållanden som hänför sig till ILO:s konvention om miniminormer i handelsfartyg från år 1976 (nr 147). I bilagan till direktivet har som grund för kvarhållande av fartyg bl.a. angetts omständigheter som hör till ILO-konventionens område. Grunder för kvarhållande är bl.a. otillräcklig mängd proviant och dricksvatten för resa till nästa hamn, ingen värme i bostäder på fartyg som trafikerar områden med låg temperatur, otillräcklig ventilation i fartygets bostadsdel, oacceptabla sanitära förhållanden ombord, oacceptabla mängder sopor, utrustning eller last som utgör hinder för framkomligheten eller andra farliga förhållanden i passager och allmänna utrymmen, eller att den vakthållande personalen eller annan dejourerande personal inte är tillräckligt utvilad.

Kommissionen avgav den 23 mars 2012 ett förslag till uppdatering av direktivet i fråga, dvs. förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om flaggstatens ansvar i fråga om efterlevnaden av rådets direktiv 2009/13/EG om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Ship-

owners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG (KOM(2012) 134). Kommissionen föreslår att bestämmelser om sjöarbetscertifikatet och förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss ska fogas till direktivet.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning

Syftet med sjöarbetskonventionen är att på sjöfartsområdet säkerställa jämlika verksamhetsvillkor och konkurrensförutsättningar och att förebygga dumpning av arbetskraft globalt. För detta ändamål ska flaggstaterna skapa ett tillsynssystem som grundar sig på inspektioner och certifikat, där fartyg i internationell trafik med en bruttodräktighet av 200 eller mer beviljas ett sjöarbetscertifikat som bevis på att arbets- och bostadsförhållandena på fartyget uppfyller de krav som ställs i konventionen. Till sjöarbetscertifikatet ska fogas en förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss, där de nationella bestämmelser uppräknas som motsvarar kraven i konventionen och där redaren förbinder sig att fortlöpande iaktta dem.

Syftet med propositionen är att Finland ska kunna ratificera konventionen så snart som möjligt eftersom fartyg kan undgå ofta tidskrävande hamnstatskontroller genom sjöarbetscertifikatet och förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss. Genom systemet med inspektioner och certifikat kan man stävja konkurrens som baserar sig på användning av undermåliga fartyg, eftersom konventionen förutsätter att fartyg vars flaggstat inte har ratificerat konventionen, inte får behandlas mer gynnsamt i hamnstatskontrollerna än de stater som ratificerat konventionen. Medlemsstater som ratificerat konventionen kan också förutsätta att arbets- och bostadsförhållandena på fartyg som anlöper deras hamnar ska motsvara standarderna i konventionen, oberoende av om flaggstaten ratificerat konventionen eller inte. Sålunda främjar en skyndsam ratificering den

internationella konkurrenskraften hos den finska handelsflottan.

Det är också ILO:s och EU:s mål att konventionen ska träda i kraft så snart som möjligt. Eftersom det i konventionen ingår bestämmelser som hör till unionens exklusiva behörighet, har rådet avgett ett beslut, genom vilket medlemsländerna bemyndigas ratificera konventionen och deponera sitt ratificeringsinstrument hos ILO:s generaldirektör helst senast den 31 december 2010.

3.2 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner sjöarbetskonventionen till den del som konventionen hör till Finlands behörighet. Samtidigt föreläggs riksdagen en lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen om arbete till sjöss från 2006.

Lagen om sättande i kraft av konventionen om arbete till sjöss från 2006 avses träda i kraft vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet samtidigt som sjöarbetskonventionen träder i kraft för Finland. Det föreslås att de författningar som gäller sättande i kraft av sådana konventioner som sjöarbetskonventionen ersätter ska upphävas genom lagen. En av konventionerna i fråga har satts i kraft både genom lag och genom förordning, medan de övriga endast satts i kraft genom förordning.

4 Propositionens konsekvenser

Sjöfarten sysselsätter över 1,2 miljoner människor globalt. Sjöfartens andel av handeln är ca 90 procent. I Finland livnär sig ca 100 000 människor direkt eller indirekt av sjöfarten.

En omfattande ratificering av konventionen jämnar ut osund konkurrens och förbättrar arbetarskyddet globalt, eftersom konventionen definierar minimikraven för arbete inom sjöfartsbranschen. Konventionen gäller bl.a. villkoren för anställningsavtalen, inkvartering och rekreationsmöjligheter, mat och förlägnad, hälso- och sjukvård, skydd av hälsa och social trygghet samt tillsyn och genomförande. Konventionen tillämpas i regel på alla sjömän och alla fartyg som används i

kommersiell verksamhet, med undantag för traditionellt byggda fartyg.

En skyndsam ratificering av konventionen bidrar till att stödja konkurrenskraften hos den finska handelsflottan, eftersom den också underlättar och påskyndar kontroller i andra staters hamnar för fartyg som för finsk flagg. I artikel V i konventionen förutsätts att de medlemsstater som ratificerat konventionen ska förbjuda överträdelser av kraven i konventionen och enligt internationell lag införa sanktioner för överträdelser. Medlemsstaterna ska också försäkra sig om att fartyg som för en sådan stats flagg som inte har ratificerat konventionen inte får en förmånligare behandling än fartyg som för en sådan stats flagg som har ratificerat den. Därför är det förmånligt för medlemsstaternas handels sjöfart att ratificera konventionen så snart som möjligt.

Till propositionens ekonomiska och organisatoriska konsekvenser hör att den ökar tillsynen och arbetarskyddsinspektionerna. Konventionen förutsätter att vissa fartyg inspekteras med minst tre års intervaller, vilket kräver en motsvarande ökning av antalet arbetarskyddsinspektioner.

Finland har redan nu förbundit sig på ett relativt heltäckande sätt att iaktta ILO:s konventioner inom sjöfartsområdet. En stor del av dessa konventioner revideras av sjöarbetskonvention. Dessutom täcker den förpliktelser också i fråga om sådana områden där Finland tidigare inte har förbundit sig till ILO-konventioner. Som exempel på sådana nya områden kan nämnas i synnerhet bestämmelser som gäller rätten till hemresa, socialförsäkring samt avlöning.

Sjöarbetskonventionen syftar också till en bättre kompatibilitet mellan ILO-konventionerna och motsvarande konventioner av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

Sjöarbetskonventionen för samman i ett dokument majoriteten av ILO-konventionerna inom området för arbete till sjöss. Dessutom ersätter den de rekommendationer som kompletterar dessa konventioner. Artikel 6 i konventionen (nr 116) angående revision av slutartiklar i vissa av Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens antagna konventioner från 1961 (FördrS 23/1964), vilken Finland ratificerade 1964,

innehåller bestämmelser om revidering av ILO-konventioner. I artikeln konstateras att om Internationella arbetskonferensen antar en ny konvention som helt eller delvis reviderar en tidigare konvention, och den nya konventionen inte anger något annat ska, när medlemsstaten ratificerar den nya ersättande konventionen detta omedelbart ipso jure leda till att den tidigare konventionen uppsägs, trots villkoren om uppsägning, om och när den nya konventionen träder i kraft.

Eftersom ratificeringen av sjöarbetskonventionen automatiskt leder till att de konventioner som räknas upp i artikel X blir ersätta, har i lagen om sättande i kraft av konventionen fogats en bestämmelse om upphävning av författningarna om sättande i kraft av de konventioner som Finland har ratificerat.

5 Beredningen av propositionen

Sjöarbetskonventionen antogs av ILO:s beslutande församling Internationella arbetskonferensen den 23 februari 2006 vid en sjöfartssession. Målet var att föra samman och uppdatera ILO:s viktigaste konventioner inom sjöfartsområdet.

På EU-nivå har ratificeringen beretts genom de i avsnitt 2 angivna åtgärderna för harmonisering av genomförandet samt genom att godkänna ett ratificeringsbemyndigande för medlemsstaterna.

Konventionen föredrogs riksdagen på det sätt som förutsätts i ILO:s grundstadga på hösten 2008 (RP 91/2008 rd). Konventionen förelades dock inte för ratificering, eftersom de lagstiftningsändringar som dess godkännande förutsatte ännu var under beredning.

Ändringsbehov ansågs finnas bl.a. i fråga om tillämpningsområdet för de straffbestämmelser som krävs i artikel V. I fråga om läkarintyg för sjömän, behövde lagstiftningen kompletteras bl.a. i fråga om krav gällande färgsyn, läkarintygets språk samt rätt att kräva reviderad undersökning. Bestämmelserna gällande närvaro av läkare på fartyg behövde preciseras. Lagstiftningen behövde också kompletteras med bestämmelser gällande ingående av arbetsavtal och innehållet i arbetsavtalet. Bestämmelser om månatlig löneräkning och rätt till hemresa behövdes också.

Bestämmelserna om arbets- och vilotider samt om inkvarterings- och rekreationsutrymmen behövde uppdateras för att motsvara bestämmelserna i konventionen. Det behövdes också mer detaljerade bestämmelser om flaggstatens sjöarbetscertifikat, om inspektörernas behörighet samt om inspektionsintervaller liksom också om Finlands skyldighet att i egenskap av hamnstat utföra arbetarskyddsinspektioner ombord på utländska fartyg.

Sedermera har riksdagen godkänt flera ändringar i lagstiftningen, genom vilka den finska lagstiftningen har ändrats för att motsvara den nivå som krävs i konventionen. De lagstiftningsändringar som konventionen förutsätter har framför allt gjorts i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011), sjöarbetstidslagen (296/1976), semesterlagen för sjömän (433/1984), lagen om läkarundersökning av fartygspersonal (1171/2010), statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (1797/2009), lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg (395/2012), lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009), lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) samt lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995).

Efter de ändringar som gjorts i lagstiftningen gällande arbete till sjöss motsvarar lagstiftningen i Finland bestämmelserna i konventionen.

Beredningen av regeringspropositionen har gjorts som tjänsteuppdrag vid arbets- och näringsministeriet och den har godkänts av delegationen för sjömansärenden och av Finlands ILO-delegation.

Utlåtande om ett utkast till en regeringsproposition begärdes av kommunikationsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, utrikesministeriet, justitieministeriet, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket, Rederierna i Finland rf, Suomen Erikoisalusten Työnantajaliitto ry, Hamnoperatörerna rf, Finlands Skeppsbefälsförbund rf, Finlands Maskinbefälsförbund rf, Finlands Sjömans-Union FSU rf samt av sjömansservicebyrån. När det gäller frågor som hör till området för Ålands lagstiftningsbehörighet, har utlåtande begärts av Ålands landskapsregering. Landskapsregeringen har i sitt utlåtande om konventionen konstaterat att det inte föreligger hinder för att en del av besättningen på landskapets färjor i framtiden står i tjänsteförhållande till landskapet. Därför ska det anses att konventionen innehåller frågor som hör till landskapets lagstiftningsbehörighet.

DETALJMOTIVERING

1 Konventionens innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland

Till sin form avviker konventionen betydande från de tidigare ILO-konventionerna. Utöver de egentliga konventionsartiklarna, innehåller den regler och en kod med standarder och anvisningar. Artiklarna och reglerna definierar utöver de grundläggande rättigheterna och principerna i arbetslivet också medlemsstaternas grundläggande skyldigheter.

De regler och den kod som ingår i konventionen innehåller bindande bestämmelser för varje tema. Normalt kan endast Internationella arbetskonferensen ändra artiklarna och reglerna i konventionen.

I den kod som ingår i konventionen finns mer detaljerade tillämpningsföreskrifter för reglerna. Koden består av bindande standarder i del A och icke-bindande rekommendationer i del B. Koden kan ändras genom ett förenklat förfarande som fastställs i konventionen.

Artiklarna I—XVI i konventionen, vilka gäller allmänna skyldigheter, definitioner och tillämpningsområde, arbetslivets grundläggande rättigheter och principer, såsom facklig föreningsfrihet och facklig organisationsrätt, förbud mot tvångsarbete och avskaffande av barnarbete och diskriminering, sjöpersonalens rättigheter i anställningen, genomförande och tillämpning av konventionen, reglerna och delarna A och B i koden, samråd med redar- och sjöfolksorganisationer, konventionens ikraftträdande, uppsägning och effekten av ikraftträdandet, deponeringen av ratificeringsinstrumenten, den särskilda trepartskommittén, ändring av konventionen och koden samt giltiga språk.

Enligt artikel VI.3 i konventionen kan en medlemsstat som inte kan införa rättigheter och principer på det sätt som anges i del A i koden genomföra del A genom bestämmelser i dess lagar och andra författningar som i huvudsak

är likvärdiga med bestämmelserna i del A, förutsatt att syftet med lagstiftningen och åtgärderna är att fullt uppfylla det allmänna syftet och ändamålet med konventionen, och de nämnda bestämmelserna i del A i koden kan sättas i kraft med stöd av dem (principen om motsvarighet i sak).

Bestämmelser om ett förenklat förfarande för ändring av den kod som hänför sig till konventionen ingår i artikel XV. Artikeln möjliggör godkännande av koden till konventionen med kvalificerad majoritet av den särskilda trepartskommitté som består av företrädare för regeringar, redare och sjömän, vilken ska inrättas genom konventionen, och efter godkännandet av kommittén endast vid en arbetskonferens (i stället för vid två arbetskonferenser som är det normala förfarandet). Det förenklade förfarandet gör det möjligt att ändringar kan träda i kraft också utan att medlemsstaterna ratificerar dem. Medlemsstaterna har dock en möjlighet att anmäla till ILO:s generaldirektör att ändringen blir bindande för staten först efter att den lämnat ett senare uttryckligt meddelande att den godkännt ändringen.

Enligt artikel VIII träder konventionen i kraft 12 månader efter den dag då ratificeringar från minst 30 av medlemsstaterna i ILO som tillsammans svarar för minst 33 procent av världstonnaget har registrerats. Därefter träder konventionen i kraft för varje annan medlemsstat 12 månader efter den dag då statens ratificering har registrerats.

En medlemsstat som har ratificerat konventionen kan enligt artikel IX säga upp konventionen sedan tio år har förflutit från den dag då den först trädde i kraft genom en skrivelse som sänds till Internationella arbetsbyråns generaldirektör för registrering. I det fallet träder uppsägningen i kraft ett år efter att den registrerats. Om en medlemsstat som ratificerat konventionen inte utnyttjar sin rätt att säga upp konventionen inom ett år från utgången av ovan nämnda tidsfrist på tio år, är staten skyldig att iakttä konventionen under

nästa tioårsperiod och får säga upp konventionen vid utgången av varje tioårsperiod på de villkor som fastställs ovan.

Koden är uppdelad i fem avdelningar. Avdelning 1 gäller miniminormer för sjömäns arbete ombord på fartyg (minimiålder, läkarintyg, utbildning och behörighet samt arbetsförmedling). Avdelning 2 gäller anställningsvillkoren (anställningsavtal, löner, arbets- och vilotider, rätt till ledighet, rätt till hemresa, rätt till ersättning när fartyget förloaras eller förliser, fartygs bemanning samt utveckling av karriär, färdigheter och anställningsmöjligheter för sjömän). Avdelning 3 gäller bostad och rekreationsmöjligheter, mat och förplägnad och avdelning 4 gäller hälso- och sjukvård, välfärdstjänster för sjömän och social trygghet. Avdelning 5 reglerar genomförandet och tillämpningen av konventionen (bl.a. skyldigheter för flaggstater och hamnstater samt skyldigheter som hänför sig till arbetsförmedling).

I konventionen ingår flera bilagor som gäller de objekt som ska kontrolleras vid hamnstatskontroller, innehållet i egentliga och interimistiska sjöarbetscertifikat samt i förklaringar om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss och modeller för dessa.

1.1 Allmänna skyldigheter

Enligt artikel I.1 i konventionen ska parterna säkerställa att alla sjömän tillförsäkras rätt till en anständig anställning. Också artikel III gäller iakttagande av grundläggande rättigheter och principer. Finland har ratificerat alla ILO-konventioner som gäller de grundläggande principerna och rättigheterna för arbetsliv, dvs. konventionerna som gäller föreningsfriheten och organisationsrätten (nr 87 och 98), förbudet mot tvångsarbete (nr 29 och 105) samt avskaffande av barnarbete (nr 138 och 182) och avskaffande av diskriminering samt rätten till lika lön för kvinnor och män (nr 100 och 111). Lagstiftningen och praxis i Finland ska anses uppfylla den nivå som krävs av dessa konventioner.

Också definitionerna i konventionen harmonierar med den finska lagstiftningen. I princip ska konventionen enligt artikel II tillämpas på alla sjömän. I eventuella tolk-

ningsfrågor gällande det personella tillämpningsområdet ska redarna och organisationer som representerar sjömän förhandla innan medlemsstaten avgör frågan om tillämpningsområdet. I oklara situationer ska ILO-resolutionen gällande uppgifter om yrkeskategorier, som antogs vid 94:e arbetskonferensen, beaktas.

Konventionen gäller i princip alla fartyg som idkar kommersiell verksamhet, dock inte fiskefartyg, traditionsfartyg, örlogsfartyg samt örlogsflottans hjälpfartyg. Också om denna fråga gällande tillämpningsområdet ska redarna och organisationer som representerar sjömän förhandla innan medlemsstaten avgör frågan om tillämpningsområdet.

Medlemsstaterna kan också anse, efter förhandlingar med nämnda parter, att tillämpningen av vissa bestämmelser i den kod som avses i artikel VI.1 i konventionen på vissa fartyg med bruttodräktighet under 200 och som inte används i utrikes fart, inte är skäligt eller praktiskt möjligt. Beslut om att bestämmelser i koden inte tillämpas antingen i fråga om vissa persongrupper eller vissa fartyg till den del som frågan är reglerad på annat sätt i den nationella lagstiftningen, kollektivavtal eller annars, ska meddelas ILO:s generaldirektör som ska informera de andra medlemsstaterna om saken.

I 1 kap. 2 § i lagen om sjöarbetsavtal föreskrivs om undantag i tillämpningsområdet för den lagen. I regel ska lagen inte tillämpas på arbete som bara utförs medan fartyget ligger i hamn, på tillfälligt kontroll-, service-, lotsnings- eller annat därmed jämförbart arbete och inte heller på arbete som utförs på flottningsmateriel eller på försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg.

Tillämpningsområdet för vissa bestämmelser i lagen om sjöarbetsavtal utvidgades från och med den 1 april 2012 (ändring 139/2012) för att motsvara tillämpningsområdet för sjöarbetskonventionen. I 13 kap. 17 a § i lagen om sjöarbetsavtal föreskrivs om tillämpningen av vissa bestämmelser i lagen också på arbete som utförs på basis av ett annat avtal än arbetsavtal. Sådana bestämmelser är t.ex. bestämmelserna om skriftligt avtal gällande arbetet, hemresa samt sjukvård ombord på fartyget och i land.

I 2 § 2 mom. om tillämpningsområdet för lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg konstateras att lagen inte tillämpas på statsfartyg som används för försvars- eller sjöbevakningsuppgifter, bärplansbåtar, luftkuddefarkoster eller traditionsfartyg eller på fiskefartyg vars längd underskrider 24 meter.

I artikel IV i konventionen tryggas alla sjömän rätten till en säker och trygg arbetsplats, skäliga anställningsvillkor, anständiga arbets- och levnadsförhållanden ombord på fartyg samt rätten till hälso- och sjukvård, välfärdstjänster och andra former av socialt skydd i enlighet med koden. Medlemsstaterna ska se till att konventionens bestämmelser genomförs genom lag, föreskrifter, kollektivavtal eller på något annat sätt.

Enligt artikel V i konventionen ska medlemsstaterna också övervaka iakttagandet av konventionen samt ordna regelbundna inspektioner, rapporteringsförfaranden och rättsliga förfaranden i enlighet med sin lagstiftning. Medlemsstaterna ska se till att fartyg som för dess flagg har ett sjöarbetscertifikat och en förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss enligt kraven i konventionen. Fartyget kan också inspekteras när det befinner sig i en annan stats hamn. Medlemsstaterna ska utöva sin jurisdiktion och övervaka rekrytering och arbetsförmedling som utövas på dess territorium.

Det tidigare hindret för ratificering av konventionen, dvs. att sanktioner enligt artikel V.6 saknades, har avhjälpits genom att bestämmelser har införts i enlighet med konventionen om påföljder för gärningar i strid med lagen om sjöarbetsavtal, sjöarbetstidslagen, lagen om läkarundersökning av fartygspersonal, lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg, lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg, lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg och lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Dessutom ingår bestämmelser om de allvarligaste brotten i sjölagen (674/1994) och i strafflagen (39/1889).

Till konvention hör också en promemoria som förklarar på vilket sätt konventionens artiklar, regler och koden binder medlemsstaterna.

Del A i koden

Avdelning 1. Minimikrav för att sjömän ska få arbeta på fartyg

Reglerna och de standarder som styr genomförandet av reglerna i avdelning 1 i koden gäller miniminormer för sjömäns arbete, såsom minimiålder (1.1), läkarintyg (1.2) utbildning och behörighet (1.3) samt arbetsförmedling (1.4).

Regel 1.1 och standard A1.1 — Minimiålder

Regeln reviderar och ersätter konventionen (nr 7) angående fastställande av minimiålder för barns användande i arbete till sjöss från år 1920. Finland ratificerade konventionen 1925 men den ersattes 1976 när Finland ratificerade konventionen (nr 138) om minimiålder för tillträde till arbete från 1973. Regeln reviderar och ersätter också konventionen (nr 58) angående fastställande av minimiålder för barns användande i arbete till sjöss från år 1936, som Finland inte har ratificerat.

Regel 1.1 fastställer minimiåldern för personer som arbetar ombord på fartyg till 16 år. Enligt standard A1.1 som gäller dess genomförande är nattarbete med vissa undantag förbjudet i fråga om personer som inte har fyllt 18 år. Också arbete som kan äventyra deras säkerhet eller hälsa är förbjudet. Standard A1.1 förbjuder att låta utföra nattarbete hos personer som inte har fyllt 18 år. Till sådant arbete som avses i lagen om sjöarbetsavtal kan enligt 1 kap. 7 § 1 mom. anställas en person som är minst 16 år gammal när arbetet inleds. I statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet föreskrivs en 18-års åldersgräns för tillträde till arbete som fartygskock (36 §). Bestämmelsen i konventionen om förbud mot nattarbete i fråga om personer som inte har fyllt 18 år motsvaras av 9 b § i sjöarbetstidslagen. Enligt bestämmelsen ska unga arbetstagare ges en minst nio timmar lång oavbruten vilotid per dygn och de får inte hållas i arbete mellan klockan 24 och klockan 05, om det inte är fråga om ett övningsprogram som hänför sig till den ungas utbildning. Konventionsbestämmelsen om förbud mot

farligt arbete motsvaras av bestämmelsen i 2 kap 3 § i lagen om sjöarbetsavtal enligt vilken arbetsgivaren är skyldig att sörja för arbetarskyddet i syfte att skydda arbetstagarna mot olycksfall och hälsorisker enligt vad som bestäms i arbetarskyddslagen (738/2002). Det nämnda lagrummet förutsätter att arbetsgivaren sörjer för arbetstagarens säkerhet och hälsa i arbetet med beaktande av omständigheter som hänför sig till arbetet, arbetsförhållandena och arbetsmiljön i övrigt samt till arbetstagarens personliga förutsättningar. Lagen kompletteras av statsrådets förordning om arbeten som är särskilt skadliga och farliga för unga arbetstagare (475/2006) samt av social- och hälsovårdsministeriets förordning om en förteckning över exempel på arbeten som är farliga för unga arbetstagare (188/2012).

Med stöd av vad som angetts ovan motsvarar lagstiftningen i Finland bestämmelserna i regel 1.1 och i standard A1.1 som hänför sig till regeln.

Regel 1.2 och standard A1.2 — Läkarintyg

Regel 1.2 och standarden som kompletterar den reviderar och ersätter konventionen (nr 73) angående läkarundersökning av sjömän från år 1946, vilken Finland ratificerade 1956.

Syftet med regel 1.2 är att säkerställa att sjömän är medicinskt lämpliga att utföra sina uppgifter till sjöss. Enligt regeln får sjömän, med vissa undantag, inte arbeta på ett fartyg om de inte har intyg på att det inte föreligger hälsomässiga hinder för utförande av arbete till sjöss.

Bestämmelserna i standard A1.2 som gäller genomförandet av regeln hänför sig till skyldigheten att förete läkarintyg, innehållet i läkarundersökningen och läkarintyget, den som utfärdar intyget, giltighetstiden och de omständigheter där det är möjligt att avvika från bestämmelserna i regeln.

Enligt standard A1.2 påverkar den inte tillämpningen av 1978 års internationella konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, vilken har förändrats 1995 (nedan STCW-konventionen). Det läkarintyg som krävs enligt STCW-

konventionen motsvarar läkarintyget enligt regel 1.2.

Lagen om läkarundersökning av fartygspersonal (1171/2010) tillämpas på fartygspersonal som arbetar på finska fartyg. Syftet med lagen är att främja säkerheten inom sjöfarten genom bestämmelser om läkarundersökning av fartygspersonal. Lagen innehåller de bestämmelser som krävs av konventionen om obligatoriskt innehav av läkarintyg och om innehållet i intyget.

Läkarintyg för fartygspersonal gäller i två år och i fråga om personer som inte har fyllt 18 år i ett år. Intyg om färgseende gäller i sex år. Om giltighetstiden går ut under en resa, ska reviderad undersökning utföras vid första anlöpningshamn, dock senast inom tre månader.

Enligt 13 § i nämnda lag får Trafiksäkerhetsverket på ansökan tillåta en person att arbeta på ett fartyg fastän han eller hon inte har konstaterats lämplig för arbete vid en första undersökning eller vid reviderad undersökning. En förutsättning är att det här till föreligger synnerligen vägande skäl eller att det av särskilda skäl är möjligt att tillåta någon fortsätta arbeta på ett fartyg trots att han eller hon vid en reviderad undersökning inte har ansetts vara lämplig för arbete på fartyg. Innan Trafiksäkerhetsverket fattar beslut i saken ska utlåtande inhämtas av Arbetshälsoinstitutet. I regeringens proposition med förslag till lag om läkarundersökning (RP 102/2010 rd) av fartygspersonal konstateras, att vid avgörande av frågor som gäller dispens ska Trafiksäkerhetsverket bedöma om sökande av dispens trots bristen i sinnesfunktionerna, sjukdom eller handikapp är förmögen att arbeta ombord på ett fartyg. När Trafiksäkerhetsverket fattar beslut i saken kan det i enskilda fall beakta individuella faktorer som påverkar dugligheten att arbeta ombord på ett fartyg, såsom bl.a. sjömannens uppgifter ombord på fartyget, den art av sjöfart som idkas med fartyget, fartområdena samt möjligheterna att få sjukvård.

Med stöd av vad som angetts ovan motsvarar lagstiftningen i Finland bestämmelserna i regel 1.2 och i den standard som hänför sig till regeln.

Regel 1.3 — Utbildning och kvalifikationer

Regeln reviderar och ersätter konventionen (nr 53) om kompetens hos befäl på handelsfartyg från år 1936, som Finland ratificerade 1947, samt konventionen (nr 74) om behörighetsbevis för matrosar från år 1946, som Finland inte har ratificerat.

Regel 1.3 förutsätter att sjömän är utbildade eller kvalificerade att utföra sina uppgifter ombord på fartyg. Säkerhetsutbildning ska ingå i utbildningen. En utbildning i enlighet med Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) obligatoriska bestämmelser om utbildning motsvarar kraven i regel 1.3.

Sjömän påvisar sin kompetens genom behörighetsbrev som utfärdas av Trafiksäkerhetsverket. Förutsättningen för beviljande av behörighetsbrev är utbildning och tillräcklig erfarenhet. Bestämmelser om behörighetsbrev ingår i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg. Enligt lagen ska personer som arbetar på fartyg ha den behörighet som förutsätts i nämnda lag och i de bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Närmare bestämmelser om behörighetshandlingar har utfärdats genom statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet enligt 17 § 3 mom. i lagen.

Utbildning inom sjöfartsområdet erbjuds i Finland av sammanlagt 20 läroinrättningar och organisationer. Utbildningen iakttar Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk. I direktivet ingår också en avdelning med frågor som hänför sig till livräddning, brandbekämpning, utbildning i första hjälp, arbetarskydd och fartyget som social omgivning.

Med stöd av vad som framförts ovan motsvarar lagstiftningen och praxis i Finland bestämmelserna i regel 1.3.

Regel 1.4 — Rekrytering och arbetsförmedling

Regel 1.4 reviderar och ersätter konventionen (nr 9) angående arbetsförmedling för sjömän från år 1920, vilken Finland ratificerade 1922. Den konventionen ersattes för Finlands del sedermera år 2000 av ILO:s

konvention (nr 179) om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän från år 1996, när Finlands ratificering trädde i kraft. Sjöarbetskonventionen ersätter nu också konvention nr 179.

Regel 1.4 förutsätter att medlemsstaterna har ett effektivt, tillräckligt, pålitligt, välordnat och avgiftsfritt arbetsförmedlingssystem. Medlemsstaterna ska kräva att redare säkerställer att de krav som ingår i koden iakttas på fartyg som för dess flagg också när arbetskraften rekryterats i sådana länder eller regioner där konventionen inte tillämpas.

Enligt standard A1.4 ska privata rekryterings- och arbetsförmedlingskontor som eventuellt är verksamma på medlemsstatens område drivas helt enligt ett standardiserat system för licensiering, certifiering eller annan form av reglering. Detta system ska inrättas, modifieras eller ändras endast efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer. Standarden innehåller närmare bestämmelser om regleringen av privat arbetsförmedlingsverksamhet. Standarden förutsätter också en möjlighet att anföra klagomål om arbetsförmedlingstjänsterna.

I Finland grundar sig offentlig och privat arbetsförmedling på lagen om offentlig arbetskraftsservice (1295/2002) och statsrådets förordning om offentlig arbetskraftsservice (1344/2002), vilka också tillämpas på arbetsförmedling inom sjöfartsbranschen.

Den som tillhandahåller privat arbetskraftsservice är skyldig att göra en grundanmälan till det offentliga handelsregistret om sin verksamhet. Enligt den nämnda lagen får någon avgift inte tas ut hos enskilda kunder för sådana arbetsförmedlingstjänster som har direkt sysselsättande verkan. När det gäller uthyrda arbetstagare kräver också Europa parlamentets och rådets direktiv (2008/104/EG) om arbetstagare som hyrs ut av bemanning-företag (nedan direktiv om uthyrda arbetstagare) utöver ILO-konventionerna att det ska lagstiftas om förbudet mot att av arbetstagen bära upp en förmedlingsavgift.

Om påföljden för brott mot förbudet att bära upp avgift för arbetsförmedlingsservice föreskrivs i 47 kap. 6 § i strafflagen. Enligt det nämnda lagrummet ska den som hos en enskild kund bär upp avgift för arbetsförmedlingsservice som har direkt sysselsättande

verkan eller bär upp avgift för arbetsförmedling för sjöfarande för arbetsförmedlingsbrott dömas till böter eller fängelse i högst ett år. Dessutom krävs det i 4 kap. 8 § i lagen om offentlig arbetskraftsservice, vilken gäller privat arbetskraftsservice, att jämlikhet ska iakttas vid tillhandahållandet av tjänster och att servicen inte ska omfatta arbetserbjudanden till minderårig arbetskraft för arbeten där anställning är förbjuden enligt lagen om unga arbetstagare (998/1993).

I 2 kap. 8 § i lagen om sjöarbetsavtal ingår bestämmelser om hur minimianställningsvillkoren ska fastställas i fråga om uthyrd arbetskraft, trots att uthyrd arbetskraft i Finland inte är en sedvanlig arbetsform inom sjöfartsbranschen. I enlighet med kundföretagsprincipen i direktivet om uthyrda arbetstagare ska anställningsvillkoren för en uthyrd arbetstagare fastställas på samma grunder som anställningsvillkoren hos dem som är anställda vid kundföretaget. På anställningsförhållandet tillämpas det kollektivavtal som gäller kundföretaget. Arbetskyddsmyndigheterna övervakar hur anställningsvillkoren för uthyrda arbetstagare uppfylls liksom också anställningsvillkoren för andra anställda.

Också lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitan av utomstående arbetskraft (1233/2006), vilken trädde i kraft vid ingången av 2007, gäller särskilt företag som använder uthyrd arbetskraft. Beställarens utredningsskyldighet gäller frågan huruvida företaget som förmedlar arbetskraft har införts i förskottsuppbörsregistret och arbetsgivarregistret enligt lagen om förskottsuppbörd (1118/1996) och i registret över mervärdesskattskyldiga enligt mervärdesskattelagen (1501/1993). Dessutom ska företaget som använder uthyrd arbetskraft ha ett intyg över betalda skatter eller ett intyg över skatteskuld eller en utredning om att en betalningsplan angående skatteskulden har gjorts upp samt ett intyg över tecknande av pensionsförsäkringar samt över betalning av pensionsförsäkringsavgifter eller en utredning om att en betalningsöverenskommelse har ingåtts angående pensionsförsäkringsavgifter som förfallit till betalning. Utredningsskyldigheten omfattar också en utredning om vilket kollektivavtal som ska tillämpas på arbetet eller om de centrala an-

ställningsvillkoren. En utländsk avtalspart ska ge företaget som använder uthyrd arbetskraft information som motsvarar informationen i ovan nämnda utredningar och intyg. Arbetskyddsmyndigheterna övervakar iakttagandet också av denna lag. Beställaren är skyldig att betala en försumelseavgift, om beställaren har försummat utredningsskyldigheten. Försumelseavgiften fastställs till minst 1 600 euro och högst 16 000 euro.

Statsrådets förordning om skyldighet att lämna uppgifter om privat arbetskraftsservice (1349/2002) ålägger tillhandahållare av privat arbetskraftsservice att på begäran lämna uppgifter om antalet personer per yrkesgrupp som fått arbete via förmedlingen samt om antalet personer som fått arbete via förmedlingen på basis av uthyrning av arbetskraft, de uthyrda personernas antal samt den genomsnittliga längden på de uthyrda personernas anställningsförhållanden, samt om antalet kunder som anlitat arbetsförmedlingsservice och hyrt in arbetskraft. Arbetskraftsmyndigheten ska regelbundet publicera uppgifterna.

En totalreform av arbetskraftsservicelagstiftningen bereds för närvarande vid arbets- och näringsministeriet. I samband med reformen är avsikten att i likhet med den nuvarande regleringen lagstifta om skyldigheten för dem som tillhandahåller arbetskraftsservice att lämna uppgifter samt om trilateralt och annat samarbete för uppföljning av utvecklingen av privat arbetskraftsservice.

Inom sjöfartsområdet har privat arbetskraftsservice en relativt obetydlig roll. Detta beror bl.a. på att det passagerarfartygsavtal som gäller utrikesfart som ingåtts mellan Rederierna i Finland rf och Finlands Sjömans-Union FSU rf i regel förutsätter användande av offentlig arbetsförmedling. I fråga om arbetskraft från länder utanför EU förutsätts i avtalet mellan Finlands Maskinbefälsförbund rf, Finlands Skeppsbefälsförbund rf, Finlands Sjömans-Union FSU rf och Rederierna i Finland rf om tryggande av tillgången av yrkeskunnig fartygspersonal att redaren och de nämnda fackföreningarna i god tid på förhand kommer överens om vilken STCW/ITF-bemanningsbyrå eller -förmedlare redaren ska anlita vid anställning av personal från länder utanför EU.

Den möjlighet som förutsätts i konventionen att framföra klagomål gällande arbetsförmedlingstjänster torde innebära en möjlighet att framföra klagomål om privata arbetsförmedlingskontors förfarande på det sätt som förutsätts i bestämmelserna i konvention nr 181 som främst gäller privata arbetsförmedlingskontor. Eftersom den privata arbetsförmedlingens andel inom sjöfartsbranschen för närvarande är rätt obetydlig, förefaller det inte i detta skede finnas något omedelbart praktiskt behov av ett mer omfattande förfarande för anförande av klagomål för sjöfartsbranschens del än vad som nu är fallet. Där- emot torde enskilda personer som använder privat arbetskraftsservice och som upplever att de mött diskriminering kunna åberopa regleringen för bekämpning av diskriminering i lagen om jämställdhet mellan kvinnor och män (609/1986), lagen om likabehandling (21/2004) och strafflagen. Diskriminering i fråga om arbetsvillkoren samt överträdelser som gäller anställning av personer som underskrider minimiåldern hör till kretsen av den tillsyn som utförs av arbetarskyddsmyndigheterna. Således har dessa personer möjlighet att få rättsskydd vid klandervärt förfarande av en tillhandahållare av privat arbetskraftsservice även utan uttrycklig rätt att an- föra klagomål.

Andelen privat sjöarbetsförmedling av rekryteringen av arbetskraft har traditionellt varit obetydlig på fartyg som för finsk flagg. Behovet att precisera lagstiftningen om privat förmedling av arbetskraft kommer att be- dömas på nytt i samband med den pågående reformen av arbetskraftsservicelagstiftning- en.

Avdelning 2. Anställningsförhållanden

Avdelning 2 i reglerna och koden gäller an- ställningsvillkoren. De obligatoriska reglerna och de därtill hörande standarderna gäller an- ställningsavtal för sjömän (regel 2.1 och standard A2.1), lön (regel 2.2 och standard A2.2), arbets- och vilotider (regel 2.3 och standard A2.3), rätt till ledighet (regel 2.4 och standard A2.4), rätt till hemresa (regel 2.5 och standard A2.5), ersättning till sjömän när fartyget förloras eller förliser (regel 2.6 och standard A2.6), fartygets bemanning (re-

gel 2.7 och standard A2.7) samt utveckling av karriär, färdigheter och anställningsmög- ligheter för sjömän (regel 2.8 och standard A2.8).

Regel 2.1 och standard A2.1 — Anställnings- avtal för sjömän

Regel 2.1 reviderar och ersätter konventio- nen (nr 22) angående sjömäns anställnings- avtal från år 1926, vilken Finland ratificerade 1947.

Syftet med regeln är att säkerställa att sjö- män har ett skriftligt anställningsavtal som är undertecknat av båda parterna, att avtalet är förenligt med eventuella kollektivavtal och den nationella lagstiftningen och praxis och att sjömannen fritt har haft möjlighet att be- kanta sig med villkoren i avtalet. Om det inte är fråga om ett arbetsförhållande, förutsätts ett annat avtal eller arrangemang som garan- terar människovärdiga arbets- och levnads- förhållanden på fartyget. Bestämmelserna i den standard som hänför sig till genomföran- det av regeln gäller information om anställ- ningsvillkoren, språkversioner av anställ- ningsavtalet och eventuellt tillämpligt kollek- tivavtal samt innehållet i och uppsägningstid för anställningsavtal för sjömän.

Enligt standard A2.1 ska sjömän som arbe- tar på fartyg som för en medlemsstats flagg ha ett sådant anställningsavtal för sjömän, som både sjömannen och redaren eller reda- rens företrädare har undertecknat och som förutsätter att sjömän ombord på fartyget har människovärdiga arbets- och levnadsförhål- landen på det sätt som förutsätts i konventio- nen. Sjömän som undertecknar ett anställ- ningsavtal för sjöpersonal ska ges möjlighet att granska och söka råd om avtalet innan det undertecknas, samt andra möjligheter som är nödvändiga för att garantera att den har in- gått avtalet av fri vilja och med tillräcklig förståelse av sina rättigheter och skyldighe- ter. Sjömannen och redaren ska få ett under- tecknat originalexemplar av anställningsavta- let.

Sjömän bör lätt kunna få information om villkoren i sin anställning. Sjömän ska få en handling med en redogörelse för deras ar- betsuppgifter ombord på fartyget. I arbetsin-

tyget får inte ingå omnämnande av kvaliteten på sjömannens arbete eller om lönen.

Anställningsavtal för sjömän ska dock alltid innehålla följande uppgifter: den anställdes fullständiga namn, födelsedatum eller ålder och födelseort, redarens namn och adress, ort och datum för anställningsavtalets undertecknande, vilken befattning anställningen gäller, lön eller i tillämpliga fall den formel som ska användas för att beräkna denna, den avlönade semesterns längd eller i tillämpliga fall den formel som ska användas för att beräkna denna, tidpunkten när anställningsavtalet upphör att gälla och villkoren för detta, det skydd för hälsa och social trygghet som redaren ska ansvara för och den anställdes rätt till hemresa samt eventuellt tillämpligt kollektivavtal. Uppsägningstiden får inte understiga sju dagar, om inte annat föreskrivs i vissa fall. Varje medlemsstat ska när den fastställer sådana skäl beakta att den anställda av barmhärtighetsskäl eller av andra trängande skäl utan att bli skadeståndsskyldig kan behöva säga upp avtalet med kortare varsel eller utan uppsägning.

Formen och innehållet i sjömäns arbetsavtal fastställs i 1 kap. 3 § i lagen om sjöarbetsavtal. Arbetsavtalet ska ingås skriftligen och av avtalet ska framgå de uppgifter om arbetsförhållandet som lagen kräver. Bestämmelsen motsvarar kraven i konventionen också i fråga om den standard som hänför sig till dess genomförande, enligt vilken sjömän ska få en handling med en redogörelse för deras anställning ombord på fartyget (standard A2.1 punkt 1.e). Samma paragraf verkställer också rådets direktiv om arbetsgivares skyldighet att upplysa arbetstagarna om de regler som är tillämpliga på anställningsavtalet eller anställningsförhållandet (91/533/EEG).

Tillämpningsområdet för lagen om sjöarbetsavtal utvidgades från och med den 1 april 2012 (ändring 139/2012) för att motsvara tillämpningsområdet för sjöarbetskonventionen. Om det ombord på ett fartyg utförs arbete som inte baserar sig på ett arbetsavtal ansvarar redaren i enlighet med 13 kap. 17 a § för att det med den som utför sådant arbete ombord på fartyget ingås ett skriftligt avtal med uppgifter som motsvarar de uppgifter som enligt 1 kap 3 § 2 mom. ska framgå av ett arbetsavtal.

I enlighet med konventionen (se standard A2.1 punkterna 2 a och b) ska en kopia av ett avtalsformulär i standardformat och de delar av eventuella kollektivavtalet som ingår i en hamnstatskontroll enligt regel 5.2 (sjöarbetscertifikatet och förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss) finnas tillgängliga på fartyget också på engelska. En bestämmelse om detta ingår i 13 kap. 15 § i lagen om sjöarbetsavtal.

Också i fråga om skyldigheten att ge ett arbetsintyg (7 kap. 10 § i lagen om sjöarbetsavtal) uppfyller Finland den nivå som fastställs i konventionen, eftersom den anställda har rätt att få ett av konventionen förutsatt arbetsintyg, där endast arbetsförhållandets varaktighet och arbetsuppgifternas natur framgår.

Bestämmelser om uppsägning av arbetsavtal ingår i 7 kap. i lagen om sjöarbetsavtal. Enligt 7 kap. 4 § bestäms längden av uppsägningstiden enligt arbetsförhållandets oavbrutna varaktighet, om inte annat avtalas. När arbetsgivaren säger upp arbetsavtalet är den längsta uppsägningstiden sex månader, när arbetsförhållandet har varat i över 15 år, och den kortaste en månad, när arbetsförhållandet har varat i högst ett år. När arbetstagaren säger upp arbetsavtalet är på motsvarande sätt uppsägningstiden 14 dygn, om arbetsförhållandet har varat i högst ett år och två månader, om arbetsförhållandet har varat i över tio år. De uppsägningstider som föreskrivs i lagen iakttas endast, om inget annat har fastställts i arbetsavtalet eller i det kollektivavtal som tillämpas på arbetsförhållandet. Arbetsavtal upphör att gälla när fartyget efter det att uppsägningstiden löpt ut anlöper en hamn i vilken arbetstagaren fritt kan lämna fartyget.

Bestämmelsen i standard A2.1 i koden om exceptionell uppsägning av arbetsavtal utan uppsägningstid motsvaras av bestämmelsen i 7 kap. 5 § i lagen om sjöarbetsavtal. Enligt paragrafen kan arbetstagaren upphäva sitt arbetsavtal exceptionellt utan uppsägningstid när han eller hon fått veta att det i fartygets destinationshamn förekommer en farlig smittsam sjukdom, fartyget är utsatt för ett krigsliknande hot, en nära anhörig till arbetstagaren har dött eller blivit allvarligt sjuk eller arbetstagaren har blivit antagen till någon läroanstalt eller fått en anställning, eller att

det i hans eller hennes förhållanden efter att arbetsavtalet ingåtts har skett förändringar som gör att det inte längre kan anses vara skäligt att fortsätta arbetsavtalet. Fastän arbetstagaren i princip är skyldig att ersätta arbetsgivaren för kostnaderna för anställningen av en ny arbetstagare, kan ersättningsskyldigheten avlyftas eller nedsättas om det bedöms vara skäligt.

Också i fråga om denna regel ska Finland anses uppfylla den nivå som förutsätts i konventionen.

Regel 2.2 — Lön

Regel 2.2 reviderar och ersätter bestämmelserna om lön i konventionen (nr 76) om hyror, arbetstid och bemanning på fartyg från år 1946. Finland har inte ratificerat den nämnda konventionen, och inte heller de senare konventionerna nr 93 och 109 med samma tema, vilka nu blir ersatta.

Syftet med regel 2.2 är att säkerställa att sjömän får regelbunden, månatligen betald lön för sitt arbete. Standarden som hänför sig till genomförandet av regeln gäller betalning av lön och överföring till familjen eller andra anhöriga.

I Finland bestäms avlöningen inom sjöfartsbranschen enligt branschens kollektivavtal. Systemet med kollektivavtal som har allmänt bindande verkan förutsätter att också arbetsgivare som inte är bundna av ett kollektivavtal med stöd av lagen om kollektivavtal (436/1946) i arbetsförhållanden är skyldig att iaktta de lönevillkor och andra villkor som i arbetet i fråga eller i arbete som är jämförbart med det ska iakttas enligt bestämmelserna i riksomfattande kollektivavtal för berörda bransch som ska anses vara allmänt. Om det är fråga om ett arbetsförhållande där kollektivavtal inte iakttas, och arbetsgivaren och arbetstagaren inte har avtalat om det vederlag som ska betalas för arbetet, ska sedvanlig och skälig lön betalas till arbetstagaren.

Bestämmelser om utbetalning av lön ingår i 2 kap. i lagen om sjöarbetsavtal. Enligt 2 kap. 14 § ska lönen beräknas från början av den dag arbetstagaren infinnar sig till sitt arbete och till utgången av den dag anställningsförhållandet upphör, om inte något an-

nat bestäms någon annanstans i lag. Enligt 2 kap. 17 § ska lönen betalas den sista dagen av lönebetalningsperioden, om inte något annat avtalas. Lönebetalningsperioden kan vara högst en månad. Enligt 2 kap. 20 § ska arbetsgivaren när lönen betalas ge arbetstagaren en specifikation, av vilken beloppet av lönen och de grunder enligt vilka den bestäms ska framgå. I princip ska lönen betalas kontant. Om arbetstagaren så önskar kan lönen också betalas till ett bankkonto eller konton som arbetstagaren angett, så att lönen kan tas ut på förfallodagen. Arbetsgivaren svarar för kostnaderna för betalning till bankkonto.

Lagstiftningen i Finland ska anses motsvara den nivå som förutsätts i regel 2.2.

Regel 2.3 och standard A2.3 — Arbetstid och vilotid

Regeln reviderar och ersätter ILO:s konvention (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg, vilken Finland ratificerade 2002. Till konventionen i fråga hänför sig en resolution som förutsätter att medlemsstaterna i fråga om bestämmelser om arbets- och vilotider för vakthållande personal iakttar minst de minimivilotider som anges i STCW-konventionen.

Syftet med regel 2.3 är att säkerställa att sjömän har reglerad arbetstid och vilotid. Enligt standard A2.3 om dess genomförande kan medlemsstaterna välja att reglera maximitiden eller minimivilotiden, från vilken det är möjligt att avvika genom nationell lag eller kollektivavtal under förutsättning av att undantagen i mån av möjlighet iakttar de standarder som utfärdats. I standarden ingår också bestämmelser om sammankallande, brand-, räddningsfarkost- och andra övningar, nödsituationer, arbets- och vilotidsscheman, arbetsskiftsförteckningar, framhållande av nationella bestämmelser och kollektivavtal samt registerföring av arbets- och vilotiderna.

Bestämmelser om arbets- och vilotiderna för sjömän som arbetar i utrikes fart ingår i 9 a § i sjöarbetstidslagen. Motsvarande bestämmelser i fråga om inrikesfart ingår i 12 § i lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart (248/1982). Båda lagarna gäller arbete på

grundval av både arbetsförhållande och tjänsteförhållande.

Enligt 9 a § i sjöarbetstidslagen och i 12 § i lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart ska under varje period av 24 timmar en arbetstagare ges en vilotid på minst 10 timmar och under varje period av sju dagar en vilotid på sammanlagt minst 77 timmar. Dessutom föreskrivs om möjligheten att dela upp vilotiden per dygn i två perioder. Då ska den ena av perioderna vara minst sex timmar lång. Även då förutsätts att arbetstagaren får en minst 77 timmar lång vilotid under en period av sju dagar. Dessutom föreskrivs om att intervallen mellan på varandra följande vilotider inte får vara längre än 14 timmar. Bestämmelserna tillämpas också på vakthållande personal.

Om den anställdes arbetsuppgifter varierar så att man på honom eller henne ibland tillämpar andra bestämmelser om minimivilotid än de som gäller vakthållande personal och ibland tillämpar bestämmelserna om minimivilotid för vakthållande personal, ska när vakturer ordnas det säkerställas att en person som kommer för första gången till en vakt är tillräckligt utvilad. I alla situationer ska de vaktarrangemang som krävs i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg ordnas så att inte trötthet försvagar den vakthållande personalens prestationsförmåga.

Varje arbetsplats ska ha arbetsskiftsförteckningar och vaktsscheman framhållna, där det framgår när arbetstiden börjar och slutar samt när vakten börjar och slutar. Förteckningarna och schemana ska utarbetas på fartygets arbetsspråk och på engelska. Arbetsgivaren ska anteckna individuellt för varje anställd alla arbetade arbetstimmar samt separat övertidstimmar, nödarbetsstimmar och söndagsövertidstimmar samt de tillägg som betalats för dem. En påbörjad övertidstimme räknas vid ersättandet av övertid som en full halv timme.

Ett avtal som inskränker de förmåner som enligt lagen tillkommer arbetstagare är ogiltigt. Genom kollektivavtal kan dock avtalas på ett sätt som avviker från lagen i frågor som gäller placering av arbetstiden, beredskapstiden och arbetstiden, dygnsvilor, veckovila, perioder för befälhavarens fritidsperioder samt om ersättning för övertid per

dygn och per vecka, ersättning för övertid, ersättning av övertid i ledig tid, helgarbete, altemneringsarrangemang samt arbetsskiftsförteckningar och vaktsscheman.

På grundval av vad som anges ovan kan den finska lagstiftningen anses uppfylla den nivå som krävs av regeln och standarden i fråga.

Regel 2.4 och standard A2.4 — Rätt till ledighet

Regeln och den därtill hörande standarden reviderar och ersätter alla tidigare konventioner av ILO som gäller semester för sjömän. Av dessa ratificerade Finland 1949 konvention nr 72, men den ersattes för Finland den 14 september 1967 när den nyare konventionen nr 91 med samma tema från år 1949 trädde i kraft för Finland. Också den sistnämnda konventionen ersattes för Finland den 15 januari 1990 när Finland ratificerade den ändrade konventionen nr 146 från år 1976. Däremot har Finland inte ratificerat konventionen (nr 54) om avlönad semester för sjömän (från 1936).

Syftet med regel 2.4 är att säkerställa att sjömän har rätt till semester samt till landpermission så långt detta är förenligt med de praktiska krav som arbetsuppgifterna ställer. Enligt den standard som hänför sig till genomförandet av regeln ska betald semester utgå med minst 2,5 kalenderdagar per anställningsmånad, om inte något annat bestäms i kollektivavtal eller lag. Myndigheterna ska fastställa metoden för beräkning av tjänstgöringens längd om det inte annars avtalas därom nationellt.

Längden på sjömäns semester fastställs i semesterlagen för sjömän. För ratificeringen av konventionen ändrades 2 § i semesterlagen (ändring 1025/2011) för sjömän i enlighet med kraven i konventionen så att längden av den avlönade semestern är minst två och en halv vardag för varje full kvalifikationsmånad genast från början av arbetsförhållandet. Ackumulering av semester är inte längre beroende av längden av arbetsförhållandet.

Enligt 4 § 1 mom. har en arbetstagare rätt till semester sedan det gått sex fulla kvalifikationsmånader från början av anställningsförhållandet, och därefter alltid med sex må-

naders intervaller från det den tidigare rätten till semester uppkom. I 2 mom. föreskrivs om rätt till semester när arbetstagaren varit vårdledig, studieledig, fullgjort beväringstjänst eller av annan sådan orsak under anställningsförhållandets bestånd varit förhindrad att utföra arbete under en tid som enligt 3 § inte betraktas som likställd med arbetade dagar då semestern bestäms. Genom ändringen av sjöarbetstidslagen (1026/2011) utvidgades de riksomfattande arbetsmarknadsorganisationernas rätt att avtala om ersättande av övertid, för att branschens särskilda behov skulle kunna beaktas i kollektivavtalslösningarna. Samtidigt slopades dispensbestämmelserna i sjöarbetstidslagen.

Efter de nämnda lagstiftningsändringarna ska lagstiftningen i Finland anses motsvara den nivå som förutsatts av konventionen.

Regel 2.5 och standard A2.5 — Rätt till hemresa

Regeln reviderar och ersätter konventionen (nr 166) angående sjömäns rätt till hemresa från år 1987, som Finland inte har ratificerat.

Syftet med regel 2.5 är att säkerställa sjömäns rätt till fri hemresa garanterad av arbetsgivaren under de förhållanden som fastställs i koden. I standard A2.5 som gäller genomförandet av regeln fastställs när sjömän har rätt till hemresa, vem som ska ordna den och vem som ska betala de kostnader som den föranleder. Medlemsstaterna förutsätts bistå sjömännens återvändande hem och skifte av bemanning på fartyg som finns i dess hamnar.

Sjömän ska vara berättigade till hemresa om anställningsavtalet går ut medan sjömännen befinner sig utanför landets gränser samt när arbetsavtalet sägs upp av redaren eller när det sägs upp av arbetstagaren av grundad anledning och när sjömannen inte längre kan fullgöra sina uppgifter enligt anställningsavtalet eller inte kan väntas fullgöra dem under rådande förhållanden. Rätten till hemresa ska tryggas så att tjänstgöringstiden ombord inte får överskrida 12 månader. Om redaren inte kan ordna eller betala hemresan för de sjömän som har rätt till det, ska den behöriga myndighet i den medlemsstat vars flagg fartyget för ordna hemresan för sjömannen i

fråga. Om den inte kan ordna detta, kan den stat som sjömannen reser hem från eller staten där sjömannen är medborgare ordna hemresan och indriva kostnaderna av den medlemsstat vars flagg fartyget för. Den medlemsstat vars flagg fartyget för ska från redaren kunna återkräva kostnader som uppstår för sjömännens hemresa. Medlemsstaterna ska underlätta hemresan för de sjömän som tjänstgör på fartyg som angör dess hamnar eller passerar genom dess territorialvatten eller inre vatten och främja att ersättare anställs för dem. Medlemsstaterna har inte rätt att vägra någon sjöman rätt till hemresa på grund av en redares ekonomiska omständigheter eller oförmåga eller bristande vilja att ersätta en sjöman. Medlemsstaterna ska kräva att fartyg som för dess flagg medför en kopia av gällande nationella föreskrifter om hemresa på lämpliga språk och håller den tillgänglig för sjömännen.

Varje medlemsstat ska förbjuda att redare kräver sjömän på betalning i förskott till sin hemresa när de börjar sin anställning, liksom att redaren kompenserar sig för kostnaden för hemresan från sjömännens lön eller andra förmåner, utom när personalen enligt nationella lagar, andra författningar eller gällande kollektivavtal har befunnits allvarligt ha åsidosatt sina skyldigheter enligt anställningsavtalet.

Bestämmelser om fria hemresor ingår i 3 kap. i lagen om sjöarbetsavtal. Enligt 3 kap. 1 § har sjömän rätt till hemresa bekostad av arbetsgivaren medan anställningsförhållandet varar när det är fråga om en hemresa som görs då moderskaps-, särskild moderskaps-, faderskaps-, föräldra- eller vårdledighet börjar. Fri hemresa beviljas också när arbetstagaren vill avbryta sitt havandeskap. Dessutom ska arbetsgivaren betala arbetstagarens resa till hemorten och tillbaka till fartyget inklusive uppehålle när arbetsgivaren permitterar en arbetstagare när fartyget befinner sig utomlands.

Bestämmelser om fria hemresor när arbetsavtalet upphör ingår i 3 kap. 2 §. Arbetsgivaren ska betala arbetstagarens hemresa med uppehålle förutsatt att arbetsförhållandet har fortgått utan avbrott i minst sex månader och upphör utomlands. Arbetstagaren har inte rätt till fri hemresa, om han eller hon skulle ha

kunnat säga upp arbetsavtalet så att det hade upphört att gälla i någon hamn i hans eller hennes hemland under de tre månader som föregått avtalets upphörande. Om fartyget inom en månad från arbetsavtalets upphörande beräknas anlöpa en sådan hamn från vilken hemresan kan ordnas med betydligt lägre kostnader, ska arbetstagaren fortsätta att arbeta tills hamnen anlöps.

Enligt 2 § 2 mom. har arbetstagaren rätt till fri hemresa som arbetsgivaren betalar också när arbetsgivaren har sagt upp arbetsavtalet av ekonomiska orsaker eller av produktions- orsaker eller när arbetsavtalet har upphävts på grund av arbetstagarens arbetsoförmåga som föranletts av sjukdom, skada eller olycksfall eller om arbetsgivaren har upphävt arbetsavtalet utan laglig grund av en orsak som beror på arbetstagaren eller om arbetsavtalet har upphävts under provotiden eller när arbetstagaren har upphävt arbetsavtalet av en orsak som beror på arbetsgivaren eller arbetstagaren har upphävt arbetsavtalet på grund av en farlig smittsam sjukdom i destinationshamnen eller på grund av krigshot eller ett krigsliknande hot mot fartyget.

Bestämmelsen i standard A2.5 om främjande av sjömäns återvändande till hemmet motsvaras av 3 kap. 4 § i lagen om sjöarbetsavtal som förutsätter att staten i vissa fall ersätter hälften av resekostnaderna samt hälften av resekostnaderna för den ersättande arbetstagare som kommer från Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

På grundval av vad som framförs ovan kan Finland också anses uppfylla den nivå som krävs i konventionen i fråga om rätten till hemresa.

Regel 2.6 och standard A2.6 — Ersättning till sjömän när fartyget förloras eller förliser

Regel 2.6 och den standard som kompletterar regeln reviderar och ersätter konventionen (nr 8) angående ersättning för arbetslöshet till följd av fartygs förolyckande från år 1920, vilken Finland ratificerade 1949.

Regel 2.6 förutsätter att sjömän har rätt att få tillräcklig ersättning för skada, förlust eller arbetslöshet som uppstår till följd av att ett fartyg förloras eller förliser. Standard A2.6

som gäller dess genomförande förutsätter att redaren betalar en ersättning till alla sjömän för förlust eller arbetslöshet som sådan förlust eller förlisning ger upphov till.

I 2 kap. 16 § 2 mom. i lagen om sjöarbetsavtal föreskrivs om arbetstagarens rätt till lön när arbetstagaren är förhindrad att utföra sitt arbete. Om arbetstagaren är förhindrad att utföra sitt arbete på grund av en sjöolycka, en eldsvåda eller en exceptionell naturtilldragelse som har drabbat arbetsplatsen eller av en annan av arbetstagaren och arbetsgivaren oberoende liknande orsak har arbetstagaren enligt momentet rätt att få lön för den tid hindret varar, dock för högst 14 dagar, om fartyget är utomlands och för högst sju dagar om fartyget är i hemlandet. Arbetsgivaren får dock från den lön som ska betalas till arbetstagaren dra av det belopp som arbetstagaren inbesparat till följd av att arbetsprestationen förhindrats samt det belopp som arbetstagaren genom annat arbete har förtjänat eller avskiltigen låtit bli att förtjäna. Vid avdrag från lönen ska det som i 2 kap. 21 § bestäms om begränsning av kvittningsrätten iakttas.

I 12 kap. 4 § i lagen om sjöarbetsavtal föreskrivs om ersättning som betalas om arbetsgivaren har permitterat eller sagt upp en arbetstagare på grund av att fartyget förstörts eller förklarats odugligt för istandsättande. Arbetsgivaren ska i dessa fall på vissa villkor betala en ersättning som motsvarar två månaders lön.

Under förutsättning av att arbetstagaren uppfyller de krav som ställs i lagen om utkomtskydd för arbetslösa (1290/2002), kan denne också ha rätt till utkomtskyddsförmåner efter att arbetsgivarens skyldighet att betala lönen upphör.

Det kan således anses att Finland också till denna del uppfyller den nivå som krävs av konventionen.

Regel 2.7 och standard A2.7 — Bemanningnivåer

Regeln reviderar och ersätter ILO:s konvention (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg från år 1996, vilken Finland ratificerade 2002.

Regel 2.7 och standard A2.7 som hänför sig till den förutsätter man i bemanningen av

fartyget utöver säkerställandet av säker navigering, effektiv fart och driftssäkerheten har beaktat sjömännens trötthet, fartygssäkerheten samt mat och förplägnad.

Enligt lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg ska ett fartyg bemannas så att inte fartyget, fartygspersonalen, passagerarna, lasten, annan egendom eller miljön onödigtvis utsätts för risker. Fartygspersonalen ska i fråga om antal och behörighet vara sådan att vakthållnings- och säkerhetsrelaterade sysslor ombord på fartyget kan skötas. Fartyg där fartygspersonalen bor ombord ska dessutom ha behövlig ekonomipersonal. Av fartygets bemanningscertifikat framgår fartygets minimibemanning samt fartygspersonalens sammansättning och behörighet för olika fartområden. För utfärdande av bemanningscertifikat behövs utlåtande av de riksomfattande arbetsmarknadsorganisationerna inom sjöfarten och av arbetsarkyddsmyndigheterna. Bemanningscertifikat utfärdas av Trafiksäkerhetsverket. Enligt ovan nämnda 7 § 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket vid utfärdandet av bemanningscertifikat också beakta bestämmelserna i sjöarbetskonventionen.

Vid fastställandet av bemanningen ska viktiga frågor gällande fartygets säkerhet beaktas såsom betryggande vakthållning och bestämmelserna i arbetstidslagstiftningen gällande sjömäns arbete ombord på fartyg, den allmänna standarden på fartygets utrustning, servicen och underhållet, fartområdet, antalet passagerare, kosthåll och renhållning. Kraven på besättningen är desto större ju mer krävande förhållanden fartyget är avsett att färdas i.

Till frågan hör också STCW-konventionen samt statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet.

Finland ska således också anses uppfylla den nivå som förutsätts av denna regel och standard.

Regel 2.8 och standard A2.8 — Utveckling av karriär, färdigheter och anställningsmöjligheter för sjömän

Regeln och den standard som kompletterar den reviderar och ersätter konventionen (nr 145) om kontinuitet i sysselsättningen (sjö-

folk) från år 1976, vilken Finland ratificerade 1978.

Regel 2.8 och standard A2.8 som hänför sig till den förutsätter att medlemsstaterna har ett nationellt handlingsprogram för främjande av sjömäns sysselsättning, karriär och yrkesskicklighet samt för tryggnad av tillgång av yrkeskunnig arbetskraft.

I Finland grundar sig det nationella handlingsprogrammet för sjöfartsbranschen på systemet för sjöfartsutbildning, vilken är i överensstämmelse med direktivet 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk och STCW-konventionen. Examinationsgrunderna och målen har överenskomits med redarna och sjömansorganisationerna, i enlighet med kravet i punkt 3 i standard A2.8 i sjöarbetskonventionen. Utbildningssystemet utvärderas med fem års intervaller. Ansvaret för anteciperad kunskaps- och utvecklingsbehoven inom branschen hör till den riksomfattande utbildningskommissionen för sjöfartsbranschen som sorterar under utbildningsstyrelsen.

I och med att fartygen blir allt mer automatiserade, ökar också kraven på yrkesskicklighet, know-how och språkkunskaper inom sjöfartsbranschen. Sjöfartens säkerhetsutbildningscentral som upprätthålls av staten ordnar utbildning för upprätthållande och förbättring av fartygs säkerhetsnivå och fartygs- och maskinsimulatorutbildning som hänför sig till fartygets säkerhetsorganisation, brandsläcknings- och räddningsutbildning samt nöd-, räddnings- och hälsovårdsutbildning till sjömän och studerande inom sjöfartsbranschen.

Sjömännens sysselsättning har också främjats av reformen av tonnageskatten, genom vilken man ökade den internationella konkurrenskraften av fartyg som för finsk flagg ökades. Reformen uppmuntrade till nya investeringar som ökar och tryggar sysselsättningen för finska sjömän.

I anslutning till arbets- och näringsministeriet finns delegationen för sjömansärenden för behandling av den allmänna utvecklingen av den lagstiftning som gäller sjömäns arbetsförhållanden och sociala förhållanden och av särskilda frågor som hänför sig till sjömäns arbetsförhållanden. I delegationen

finns representanter för sjömännens arbetsgivar- och arbetstagsida.

Finland kan anses uppfylla kraven också i regel 2.8 och i den standard som hänför sig till den.

Avdelning 3. Bostad, rekreationsmöjligheter, mat och förplägnad

Avdelning 3 i reglerna och koden hänför sig till bostad och rekreationsmöjligheterna (3.1) samt till mat och förplägnad (3.2).

Regel 3.1 och standard A3.1 — Bostad och rekreationsmöjligheter

Regeln och standarden reviderar och ersätter konventionen (nr 92) om besättningsbostäder (reviderad) från år 1949 och konventionen (nr 133) om besättningsbostäder (tilläggsbestämmelser) från år 1970. Finland ratificerade de ovan nämnda konventionerna 1951 och 1974.

Bestämmelser i sjöarbetskonvention som gäller konstruktion och utrustning av fartyg ska endast tillämpas på sådana fartyg som byggts den dag som konventionen trädde i kraft för medlemslandet i fråga, eller senare. För fartyg som är äldre än detta ska de krav på fartygs konstruktion och utrustning som fastställs i 1949 års konvention (nr 92) om besättningsbostäder (reviderad) och 1970 års konvention (nr 133) om besättningsbostäder (tilläggsbestämmelser) fortsätta att gälla i den omfattning de gällde före detta datum enligt den berörda medlemsstatens lagstiftning eller praxis. Trots att regel 3.1 reviderar de nämnda konventionerna, fortsätter Finland att tillämpa deras bestämmelser på fartyg som byggts före ikraftträdandet av sjöarbetskonventionen, eftersom båda konventionerna tillämpas efter att sjöarbetskonventionen har trätt i kraft.

Regel 3.1 och standard A3.1 som hänför sig till regeln säkerställer att det ombord på fartyg finns anständiga bostäder och rekreationsmöjligheter. Bestämmelserna hänför sig till storleken och utrustningen av bostads-, förplägnads-, rekreations-, och sanitetsutrymmen, såsom möblering, vatten, avlopp, värme, ventilation och belysning. I vissa fall

är det möjligt att avvika från bestämmelserna beroende på fartygens bruttodräktighet.

Särskilda möjligheter för rekreation och fritidssysselsättning ska ordnas för sjömän, med beaktande av de bestämmelser som gäller skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olycksfall.

Om ärendet stadgas i lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg. Lagen träder huvudsakligen i kraft den 1 november 2012.

Social- och hälsovårdsministeriet bereder för närvarande förordningar av statsrådet om boendemiljö och mathållning ombord på fartyg som ska utfärdas med stöd av lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg. Förordningarna kommer att innehålla bestämmelser som bidrar till att försätta lagstiftningen i Finland i överensstämmelse med de krav som följer av konventionen. Avsikten är att förordningarna ska utfärdas omedelbart efter ikraftträdandet av den lag som innehåller bemyndigandet för dem.

Syftet med lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg är att säkerställa att arbets- och boendemiljön för fartygspersonalen är hälsosam och säker samt att säkerställa möjligheten till lämplig mat, rekreation och fritidssysselsättning ombord på fartyg. Bestämmelser om bostadsutrymmen och rekreationsmöjligheter ingår i 4 kap. i lagen.

I den nämnda lagen föreskrivs bl.a. om i-bruktagningsinspektion av fartyg samt om planering och konstruktion av arbets- och bostadsutrymmen samt om periodiska inspektioner av dessa utrymmen och om bostadsutrymmen och rekreationsmöjligheter. Bestämmelser om personalutrymmen ingår i 48 § i arbetarskyddslagen.

Enligt 2 § i lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg, som gäller tillämpningsområdet, ska bestämmelserna i sjöarbetskonventionen också tillämpas på utländska fartyg när de befinner sig på finskt vattenområde. För utländska fartygs del utövar enligt 18 § 2 mom. arbetarskyddsmyndigheten tillsyn över att fartyget uppfyller de krav som ställs i sjöarbetskonventionen när det gäller anställningsvillkoren, arbets- och bostadsut-

rymmenas säkerhet och hälsa samt rätten till lämplig mat, rekreation och fritid ombord på fartyget.

Lagstiftningen i Finland ska således anses uppfylla den nivå som konventionen förutsätter.

Regel 3.2 och standard A3.2 — Mat och förplägnad

Regeln och standarden reviderar och ersätter konventionen (nr 68) om kosthåll och utspisning (för fartygsbesättningar) från år 1946 och konventionen (nr 69) om behörighetsbevis för skeppskockar från år 1946, vilka Finland inte har ratificerat.

Syftet med regel 3.2 och standard A3.2 som hänför sig till den är att säkerställa miniminormer om mat och förplägnad för sjömän ombord på fartyg, rätt till gratis måltider under arbetsförhållandet samt om behörigheten för fartygskockar.

Enligt regel 3.2 ska varje medlemsstat se till att fartyg som för dess flagg medför och serverar mat och dricksvatten av lämplig kvalitet, näringsvärde och kvantitet som är tillräcklig för fartygets behov och är anpassad till olika kulturella och religiösa bakgrunder. Sjömännen ombord ska ha fri kost under sin tjänstgöringsperiod. Sjömän som är anställda som fartygskockar med ansvar för matlagning ska vara utbildade och kvalificerade för sin befattning ombord på fartyg.

Enligt standard A3.2 ska varje medlemsstat anta lagar och andra författningar för att fastställa miniminormer för kvantitet och kvalitet på mat och dricksvatten samt normer för måltider som tillhandahålls sjömän ombord på fartyg som för dess flagg samt säkerställa att förråd av mat och dricksvatten ombord på fartyg som för dess flagg har lämplig kvantitet, näringsvärde, kvalitet och variation med hänsyn till besättningens storlek, religiösa och kulturella kostvanor samt resans art och varaktighet. Målen ska vara näringsriktiga, tillräckliga och varierande och ska tillredas och serveras under hygieniska förhållanden. Redare ska se till att sjömän som är anställda ombord som fartygskockar och annan personal har den utbildning, behörighet och yrkesskicklighet som arbetsuppgifterna förutsätter. Utbildningen ska omfatta praktisk matlag-

ning, livsmedels- och personlig hygien, förvaring av livsmedel, lagerkontroll, miljöskydd och hälsa och säkerhet vid servering av mat.

Ovan i samband med regel 3.1 nämnda lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg och den förordning av statsrådet om samma sak som för närvarande är under beredning ämnar säkerställa att maten och dricks- och hushållsvattnet håller hög kvalitet samt att maten också är näringsriktig och hälsosam när fartyget är långa tidsperioder utan avbrott till sjöss. Bestämmelser om mat och förplägnad ingår i 5 kap.

Bestämmelserna uppfyller den nivå som krävs av konventionen.

Avdelning 4. Hälso- och sjukvård, välfärd och social trygghet

Reglerna och standarderna i avdelning 4 hänför sig till sjukvård ombord och i land (4.1), redarens ansvar (4.2), skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor (4.3), tillgång till landbaserade välfärdsinrättningar (4.4) och socialförsäkring (4.5).

Regel 4.1 och standard A4.1 — Sjukvård ombord och i land

Regeln och standarden reviderar och ersätter konventionen (nr 164) om hälso- och sjukvård för sjömän från år 1987, vilken Finland ratificerade 1994.

Syftet med regel 4.1 är att skydda sjömännens hälsa och tillförsäkra dem snabb tillgång till sjukvård ombord och i land. Syftet med kraven på hälso- och sjukvård är att säkerställa att sjömän som är ombord på ett fartyg ges hälso- och sjukvård som så långt möjligt är jämförbar med den hälso- och sjukvård som allmänt finns att tillgå för arbetstagare i land.

Enligt regel 4.1 ska medlemsstaterna se till att alla sjömän på fartyg som för dess flagg omfattas av fullgoda hälsoskyddsåtgärder och har snabb tillgång till god sjukvård när de tjänstgör ombord. Sjömän på fartyg som befinner sig på en medlemsstats territorium

och som är i behov av omedelbar vård ska kunna använda medlemsstatens sjukvårdstjänster i land.

Standard A4.1 som hänför sig till genomförandet av regeln gäller hälso- och sjukvård för sjömän ombord på fartyg, standardformuläret för läkarintyg, fartygs medicinska utrustning och sjukvårdsutbildning. Vidare förutsätter de att fartyg i internationell sjöfart som gör resor med en varaktighet som överstiger tre dygn ska ha en kvalificerad läkare ombord om den har minst 100 personer ombord samt möjlighet att få medicinsk rådgivning via radiokommunikation.

Enligt standard A4.1 ska varje medlemsstat utfärda bestämmelser enligt vilka sjömän som arbetar ombord på ett fartyg som för dess flagg har tillgång till hälso- och sjukvård, inklusive grundläggande tandvård. I detta sammanhang ska säkerställas att på sjömän tillämpas allmänna bestämmelser om hälso- och sjukvård som hänför sig till deras tjänstgöring samt särskilda bestämmelser som är specifika för det arbete som de utför ombord på fartyg. I sjukvården ska ingå möjlighet att utan dröjsmål få de läkemedel som behövs, den medicinska utrustning som vården förutsätter, diagnos och vård samt medicinsk sakkunskap. Sjömän ska också garanteras rätt att i mån av möjlighet utan dröjsmål besöka en behörig läkares eller tandläkares mottagning i en anlöpningshamn. Till hälso- och sjukvården ska också höras hälsofrämjande och hälsoupplýsning samt andra förebyggande program och åtgärder.

Den behöriga myndigheten ska införa ett standardiserat rapportformulär att användas av befälhavaren och sjukvårdspersonal i land och ombord. Rapportformuläret och dess innehåll ska behandlas konfidentiellt och får inte användas för annat ändamål än att underlätta behandlingen av sjömän.

Medlemsstaterna ska fastställa krav på utrymmen och utrustning för sjukvård ombord samt utrustning och utbildning på fartyg som för dess flagg. De ska förutsätta att det på alla fartyg finns ett fartygsapotek, medicinsk utrustning och en medicinsk handbok, vars innehåll ska föreskrivas och regelmässigt inspekteras av den behöriga myndigheten. De nationella kraven ska utformas med hänsyn till fartygstyp och antal personer ombord och

till resans art, destination och varaktighet samt till relevanta nationella och internationella rekommenderade medicinska normer. På fartyg med minst 100 personer ombord som vanligen används i internationell sjöfart av mer än 72 timmars varaktighet ska ha en kvalificerad läkare med ansvar för sjukvården; nationella lagar och andra författningar ska också föreskriva vilka andra fartyg som ska ha läkare, med beaktande av bland annat faktorer som resans varaktighet, art och omständigheter samt besättningens storlek.

Fartyg som inte har läkare ombord ska ha antingen minst en sjöman ombord som ansvarar för sjukvård och utdelning av läkemedel som en del av sina reguljära arbetsuppgifter, eller minst en person som är kompetent att tillhandahålla medicinsk första hjälp; personer med ansvar för sjukvård ombord som inte är läkare ska på ett godtagbart sätt ha genomgått sjukvårdsutbildning som uppfyller kraven i STCW-konventionen, med ändringar; sjömän som är utsedd att tillhandahålla medicinsk första hjälp ska på ett godtagbart sätt ha genomgått utbildning i medicinsk första hjälp som uppfyller kraven i STCW-konventionen.

Fartyg som befinner sig till havs ska kunna använda system som förmedlar medicinsk rådgivning och sakkunigtjänster via radio eller satellit dygnet runt. Vidarebefordran av meddelanden mellan personer ombord och på land som ger medicinsk rådgivning via radio eller satellit ska vara avgiftsfri oberoende av vilken flagg fartyget för.

På finska fartyg är det befälhavaren som ansvarar för sjukvården ombord. I allmänhet överför befälhavaren det praktiska vårdansvaret på någon av styrmännen. På de största passagerarbilfärjorna finns en sjukvårdare, som ansvarar för sjukvården. Ombord på fartyg finns ett urval mediciner och medicinsk utrustning som grundar sig på sjöfartsstyrelsen beslut om fartygsapotek (12.12.1994 33/033/94). Detta beslut grundar sig på direktiv 92/29/EEG samt ILO:s tidigare konvention nr 164.

Vid behov kan fartyg få medicinsk rådgivning via radio genom det s.k. Radio Medicalsystemet. Passagerarfartyg i internationell fart ska ha en legitimerad läkare om resan varar över tre dagar och det finns över 100 pas-

sagerare ombord. Alla som arbetar ombord på ett fartyg ska ha en sådan förstahjälpsutbildning som förutsätts i STCW-konventionen.

Dessutom förutsätter 18 § 4 mom. i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg att statsrådets utfärdar en förordning om alternativa behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet samt om utbildning i brandbekämpning och medicinsk vård som krävs för genomförande av STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk. Utbildningen ska också innefatta arbetarskyddsutbildning.

Sjömännens hälsovård i land handhas av sjömanshälsovårdscentralerna, vilka enligt 19 § i hälso- och sjukvårdslagen (1326/2010) är sjömanshälsovårdscentralerna i städerna Björneborg, Fredrikshamn, Helsingfors, Jakobstad, Kemi, Kotka, Nyslott, Raumo, Uleåborg, Vasa och Åbo. I fråga om Mariehamn föreskrivs särskilt om sjömanshälso-centralen som producerar motsvarande arbetshälsovårdstjänster.

Sjömanshälsovårdscentralerna upprätthåller som en del av de uppgifter som gäller upprätthållandet av folkhälsan sjömanshälsovård som är oberoende av hemorten och i vilken ingår hälsovård, sjukvård och tandvård och producerar företagshälsovårdstjänster som enligt 2 § i lagen om företagshälsovård (1383/2001) eller andra författningar eller bestämmelser som utfärdats med stöd av dem ska ordnas av arbetsgivaren oberoende av redariets hemort.

Med stöd av vad som angetts ovan uppfyller vår lagstiftning också i detta hänseende den miniminivå som fastställs i konventionen.

Regel 4.2 och standard A4.2 — Redarens ansvar

Regeln och standarden reviderar och ersätter konventionen (nr 55) om redares förpliktelser i fall sjömän drabbas av sjukdom, olycksfall eller döden av år 1936 samt konventionen (nr 165) om socialförsäkrings-skydd för sjömän (reviderad) av år 1987, vilka Finland inte har ratificerat.

Enligt regel 4.2 ska varje medlemsstat se till att sjömän som arbetar ombord på fartyg som för dess flagg har rätt till materiellt bistånd och stöd från redaren för att avhjälpa de ekonomiska konsekvenserna av sjukdom, skada eller dödsfall som kan inträffa när de fullgör ett anställningsavtal för sjömän eller till följd av arbete enligt ett sådant avtal.

Bestämmelserna i standard A4.2 gällande genomförandet av regeln hänför sig till ersättandet av kostnader som förorsakats av sjukdom eller olycksfall och behovet av stöd i fall av långvarig arbetsoförmåga, lön under sjukdomstid och begränsning av ansvaret.

Enligt standarden ska medlemsstaterna kräva att redare för fartyg som för dess flagg ansvarar för hälso- och sjukvård i fråga om alla sjömän som arbetar ombord på fartyg som för deras flagg. Ansvaret ska omfatta kostnader som uppstår för sjömän som arbetar ombord på redarens fartyg till följd av sjukdom och skada från den dag tjänstgöringen påbörjas till den dag sjömännen anses vederbörligen hemsända, eller som härrör från deras anställning mellan dessa datum samt betalning av ersättning i fall att sjömännen dör eller drabbas av långvarig invaliditet på grund av skada, sjukdom eller risk i arbetet.

Redare ska också svara för kostnader som uppstår för sjukvård, inklusive medicinsk behandling och tillhandahållande av nödvändiga läkemedel och medicinsk utrustning, samt kost och logi under frånvaro från hemmet, tills den sjuka eller skadade personen är helt återställd, eller tills sjukdomen eller arbetsoförmågan har förklarats vara bestående. Dessutom ska redare svara för begravningskostnaderna vid dödsfall ombord eller i land under anställningstiden.

Genom nationella lagar eller andra författningar kan redarens ansvar för att betala kostnaderna för sjukvård, kost och logi begränsas till en period som inte får överstiga 16 veckor från den dag skadan uppstod eller sjukdomen började.

Om sjukdomen eller olycksfallet leder till arbetsoförmåga, ska redaren ansvara för betalning av full lön så länge som den sjuka eller skadade sjömannen är ombord på fartyget eller tills denne har återvänt till sitt hem i enlighet med vad som förutsätts i konventionen.

nen. Redaren ska också svara för full eller partiell lön enligt föreskrifterna i nationella lagar och andra författningar eller kollektivavtal från den tidpunkt personen reste hem eller sattes i land fram till tillfrisknandet eller till dess personen är berättigad till kontant ersättning enligt den berörda medlemsstatens lagstiftning, om detta inträffar tidigare.

Nationella lagar eller andra författningar kan begränsa redarens ansvar för att betala lön helt eller delvis för sjömän som inte längre är ombord till en tid som inte får understiga 16 veckor från den dag skadan uppstod eller sjukdomen började.

Redarens ansvar kan genom nationella lagar eller föreskrifter uteslutas helt när skadan uppstått annanstans än i tjänsten ombord på fartyg, när skadan eller sjukdomen orsakades av den skadade eller döde sjömannens egen uppsåtliga försummelse eller när sjukdomen eller skadan avsiktligt hemlighölls när arbetsförhållandet började.

Nationella lagar eller andra författningar kan befria redaren från ansvar för att betala sjukvård, kost och logi samt begravningskostnader i den utsträckning offentliga myndigheter påtar sig sådant ansvar.

Redare eller deras representanter ska skydda egendom som sjuk, skadad eller avliden sjöman lämnat efter sig ombord och återlämna den till sjömannen eller dess anhöriga.

Enligt 2 kap. 10 § i lagen om sjöarbetsavtal har en arbetstagare som på grund av sjukdom eller olycksfall är förhindrad att utföra sitt arbete rätt till lön för sjukdomstid från början av dagen som följer på dagen för insjuknandet. Fartygets befälhavare har under hindrets bestånd rätt till sin lön under högst 90 dagar och andra arbetstagare i utrikes fart under högst 60 dagar och i inrikes fart under högst 30 dagar. En förutsättning är att arbetsoförmågan inte har orsakats uppsåtligt eller av grov oaktsamhet.

I 2 kap. 11 § i lagen om sjöarbetsavtal ingår bestämmelser om ersättning som motsvarar lönen för sjukdomstid när arbetsförhållandet upphör i situationer där arbetstagaren, om arbetsförhållandet hade fortsatt, hade haft rätt att av arbetsgivaren få lön för sjukdomstid enligt 2 kap. 10 § i lagen om sjöarbetsavtal.

En arbetsgivare som betalat lön för sjukdomstid till en arbetstagare har rätt att för motsvarande tid få den dagpenning som enligt sjukförsäkringslagen eller lagen om olycksfallsförsäkring ska betalas arbetstagaren, dock högst ett belopp motsvarande den lön som arbetsgivaren har betalat.

I fråga om arbetskraft som kommer från länder utanför EU ska rederiet enligt avtalet mellan Finlands Maskinförbunds rf, Finlands Skeppsbefälsförbund rf, Finlands Sjömans-Union FSU rf och Rederierna i Finland "rf" om tryggnad av tillgången till yrkeskunnig fartygspersonal betala lön för sjukdomstid till besättningsmedlemmar som kommer från länder utanför EU tills sjömannen återvänder hem samt därefter i högst 130 dagar.

Enligt 2 kap. 12 § i lagen om sjöarbetsavtal är arbetsgivaren skyldig att sörja för vården ombord på fartyget av en insjuknad eller skadad arbetstagare. Till vården hör av läkare ordinerad vård och med den sammanhängande resor samt mediciner och uppehälle. Om arbetstagarens sjukdom kan antas äventyra hälsan av andra personer som befinner sig ombord på fartyget, ska arbetsgivaren föra arbetstagaren i land för att få vård.

Bestämmelser om kostnader för sjukvård ingår i 2 kap. 13 § i lagen om sjöarbetsavtal. Arbetsgivaren ansvarar för kostnaderna för högst 112 dagar, dvs. 16 veckor, av vård av en arbetstagare som insjuknat medan anställningsförhållandet varar. Ersättningsskyldighet är begränsad till den del som inte ersätts med offentliga medel. Arbetsgivarens ansvar för sjukvårdskostnaderna upphör sex månader efter det att arbetstagaren senast lämnade fartyget. Arbetsgivaren ansvarar för en insjuknad arbetstagares uppehälle dock tills denne återvänder till hemmet. Arbetsgivaren ska ersätta bl.a. arbetstagarens vårdavgift på sjukhus, poliklinik- och hälsocentralbesök samt arbetstagarens läkemedelskostnader.

Om en sjuk eller skadad arbetstagare måste lämnas kvar utomlands för att få vård, ska arbetsgivaren försäkra sig om att arbetstagaren får adekvat vård. Arbetsgivaren ska utan dröjsmål meddela arbetstagarens närmaste anhöriga om saken, om arbetstagaren inte

förbjuder detta och vid behov närmaste finska beskickning.

Om en arbetstagare dör ska arbetsgivaren utan dröjsmål underrätta arbetstagarens närmaste anhöriga om detta. Vidare ska arbetsgivaren sörja för arbetstagarens begravning och betala de kostnader som hänför sig till den under förutsättning av att arbetstagaren vid sin död skulle ha varit berättigad till sjukvård som arbetsgivaren betalar. Om kremering förrättas, ska arbetsgivaren sörja för att urnan sänds till den förvaringsplats som de anhöriga anger eller till en annan lämplig förvaringsplats. Dessutom ska arbetsgivaren se till att den avlidnes egendom som blivit kvar ombord överläts till den avlidnes närmaste anhöriga. Lättfördärlig egendom kan säljas för dödsboets räkning eller vid behov förstöras.

Enligt 2 § i sjukförsäkringslagen är personer bosatta i Finland försäkrade. Bosättning i Finland avgörs med stöd av lagen om tillämpning av lagstiftningen om bosättningsbaserad social trygghet (1573/1993), nedan *tillämpningslagen*. I fråga om sjömän hänvisas i 2 § 3 mom. i sjukförsäkringslagen till 6 § i tillämpningslagen. I 6 § ingår en specialbestämmelse om tjänstgöring på finskt fartyg. Lagen tillämpas på personer som tjänstgör ombord på ett finskt fartyg i en anställning som avses i lagen om sjöarbetsavtal. Lagen tillämpas också på personer som tjänstgör ombord på finska fartyg som avses i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007), om personen under det senaste året före anställningsförhållandet började ombord på fartyget bodde i Finland på det sätt som avses i 3 § i tillämpningslagen.

Den ersättning som betalas ur sjukförsäkringen är bunden till arbetsinkomstens storlek. Dagpenning betalas för högst 300 vardagar.

Enligt lagen om sjömanspensioner (1290/2006) har en arbetstagare rätt till invalidpension, om hans eller hennes arbetsförmåga på grund av sjukdom, lyte eller skada uppskattas vara nedsatt med minst två femtedelar utan avbrott i minst ett år.

Med stöd av vad som angetts ovan uppfyller vår lagstiftning också i detta hänseende

den miniminivå som fastställs i konventionen.

Regel 4.3 och standard A4.3 — Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor

Regeln och standarden reviderar och ersätter konventionen (nr 134) om förebyggande av olycksfall från år 1970, vilken Finland ratificerade 1974.

Regel 4.3 och standard A4.3 som hänför sig till den gäller arbetarskydd och förebyggande av olyckor och de förutsätter att medlemsstaterna ser till att sjömännens hälsa skyddas och att deras arbetsmiljö ombord på fartyget inte äventyrar deras hälsa eller välbefinnande. Fartyg ska ha riktlinjer och program för att skydda hälsa och säkerhet i arbetet och de ska beakta relevanta internationella instrument. I fråga om säkerheten ska också beaktas de faror som hänför sig till trötthet, användning av alkohol eller narkotika och andra faror som orsakas av riskfaktorer i arbetsplatsen. En arbetarskyddskommitté ska finnas på alla fartyg med minst fem sjömän ombord. Olyckor och skador ska vederbörligen anmälas och rapporteras.

Arbetarskyddslagen är en allmän lag som tillämpas på allt arbete som utförs på grundval av arbetsavtal samt på allt arbete som utförs i tjänsteförhållande. Dessutom tillämpas lagen bl.a. på arbete som en elev eller studerande utför i samband med utbildningen samt på arbete som utförs av en person som deltar i en arbetskraftspolitisk åtgärd samt på annat arbete enligt vad som föreskrivs särskilt. Lagen är förpliktande både för arbetsgivare och för arbetstagare. Bestämmelserna i arbetarskyddslagen om olägenheter och faror har uppdelats tematiskt. Utöver de traditionella farorna som beror på maskin- och anläggningssäkerheten beaktas där faror som beror på arbetets psykiska och fysiska belastning, ergonomi, hot om våld, trakasserier, osakligt bemötande samt ensamarbete. Arbetsgivaren ska ge arbetstagarna information om olägenheterna och riskerna på arbetsplatsen samt se till att arbetstagarna med beaktande av sitt yrkeskunnande och sin erfarenhet får tillräcklig introduktion i arbetet, arbetsförhållandena på arbetsplatsen samt i korrekta arbetsmetoder.

I 10 § ingår bestämmelser om utredning och bedömning av riskerna i arbetet. Arbetsgivaren ska med beaktande av arbetets och verksamhetens art tillräckligt systematiskt reda ut och identifiera de risker som beror på arbetet, arbetsförhållandena och arbetsmiljön och där det är möjligt undanröja dem. Vidare ska arbetsgivaren i fråga om de risker som inte har kunnat undanröjas bedöma deras betydelse för arbetstagarnas säkerhet och hälsa samt besluta om erforderliga åtgärder. Paragrafen innehåller en förteckning över de olägenheter och risker som utredningen åtminstone ska beakta. Om arbetsgivaren inte har tillräcklig sakkunskap för riskbedömningen, ska utomstående sakkunniga anlitas. Utredningen och bedömningen ska ses över när förhållandena ändras väsentligt och även i övrigt uppdateras.

Bestämmelser om verksamhetsprogram för arbetarskyddet som hör till arbetsplatsens övergripande säkerhetshantering ingår i 9 § i arbetarskyddslagen. Arbetsgivaren ska för främjande av säkerhet och hälsa samt bevarande av arbetstagarnas arbetsförmåga ha ett program som omfattar behoven av att utveckla arbetsförhållandena på arbetsplatsen och verkningarna av faktorerna i anslutning till arbetsmiljön. Verksamhetsprogrammets mål ska beaktas vid utvecklandet av arbetsplatsen och i planeringen och de ska behandlas tillsammans med arbetstagarna eller företrädare för dem.

Bestämmelser om arbetarskyddssamarbete på finska fartyg ingår i 42 § i lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen (44/2006). Paragrafen förutsätter att det på finska fartyg där minst fem ombordanställda arbetar ska väljas en arbetarskyddsfullmäktig och inrättas en arbetarskyddskommission.

Arbetarskyddsmyndigheterna utövar tillsyn över iakttagandet av arbetarskyddslagen. Bestämmelser om tillsynssystemet ingår i lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen. Enligt lagen har arbetarskyddsmyndigheten och inspektörer för verkställande av tillsynen och i den omfattning som tillsynen förutsätter rätt att få tillträde till arbetsplatsen och övriga lokaler som arbetsgivaren enligt de lagar som omfattas av arbetarskyddsmyndighetens till-

syn är skyldig att överlåta i arbetstagarnas användning. Arbetarskyddsinspektioner utförs så ofta och så effektivt som det med tanke på en effektiv tillsyn är nödvändigt. Arbetsplatser där väsentlig risk för liv eller hälsa föreligger ska övervakas särskilt effektivt.

Om arbetsgivaren inte iakttar de skyldigheter som gäller arbetsgivaren enligt de bestämmelser som omfattas av arbetarskyddsmyndighetens tillsyn, ska inspektören ge arbetsgivaren en skriftlig anvisning om att undanröja eller rätta till de förhållanden som strider mot bestämmelserna. Om de risker eller olägenheter som följer av förhållanden som strider mot bestämmelserna är mer än obetydliga i de fall som avses i lagen ska inspektören ge arbetsgivaren en skriftlig uppmaning att undanröja eller rätta till de förhållanden som strider mot bestämmelserna. Vid behov ska inspektören föra ärendet till arbetarskyddsmyndigheten, som genom sitt beslut kan ålägga arbetsgivaren att rätta till eller undanröja det förhållande som strider mot bestämmelserna inom en tidsfrist som myndigheten förelagt, vid behov med vite.

Bestämmelser om anmälningar för tillsynen över arbetsskyddet ingår i 7 kap. i lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen. Enligt kapitlet ska arbetsgivaren utan dröjsmål anmäla till arbetarskyddsmyndigheten om sådana olycksfall i arbetet som lett till döden eller svår skada och med anledning av vilka polisen enligt lagen om olycksfallsförsäkring ska verkställa undersökning på olycksplatsen. Har en läkare med fog misstankar om en i yrkessjukdomslagen (1343/1988) avsedd yrkessjukdom eller någon annan arbetsrelaterad sjukdom, ska han eller hon utan dröjsmål och utan hinder av sekretessbestämmelserna anmäla saken till regionförvaltningsverket.

Bestämmelser om kraven för arbetsmiljön på fartyg ingår i statsrådets beslut om arbetsmiljön på fartyg (417/1981). Beslutet innehåller detaljerade bestämmelser bl.a. om arbetsmiljö, färdleder, buller, belysning och ventilation. Dess avsikt är att skydda sjömännen från risker som hänför sig till arbetsmiljön.

Arbete ombord på fartyg har reglerats genom statsrådets beslut om ordningsregler för skeppsarbete (418/1981). Genom beslutet

strävar man efter att säkerställa säkerheten för arbete ombord på fartyg.

Statsrådets förordning om säker användning och besiktning av arbetsutrustning (403/2008) grundar sig på rådets direktiv nr 95/63/EG om ändring av direktiv 89/655/EEG om minimikrav för säkerhet och hälsa vid arbetstagares användning av arbetsutrustning i arbetet. Förordningen gäller också arbete ombord på fartyg och genom den har man strävat efter att säkerställa säkerheten för sjömän i arbetet.

Alla olyckor ombord på fartyg som drabbat sjömän statistikförs med samma principer som i fråga om arbetsplatser i land. Över statistiken görs sammandrag som gäller personer som arbetar i sjöfart. På detta sätt får man statistik över olyckor i arbete gällande sjömän. Alla allvarliga arbetsolyckor ska anmälas till arbetarskyddsmyndigheten, som är skyldig att undersöka dem. Från arbetarskyddslagens perspektiv är fartygets befälhavare arbetsgivarens representant på fartyget och ansvarar för arbetarskyddet och iakttagande av de författningar som gäller det.

Med stöd av vad som anförts ovan ska Finland i tillräcklig grad anses uppfylla också den nivå som krävs i denna regel och den standard som kompletterar den.

Regel 4.4 och standard A4.4 — Tillgång till landbaserade välfärdsinrättningar

Regeln och standarden reviderar och ersätter konventionen (nr 163) om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn från år 1987, vilken Finland ratificerade 1992.

Regel 4.4 och standard A4.4 som hänför sig till genomförandet av regeln säkerställer att sjömän har tillgång till landbaserade välfärdsinrättningar för främjande av sin hälsa och välfärd. Bestämmelserna förutsätter att det i lämpliga hamnar inrättas välfärdsinrättningar som betjänar alla sjömän och som sköts och utvecklas av särskilda välfärdsråd.

Regel 4.4 förutsätter att medlemsstaterna ser till att landbaserade välfärdsinrättningar som eventuellt finns är lätt tillgängliga. Medlemsstaten ska också främja anläggning av välfärdsinrättningar i utvalda hamnar för att ge besättningar på fartyg i dess hamnar till-

gång till lämpliga välfärdsinrättningar och tjänster.

Enligt standard A4.4 ska varje medlemsstat, om välfärdsinrättningar finns på dess territorium, kräva att alla sjömän har tillgång till dem, oberoende av nationalitet, ras, hudfärg, kön, religion, politisk åsikt eller socialt ursprung, och oberoende av flaggstaten för det fartyget på vilket de är anställda eller sysselsatta eller arbetar. Medlemsstaterna ska främja utbyggnad av välfärdsinrättningar i lämpliga hamnar i landet och, efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer, fastställa vilka hamnar som ska anses vara lämpliga. Välfärdsinrättningarna och tjänsterna ska vara lämpliga med hänsyn till förändringar i sjömännens behov som följer av sjöfartsnäringens tekniska utveckling, ändrad drift och andra förhållanden.

Bestämmelser om sjömansservice och om sjömansservicebyrån som ordnar sjömansserviceverksamhet ingår i sjömansservicelagen (447/2007) och i arbetsministeriets förordning om sjömansservicebyrån (720/2007). Sjömansservicebyrån har i uppgift att verka som samarbetsorgan vid organiseringen av lagstadgad och frivillig sjömansserviceverksamhet och att stödja vuxenutbildning och rekreationsverksamhet för sjömän samt tillhandahålla dem studie-, informations- och fritidstjänster samt också att betjäna utländska sjömän som kommer till Finland. Sjömansservicebyrån har ett representantskap och en styrelse, i vilka också representanter för arbetsmarknadsparterna inom sjöbranschen är medlemmar.

Sjömännens hälsovård i land handhas av sjömanshälsovårdscentralerna, vilka enligt hälso- och sjukvårdslagen är sjömanshälsovårdscentralerna i städerna Björneborg, Fredrikshamn, Helsingfors, Jakobstad, Kemi, Kotka, Nyslott, Raumo, Uleåborg, Vasa och Åbo. I fråga om Mariehamn föreskrivs särskilt om sjömanshälsocentralen som producerar motsvarande arbetshälsovårdstjänster.

Sjömanshälsovårdscentralerna upprätthåller såsom uppgifter som hör till folkhälsovårdsarbetet

1) av hemorten oberoende sjömanshälsovård, i vilken ingår sjömännens hälsovård, sjukvård och tandvård, samt

2) producerar oberoende av var rederiet befinner sig de företagshälsovårdstjänster som arbetsgivaren ska ordna enligt 2 § i lagen om företagshälsovård eller andra författningar eller som föreskrivits med stöd av dem.

På grundval av vad som framförs ovan kan Finland också anses uppfylla den nivå som krävs i denna regel och standard.

Regel 4.5 och standard A4.5 — Socialförsäkring

Regeln och standarden reviderar och ersätter konventionen (nr 165) om socialförsäkringsskydd för sjömän från år 1987, vilken reviderade konventionen (nr 56) om sjukförsäkring för sjömän från år 1936 och konventionen (nr 70) om social trygghet för sjömän från år 1946, vilka även de blir ersatta av sjöarbetskonventionen. Finland har inte ratificerat dessa konventioner.

Syftet med regel 4.5 och standard A4.5 som gäller dess genomförande är att de fördragsslutande staterna ska genomföra åtgärder för ordnande av socialförsäkringsskydd för sjömän. Varje fördragsslutande stat ska säkerställa att socialförsäkringen gäller alla sjömän och i enlighet med den nationella lagstiftningen också deras anhöriga.

Enligt punkt 1 i standard A4.5 som hänför sig till regel 4.5 kan det socialförsäkringsskydd som krävs i konventionen införas successivt på följande områden: sjukvård, sjukersättning, arbetslöshetsunderstöd, pension, arbetsskadeersättning, familjeförmåner, föräldrapenning, invaliditetsersättning och efterlevandepension. Dessa socialförsäkringsområden kompletterar det skydd som bestämmelserna i regel 4.1 om sjukvård erbjuder och det ansvar som åligger redaren enligt regel 4.2.

Varje fördragsslutande stat ska vid ikraftsättandet av konventionen erbjuda personer som omfattas av konventionens tillämpningsområde det socialförsäkringsskydd som avses i regel 4.5, och ska omfatta minst tre av de nio områden som nämnts ovan.

I enlighet med punkt 3 i standard A4.5 ska varje fördragsslutande stat vidta åtgärder i enlighet med sina nationella villkor för att ge det kompletterande socialförsäkringsskydd som avses i punkt 1 i standarden till alla sjö-

män som vanligtvis bor på dess territorium. Det skydd som ges måste vara minst lika förmånligt som det skydd som landbaserad personal som bor på dess territorium har.

Regel 4.5 i konventionen samt de standarder som hänför sig till den har utformats så att de förpliktar medlemsstaterna i förhållande till alla sjömän. Detta framgår av bestämmelserna om flaggstatens ansvar i punkterna 5 och 6 i standard A4.5. Det är flaggstatens skyldighet att säkerställa bl.a. verkställigheten av regel 4.2 gällande fartygsägarens ansvar oberoende av var sjömannen bor.

Syftet med regel 4.2 om redarens ansvar är att säkerställa att sjömännen har försäkrats mot de ekonomiska konsekvenserna av arbetsrelaterad sjukdom, olycka eller död. Standard A4.2 förutsätter att ansvaret hos fartygsägare som för en medlemsstats flagg inför sjukdom, arbetsolycka eller dödsfall har föreskrivits genom lag.

Enligt 3 § i lagen om tillämpning av lagen om bosättningsbaserad social trygghet tillämpas på i Finland stadigvarande bosatta personer som har sin egentliga bostad och sitt egentliga hem här och som ständigt huvudsakligen vistas här. I 6 § ingår en specialbestämmelse om tjänstgöring på finskt fartyg. Lagen tillämpas på personer som tjänstgör ombord på ett finskt fartyg i en anställning som avses i lagen om sjöarbetsavtal. Lagen tillämpas också på personer som tjänstgör ombord på finska fartyg som avses i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport, om personen under det senaste året före anställningsförhållandet började ombord på fartyget bodde i Finland på det sätt som avses i 3 § i tillämpningslagen.

Frågan huruvida bl.a. folkpensionslagen, familjepensionslagen (568/2007), barnbidragslagen (796/1992) och lagen om moderskapsunderstöd (477/1993) ska tillämpas på en viss person avgörs enligt tillämpningslagen. Tillämpningen av lagen om utkomstskydd för arbetslösa har samband med tillämpningslagen i frågor som gäller utkomstskydd för arbetslösa sjömän.

I 5 kap. 12 § i lagen om utkomstskydd för arbetslösa finns en särregel beträffande rätten till inkomstrelaterad dagpenning för den som arbetar inom sjöfarten (tilläggsförsäkring).

Enligt 2 § i sjukförsäkringslagen är personer bosatta i Finland försäkrade. Bosättning i Finland avgörs enligt tillämpningslagen. I fråga om sjömän hänvisas i 2 § 3 mom. i sjukförsäkringslagen till 6 § i tillämpningslagen.

I 4 § i lagen om sjömanspensioner ingår bestämmelser om de arbetstagare som omfattas av lagens tillämpningsområde. Lagen tillämpas på arbetstagare som utför i lagen om sjöarbetsavtal avsett arbete eller arbete som motsvarar sådant arbete. I 5 § i lagen ingår begränsningar av tillämpningsområdet. Lagen gäller inte bl.a. arbetstagare som arbetar på ett finländskt fartyg som avses i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport, om arbetstagarerna inte är finsk medborgare eller fast bosatt i Finland och något annat inte följer av bestämmelserna om tillämplig lagstiftning i EU:s grundförordning om social trygghet eller en överenskommen om social trygghet.

Den lagstiftning som omfattas av tillämpningslagen, sjukförsäkringslagen och lagen om sjömanspensioner samt den lagstiftning som gäller arbetsolyckor och yrkessjukdomar kan anses harmonisera med standard A4.5.1. Den finska nationella lagstiftningen kan i sin nuvarande utformning anses trygga socialskydd på alla nio områden av socialskydd på det sätt som krävs i konventionen till personer i anställningsförhållande enligt lagen om sjöarbetsavtal på fartyg som för finsk flagg och/eller sjömän bosatta i Finland.

Enligt punkt 4 i standard A4.5 får medlemsstaterna trots tilldelningen av uppgifter i punkt 3, genom bilaterala och multilaterala avtal och genom regler som antagits inom regionala organisationer för ekonomisk integration, fastställa andra regler om den socialförsäkringslagstiftning som sjömännen lyder under.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 883/2004 om samordning av de sociala trygghetssystemen på anställda personer som rör sig på gemenskapens område och egenföretagare samt på deras anhöriga (och rådets förordning (EG) nr 859/2003 i fråga om tredjelandsmedborgare) har i situationer som är interna för Europeiska unionen företräd framom konventionen. Då avgörs frågan om vilken stat som svarar för den social-

försäkring som avses i punkt 1 i standard A4.5, enligt bestämmelserna om tillämplig lagstiftning i förordning (EG) nr 883/2004.

Enligt punkt 3 i standard A4.5 räcker det att medlemsstaten erbjuder socialförsäkring till sjömän som är fast bosatta inom dess territorium i fråga om de områden av socialförsäkring som räknas upp i punkt 1 i standard A4.5. Således harmonierar den lagstiftning som omfattas av lagen om tillämpning av lagstiftningen om bosättningsbaserad social trygghet, sjukförsäkringslagen och lagen om sjömanspensioner samt den lagstiftning som gäller arbetsolyckor med regel 4.5 och standard A4.5. Lagen om olycksfallsförsäkring och yrkessjukdomslagen föreskriver en arbetsgivare skyldigheten att försäkra sina arbetstagare. Det finns inga särskilda bestämmelser gällande sjömän. Arbetstagares hemvist har ingen betydelse.

När man beaktar bestämmelserna om redarens ansvar som analyserats i samband med regel 4.2 samt kollektivavtalsbestämmelserna, ska lagstiftningen och praxis i Finland anses uppfylla kraven i regeln och den standard som hänför sig till den i fråga om alla personer som omfattas av konventionens tillämpningsområde, dvs. alla sjömän som bor i Finland samt alla sjömän som arbetar ombord på fartyg som för finsk flagg när det gäller sjukvård, sjukförmåner och arbetsolycksförmåner.

Medlemsstaterna ska när de ratificerar konventionen ange de områden där de åtar sig att säkerställa att skydd ges enligt denna standard. Senare kan man också meddela om ytterligare åtaganden. Med stöd av vad som anges ovan avser Finland i sitt ratificeringsinstrument åta sig att säkerställa socialskyddet i fråga om områdena för sjukvård, sjukersättning samt arbetsskadeersättning.

Eftersom vår lagstiftning i fråga om andra områden av socialförsäkring som konventionen täcker inte i tillräcklig grad förefaller trygga socialförsäkringsförmåner till den ombordanställda personalen på fartyg som avses i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport, föreslås att Finland inte i detta skede åtar sig att iakttä de bestämmelser om socialförsäkring i konventionen som gäller arbetslöshetsunderstöd, pension, familjeförmåner,

moderskapsförmåner, invaliditetsersättning och efterlevandepension.

Avdelning 5. Uppfyllelse och tillämpning

Konventionsbestämmelserna om genomförande och tillämpning ersätter konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg från år 1976, vilken Finland har ratificerat 1978 samt protokollet till 1976 års konvention om miniminormer i handelsfartyg från år 1996 som Finland har ratificerat 2002.

Avdelning 5 i reglerna och koden gäller genomförande och tillämpning av konventionen och hänför sig till artikel V som gäller ansvar för genomförande och tillämpning. De tre reglerna i avdelning 5 gäller flaggstatens ansvar (5.1), hamnstatens skyldigheter (5.2) och rekryteringsansvar för de medlemsstater som sänder arbetskraft (5.3).

Regel 5.1 — Flaggstatens ansvar

Regel 5.1 om flaggstatens ansvar förutsätter att medlemsstaterna genomför sina skyldigheter enligt konventionen ombord på fartyg som för dess flagg.

Regel 5.1.1 och standard A5.1.1 — Allmänna principer

Enligt regeln ska medlemsstaterna säkerställa att de skyldigheter som följer av konventionen genomförs ombord på fartyg som för dess flagg. De ska ha ett system för inspektion och certifiering som beviljar fartyg sjöarbetscertifikat och förklaringar om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss. Medlemsstaterna kan också bemyndiga en annan tillförlitlig organisation att utföra dessa uppgifter. Sjöarbetscertifikatet och förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss är handlingar som påvisar att fartyget har inspekterats på vederbörligt sätt och att dess arbets- och levnadsförhållanden motsvarar de standarder som konventionen uppställer. Den standard som styr genomförandet av regeln förutsätter att administrationen av och tillsynen över systemet utövas i enlighet med vissa mål och normer samt att fartyg som för en medlemsstats flagg har en kopia av konventionen.

I fråga om regeln hänvisas till regel 5.1.3 som gäller sjöarbetscertifikatet och den därtill bifogade förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss och det certifieringssystem som de förutsätter.

Arbeterskyddsmyndigheten ger Trafiksäkerhetsverket ett utlåtande om de frågor som avses i bilaga A5—1 till konventionen för beviljande av i sjöarbetskonventionen avsett sjöarbetscertifikat. Bestämmelser om förutsättningar för beviljande av sjöarbetscertifikat ingår i 53 § 1 mom. i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.

Regel 5.1.2 och standard A5.1.2 — Bemyndigande av erkända organisationer

Enligt regeln kan den behöriga myndigheten bemyndiga även ett annat offentligt verk eller erkänd organisation att utföra inspektion och certifiering av fartyg. Bestämmelserna i den standard som hänför sig till genomförandet av regeln gäller utredning av inspektionsorganisationens tillförlitlighet och sakkunskap och tillsyn över den bemyndigade organisationen. Medlemsstaterna ska informera ILO om alla erkända organisationer och differentiera de åtgärder som grundar sig på bemyndigandena.

I Finland kan inspektion av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden utföras endast av arbetarskyddsmyndigheten, som dock kan använda sakkunniga, men inte bemyndiga andra organisationer att utföra inspektionen, varför tillämpningen av artikeln inte är aktuell i Finland.

Regel 5.1.3 och standard A5.1.3 — Sjöarbetscertifikat och förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss

Enligt regeln ska medlemsstaterna se till att fartyg som för dess flagg har ett sjöarbetscertifikat för att ange att arbets- och levnadsförhållandena för de sjömän som arbetar ombord på fartyget är förenliga med den nationella lagstiftning, genom vilken konventionen har genomförts. Till sjöarbetscertifikatet ska fogas en förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss, där de nationella författningar som motsvarar konventionskraven och de åtgärder genom vilka redaren övervaka

kar att de iaktas finns uppräknade. Regeln tillämpas huvudsakligen på fartyg med en bruttodräktighet över 500 i internationell sjöfart eller som trafikerar från andra länders hamnar eller mellan dem. Bestämmelserna i den standard som gäller genomförandet av regeln hänför sig till de inspektioner som utgör förutsättning för utfärdande av dokument, giltighetstid, tillfällighet, innehåll och form, upphörande, återtagande och registret över sjöarbetscertifikat.

Bestämmelsen i 57 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg gäller besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat. Enligt 3 mom. utfärdar Trafiksäkerhetsverket sjöarbetscertifikat enligt sjöarbetskonventionen samt övriga certifikat enligt sjöarbetskonventionen. Villkor för beviljandet är att Trafiksäkerhetsverket och arbetarskyddsmyndigheten i fråga om omständigheter som hör till deras behörighet konstaterat att det inte finns hinder för beviljandet.

Förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss är en tudelad handling, i vilken ingår en förteckning över de nationella bestämmelser som motsvarar bestämmelserna i konventionen och där redaren förbinder sig att fortlöpande iaktta dem. En förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss ska utarbetas i enlighet med bilaga A5—II till konventionen.

Enligt 35 § 2 mom. i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg förvisar sig Trafiksäkerhetsverket vid besiktningen dessutom om att fartyget innehar ett sjöarbetscertifikat.

Vid utfärdande av bemanningscertifikat ska Trafiksäkerhetsverket med stöd av 7 § 2 mom. i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg beakta bestämmelserna i sjöarbetskonvention. I 4 mom. föreskrivs om läkare ombord på fartyg av viss storlek i enlighet med vad som förutsätts i sjöarbetskonvention. Vid kommunikationsministeriet bereds för närvarande en regeringsproposition om precisering av 7 § 4 mom. för att momentet bättre ska motsvara kraven i sjöarbetskonvention.

I samband med de kontroller som utförs av Trafiksäkerhetsverket övervakar verket med stöd av lagen om tillsyn över fartygssäkerhe-

ten att bestämmelserna i sjöarbetskonvention iaktas. Till förteckningen i 2 § över internationella konventioner som omfattas av tillämpningsområdet för lagen fogades i januari 2011 en underpunkt i gällande sjöarbetskonventionen (ändring 1138/2010). Iakttagandet av bestämmelserna i sjöarbetskonvention övervakas också av arbetarskyddsmyndigheten.

Ovan nämnda 35 § 2 mom. och 57 § 2 mom. i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg, 7 § 2 och 4 mom. i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg samt 2 § punkt 5 underpunkt i i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten träder i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet. Avsikten är att bestämmelserna ska träda i kraft samtidigt som sjöarbetskonventionen träder i kraft för Finland.

I 59 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg ingår bestämmelser om förnyande av certifikat och säkerhetscertifikat och när deras giltighet upphör. Enligt paragrafen ska, om fartygets namn eller hemort ändras eller uppgifterna om fartyget ändras på något annat sätt som påverkar uppgifterna i certifikatet eller säkerhetscertifikatet, redaren eller dennes ombud utan dröjsmål skriftligen ansöka om ett nytt certifikat eller säkerhetscertifikat av Trafiksäkerhetsverket. Enligt 2 mom. upphör ett certifikat eller säkerhetscertifikat att gälla om det inte innehåller någon anteckning om föreskriven årlig besiktning, mellanliggande besiktning eller periodisk besiktning eller om fartyget har ändrats utan Trafiksäkerhetsverkets samtycke eller om fartyget börjar föra en annan stats flagg.

I 58 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg ingår bestämmelser om interimistiska sjöarbetscertifikat. Enligt paragrafen kan ett erkänt klassificeringssällskap som bemyndigats av Trafiksäkerhetsverket då det utför en besiktning utfärda ett interimistiskt certifikat eller säkerhetscertifikat. Fartyget måste dock inom fem månader från besiktningen ha ett certifikat eller säkerhetscertifikat som utfärdats av Trafiksäkerhetsverket eller av en i 37 § avsedd myndighet i en annan stat.

EU-kommissionen avgav den 23 mars 2012 ett förslag till direktiv om genomförandeskyldigheter för flaggstaten, dvs. Europaparlamentets och rådets direktiv om flaggstatens ansvar i fråga om efterlevnaden av rådets direktiv 2009/13/EG om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års sjöarbetskonvention och om ändring av direktiv 1999/63/EG (KOM(2012) 134). Kommissionen föreslår att bestämmelser om sjöarbetscertifikatet och förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss ska fogas till direktivet. Syftet med förslaget är att säkerställa ett enhetligt och effektivt genomförande av sjöarbetskonventionen i EU. Förslaget gäller flaggstatens genomförandeskyldigheter som hänför sig till avtalet mellan Centralorganisationen för de europeiska nationella redarföreningarna (European Community Shipowners' Associations, ECSA) och Europeiska transportanställdas förbund (European Transport Workers' Federation, ETF) om iakttagande av sjöarbetskonventionen (rådets genomförandedirektiv 2009/13/EG).

Finland kan anses uppfylla den nivå som förutsätts i regeln och i den standard som kompletterar den när den lagstiftning som nu är under beredning har satts i kraft.

Regel 5.1.4 och standard A5.1.4 — Inspektion och tillämpning

Syftet med regeln är att säkerställa att medlemsländerna har ett fungerande inspektions- och tillsynssystem med hjälp av vilket det kan säkerställas att arbets- och levnadsförhållandena ombord på fartyg som för dess flagg motsvarar den nationella lagstiftning som uppräknas i förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss och genom vilken konventionen har satts i kraft nationellt. Bestämmelserna i den standard som hänför sig till genomförandet av regeln gäller utöver inspektioner utbildning och behörighet hos inspektörer, deras befogenheter och oavhängighet, konfidentiella uppgifter och rapportering.

Enligt lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord

på fartyg ska arbetarskyddsmyndigheten utföra ombord på fartyg de inspektioner som avses i sjöarbetskonventionen och som behövs för utfärdande, hållande i kraft eller förnyande av interimistiska och egentliga sjöarbetscertifikat. Redaren ska skriftligen anhålla om inspektion i god tid före tidpunkten för inspektionen. Arbetarskyddsmyndigheten ska göra vederbörliga anteckningar i sjöarbetscertifikatet om godkänd mellanliggande inspektion för hållande i kraft av sjöarbetscertifikatet.

I inspektionsförfarandet iakttas lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen. Om det i inspektionerna framkommer att arbets- och bostadsmiljön ombord på fartyget inte motsvarar bestämmelserna i lagen eller i bestämmelser som utfärdats med stöd av den ska arbetarskyddsmyndigheten förelägga redaren en tidsfrist inom vilken bristerna ska undanröjas.

Arbetarskyddsmyndighetens och inspektörernas befogenheter och skyldigheter definieras i 2 kap. i lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen. Med inspektör avses person i tjänsteförhållande till ansvarsområdet för arbetarskyddet vid regionförvaltningsverket som är verksam i tillsyns- och inspektionsuppgifter och som inte anses vara arbetarskyddsmyndighet. Utbildningsnivån för inspektörerna varierar, den oftast förekommande är en teknisk utbildning, men också en utbildningsbakgrund som omfattar juridik, samhällsvetenskaper och utbildning inom området för social- och hälsovårdsområdet har blivit vanligare. Rekryterade inspektörer deltar i utbildning för inspektionsuppgifter som ordnas av arbetarskyddsförvaltningen samt periodiskt i fortbildning och utbildning i aktuella frågor.

Arbetarskyddsmyndigheten och inspektörerna har rätt att få tillträde till arbetsplatser och andra utrymmen där arbete utförs och i fråga om arbete ombord på fartyg också rätt till tillträde till inkvarteringsutrymmena för de ombordanställda. De har rätt att få se handlingar som arbetsgivaren enligt lag ska förvara, såsom bokföring över arbetstid och semester samt rapporter som hänför sig till arbetets hälsa och säkerhet och andra sådana

rapporter, vars utförande lagstiftningen särskilt förutsätter. Lagen innehåller också bestämmelser om hemlighållande av uppgifter om den person som gjort en anmälan, om inspektionsberättelsen, användning av sakkunniga, rättsmedel, anmälningar som hänför sig till genomförandet av tillsynen, genomförande av straffpåföljder, handräckning och tillsyn. På övervakningen tillämpas förvaltningslagen (434/2003) och lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999).

Ändring i beslut som fattats med stöd av lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen söks genom besvär. Beslut av ansvarsområdet för arbetarskyddet vid regionförvaltningsverket överklagas hos förvaltningsdomstolen. Beslut som fattats av social- och hälsovårdsministeriet i egenskap av arbetarskyddsmyndighet överklagas direkt hos högsta förvaltningsdomstolen. Arbetsgivare, andra eventuella parter och i vissa frågor arbetarskyddsfullmäktigen får överklaga beslut.

De ansvarsområden som sköter arbetarskyddet, dvs. arbetarskyddsmyndigheterna och inspektörerna är oberoende när de sköter tillsynsuppgifter. Enligt lagen om regionförvaltningsverken (896/2009) ska ansvarsområdenas verksamhet ordnas så att oberoendet och opartiskheten i tillsynen över arbetarskyddet är tryggt. Ansvarsområdena får inte tilldelas sådana andra uppgifter som kan äventyra utövandet av tillsynen över arbetarskyddet eller oberoendet vid fullgörandet av denna uppgift.

Lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg förutsätter när den träder i kraft att arbetarskyddsmyndigheten ska inspektera ett fartyg med bruttodräktighet över 199 med minst tre års intervaller från ibruktagandet. I Finland finns för närvarande sju arbetarskyddsinspektörer som är specialiserade på sjöfartens arbetarskydd. Av dem har sex yrkesbakgrund, utbildning och arbetserfarenhet inom sjöfart. Man kommer att eftersträva att inspektörerna även i framtiden har liknande bakgrund.

Med stöd av vad som nämnts ovan motsvarar lagstiftningen i Finland bestämmelserna i

regel 5.1.4 och i den därtill hörande standarden.

Regel 5.1.5 och standard A5.1.5 — Rutiner för klagomål ombord

Regel 5.1.5 i sjöarbetskonventionen förutsätter att det på fartygen snabbt, effektivt och rättvist går att behandla klagomål som framförts av sjömännen gällande förfarande i strid med bestämmelserna i konventionen. Punkt 1 i standard A5.1.5 förutsätter att sjömännen ska ha rätt att framföra klagomål ombord på fartyget i alla fall som påstås utgöra en överträdelse av kraven i konventionen (bland annat sjömännens rättigheter). Enligt punkt 2 i standarden ska varje medlemsstat i sina lagar eller andra författningar ha lämpliga rutiner för klagomål ombord för att uppfylla kraven i regel 5.1.5. Sådana rutiner ska sträva efter att hitta lösningar på lägsta möjliga nivå. Dock ska klaganden ha rätt att framföra sina klagomål direkt till befälhavaren och, om så bedöms nödvändigt, till utomstående myndigheter.

Enligt 19 § i arbetarskyddslagen ska en arbetstagare utan dröjsmål underrätta arbetsgivaren och arbetarskyddsfullmäktigen om fel och bristfälligheter som han eller hon upptäckt. Enligt 17 § ska arbetsgivaren och arbetstagarna tillsammans upprätthålla och förbättra säkerheten på arbetsplatsen. Arbetstägaren har rätt att framföra förslag om omständigheter som gäller arbetsplatsens säkerhet och hälsa och andra saker som påverkar arbetsförhållandena samt att få respons på dessa förslag.

Till arbetarskyddsledningens principer hör att man först gör en anmälan till sin egen förman, med vilken man försöker lösa problemen. Om problemen inte kan lösas med förmannen, förs de till högre förmän för avgörande.

Lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen förutsätter att arbetsgivaren och arbetstägaren samarbetar i behandlingen av bl.a. omständigheter som direkt påverkar arbetstägarnas säkerhet och hälsa. Fartyg där minst fem personer arbetar ska ha en arbetarskyddsfullmäktig. Denne biträder arbetstägaren vid behov i behandlingen av klagomål.

I 28 § i arbetarskyddslagen ingår förbud mot trakasserier och osakligt bemötande av arbetstagare. Denna bestämmelse tryggar en rättvis behandling av den som framför klagomål.

Lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen kräver att identiteten på den person som gjort anmälan om ett missförhållande eller bristfällighet på arbetsplatsen ska hemlighållas. Också det ska hemlighållas att arbetarskyddsinspektionen har utförts på grundval av denna anmälan.

Arbetsgivar- och arbetstagarorganisationerna har tillsammans med arbetarskyddscentralen utarbetat ett formulär på basis av vilket klagomål ombord på fartyg behandlas. Blanketten är avsedd att distribueras till finska fartyg och ska ges till arbetstagaren i samband med att arbetsavtalet ingås.

Finland kan således anses uppfylla kraven i regeln i fråga.

Regel 5.1.6 — Olycksfall till sjöss

Regeln förutsätter att medlemsstaterna undersöker allvarliga olyckor till sjöss som leder till invalidisering eller döden under förutsättning av att ett fartyg som för dess flagg har varit delaktigt i olyckan.

I Finland har man genom lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011) bl.a. genomfört Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG) om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om ändring av rådets direktiv 1999/35/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG om utredning av sjöolyckor.

Enligt lagen ska en säkerhetsutredning utföras av stora olyckor samt av de allvarligaste olyckorna och tillbudet inom luftfart, järnvägstrafik och sjötrafik. Enligt prövning kan utredning utföras också av tillbud till stora olyckor och av andra olyckor och tillbud. Dessutom kan säkerhetsutredning utföras också av sådana synnerligen allvarliga exceptionella händelser som inte är olyckor. Beslut om tillsättande av en utredningskommission fattas av statsrådet och kommissionen verkar i samband med justitieministeriet.

Utredningen av olyckor och tillbud handhas av Olycksutredningscentralen, som är ett och oberoende och permanent utredningsorgan. Den har en funktionellt oberoende ställning i förhållande till de myndigheter som ansvarar för sjöfarten och till andra parter.

På de grunder som framförs ovan motsvarar lagstiftningen i Finland bestämmelserna i regeln.

Regel 5.2 — Hamnstatens skyldigheter

Syftet med regeln om hamnstatens skyldigheter är att säkerställa att medlemsstaterna uppfyller sina skyldigheter gällande internationellt samarbete och övervakar uppfyllandet av normerna i konventionen i fråga om utländska fartyg som anlöper dess hamnar. Till detta hör bl.a. att ta emot klagomål framförda av sjömän på fartygen i fråga och att sköta hamnstatskontroller.

Regel 5.2.1 och standard A5.2.1 — Inspektioner i hamn

Regeln om hamnstatskontroller förutsätter att medlemsstaterna om de så vill kan inspektera utländska fartyg i deras hamnar och försäkra sig om att arbets- och levnadsförhållandena för sjömännen ombord på dem motsvarar kraven i konventionen. Inspektionen omfattar endast inspektion av sjöarbetscertifikatet och förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss om inte vissa i koden definierade förhållanden föranleder utförande av en mer omfattande inspektion. Bestämmelserna i den standard som gäller genomförandet av regeln hänför sig till förhållanden som kräver en detaljerad inspektion, inspektionsobjekt, rapportering samt till stoppande av fartyg.

Systemet för inspektioner av utländska fartyg grundar sig på den reviderade lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, där bestämmelserna i sjöarbetskonventionen har beaktats.

Genom den nämnda lagen har Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll genomförts. I lagen föreskrivs om tillsynsmyndighetens rättigheter, utförande av inspektioner, de tvångsmedel som myndigheterna har tillgång till och om

påföljder för överträdelser. Bestämmelserna i lagen motsvarar bestämmelserna om hamnstatskontroll i konventionen till den del som de hänför sig till fartygs bostads- och arbetsförhållanden. Trafiksäkerhetsverket utövar tillsyn över att lagen iakttas. Vid behov kan en representant för arbetarskyddsmyndigheten utföra självständiga inspektioner ombord på fartyg för att säkerställa att arbetarskyddslagstiftningen iakttas.

Europeiska kommissionen utfärdade den 23 mars 2012 ett förslag till ändring av direktivet om hamnstatskontroll, genom vilken man vill säkerställa att ILOs sjöarbetskonvention genomförs enhetligt och effektivt inom EU-området.

Regel 5.2.2 och standard A5.2.2 — Rutiner för hantering av sjöpersonals klagomål i land

Syftet med regeln och den standard som hänför sig till regeln är att säkerställa att sjömän ombord på ett fartyg som befinner sig i en främmande hamn kan framföra klagomål om att bestämmelserna i konventionen inte iakttas. Om man inte lyckas lösa det eller de problem som klagomålet hänför sig till ska myndigheterna i hamnstaten meddela flaggstaten om detta. Klagomål som inte gått att lösa ska också anmälas till ILO och hamnstatens redar- och sjömansorganisationer ska informeras.

Enligt 9 § i lagen om tillsyn över fartygsäkerheten ska arbetarskyddsmyndigheten lämna handräckning till Trafiksäkerhetsverket i situationer där Trafiksäkerhetsverket mottar en anmälan om sjömäns arbets- och levnadsförhållanden som hör till området för arbetarskyddslagstiftningen. Om inspektioner som ska utföras gemensamt kan överenskommas med Trafiksäkerhetsverket och arbetarskyddsmyndigheten separat.

Med stöd av vad som angetts ovan motsvarar lagstiftningen i Finland bestämmelserna i regeln och i den därtill hörande standarden.

Regel 5.3 och standard A5.3 — Rekryteringsansvar

Syftet med regeln och den standard som hänför sig till genomförandet av den är att

säkerställa att varje medlemsstat uppfyller sina skyldigheter gällande arbetsförmedling och socialförsäkring för sjömän, också i fråga om de sjömän som är dess medborgare eller som bor på dess territorium eller som annars vistas på dess territorium i enlighet med konventionen. För detta ändamål ska ett uppföljningssystem inrättas, genom vilket tillsyn kan utövas över de skyldigheter som gäller förmedling av arbetskraft.

I fråga om bestämmelserna hänvisas till det som framförts om arbetskraftsservice för sjömän i samband med regel 1.4 och standard A1.4.

Med hänvisning till vad som framförts i samband med regel 1.4 om rekrytering och arbetsförmedling kan Finland även i detta hänseende anses uppfylla den nivå som ratificeringen av konventionen förutsätter.

1.2 Bilagorna till konventionen

Bilaga A5—1

I bilagan uppräknas de omständigheter gällande sjömäns bostads- och levnadsförhållanden som flaggstaten ska kontrollera och godkänna innan den kan utfärda ett certifikat enligt standard A5.1.3 till fartyget. Dessa faktorer är minimiålder, läkarintyg, sjömännens behörighet, sjömännens anställningsavtal, användning av privat arbetsförmedlingstjänst som fått tillstånd eller behörighet eller som reglerats, arbets- och vilotiderna, fartygs bemanning, inkvarteringsutrymmen, rekreationsmöjligheter ombord på fartyg, mat och förplägnad, företagshälsovård och arbetarskydd samt förebyggande av olyckor, sjukvård ombord på fartyg, förfaranden för framförande av klagomål ombord på fartyg samt betalning av löner.

Bilaga A5—II

Bilagan fastställer en modell för sjöarbetscertifikatet samt för del I och II av förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss som ska bifogas till sjöarbetscertifikatet. Del I av förklaringen undertecknas av myndigheten och del II av redaren. Förklaringarna gäller samma frågor som uppräknats i samband med bilaga A5—1. För de fartyg

som omfattas av det tillfälliga arrangemanget för fartygsmätning godkänt av IMO, ingår i bilagan också en modell för ett interimistiskt sjöarbetscertifikat.

Bilaga A5—III

I bilagan uppräknas de faktorer som hamnstatens myndigheter ska kontrollera med stöd av standard A5.2.1. Faktorer som ska kontrolleras är minimiålder, läkarintyg, sjömännens behörighet, sjömännens anställningsavtal, användning av privat arbetsförmedlingstjänst som fått tillstånd eller behörighet eller som reglerats, arbets- och vilotiderna, fartygs bemanning, inkvarteringsutrymmen, fritidsutrymmena ombord på fartyg, mat och förplägnad, företagshälsovård och arbetarskydd samt förebyggande av olyckor, sjukvård ombord på fartyg, förfaranden för framförande av klagomål ombord på fartyg och betalning av löner.

Bilaga B5—I

Bilagan innehåller ett exempel på nationell förklaring i enlighet med anvisning i punkt 5 i B5.3, vilken ska bifogas fartygets sjöarbetscertifikat. Bilagan innehåller också en modell för del II av förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss som gäller åtgärder genom vilka det säkerställs att konventionen iaktas fortlöpande mellan inspektionerna.

2 Lagförslag

Eftersom sjöarbetskonventionen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs Riksdagen samtidigt ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen om arbete till sjöss från 2006.

Enligt 1 § ska de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen om arbete till sjöss från 2006 som ingicks i Genève den 23 februari 2006 gälla som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

I 2 § föreskrivs om upphävande av de författningar om sättande i kraft av ILO-konventioner som sjöarbetskonventionen ersätter. Eftersom sjöarbetskonventionen vid

ikraftträdandet i fråga om de medlemsstater som ratificerat konventionen ersätter de konventioner som tidigare ratificerats och som nu revideras föreslås att riksdagen i samband med godkännandet av konventionen upphäver vissa författningar om sättande i kraft av vissa konventioner som blir ersatta.

Ratificeringen av konventionen leder för Finlands del automatiskt till att de konventioner som uppräknas i artikel X och som Finland ratificerat blir ersatta. Sjöarbetskonventionen för samman i ett dokument majoriteten av ILO-konventionerna inom området för arbete till sjöss, dvs. sammanlagt 37 konventioner.

I artikel 6 i konventionen (nr 116) angående revision av slutartiklar i vissa av Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens antagna konventioner från 1961 (FördrS 23/1964), vilken Finland ratificerade 1964, konstateras att om arbetskonferensen godkänner en ny konvention som helt eller delvis reviderar en tidigare konvention och den nya konventionen inte anger något annat ska, när medlemsstaten ratificerar den nya ersättande konventionen detta omedelbart ipso jure leda till att den tidigare konventionen uppsägs, trots villkoren om uppsägning, om och när den nya konventionen träder i kraft.

De konventioner som sjöarbetskonventionen reviderar uppräknas i artikel X. Dessa konventioner är: konventionen (nr 7) om minimiålder för arbete till sjöss, 1920, konventionen (nr 8) om ersättning för arbetslöshet vid fall av fartygs förolyckande, 1920, konventionen (nr 9) om arbetsförmedling för sjömän, 1920, konventionen (nr 16) om läkarundersökning av minderåriga vid arbete till sjöss, 1921, konventionen (nr 22) om sjömäns anställningsavtal, 1926 konventionen (nr 23) om hemsändning av sjömän, 1926, konventionen (nr 53) om kompetens hos befäl på handelsfartyg, 1936, konventionen (nr 54) om semester (sjöfolk), 1936, konventionen (nr 55) om redares förpliktelser i fall sjömän drabbas av sjukdom, olycksfall eller döden, 1936, konventionen (nr 56) om sjukförsäkring för sjömän, 1936, konventionen (nr 57) om arbetstid och bemanning på fartyg, 1936, konventionen (nr 58) om minimiålder för arbete till sjöss (reviderad), 1936,

konventionen (nr 68) om kosthåll och utspisning (för fartygsbesättningar), 1946, konventionen (nr 69) om behörighetsbevis för skeppskockar, 1946, konventionen (nr 70) om social trygghet för sjömän, 1946, konventionen (nr 72) om semester med bibehållen hyra för sjömän, 1946, konventionen (nr 73) om läkarundersökning av sjömän, 1946, konventionen (nr 74) om behörighetsbevis för matroser, 1946, konventionen (nr 75) om besättningsbostäder på fartyg, 1946, konventionen (nr 76) om hyror, arbetstid och bemanning på fartyg, 1946, konventionen (nr 91) om semester med bibehållen hyra för sjömän (reviderad), 1949, konventionen (nr 92) om besättningsbostäder (reviderad), 1949, konventionen (nr 93) om hyror, arbetstid och bemanning på fartyg (reviderad), 1949, konventionen (nr 109) om löner, arbetstid och bemanning på fartyg (reviderad), 1958, konventionen (nr 133) om besättningsbostäder (tilläggsbestämmelser), 1970, konventionen (nr 134) om förebyggande av olycksfall (sjöfolk), 1970, konventionen (nr 145) om kontinuitet i sysselsättningen (sjöfolk), 1976, konventionen (nr 146) om semester för sjöfolk, 1976, konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg, 1976, protokollet till 1976 års konvention (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg, 1996, konventionen (nr 163) om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn, 1987, konventionen (nr 164) om hälso- och sjukvård för sjömän, 1987, konventionen (nr 165) om socialförsäkringsskydd för sjömän (reviderad), 1987, konventionen (nr 166) om sjömäns hemresa (reviderad), 1987, konventionen (nr 178) om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden, 1996, konventionen (nr 179) om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän, 1996 och konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg, 1996.

Bland dessa konventioner som blir ersatta har Finland ratificerat följande: konventionen (nr 7) om minimiålder för arbete till sjöss, 1920 (278/1925), konventionen (nr 8) om ersättning för arbetslöshet vid fall av fartygs förolyckande, 1920 (853/1949), konventionen (nr 9) om arbetsförmedling för sjömän, 1920 (228/1922), konventionen (nr 16) om läkarundersökning av minderåriga vid

arbete till sjöss, 1921 (279/1925), konventionen (nr 22) om sjömäns anställningsavtal, 1926 (249/1947), konventionen (nr 53) om kompetens hos befäl på handelsfartyg, 1936 (250/1947), konventionen (nr 72) om semester med bibehållen hyra för sjömän, 1946 (388/1949), konventionen (nr 73) om läkarundersökning av sjömän, 1946 (275/1956), konventionen (nr 75) om besättningsbostäder på fartyg, 1946 (387/1949), konventionen (nr 91) om semester med bibehållen hyra för sjömän (reviderad), 1949 (623/1951), konventionen (nr 92) om besättningsbostäder (reviderad), 1949 (624/1951), konventionen (nr 133) om besättningsbostäder (tilläggsbestämmelser), 1970 (213/1992), konventionen (nr 134) om förebyggande av olycksfall (sjöfolk), 1970 (882/1975), konventionen (nr 145) om kontinuitet i sysselsättningen (sjöfolk), 1976 (745/1979), konventionen (nr 146) om semester för sjöfolk, 1976 (964/1990), konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg, 1976 (746/1979), protokollet till 1976 års konvention (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg, 1996 (938/2002), konventionen (nr 163) om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn, 1987 (1370/1992), konventionen (nr 164) om hälso- och sjukvård för sjömän, 1987 (1656/1995), konventionen (nr 178) om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden, 1996 (303/2000), konventionen (nr 179) om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän (304/2000), konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg, 1996 (500/2002).

Till de konventionsbestämmelser som gäller boende hänför sig ett arrangemang under en övergångsperiod, enligt vilket bestämmelser som gäller byggande och utrustning av fartyg endast tillämpas på sådana fartyg som byggts den dag som konventionen trädde i kraft för medlemslandet i fråga, eller senare. För fartyg som är äldre än detta ska de krav på fartygs konstruktion och utrustning som fastställs i 1949 års konvention (nr 92) om besättningsbostäder (reviderad) och 1970 års konvention (nr 133) om besättningsbostäder (tilläggsbestämmelser) fortsätta att gälla i den omfattning de gällde före detta datum enligt den berörda medlemsstatens lagstiftning eller praxis. Eftersom Finland har ratifi-

cerat konventionerna i fråga, ska de fortfarande tillämpas på fartyg som byggts före konventionen träder i kraft för Finland. Därför föreslås det inte i 2 § att författningarna om sättande i kraft av konventionerna nr 92 och 133 ska upphävas.

Enligt 3 § ska om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i konventionen och om ikraftträdandet av denna lag bestämmas genom förordning av statsrådet. Avsikten är att konventionen ska sättas i kraft genom förordning av statsrådet samtidigt som konventionen träder i kraft för Finland.

3 Ikraftträdande

Enligt artikel VIII träder konventionen i kraft 12 månader efter den dag då ratificeringar från minst 30 av ILO:s medlemsstater som tillsammans svarar för minst 33 % av världstonnaget har registrerats. De ovan nämnda förutsättningarna blev uppfyllda den 20 augusti 2012. Hittills har 30 stater ratificerat konventionen: Antigua och Barbuda, Australien, Bahamas, Benin, Bosnien och Hercegovina, Bulgarien, Cypern, Danmark, Gabon, Kanada, Kiribati, Kroatien, Lettland, Liberia, Luxemburg, Marshallöarna, Nederländerna, Norge, Palau, Panama, Polen, Ryssland, Saint Kitts och Nevis, Saint Vincent och Grenadinerna, Schweiz, Singapore, Spanien, Sverige, Togo och Tuvalu.

Efter det internationella ikraftträdandet av konventionen träder den i kraft för varje annan medlemsstat 12 månader efter den dag då dess ratificering har registrerats.

Avsikten är att konventionen ska sättas i kraft genom förordning av statsrådet när konventionen träder i kraft för Finland.

4 Behovet av Ålands lagtings samtycke

De bestämmelser i ILO:s sjöarbetskonvention som ska sättas i kraft i Finland gäller anställningsvillkor för dem som utövar sjöarbete, arbetarskydd samt sjukvård och sjuk- och arbetsolycksförmåner som hör till socialskyddet.

Riket har enligt 27 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) lagstiftningsbehörighet i frågor som gäller arbetsrätt med undantag av tjänstekollektivavtal för landskapets och kommunernas anställda. Enligt förarbetena för det sistnämnda lagrummet (RP 73/1990 rd, s.78) hör den arbetsrättsliga lagstiftningsbehörigheten enligt huvudregeln till riket, men lagtinget har rätt att genom lag föreskriva om tjänstekollektivavtalen för dem som är anställda av landskapet och av de kommuner som finns i landskapet. Också den lagstiftning som gäller arbetarskydd och socialförsäkring hör enligt 27 § 21 punkten och 29 § 1 mom. 3 punkten till rikets lagstiftningsbehörighet (se motiveringen till 18 § 13 punkten om socialvård i självstyrelselagen, RP 73/1990 rd, s. 68). Landskapets lagstiftningsbehörighet begränsas enligt 18 § 2 punkten i självstyrelselagen således till landskapets tjänstemän samt till de tjänstekollektivavtal som gäller personer anställda av landskapet.

Personer som är anställda på landskapets färjor står i arbetsavtalsförhållande till landskapet. Landskapet har med stöd av 18 § 2 a punkten i självstyrelselagen lagstiftningsbehörighet endast i fråga om arbetspensionsskyddet för landskapets anställda. Standard A4.5 i konventionen som gäller ålderdomsförmåner ska dock inte sättas i kraft i Finland.

Ålands landskapsregering har i sitt utlåtande från år 2010 om konventionen till arbets- och näringsministeriet konstaterat att det inte föreligger hinder för att en del av besättningen på landskapets färjor i framtiden står i tjänsteförhållande till landskapet. Därför ska det anses att konventionen innehåller frågor som hör till landskapets lagstiftningsbehörighet. Dessa är de bestämmelser i konventionen som gäller arbetsvillkoren för dem som utövar arbete till sjöss. Således behöver Ålands lagtings bifall inhämtas till lagen om sättande i kraft av sjöarbetskonventionen i enlighet med 59 § 1 mom. i självstyrelselagen, för att de bestämmelser i konventionen som sätts i kraft i Finland och som hör till landskapets lagstiftningsbehörighet också ska träda i kraft i landskapet.

5 Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordning

5.1 Behovet av riksdagens samtycke

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen eller annars har avsevärd betydelse, eller som enligt grundlagen av någon annan anledning kräver riksdagens godkännande.

Enligt riksdagens grundlagsutskotts ståndpunkt ska en bestämmelse i ett fördrag eller en annan internationell förpliktelse anses höra till området för lagstiftningen 1) om bestämmelsen gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, 2) om bestämmelsen i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, 3) om den sak som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska föreskrivas i lag, 4) om det finns lagbestämmelser om den sak som bestämmelsen gäller eller 5) det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. På dessa grunder hör en bestämmelse i internationella förpliktelser till området för lagstiftningen oavsett om den strider mot eller stämmer överens med en lagbestämmelse i Finland (GrUU 11/2000 rd, GrUU 12/2000 rd och GrUU 45/2000 rd).

I detaljmotiveringen har sjöarbetskonvention analyserats i förhållande till lagstiftningen i Finland. Enligt artikel I i konventionen ska parterna säkerställa att alla sjömän tillförsäkras rätt till en anständig anställning i enlighet med konventionen. Bestämmelsen hör till området för lagstiftningen, eftersom den hänför sig till 18 § i grundlagen, enligt vilken det allmänna ska sörja för skyddet av arbetskraften och verka för att alla tillförsäkras rätt till arbete.

I artikel II i konventionen definieras bl.a. följande begrepp: förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss, certifikat för arbete till sjöss, sjöman, sjömans anställningsavtal, sjömansförmedling, fartyg och redare. Bestämmelserna hör till området för lagstiftningen, eftersom motsvarande begrepp defi-

nieras i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg, lagen om sjöarbetsavtal och i lagen om offentlig arbetskraftsservice.

Artikel III i konventionen gäller föreningsfrihet och erkännande av rätten att sluta kollektivavtal samt avskaffande av tvångsarbete och barnarbete. Bestämmelsen hör till området för lagstiftningen, eftersom det föreskrivs om motsvarande begrepp i grundlagen (731/1999), lagen om kollektivavtal, lagen om sjöarbetsavtal och i arbetsavtalslagen (55/2001).

Artikel IV i konventionen gäller sjömannens rätt till en trygg arbetsmiljö, rättvisa anställningsvillkor, människovärdiga arbets- och levnadsförhållanden ombord på fartyget samt till hälso- och sjukvård. Bestämmelserna hör till området för lagstiftningen, eftersom det föreskrivs om dessa frågor i arbetarskyddslagen, i lagen om sjöarbetsavtal samt i lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg.

Artikel V i konventionen gäller medlemsstaternas skyldigheter att utöva tillsyn över fartyg som för dess flagg och deras dokument samt arbetsförmedlingar som är verk samma på deras territorium och kräva att konventionen iakttas. Bestämmelserna hör till området för lagstiftningen, eftersom det finns bestämmelser om dessa frågor i lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen, i lagen om offentlig arbetskraftsservice, lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg, lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, sjölagen och i strafflagen.

På motsvarande sätt innehåller koden till konventionen bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

Regel 1.1 om minimiålder och den standard som hör till genomförandet av regeln hör till området för lagstiftningen, eftersom det föreskrivs om dessa frågor i lagen om sjöarbetsavtal, sjöarbetstidslagen och i arbetarskyddslagen.

Regel 1.2 om läkarintyg och den standard som hör till genomförandet av regeln hör till området för lagstiftningen, eftersom det föreskrivs om dessa frågor i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal.

Regel 1.3 om utbildning och kvalifikationer och den standard som gäller genomförandet av regeln hör till området för lagstiftningen, eftersom det föreskrivs om dessa frågor i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg, i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg och i statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet.

Bestämmelserna i regel 1.4 om rekrytering och arbetsförmedling och i den standard som hänför sig till genomförandet av regeln hör till området för lagstiftningen, eftersom det föreskrivs om dessa frågor i lagen om offentlig arbetskraftsservice och i lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen.

Regel 2.1 om sjömäns anställningsavtal och den standard som hänför sig till genomförandet av regeln hör till området för lagstiftningen, eftersom det föreskrivs om dessa frågor i lagen om sjöarbetsavtal.

Regel 2.2 som gäller lön och den standard som hänför sig till genomförandet av regeln hör till området för lagstiftningen, eftersom det föreskrivs om dessa frågor i lagen om sjöarbetsavtal. Därutöver föreskrivs om löner i kollektivavtal, vilka regleras av lagen om kollektivavtal.

Regel 2.3 som gäller arbets- och vilotider och den standard som hänför sig till genomförandet av regeln hör till området för lagstiftningen, eftersom det föreskrivs om dessa frågor i sjöarbetstidslagen.

Regel 2.4 om rätt till semester och den standard som hänför sig till genomförandet av regeln hör till området för lagstiftningen, eftersom det föreskrivs om rätt till semester i lagen om semesterlagen för sjömän.

Regel 2.5 om rätt till hemresa och den standard som hänför sig till genomförandet av regeln hör till området för lagstiftningen, eftersom det föreskrivs om sjömäns rätt till hemresa i lagen om sjöarbetsavtal.

Bestämmelserna i regel 2.6 om sjömäns rätt till ersättning när fartyget förloras eller förliser hör till området för lagstiftningen, eftersom det ingår bestämmelser om motsvarande ersättningar i sjöarbetstidslagen.

Bestämmelserna i regel 2.7 som gäller fartygs bemanning hör till området för lagstiftningen, eftersom det finns bestämmelser om

frågan i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg.

Bestämmelserna i regel 2.8 som gäller utveckling av karriär, färdigheter och anställningsmöjligheter för sjömän hör till området för lagstiftningen, eftersom det finns bestämmelser om detta i lagen om offentlig arbetskraftsservice. Dessutom hänför sig bestämmelserna till den grundläggande rättighet som avses i 18 § 2 mom. i grundlagen, vilken förutsätter att det allmänna ska främja sysselsättningen och verka för att alla tillförsäkras rätt till arbete.

Bestämmelserna i regel 3.1 gällande bostad och rekreationsmöjligheter och i den standard som hänför sig till regeln hör till området för lagstiftningen, eftersom det finns bestämmelser om detta i lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg och i statsrådets förordning om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg som kompletterar lagen.

Bestämmelserna i regel 3.2 gällande mat och förplägnad och i den standard som hänför sig till regeln hör till området för lagstiftningen, eftersom det finns bestämmelser om dessa frågor i ovan nämnda lag om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg och i statsrådets förordningar, om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg som kompletterar lagen som ska utfaras under hösten 2012.

Bestämmelserna i regel 4.1 om sjukvård ombord och i land och i den standard som kompletterar regeln hör till området för lagstiftningen, bestämmelser om dessa frågor ingår i lagen om företagshälsovård och i hälso- och sjukvårdslagen.

Bestämmelserna i regel 4.2 om redarens ansvar och i den standard som kompletterar regeln hör till området för lagstiftningen, eftersom det i lagen om sjöarbetsavtal, i sjukförsäkringslagen och i lagen om olycksfallsförsäkring ingår bestämmelser om kostnader som föranleds av sjömäns sjukdom eller olycksfall och om ekonomisk trygghet i fall av långvarig sjukdom eller död.

Bestämmelserna i regel 4.3 som gäller skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor och i den standard som kom-

pletterar regeln hör till området för lagstiftningen, eftersom det föreskrivs om dessa frågor i arbetarskyddslagen och i lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen.

Bestämmelserna i regel 4.4 om tillgång till landbaserade välfärdsinrättningar och i den standard som kompletterar regeln hör till området för lagstiftningen, eftersom det föreskrivs om dessa frågor i sjömansservicelagen och i arbetsministeriets förordning om sjömansservicebyrå som kompletterar lagen.

Bestämmelserna i regel 4.5 som gäller socialförsäkring och i den standard som kompletterar regeln hör till området för lagstiftningen, eftersom det finns bestämmelser om detta i lagen om tillämpning av lagstiftningen om bosättningsbaserad social trygghet och i lagen om sjömanspensioner, i folkpensionslagen, i lagen om olycksfallsförsäkring, yrkessjukdomslagen, barnbidragslagen, lagen om moderskapsunderstöd samt i lagen om utkomstskydd för arbetslösa.

Bestämmelserna i regel 5.1.1 om allmänna principer och i den standard som kompletterar regeln hör till området för lagstiftningen, eftersom det föreskrivs om inspektions- och certifieringssystem i lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg.

Bestämmelserna i regel 5.1.2 om bemyndigande av erkända organisationer och i den standard som kompletterar regeln hör till området för lagstiftningen, eftersom det föreskrivs om detta i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.

Bestämmelserna i regel 5.1.3 om sjöarbetscertifikatet och förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss och i den standard som kompletterar regeln hör till området för lagstiftningen, eftersom det föreskrivs om inspektion av arbets- och boendeförhållanden i lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg och i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg. Bestämmelser om förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss ingår i lagen om sjöarbetsavtal.

Bestämmelserna i regel 5.1.4 om inspektion och tillämpning hör till området för lagstiftningen, eftersom det föreskrivs om in-

spektion av fartygs arbets- och levnadsförhållanden i lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg.

Bestämmelserna i regel 5.1.5 om rutiner för klagomål ombord och i den standard som kompletterar regeln hör till området för lagstiftningen, eftersom det föreskrivs om frågan i lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen.

Bestämmelserna i regel 5.1.6 om olycksfall till sjöss och i den standard som hänför sig till genomförandet av regeln hör till området för lagstiftningen, eftersom det föreskrivs om dem i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser.

Bestämmelserna i regel 5.2 om hamnstans skyldigheter och i den standard som kompletterar regeln hör till området för lagstiftningen, eftersom det föreskrivs om detta i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Också bestämmelserna i regel 5.2.2 om rutiner för hantering av sjömäns klagomål i land och i den standard som kompletterar regeln hör till området för lagstiftningen, eftersom det också föreskrivs om den frågan i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

Bestämmelserna i regel 5.3 som gäller rekryteringsansvar hör till området för lagstiftningen, eftersom det finns bestämmelser om frågan i lagen om offentlig arbetskraftsservice.

Reservationer och andra meddelanden i fråga om bestämmelser som hör till området för lagstiftningen påverkar genom den blankettlag genom vilket konventionen sätts i kraft innehållet i gällande finsk rätt på lagnivå. Därför hör till området för lagstiftningen också det meddelande som ska bifogas till ratificeringsinstrumentet gällande de delområden av socialskyddet enligt konventionen som Finland förbinder sig att uppfylla.

I artikel X som gäller effekten av ikraftträdandet har uppräknats de konventioner som sjöarbetskonventionen reviderar. Riksdagen ska enligt 94 § 1 mom. i grundlagen också godkänna uppsägningen av i momentet avsedda internationella förpliktelser. Sjöarbetskonventionen ersätter de tidigare antagna ovan uppräknade ILO-konventionerna om samma sak. Eftersom de nämnda konventio-

nera innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, ska också de bestämmelser som gäller upphävande av dem anses höra till riksdagens behörighet, fastän det formellt inte är fråga om uppsägning av konventionerna (GrUU 18/2002 rd, GrUU 11/2003 rd).

Med blandade avtal avses sådana avtal där behörigheten att ingå avtalet innehas av Europeiska unionen och medlemsstaterna tillsammans eller delvis av unionen och delvis av medlemsstaterna. Också sådana avtal räknas som blandade avtal, i fråga om vilka EU inte kan vara part utan där medlemsstaterna såsom parter använder unionens behörighet för dess räkning (se GrUU 16/2004 rd). Medlemsstaterna saknar behörighet gällande bestämmelser där det föreskrivs om sådana frågor i fråga om vilka Europeiska unionen har exklusiv behörighet. Enligt vedertagen praxis gäller riksdagens godkännande inte dessa delar i avtal (t.ex. GrUU 31/2001 rd, GrUU 16/2004 rd och GrUU 24/2004 rd). Grundlagsutskottet har ansett det vara viktigt att tillräcklig uppmärksamhet fästs vid fördelningen av behörigheten vid utarbetandet av regeringspropositioner gällande konventioner med delad behörighet. Av propositionerna ska framgå till vilken del konventionerna hör till medlemsstaternas behörighet (se t.ex. GrUU 6/2001 rd, GrUU 31/2001 rd och GrUU 6/2005).

De bestämmelser i konvention som gäller koordination av socialförsäkring mellan de medlemsstater som ratificerat konventionen ska anses höra till EU:s exklusiva behörighet. I EU föreskrivs om saken närmast i Europaparlamentets och rådets förordning EG nr 883/2004, vilken den 1 maj 2010 ersatte den tidigare rådsförordningen (EEG) nr 1408/71. Till medlemsstaternas behörighet hör också i fråga om socialförsäkring fortfarande fastställandet av grunderna för och strukturen av socialskyddssystemen samt innehållet i de sociala förmånerna.

EU:s allmänna arbetslagstiftning tillämpas i regel också på sjöarbete (bl.a. direktivet om skydd av minderåriga i arbetslivet (94/33/EG), direktivet om inrättande av en allmän ram för likabehandling (2000/78/EG), direktivet om genomförandet av principen om likabehandling av personer oavsett deras

ras eller etniska ursprung (2000/43/EG) samt direktivet om arbetsgivares skyldighet att upplysa arbetstagarna om de regler som är tillämpliga på anställningsavtalet eller anställningsförhållandet (91/533/EEG)). Dessutom hör flera bestämmelser i konventionen till området för den delade behörigheten mellan EU och dess medlemsstater, eftersom det om dem uttryckligen avgetts EU-lagstiftning som fastställer miniminormer gällande sjöfartsområdet. Dessa områden är de bestämmelser som gäller arbetstid, semester och fartygssäkerhet. Bestämmelser om sjömäns arbetstid ingår i direktiv 1999/63/EG, vilket har ändrats för att motsvara bestämmelserna i sjöarbetskonventionen genom avtalet mellan de nämnda organisationerna från år 2009 gällande sjömäns arbetstider, vilket i sin tur har genomförts genom rådets direktiv 2009/13/EG. Bestämmelser om arbetstagarernas hälsa och säkerhet ingår i direktiv 89/391/EEG samt om sjukvård i direktiv 92/29/EEG. EU:s direktiv 2009/18/EG gäller utredning av sjöolyckor.

Genom rådets direktiv 2009/13/EG har avtalet om sjöarbetskonvention mellan EU-nivåns arbetsmarknadsparter på sjöfartsområdet genomförts. Avtalet mellan organisationerna från 2008 tillämpas i regel på alla sjömän. Avtalet omfattar största delen av innehållet i sjöarbetskonventionen, såsom termerna i konventionen: behörig myndighet, bruttodräktighet, sjöman, sjömans anställningsavtal, fartyg och redare (artikel II i konventionen). Avtalet gäller också minimiåldern för sjömän (regel 1.1 och standard A1.1), det läkarintyg som krävs av sjömän (regel 1.2) samt reglerna om utbildning och kvalifikationer (regel 1.3). Vidare innehåller avtalet regler och standarder om sjömäns anställningsavtal (regel 2.1 och standard A2.1), om hur uppsägningstiden bestäms och om hemresa (regel 2.5 och standard A2.5), om arbets- och vilotider (regel 2.3), om rätt till ledighet (regel 2.4), om ersättning till sjömän när fartyget förloras eller förliser (regel 2.6 och standard A2.6), fartygs bemanning (regel 2.7) och om utveckling av karriär, färdigheter och anställningsmöjligheter för sjömän (regel 2.8 och standard A2.8). Vidare innehåller avtalet bestämmelser om bostad och rekreationsmöjligheter på fartygen (standard A3.1)

och om förplägnad på fartyg (regel 3.2 och standard A3.2), om sjukvård (regel 4.1 och standard A4.1), om redarens skyldighet att ersätta kostnader och betala ut lön, när en medlem av fartygspersonalen har insjuknat eller hamnat i en olycka samt begravningskostnaderna när en anställd har avlidit (regel 4.2 och standard A4.2). Avtalet gäller också skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor (regel 4.3 och standard A4.3). Medlemsstaterna förutsätts sörja för att sjömän på fartyg som för dess flagg är skyddade till sin hälsa i arbetet och att den bor, arbetar och utbildas ombord i en säker och hygienisk miljö. Medlemsstaterna ska också främja inrättande av välfärdsråd som regelbundet ska se över välfärdsinrättningar och tjänster så att de är lämpliga med hänsyn till förändringar i sjömännens behov som följer av sjöfartsnäringens tekniska utveckling, ändrad drift och andra förhållanden (regel 4.4 och standard A4.4). Iakttagandet av och tillsynen över genomförandet av konventionen regleras också (regel 5.1.5 och standard A5.1.5).

Eftersom EU inte är medlem av Internationella arbetsorganisationen kan den inte själv ratificera ILO:s konventioner till den del som konventionerna hör till dess behörighet. Därför har EU bemyndigat medlemsstaterna att ratificera konventionen också till den del som den hör till EU:s behörighet.

5.2 Behandlingsordning

Det förenklade förfarandet för ändring av de bindande och icke-bindande anvisningarna som hänför sig till konventionen möjliggör att ändringar träder i kraft på grundval av

beslut som fattats med kvalificerad majoritet utan medlemsstaternas ratificering. Eftersom medlemsstaterna dock har en möjlighet att anmäla till ILO:s generaldirektör att ändringen blir bindande för den först när den gjort en separat anmälan om godkännandet av ändringen, kan det förenklade förfarandet för godkännande av ändringar inte anses stå i konflikt med de bestämmelser i grundlagen som gäller statens suveränitet.

Sjöarbetskonventionen innehåller inga bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i dess 94 § 2 mom. Enligt regeringens uppfattning kan konventionen således godkännas med enkel majoritet och förslaget till lag om godkännande av konventionen behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås att

riksdagen godkänner den i Genève den 23 februari 2006 ingångna konventionen om arbete till sjöss från 2006 till den del konventionen hör till Finlands behörighet och att riksdagen samtidigt godkänner avgivandet av ett meddelande i fråga om punkt 10 i standard A4.5 Socialförsäkring, enligt vilket Finland åtar sig i enlighet med punkt 2 i standarden att säkerställa socialförsäkringsskydd inom områdena för sjukvård, sjukersättning samt arbetsskadeersättning.

Eftersom sjöarbetskonventionen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

*Lagförslag***Lag****om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen om arbete till sjöss från 2006**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den i Genève den 23 februari 2006 ingångna konventionen om arbete till sjöss från 2006 gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Genom denna lag upphävs

1) lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg (500/2002),

2) förordningen om bringande i verkställighet av internationella konventionen angående fastställande av minimiålder för barns användande i arbete till sjöss (278/1925),

3) förordningen angående bringande i verkställighet av den av Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens år 1920 antagna konventionen angående ersättning för arbetslöshet till följd av fartygs förolyckande (853/1949),

4) förordningen angående bringande i verkställighet av den av den internationella arbetsorganisationens allmänna konferens i Genua år 1920 godkända konventionen angående arbetsförmedling för sjömän (228/1922),

5) förordningen om bringande i verkställighet av internationella konventionen angående obligatorisk läkarbesiktning av barn och unga personer använda i arbete till sjöss (279/1925),

6) förordningen angående bringande i verkställighet av den av internationella arbetskonferensen år 1926 antagna konventionen angående sjömäns anställningsavtal (249/1947),

7) förordningen angående bringande i verkställighet av den av internationella arbetskonferensen år 1936 antagna konventionen an-

gående minimifordringar på yrkeskompetens hos befäl å handelsfartyg (250/1947),

8) förordningen angående bringande i verkställighet av den av internationella arbetskonferensen i sjöfartsfrågor år 1946 antagna konventionen angående semester med bibehållen hyra för sjömän (388/1949),

9) förordningen angående bringande i verkställighet av den av Internationella arbetskonferensen år 1946 antagna konventionen angående läkarundersökning av sjömän (275/1956),

10) förordningen angående bringande i verkställighet av den av internationella arbetskonferensen i sjöfartsfrågor år 1946 antagna konventionen angående besättningens bostäder å fartyg (387/1949),

11) förordningen angående bringande i verkställighet av den av Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens år 1949 antagna ändrade konventionen angående semester med bibehållen hyra för sjömän (623/1951),

12) förordningen angående bringande i kraft av konventionen om förebyggande av yrkesskador för sjöfolk (882/1975),

13) förordningen angående bringande i kraft av konventionen om kontinuitet i selsättningen för sjömän (745/1979),

14) förordningen om ikraftträdande av konventionen om årlig avlönad semester för sjömän (964/1990),

15) förordningen angående bringande i kraft av konventionen om miniminormerna i handelsfartyg (746/1979),

16) republikens presidents förordning om sättande i kraft av det vid Internationella arbetskonferensen antagna protokollet till konventionen om miniminormerna i handelsfartyg (938/2002),

17) förordningen om ikraftträdande av den av Internationella arbetsorganisationen antagna konventionen om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn (1370/1992),

18) förordningen om ikraftträdande av konventionen om hälsoskydd och sjukvård för sjömän (1656/1995),

19) förordningen om ikraftträdande av konventionen om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden (303/2000), samt

20) förordningen om ikraftträdande av konventionen om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän (304/2002).

3 §

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i konventionen och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Helsingfors den 6 september 2012

Statsministerns ställföreträdare, finansminister

JUTTA URPILAINEN

Arbetsminister *Lauri Ihalainen*

*Fördragstext***KONVENTION OM ARBETE TILL
SJÖSS FRÅN 2006****INLEDNING**

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

som har sammankallats till Genève av styrelsen för Internationella arbetsbyrån och samlats där den 7 februari 2006 till sitt nittiofjärde möte,

önskar skapa ett enhetligt, sammanhållet instrument som så långt möjligt innefattar alla aktuella normer i gällande ILO-konventioner och rekommendationer på sjöfartsområdet och de grundläggande principer som finns i andra ILO-konventioner, och särskilt i följande:

- konventionen (nr 29) om tvångs- eller obligatoriskt arbete, 1930,
- konventionen (nr 87) om föreningsfrihet och skydd för organisationsrätten, 1948,
- konventionen (nr 98) om organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten, 1949,
- konventionen (nr 100) om lika lön, 1951,
- konventionen (nr 105) om avskaffande av tvångsarbete, 1957,
- konventionen (nr 111) om diskriminering (anställning och yrkesutövning), 1958,
- konventionen (nr 138) om minimiålder, 1973,
- konventionen (nr 182) om de värsta formerna av barnarbete, 1999,

är medveten om organisationens centrala mandat att främja anständiga arbetsförhållanden,

erinrar om ILO:s deklaration om grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet, 1998,

är medveten om att sjömän omfattas av bestämmelserna i andra ILO-instrument och har andra rättigheter som fastställts som grundläggande rättigheter och friheter för alla människor,

anser att sjömän med hänsyn till sjöfartsnäringens globala natur behöver särskilt skydd,

**CONVENTION DU TRAVAIL
MARITIME, 2006****PRÉAMBULE**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 7 février 2006 en sa quatre-vingt-quatorzième session;

Désireuse de créer un instrument unique et cohérent qui intègre autant que possible toutes les normes à jour contenues dans les actuelles conventions et recommandations internationales du travail maritime ainsi que les principes fondamentaux énoncés dans d'autres conventions internationales du travail, notamment:

- la convention (no 29) sur le travail forcé, 1930;
- la convention (no 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948;
- la convention (no 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949;
- la convention (no 100) sur l'égalité de rémunération, 1951;
- la convention (no 105) sur l'abolition du travail forcé, 1957;
- la convention (no 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958;
- la convention (no 138) sur l'âge minimum, 1973;
- la convention (no 182) sur les pires formes de travail des enfants, 1999;

Consciente que l'Organisation a pour mandat fondamental de promouvoir des conditions de travail décentes;

Rappelant la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, 1998;

Consciente également que les gens de mer peuvent se prévaloir des dispositions d'autres instruments de l'OIT et doivent jouir des libertés et droits fondamentaux reconnus à toutes les personnes;

Considérant que les activités du secteur maritime se déploient dans le monde entier

är också medveten om de internationella standarder för fartygs säkerhet, människors trygghet samt god fartygsdrift och underhåll som finns i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss med ändringar, 1972 års konvention om internationella regler till förhindrande av kollisioner till sjöss med ändringar, och kraven på utbildning och kompetens i den internationella konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, 1978, med ändringar,

erinrar om att Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982 fastställer en allmän rättslig ram inom vilken all verksamhet på oceaner och hav måste bedrivas och är av strategisk betydelse som en grund för nationellt, regionalt och globalt handlande och samarbete i sjöfartssektorn, och att dess integritet måste bevaras,

erinrar om att artikel 94 i Förenta nationernas havsrättskonvention 1982 fastställer flaggstatens uppgifter och skyldigheter i fråga om bl.a. arbetsförhållandena, bemanningen och det sociala skyddet på fartyg som för dess flagg,

erinrar om artikel 19 punkt 8 i Internationella arbetsorganisationens stadga, enligt vilken det faktum att konferensen antar en konvention eller rekommendation eller att en medlemsstat ratificerar en konvention under inga förhållanden skall anses påverka lag, dom, bruk eller avtal som tillförsäkrar den berörda sjömännen bättre villkor än vad som föreskrivs i konventionen eller rekommendationen,

har beslutat att detta nya instrument skall utformas så att det når största möjliga acceptans bland regeringar, redare och sjömän som hyllar principerna för ett anständigt arbete samt att det skall vara lätt att uppdatera och att genomföra och tillämpa effektivt,

et que les gens de mer doivent par conséquent bénéficier d'une protection particulière;

Tenant compte également des normes internationales sur la sécurité des navires, la sécurité et la sûreté des personnes et la qualité de la gestion des navires édictées dans la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, et dans la Convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer, telle que modifiée, ainsi que des prescriptions relatives à la formation et aux compétences requises des gens de mer qui figurent dans la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée;

Rappelant que la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer établit un cadre juridique général régissant l'ensemble des activités sur les mers et les océans, qu'elle revêt une importance stratégique comme base de l'action et de la coopération nationales, régionales et mondiales dans le secteur maritime et que son intégrité doit être préservée;

Rappelant l'article 94 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer qui définit les devoirs et les obligations incombant à l'Etat du pavillon notamment en ce qui concerne les conditions de travail, les effectifs et les questions sociales à bord des navires qui battent son pavillon;

Rappelant le paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail qui dispose que l'adoption d'une convention ou d'une recommandation par la Conférence ou la ratification d'une convention par un Membre ne devront en aucun cas être considérées comme affectant toute loi, toute sentence, toute coutume ou tout accord qui assurent des conditions plus favorables aux travailleurs intéressés que celles prévues par la convention ou la recommandation;

Déterminée à faire en sorte que ce nouvel instrument soit conçu de manière à recueillir la plus large acceptation possible par les gouvernements, les armateurs et les gens de mer attachés aux principes du travail décent,

har beslutat anta vissa förslag för att genomföra ett sådant instrument, vilket är det enda ärendet på mötets dagordning,

har beslutat att dessa förslag skall utformas som en internationell konvention, och

antar denna dag, den 23 februari 2006, följande konvention, som kan kallas konvention om arbete till sjöss från 2006.

ALLMÄNNA SKYLDIGHETER

Artikel I

1. Varje medlemsstat som ratificerar denna konvention åtar sig att tillämpa bestämmelserna i den fullt ut på det sätt som fastställs i artikel VI, så att alla sjömän tillförsäkras rätt till en anständig anställning.

2. Medlemsstaterna skall samarbeta med varandra så att denna konvention genomförs och tillämpas effektivt.

DEFINITIONER OCH TILLÄMPNINGSSOMRÅDE

Artikel II

1. Om inte annat följer av särskilda bestämmelser används i denna konvention följande beteckningar med de betydelser som här anges:

a) "behörig myndighet": minister, regeringsorgan eller annan myndighet som är behörig att utfärda och genomdriva bestämmelser, order eller andra instruktioner med laga kraft inom det sakområde den berörda bestämmelsen avser,

b) "förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss": den förklaring som avses i regel 5.1.3,

c) "bruttodräktighet": bruttotonnaget beräknat enligt bestämmelserna för mätning av tonnage i bilaga I till 1969 års internationella skeppsmättningskonvention, eller eventuella efterföljare till den; för fartyg som omfattas av den provisoriska ordning för mätning av dräktighet som Internationella sjöfartsorganisationen antagit är bruttodräktigheten det som ingår i kolumnen REMARKS i det internationella mätbrevet (1969).

qu'il soit facile à mettre à jour et qu'il puisse être appliqué et respecté de manière effective;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à l'élaboration d'un tel instrument, question qui constitue le seul point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale,

adopte, ce vingt-troisième jour de février deux mille six, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention du travail maritime, 2006.

OBLIGATIONS GÉNÉRALES

Article I

1. Tout Membre qui ratifie la présente convention s'engage à donner plein effet à ses dispositions conformément aux prescriptions de l'article VI afin de garantir le droit de tous les gens de mer à un emploi décent.

2. Les Membres coopèrent entre eux pour assurer l'application effective et le plein respect de la présente convention.

DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION

Article II

1. Aux fins de la présente convention, et sauf stipulation contraire dans une disposition particulière, l'expression:

a) "autorité compétente" désigne le ministre, le service gouvernemental ou toute autre autorité habilitée à édicter des règlements, des arrêtés ou autres instructions ayant force obligatoire dans le domaine visé par la disposition en question et à les faire appliquer;

b) "déclaration de conformité du travail maritime" désigne la déclaration visée dans la règle 5.1.3;

c) "jauge brute" désigne la jauge brute d'un navire mesurée conformément aux dispositions pertinentes de l'annexe I à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ou de toute autre convention l'ayant remplacée. Pour les

d) "sjöarbetscertifikat": det certifikat som avses i regel 5.1.3,

e) "föreskrifter enligt denna konvention": krav enligt dessa artiklar och regler och enligt del A i koden i denna konvention,

f) "sjöman": varje person som är anställd, sysselsatt eller arbetar i någon funktion ombord på ett fartyg på vilket denna konvention är tillämplig,

g) "sjömans anställningsavtal": innefattar både ett anställningsavtal och ett anställningsvillkor,

h) "sjömansförmedling": varje person, företag, institution, agentur eller annan organisation i den offentliga eller privata sektorn som sysslar med rekrytering av sjömän på uppdrag av redare eller förmedlar sjömän till redare,

i) "fartyg": ett fartyg som inte navigerar enbart i inlandsfarvatten, i vatten inom eller nära skyddade farvatten, eller i områden där hamnregler gäller,

j) "redare": fartygets ägare eller annan organisation eller person, såsom en manager, agent eller tidsbefraktare, som har övertagit ansvaret för fartygets drift från ägaren och som vid övertagandet av detta ansvar har gått med på att ta över det ansvar och de skyldigheter som vilar på redare enligt denna konvention, oberoende av om någon annan organisation eller person tar visst ansvar eller uppfyller vissa skyldigheter på uppdrag av redaren.

2. Om inte annat uttryckligen föreskrivs är denna konvention tillämplig på all sjöpersonnel.

3. Vid tveksamhet skall frågan huruvida kategorier av personer skall betraktas som sjömän enligt denna konvention avgöras av den behöriga myndigheten i varje medlemsstat efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer.

4. Om inte annat uttryckligen föreskrivs är denna konvention tillämplig på alla fartyg, of-

navires visés par les dispositions transitoires de jaugeage adoptées par l'Organisation maritime internationale, la jauge brute est celle qui est indiquée dans la rubrique OBSERVATIONS du Certificat international de jaugeage des navires (1969);

d) "certificat de travail maritime" désigne le certificat visé dans la règle 5.1.3;

e) "prescriptions de la présente convention" renvoie aux prescriptions des articles, des règles et de la partie A du code qui font partie de la présente convention;

f) "gens de mer ou marin" désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique;

g) "contrat d'engagement maritime" renvoie à la fois au contrat de travail du marin et au rôle d'équipage;

h) "service de recrutement et de placement" des gens de mer désigne toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou du secteur privé s'occupant du recrutement de gens de mer pour le compte d'armateurs ou de leur placement auprès d'armateurs;

i) "navire" désigne tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire;

j) "armateur" désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affrèteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités.

2. Sauf disposition contraire expresse, la présente convention s'applique à tous les gens de mer.

3. Si, aux fins de la présente convention, l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer soulève un doute, la question est tranchée par l'autorité

fentlig- eller privatägda, som normalt används i kommersiell verksamhet, dock inte sådana fartyg som används för fiske eller liknande ändamål och traditionellt byggda fartyg som dhower och djonker. Konventionen är inte tillämplig på örlogsfartyg eller örlogsflotans hjälpfartyg.

5. Vid tveksamhet huruvida denna konvention är tillämplig på ett fartyg eller en särskild kategori av fartyg skall frågan avgöras av den behöriga myndigheten i respektive medlemsstat efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer.

6. Om den behöriga myndigheten fastställer att det vid den aktuella tidpunkten inte skulle vara rimligt eller möjligt att tillämpa vissa moment i den kod som avses i artikel VI punkt 1 på ett fartyg eller särskilda kategorier av fartyg som för medlemsstatens flagg, skall dessa delar av koden inte tillämpas i den mån frågan hanteras på annat sätt i nationella lagar och andra författningar eller kollektivavtal. Ett sådant beslut får endast tas i samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer och får endast gälla fartyg med mindre än 200 tons bruttodräktighet som inte används i internationell sjöfart.

7. Varje beslut som en medlemsstat tar enligt punkt 3, 5 eller 6 i denna artikel skall meddelas till Internationella arbetsbyråns generaldirektör, som skall underrätta organisationens medlemsstater.

8. Om inte annat uttryckligen föreskrivs utgör en hänvisning till denna konvention samtidigt en hänvisning till reglerna och koden.

GRUNDLÄGGANDE RÄTTIGHETER OCH PRINCIPER

Artikel III

Varje medlemsstat skall se till att bestämmelserna i dess lagar och andra författningar som styrs av denna konvention respekterar följande grundläggande rättigheter:

a) föreningsfrihet och faktiskt erkännande av rätten att sluta kollektivavtal,

compétente de chacun des Membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

4. Sauf disposition contraire expresse, la présente convention s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques. La présente convention ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires.

5. En cas de doute sur l'applicabilité de la présente convention à un navire ou à une catégorie de navires, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des Membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

6. Lorsque l'autorité compétente décide qu'il ne serait pas raisonnable ou possible au moment présent d'appliquer certains éléments particuliers du code visé à l'article VI, paragraphe 1, à un navire ou à certaines catégories de navires battant le pavillon du Membre, les dispositions pertinentes dudit code ne s'appliqueront pas, dès lors que la question visée est régie différemment par la législation nationale, des conventions collectives ou d'autres mesures. L'autorité compétente ne pourra en décider ainsi qu'en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et seulement pour des navires d'une jauge brute inférieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux.

7. Toute décision prise par un Membre en application des paragraphes 3, 5 ou 6 doit être communiquée au Directeur général du Bureau international du Travail qui en informera les Membres de l'Organisation.

8. Sauf disposition contraire expresse, toute référence à la «convention» vise également les règles et le code.

DROITS ET PRINCIPES FONDAMENTAUX

Article III

Tout Membre vérifie que les dispositions

- b) eliminering av alla former av tvångs- eller obligatoriskt arbete,
- c) faktiskt avskaffande av barnarbete, och
- d) avskaffande av diskriminering när det gäller anställning och sysselsättning.

SJÖPERSONALS ANSTÄLLNING OCH SOCIALA RÄTTIGHETER

Artikel IV

1. Alla sjömän har rätt till en säker och trygg arbetsplats som uppfyller säkerhetsnormerna.
2. Alla sjömän har rätt till skäliga anställningsvillkor.
3. Alla sjömän har rätt till anständiga arbets- och levnadsförhållanden på fartyg.
4. Alla sjömän har rätt till hälso- och sjukvård, välfärdsåtgärder och andra former av socialt skydd.
5. Varje medlemsstat skall inom sin jurisdiktion se till att sjömännens rättigheter i anställnings- och sociala hänseenden enligt föregående punkter i denna artikel tillgodoses helt enligt kraven i denna konvention. Om inte annat anges i konventionen kan detta uppnås genom nationella lagar och andra författningar, gällande kollektivavtal eller praktisk tillämpning.

ANSVAR FÖR GENOMFÖRANDE OCH TILLÄMPNING

Artikel V

1. Varje medlemsstat skall genomföra och tillämpa de lagar och andra författningar som den har antagit för att uppfylla sina åtaganden enligt denna konvention med avseende på fartyg och sjöpersonal under dess jurisdiktion.
2. Varje medlemsstat skall effektivt utöva sin jurisdiktion och kontroll över fartyg som för dess flagg genom att inrätta ett system för att säkerställa efterlevnaden av kraven i den-

de sa législation respectent, dans le contexte de la présente convention, les droits fondamentaux suivants:

- a) la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective;
- b) l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire;
- c) l'abolition effective du travail des enfants;
- d) l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession.

DROITS EN MATIÈRE D'EMPLOI ET DROITS SOCIAUX DES GENS DE MER

Article IV

1. Tous les gens de mer ont droit à un lieu de travail sûr et sans danger où les normes de sécurité sont respectées.
2. Tous les gens de mer ont droit à des conditions d'emploi équitables.
3. Tous les gens de mer ont droit à des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires.
4. Tous les gens de mer ont droit à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale.
5. Tout Membre veille, dans les limites de sa juridiction, à ce que les droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer, tels qu'énoncés dans les paragraphes qui précèdent, soient pleinement respectés conformément aux prescriptions de la présente convention. Sauf disposition contraire de celle-ci, le respect de ces droits peut être assuré par la législation nationale, les conventions collectives applicables, la pratique ou d'autres mesures.

RESPONSABILITÉ D'APPLIQUER ET DE FAIRE RESPECTER LES DISPOSITIONS

Article V

1. Tout Membre applique et fait respecter la législation ou les autres mesures qu'il a adoptées afin de s'acquitter des obligations contractées aux termes de la présente convention en ce qui concerne les navires et

na konvention, bland annat regelbundna inspektioner, rapportering, övervakning och rättsliga förfaranden enligt gällande lagar.

3. Varje medlemsstat skall se till att fartyg som för dess flagg har ett sjöarbetscertifikat och en förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss enligt kraven i denna konvention.

4. Ett fartyg på vilket denna konvention är tillämplig får enligt internationell lag inspekteras av en annan medlemsstat än flaggstaten när fartyget är i en av dess hamnar, för att fastställa om fartyget uppfyller kraven i denna konvention.

5. Varje medlemsstat skall effektivt utöva sin jurisdiktion och kontroll över rekryterings- och förmedlingskontor för sjöpersonal, om sådana finns etablerade på dess territorium.

6. Varje medlemsstat skall förbjuda överträdelse av kraven i denna konvention och skall enligt internationell lag införa sådana sanktioner eller kräva tillämpning av sådana åtgärder för rättelse enligt dess lagar som är tillräckliga för att motarbeta sådana överträdelser.

7. Medlemsstaterna skall uppfylla sina skyldigheter enligt denna konvention på ett sådant sätt att de försäkras sig om att fartyg som är flaggade i en stat som inte har ratificerat konventionen inte får en förmånligare behandling än fartyg som är flaggade i en stat som har ratificerat den.

REGLERNA OCH DELARNA A OCH B I KODEN

Artikel VI

1. Reglerna och bestämmelserna i del A i koden är obligatoriska. Bestämmelserna i del B i koden är inte obligatoriska.

2. Varje medlemsstat åtar sig att respektera de rättigheter och principer som fastställs i reglerna och att genomföra varje regel på det sätt som fastställs i motsvarande bestämmelser i del A i koden. Dessutom skall medlems-

les gens de mer relevant de sa juridiction.

2. Tout Membre exerce effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon en se dotant d'un système propre à assurer le respect des prescriptions de la présente convention, notamment par des inspections régulières, des rapports, des mesures de suivi et l'engagement de poursuites conformément à la législation applicable.

3. Tout Membre veille à ce que les navires battant son pavillon soient en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité du travail maritime, comme le prescrit la présente convention.

4. Tout navire auquel la présente convention s'applique peut, conformément au droit international, faire l'objet de la part d'un Membre autre que l'Etat du pavillon, lorsqu'il se trouve dans l'un de ses ports, d'une inspection visant à vérifier que ce navire respecte les prescriptions de la présente convention.

5. Tout Membre exerce effectivement sa juridiction et son contrôle sur les services de recrutement et de placement des gens de mer éventuellement établis sur son territoire.

6. Tout Membre interdit les violations des prescriptions de la présente convention et doit, conformément au droit international, établir des sanctions ou exiger l'adoption de mesures correctives en vertu de sa législation, de manière à décourager toute violation.

7. Tout Membre s'acquitte des responsabilités contractées aux termes de la présente convention en faisant en sorte que les navires battant le pavillon de tout Etat ne l'ayant pas ratifiée ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que ceux battant le pavillon de tout Etat l'ayant ratifiée.

RÈGLES ET PARTIES A ET B DU CODE

Article VI

1. Les règles et les dispositions de la partie A du code ont force obligatoire. Les dispositions de la partie B du code n'ont pas force obligatoire.

staten överväga att fullgöra sina skyldigheter enligt del B i koden.

3. En medlemsstat som inte kan införa rättigheter och principer på det sätt som anges i del A i koden kan, om inte annat uttryckligen föreskrivs i denna konvention, tillämpa del A genom bestämmelser i dess lagar och andra författningar som i huvudsak är likvärdiga med bestämmelserna i del A.

4. Enbart när det gäller punkt 3 i denna artikel skall varje lag eller annan författning, kollektivavtal eller annan tillämpningsåtgärd anses vara i huvudsak likvärdig, inom ramen för denna konvention, om medlemsstaten förvisar sig om att:

a) den medverkar till att det allmänna syftet och ändamålet med berörda bestämmelser i del A i koden helt uppnås, och

b) bestämmelser i del A i koden kan sättas i kraft med stöd av den.

SAMRÅD MED REDAR- OCH SJÖ- FOLKSORGANISATIONER

Artikel VII

När representativa redar- och sjöfolksorganisationer inte finns inom en medlemsstat, får varje inskränkning, undantag eller annan flexibel tillämpning av denna konvention, för vilken konventionen kräver samråd med redar- och sjöfolksorganisationer, endast fastställas av den medlemsstaten genom samråd med den kommitté som avses i artikel XIII.

IKRAFTTRÄDANDE

Artikel VIII

1. Formella ratifikationer av denna konvention skall sändas till Internationella arbetsbyråns generaldirektör för registrering.

2. Denna konvention skall vara bindande endast för de medlemmar av Internationella arbetsorganisationen vars ratifikationer har

2. Tout Membre s'engage à respecter les droits et principes énoncés dans les règles et à appliquer chacune d'entre elles de la manière indiquée dans les dispositions correspondantes de la partie A du code. En outre, il doit dûment envisager de s'acquitter de ses obligations de la manière prescrite dans la partie B du code.

3. Un Membre qui n'est pas en mesure de mettre en œuvre les droits et principes de la manière indiquée dans la partie A du code peut, sauf disposition contraire expresse de la présente convention, en appliquer les prescriptions par la voie de dispositions législatives, réglementaires ou autres qui sont équivalentes dans l'ensemble aux dispositions de la partie A.

4. Aux seules fins des dispositions du paragraphe 3 du présent article, une loi, un règlement, une convention collective ou toute autre mesure d'application est considéré comme équivalent dans l'ensemble dans le contexte de la présente convention si le Membre vérifie que:

a) il favorise la pleine réalisation de l'objectif et du but général de la disposition ou des dispositions concernées de la partie A du code;

b) il donne effet à la disposition ou aux dispositions concernées de la partie A du code.

CONSULTATIONS AVEC LES ORGANISATIONS D'ARMATEURS ET DE GENS DE MER

Article VII

Les dérogations, exemptions et autres applications souples de la présente convention nécessitant, aux termes de celle-ci, la consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer ne peuvent être décidées par un Membre, en l'absence de telles organisations représentatives sur son territoire, qu'après consultation avec la commission visée à l'article XIII.

ENTRÉE EN VIGUEUR

Article VIII

1. Les ratifications formelles de la présente convention sont communiquées au Directeur

registrerats hos generaldirektören.

3. Denna konvention träder i kraft 12 månader efter den dag då ratifikationer från minst 30 av ILO:s medlemsstater som tillsammans svarar för minst 33 % av världstonnaget har registrerats.

4. Därefter träder konventionen i kraft för varje annan medlemsstat 12 månader efter den dag då dess ratifikation har registrerats.

UPPSÄGNING

Artikel IX

1. En medlemsstat som har ratificerat denna konvention kan säga upp den sedan tio år har förflutit från den dag då konventionen först trädde i kraft, genom en skrivelse som sänds till Internationella arbetsbyråns generaldirektör för registrering. En sådan uppsägning får inte verkan förrän ett år efter den dag då den har registrerats.

2. Varje medlemsstat som inte inom det år som följer på utgången av den i föregående punkt nämnda tioårsperioden gör bruk av sin uppsägningsrätt enligt denna artikel, skall vara bunden för ytterligare en period om tio år och kan därefter säga upp konventionen vid utgången av varje ny tioårsperiod på de villkor som föreskrivs i denna artikel.

EFFEKT AV IKRAFTTRÄDANDET

Artikel X

Genom denna konvention revideras följande konventioner:

konventionen (nr 7) om minimiålder för arbete till sjöss, 1920

konventionen (nr 8) om ersättning för arbetslöshet vid fall av fartygs förolyckande, 1920

konventionen (nr 9) om arbetsförmedling för sjömän, 1920

konventionen (nr 16) om läkarundersökning av minderåriga vid arbete till sjöss, 1921

konventionen (nr 22) om sjömäns anställningsavtal, 1926

konventionen (nr 23) om hemsändning av sjömän, 1926

konventionen (nr 53) om kompetens hos

général du Bureau international du Travail aux fins d'enregistrement.

2. La présente convention ne lie que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification a été enregistrée par le Directeur général.

3. La convention entrera en vigueur douze mois après que la ratification d'au moins 30 Membres représentant au total au moins 33 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale aura été enregistrée.

4. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date de l'enregistrement de sa ratification.

DÉNONCIATION

Article IX

1. Un Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix ans à compter de la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail aux fins d'enregistrement. La dénonciation ne prend effet qu'une année après avoir été enregistrée.

2. Tout Membre qui, dans l'année après la période de dix années mentionnée au paragraphe 1 du présent article, ne se prévaut pas de la faculté de dénonciation prévue sera lié pour une nouvelle période de dix ans et pourra, par la suite, dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque nouvelle période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

L'ENTRÉE EN VIGUEUR

Article X

La présente convention porte révision des conventions suivantes:

Convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920

Convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (naufrage), 1920

Convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920

Convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921

befäl på handelsfartyg, 1936

konventionen (nr 54) om semester (sjöfolk), 1936

konventionen (nr 55) om redares förpliktelser i fall sjömän drabbas av sjukdom, olycksfall eller döden, 1936

konventionen (nr 56) om sjukförsäkring för sjömän, 1936

konventionen (nr 57) om arbetstid och bemanning på fartyg, 1936

konventionen (nr 58) om minimiålder för arbete till sjöss (reviderad), 1936

konventionen (nr 68) om kosthåll och utspisning (för fartygsbesättningar), 1946

konventionen (nr 69) om behörighetsbevis för skeppskockar, 1946

konventionen (nr 70) om social trygghet för sjömän, 1946

konventionen (nr 72) om semester med bibehållen hyra för sjömän, 1946

konventionen (nr 73) om läkarundersökning av sjömän, 1946

konventionen (nr 74) om behörighetsbevis för matroser, 1946

konventionen (nr 75) om besättningens bostäder på fartyg, 1946

konventionen (nr 76) om hyror, arbetstid och bemanning på fartyg, 1946

konventionen (nr 91) om semester med bibehållen hyra för sjömän (reviderad), 1949

konventionen (nr 92) om besättningsbostäder (reviderad), 1949

konventionen (nr 93) om hyror, arbetstid och bemanning på fartyg (reviderad), 1949

konventionen (nr 109) om löner, arbetstid och bemanning på fartyg (reviderad), 1958

konventionen (nr 133) om besättningsbostäder (tilläggsbestämmelser), 1970

konventionen (nr 134) om förebyggande av olycksfall (sjöfolk), 1970

konventionen (nr 145) om kontinuitet i samsättningen (sjöfolk), 1976

konventionen (nr 146) om semester för sjöfolk, 1976

konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg, 1976

protokollet till 1976 års konvention (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg, 1996

Convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926

Convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926

Convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936

Convention (n° 54) des congés payés des marins, 1936

Convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936

Convention (n° 56) sur l'assurance maladie des gens de mer, 1936

Convention (n° 57) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936

Convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936

Convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946

Convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946

Convention (n° 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946

Convention (n° 72) des congés payés des marins, 1946

Convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946

Convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946

Convention (n° 75) sur le logement des équipages, 1946

Convention (n° 76) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946

Convention (n° 91) sur les congés payés des marins (révisée), 1949

Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949

Convention (n° 93) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949

Convention (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958

Convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970

Convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970

Convention (n° 145) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976

Convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976

konventionen (nr 163) om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn, 1987

konventionen (nr 164) om hälso- och sjukvård för sjömän, 1987

konventionen (nr 165) om socialförsäkringsskydd för sjömän (reviderad), 1987

konventionen (nr 166) om sjömäns hemresa (reviderad), 1987

konventionen (nr 178) om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden, 1996

konventionen (nr 179) om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän, 1996

konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg, 1996.

DEPOSITARIEFUNKTIONER

Artikel XI

1. Internationella arbetsbyråns generaldirektör skall underrätta samtliga medlemmar av Internationella arbetsorganisationen om registreringen av alla ratifikationer, godkännanden och uppsägningar enligt denna konvention.

2. När villkoren i artikel VIII punkt 3 är uppfyllda skall generaldirektören underrätta medlemsstaternas organisationer om datum för konventionens ikraftträdande.

Artikel XII

Internationella arbetsbyråns generaldirektör skall, för registrering i enlighet med artikel 102 i Förenta nationernas stadga, lämna Förenta nationernas generalsekreterare fullständiga upplysningar om alla ratifikationer, godkännanden och uppsägningar som har registrerats enligt denna konvention.

DEN SÄRSKILDA TREPARTSKOMMITTEN

Artikel XIII

1. Internationella arbetsbyråns styrelse skall kontinuerligt övervaka hur denna konvention fungerar genom en kommitté som den inrättar och som har specialkompetens inom sjöfar-

Convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976

Protocole de 1996 relatif à la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976

Convention (n° 163) sur le bien-être des gens de mer, 1987

Convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987

Convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987

Convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987

Convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996

Convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996

Convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.

FONCTIONS DE DÉPOSITAIRE

Article XI

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toute ratification, acceptation et dénonciation qui lui seront communiquées en vertu de la présente convention.

2. Quand les conditions énoncées au paragraphe 3 de l'article VIII auront été remplies, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

Article XII

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, aux fins d'enregistrement conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets sur toute ratification, acceptation et dénonciation enregistrée en vertu de la présente convention.

COMMISSION TRIPARTITE SPÉCIALE

tens arbetsnormer.

2. I frågor som handläggs enligt denna konvention skall kommittén bestå av två representanter utsedda av regeringen i varje medlemsstat som har ratificerat denna konvention och de representanter för redare och sjömän som styrelsen har utsett efter samråd med ILO:s gemensamma kommission för arbete till sjöss (Joint Maritime Commission).

3. Regeringsföreträdare från medlemsstater som ännu inte har ratificerat denna konvention får medverka i kommittén men skall inte ha rösträtt i någon fråga som handläggs enligt konventionen. Styrelsen får bjuda in andra organisationer eller enheter att representeras i kommittén genom observatörer.

4. Rösterna från varje representant för redare och sjömän i kommittén skall vägas så att vardera gruppen har halva röststyrkan hos det totala antalet röstberättigade regeringar som är företrädare vid det aktuella mötet.

ÄNDRING AV DENNA KONVENTION

Artikel XIV

1. Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens kan anta ändringar av någon av bestämmelserna i denna konvention enligt artikel 19 i ILO:s stadga och organisationens regler och förfaranden för antagande av konventioner. Ändringar av koden kan också antas enligt förfarandet i artikel XV.

2. Beträffande medlemsstater vars ratifikation av denna konvention registrerades innan ändringen antogs, skall ändringstexten tillställas dem för ratifikation.

3. Beträffande andra stater som är medlemmar av organisationen skall den ändrade konventionstexten tillställas dem för ratifikation enligt artikel 19 i stadgan.

Article XIII

1. Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail suit en permanence l'application de la présente convention par le truchement d'une commission créée par lui et dotée d'une compétence spéciale dans le domaine des normes du travail maritime.

2. Pour traiter des questions relevant de la présente convention, cette commission est composée de deux représentants désignés par le gouvernement de chacun des Membres ayant ratifié la présente convention et des représentants des armateurs et des gens de mer désignés par le Conseil d'administration après consultation de la Commission paritaire maritime.

3. Les représentants gouvernementaux des Membres n'ayant pas encore ratifié la présente convention peuvent participer aux travaux de la commission mais sans droit de vote sur les questions relevant de la convention. Le Conseil d'administration peut inviter d'autres organisations ou entités à se faire représenter à la commission par des observateurs.

4. Les droits de vote des représentants des armateurs et des représentants des gens de mer à la commission sont pondérés de façon à garantir que chacun de ces deux groupes possède la moitié des droits de vote dont dispose l'ensemble des gouvernements représentés à la réunion et autorisés à voter.

AMENDEMENT À LA PRÉSENTE CONVENTION

Article XIV

1. La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail peut adopter des amendements à toute disposition de la présente convention dans le cadre de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail et des règles et procédures de l'Organisation relatives à l'adoption des conventions. Des amendements au code peuvent également être adoptés conformément aux procédures prescrites à l'article XV.

2. Le texte desdits amendements est communiqué pour ratification aux Membres dont les instruments de ratification de la

4. En ändring skall anses ha accepterats den dag då ratifikationer av ändringen respektive den ändrade konventionen från minst 30 av ILO:s medlemsstater som tillsammans svarar för minst 33 % av världstonnaget har registrerats.

5. En ändring som antagits enligt artikel 19 i stadgan skall vara bindande endast för de medlemmar av Internationella arbetsorganisationen vars ratifikationer har registrerats hos Internationella arbetsbyråns generaldirektör.

6. För medlemsstater som avses i punkt 2 i denna artikel skall en ändring träda i kraft 12 månader efter den dag den accepteras enligt punkt 4 i denna artikel, eller 12 månader efter den dag då ratifikation av ändringen registrerades, varvid det senaste av dessa datum skall gälla.

7. Med förbehåll för punkt 9 i denna artikel skall den ändrade konventionen, för medlemsstater som avses i punkt 3 i denna artikel, träda i kraft 12 månader efter den dag den accepteras enligt punkt 4 i denna artikel, eller 12 månader efter den dag då deras ratifikationer av konventionen registrerades, varvid det senaste av dessa datum skall gälla.

8. För medlemsstater vars ratifikation av denna konvention registrerades innan en ändring antas men som inte har ratificerat ändringen skall konventionen förbli i kraft utan den berörda ändringen.

9. Varje medlemsstat vars ratifikation av denna konvention registreras efter det att ändringen antas men före det datum som avses i punkt 4 i denna artikel får i en förklaring som åtföljer ratifikationsinstrumentet specificera att dess ratifikation avser konventionen utan den berörda ändringen. För en ratifikation med en sådan förklaring skall konventionen för den berörda medlemsstatens del träda i kraft 12 månader efter det datum då ratifikationen registrerades. När ett ratifikationsinstrument inte åtföljs av en sådan förklaring, eller när ratifikationen registreras på eller efter det datum som anges i punkt 4, skall konventionen för den berörda medlemsstatens del träda i kraft 12 månader efter det datum då ratifikationen registrerades, och efter dess ikraftträdande enligt punkt 7 i denna artikel

présente convention ont été enregistrés avant leur adoption.

3. Le texte de la convention modifiée est communiqué aux autres Membres de l'Organisation pour ratification conformément à l'article 19 de la Constitution.

4. Un amendement est réputé avoir été accepté à la date à laquelle ont été enregistrés les instruments de ratification de cet amendement ou, selon le cas, les instruments de ratification de la convention modifiée d'au moins 30 Membres représentant au total au moins 33 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale.

5. Un amendement adopté dans le cadre de l'article 19 de la Constitution n'a force obligatoire que pour les Membres de l'Organisation dont la ratification a été enregistrée par le Directeur général du Bureau international du Travail.

6. Pour les Membres visés au paragraphe 2 du présent article, un amendement entre en vigueur douze mois après la date d'acceptation visée au paragraphe 4 du présent article, ou douze mois après la date d'enregistrement de leur instrument de ratification, si cette date est postérieure.

7. Sous réserve des dispositions du paragraphe 9, pour les Membres visés au paragraphe 3 du présent article, la convention modifiée entre en vigueur douze mois après la date d'acceptation visée au paragraphe 4 du présent article, ou douze mois après la date d'enregistrement de leur instrument de ratification, si cette date est postérieure.

8. Pour les Membres dont la ratification de la convention a été enregistrée avant l'adoption d'un amendement mais qui n'ont pas ratifié celui-ci, la présente convention demeure en vigueur sans l'amendement en question.

9. Tout Membre dont l'instrument de ratification de la présente convention est enregistré après l'adoption de l'amendement mais avant la date visée au paragraphe 4 du présent article peut préciser, dans une déclaration jointe audit instrument, qu'il ratifie la convention mais non l'amendement. Si l'instrument de ratification est

skall ändringen vara bindande för den berörda medlemsstaten om inte ändringen föreskriver annat.

ÄNDRINGAR AV KODEN

Artikel XV

1. Koden kan ändras, antingen genom det förfarande som fastställs i artikel XIV eller, om inte annat uttryckligen föreskrivs, enligt det förfarande som fastställs i denna artikel.

2. Förslag om ändring av koden kan ställas till generaldirektören för Internationella arbetsbyrån av regeringen i någon medlemsstat eller de grupper av företrädare för redare eller sjömän som har utsetts till kommittén enligt artikel XIII. En ändring som en regering föreslår måste föreslås eller stödjas av minst fem regeringar i medlemsstater som har ratificerat konventionen eller de grupper av företrädare för redare respektive sjömän som avses i denna punkt.

3. Generaldirektören skall, sedan han verifierat att ändringsförslaget uppfyller kraven i punkt 2 i denna artikel, genast skicka det med eventuella kommentarer eller förslag till alla organisationens medlemsstater och uppmana dem att lämna synpunkter eller förslag inom sex månader eller den tidsfrist styrelsen föreskriver (som skall vara minst tre månader och högst nio månader).

4. Vid slutet av den period som nämns i punkt 3 skall förslaget, med en sammanfattning av eventuella synpunkter eller förslag som lämnats enligt den punkten, skickas till kommittén för att behandlas vid ett möte. Kommittén skall anses ha antagit en ändring om:

a) minst hälften av regeringarna i de medlemsstater som har ratificerat denna konvention är representerade i det möte där förslaget behandlas,

b) en majoritet på minst två tredjedelar av kommittémedlemmarna röstar för ändringen, och

c) denna majoritet omfattar jaröster som representerar minst hälften av röststyrkan hos

accompagné d'une telle déclaration, la convention entre en vigueur pour le Membre concerné douze mois après la date d'enregistrement de l'instrument de ratification. Si celui-ci n'est pas accompagné d'une déclaration ou s'il est enregistré à la date ou après la date visée au paragraphe 4, la convention entre en vigueur pour le Membre concerné douze mois après cette date; dès l'entrée en vigueur de la convention modifiée conformément au paragraphe 7 du présent article, l'amendement a force obligatoire pour le Membre concerné, sauf disposition contraire dudit amendement.

AMENDEMENTS AU CODE

Article XV

1. Le code peut être amendé soit selon la procédure énoncée à l'article XIV, soit, sauf disposition contraire expresse, selon la procédure décrite dans le présent article.

2. Un amendement au code peut être proposé au Directeur général du Bureau international du Travail par le gouvernement d'un Membre de l'Organisation, par le groupe des représentants des armateurs ou par le groupe des représentants des gens de mer nommés à la commission visée à l'article XIII. Un amendement proposé par un gouvernement doit avoir été proposé ou être appuyé par au moins cinq gouvernements de Membres ayant ratifié la convention ou par le groupe des représentants des armateurs ou des gens de mer susvisés.

3. Après avoir vérifié que la proposition d'amendement remplit les conditions établies au paragraphe 2 du présent article, le Directeur général la communique sans tarder, avec toute observation ou suggestion jugée opportune, à l'ensemble des Membres de l'Organisation en les invitant à lui faire connaître leurs observations ou suggestions sur cette proposition dans un délai de six mois ou dans le délai, compris entre trois et neuf mois, fixé par le Conseil d'administration.

4. A l'expiration du délai visé au paragraphe 3 du présent article, la proposition, accompagnée d'un résumé des observations ou suggestions faites selon le

de kommittémedlemmar som representerar regeringarna, redarna respektive sjömännen och som registrerats vid det möte där röstning om förslaget sker.

5. Ändringar som antas enligt punkt 4 i denna artikel skall läggas fram vid konferensens nästa möte för godkännande. Sådant godkännande skall kräva två tredjedels majoritet av rösterna från de närvarande delegaterna. Om denna majoritet inte uppnås, skall den föreslagna ändringen återremitteras till kommittén för förnyad behandling om kommittén så önskar.

6. Generaldirektören skall anmäla ändringar som konferensen godkänt till alla medlemsstater vars ratifikationer av denna konvention registrerats före det datum då konferensen godkände ändringarna. Dessa medlemsstater kallas nedan "ratificerande medlemsstater". Anmälan skall göras med hänvisning till denna artikel och skall föreskriva en tidsfrist för inlämnande av eventuella formella invändningar. Denna frist skall vara två år från anmälningsdatum om konferensen inte vid tiden för godkännandet fastställde någon annan tidsfrist, som skall vara minst ett år. En kopia av anmälan skall skickas till organisationens övriga medlemsstater för kännedom.

7. En ändring som konferensen godkänt skall anses ha accepterats om generaldirektören vid utgången av den föreskrivna fristen inte har fått formella invändningar från mer än 40 % av de medlemsstater som har ratificerat konventionen och som representerar minst 40 % av bruttotonnaget av fartygen i de medlemsstater som har ratificerat konventionen.

8. En ändring som anses ha accepterats skall träda i kraft sex månader efter utgången av den föreskrivna fristen för alla ratificerande medlemsstater utom de som anfört formella invändningar enligt punkt 7 i denna artikel och inte återtagit dessa invändningar enligt punkt 11. Dock kan

a) innan den föreskrivna fristen löpt ut, varje ratificerande medlemsstat till generaldirektören anmäla att den skall vara bunden av ändringen endast efter en senare uttrycklig

même paragraphe, est transmise à la commission pour examen dans le cadre d'une réunion. Un amendement est réputé adopté:

a) si la moitié au moins des gouvernements des Membres ayant ratifié la présente convention sont représentés à la réunion au cours de laquelle la proposition est examinée;

b) si une majorité d'au moins deux tiers des membres de la commission votent en faveur de l'amendement; et

c) si cette majorité rassemble au moins la moitié des voix des membres gouvernementaux, la moitié des voix des représentants des armateurs et la moitié des voix des représentants des gens de mer inscrits à la réunion lorsque la proposition est mise aux voix.

5. Un amendement adopté conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article est présenté à la session suivante de la Conférence pour approbation. Pour être approuvé, il doit recueillir la majorité des deux tiers des voix des délégués présents. Si cette majorité n'est pas atteinte, l'amendement est renvoyé devant la commission pour que celle-ci le réexamine, si elle le souhaite.

6. Le Directeur général notifie les amendements approuvés par la Conférence à chacun des Membres dont l'instrument de ratification de la présente convention a été enregistré avant la date de cette approbation. Ces Membres sont désignés ci-après comme les «Membres ayant déjà ratifié la convention». La notification qu'ils reçoivent fait référence au présent article et un délai leur est imparti pour exprimer formellement leur désaccord. Ce délai est de deux ans à compter de la date de notification sauf si, lorsqu'elle approuve l'amendement, la Conférence fixe un délai différent qui doit être au minimum d'une année. Une copie de la notification est communiquée pour information aux autres Membres de l'Organisation.

7. Un amendement approuvé par la Conférence est réputé avoir été accepté sauf si, avant la fin du délai prescrit, plus de 40 pour cent des Membres ayant ratifié la convention et représentant 40 pour cent au

anmälan att den godkänt denna, och

b) före den dag då ändringen träder i kraft, varje ratificerande medlemsstat till generaldirektören anmäla att den inte kommer att låta ändringen träda i kraft under en angiven tid.

9. En ändring som anmälts enligt punkt 8 a i denna artikel skall för den anmälande medlemsstatens del träda i kraft sex månader efter det att medlemsstaten har anmält till generaldirektören att den accepterar ändringen, eller den dag då ändringen först träder i kraft, varvid det senaste av dessa datum skall gälla.

10. Den period som avses i punkt 8 b i denna artikel skall inte överskrida ett år från den dag då ändringen träder i kraft, eller den längre tidsfrist som konferensen fastställer när ändringen godkänns.

11. En medlemsstat som har framfört formella invändningar mot en ändring får när som helst ta tillbaka sina invändningar. Om generaldirektören får en anmälan om återtagande sedan ändringen trätt i kraft, skall denna för medlemsstatens del träda i kraft sex månader efter det datum då anmälan registreras.

12. Sedan en ändring trätt i kraft får konventionen endast ratificeras i sin ändrade form.

13. I den mån ett certifikat för arbete till sjöss avser frågor som omfattas av en ändring i konventionen som har trätt i kraft

a) skall en medlemsstat som har godkänt ändringen inte vara skyldig att tillämpa konventionen med avseende på sjöarbetscertifikat utfärdat till fartyg som är flaggat i en annan medlemsstat som:

(i) enligt punkt 7 i denna artikel formellt har framfört invändningar mot ändringen och inte har återtagit dessa invändningar, eller

(ii) enligt punkt 8 a i denna artikel har anmält att dess godkännande gäller med förbehåll för en senare uttrycklig anmälan och inte har godkänt ändringen, och

b) skall en medlemsstat som har godkänt

moins de la jauge brute de la flotte marchande mondiale des Membres ayant ratifié la convention expriment formellement leur désaccord auprès du Directeur général.

8. Un amendement réputé avoir été accepté entre en vigueur six mois après la fin du délai fixé pour tous les Membres ayant déjà ratifié la convention, sauf ceux ayant exprimé formellement leur désaccord conformément aux dispositions du paragraphe 7 du présent article et n'ayant pas retiré ce désaccord conformément aux dispositions du paragraphe 11. Toutefois:

a) avant la fin du délai fixé, tout Membre ayant déjà ratifié la convention peut informer le Directeur général qu'il ne sera lié par l'amendement que lorsqu'il aura notifié expressément son acceptation;

b) avant la date d'entrée en vigueur de l'amendement, tout Membre ayant déjà ratifié la convention peut informer le Directeur général qu'il n'appliquera pas cet amendement pendant une période déterminée.

9. Un amendement faisant l'objet de la notification mentionnée au paragraphe 8 a) du présent article entre en vigueur pour le Membre ayant notifié son acceptation six mois après la date à laquelle il a informé le Directeur général qu'il accepte l'amendement ou à la date à laquelle l'amendement entre en vigueur pour la première fois, si celle-ci est postérieure.

10. La période visée au paragraphe 8 b) du présent article ne devra pas dépasser une année à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou se prolonger au-delà de la période plus longue prescrite par la Conférence au moment où elle a approuvé l'amendement.

11. Un Membre ayant exprimé formellement son désaccord sur un amendement donné peut le retirer à tout moment. Si la notification de ce retrait parvient au Directeur général après l'entrée en vigueur dudit amendement, celui-ci entre en vigueur pour le Membre six mois après la date à laquelle ladite notification a été enregistrée.

12. Une fois qu'un amendement est entré en vigueur, la convention ne peut être ratifiée que sous sa forme modifiée.

ändringen tillämpa konventionen med avseende på sjöarbetscertifikat utfärdat till fartyg som är flaggat i en annan medlemsstat som enligt punkt 8 b i denna artikel har anmält att den inte kommer att låta ändringen träda i kraft under den tidsfrist som anges i punkt 10 i denna artikel.

GILTIGA SPRÅK

Artikel XVI

De engelska och franska versionerna av texten till denna konvention är lika giltiga.

13. Dans la mesure où un certificat de travail maritime porte sur des questions couvertes par un amendement à la convention qui est entré en vigueur:

a) un Membre ayant accepté cet amendement n'est pas tenu d'étendre le bénéfice de la convention en ce qui concerne les certificats de travail maritime délivrés à des navires battant le pavillon d'un autre Membre qui:

(i) a exprimé formellement, selon le paragraphe 7 du présent article, un désaccord avec l'amendement et ne l'a pas retiré; ou

(ii) a notifié, selon le paragraphe 8 a) du présent article, que son acceptation est subordonnée à une notification ultérieure expresse de sa part et n'a pas accepté l'amendement;

b) un Membre ayant accepté l'amendement étend le bénéfice de la convention en ce qui concerne les certificats délivrés à des navires battant le pavillon d'un autre Membre qui a notifié, selon le paragraphe 8 b) du présent article, qu'il n'appliquera pas l'amendement pendant une période déterminée conformément au paragraphe 10 du présent article.

TEXTES FAISANT FOI

Article XVI

Les versions française et anglaise du texte de la présente convention font également foi.

FÖRKLARING TILL REGLERNA OCH KODEN I SJÖARBETSKONVENTIO- NEN

1. Denna förklaring, som inte ingår i konventionen om arbete till sjöss, är avsedd som en allmän vägledning till konventionen.

2. Konventionen består av tre olika men sinsemellan förbundna delar: artiklarna, reglerna och koden.

3. Artiklarna och reglerna fastställer centrala rättigheter och principer och grundläggande skyldigheter för medlemsstater som ratificerar konventionen. Enligt artikel 19 i ILO-stadgan kan artiklar och regler endast ändras av konferensen (se artikel XIV i konventionen).

4. I koden finns tillämpningsföreskrifter för reglerna. Den omfattar del A (obligatoriska standarder) och del B (icke obligatoriska anvisningar). Koden kan ändras genom det förenklade förfarande som fastställs i artikel XV i konventionen. Eftersom koden avser detaljer i tillämpningen, måste ändringar i den rymmas inom den ram artiklarna och reglerna skapar.

5. Reglerna och koden är uppställda under följande fem huvudrubriker:

Avdelning 1: Minimikrav för att sjömän skall få arbeta på fartyg

Avdelning 2: Anställningsförhållanden

Avdelning 3: Bostad, fritid, mat och utspisning

Avdelning 4: Hälsoskydd, sjukvård, välfärd och social trygghet

Avdelning 5: Uppfyllelse och tillämpning

6. I varje avdelning finns grupper av regler knutna till en särskild rätt eller princip (eller tillämpningsåtgärd i avdelning 5) med nummer. Den första gruppen i avdelning 1 består exempelvis av regel 1.1, standard A1.1 och anvisning B1.1, som handlar om minimiålder.

7. Konventionen har tre syften:

NOTE EXPLICATIVE SUR LES RÈGLES ET LE CODE DE LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME

1. La présente note ne fait pas partie de la convention du travail maritime. Elle vise seulement à en faciliter la lecture.

2. La convention se compose de trois parties distinctes mais reliées entre elles, à savoir les articles, les règles et le code.

3. Les articles et les règles énoncent les droits et principes fondamentaux ainsi que les obligations fondamentales des Membres ayant ratifié la convention. Ils ne peuvent être modifiés que par la Conférence sur le fondement de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail (voir article XIV de la convention).

4. Le code indique comment les règles doivent être appliquées. Il se compose d'une partie A (normes obligatoires) et d'une partie B (principes directeurs non obligatoires). Le code peut être modifié suivant la procédure simplifiée décrite à l'article XV de la convention. Etant donné qu'il contient des indications détaillées sur la manière dont les dispositions doivent être appliquées, les modifications qui lui seront éventuellement apportées ne devront pas réduire la portée générale des articles et des règles.

a) att i artiklar och regler ställa upp en fast serie rättigheter och principer,

b) att genom koden skapa goda möjligheter för medlemsstaterna att på ett flexibelt sätt tillämpa dessa rättigheter och principer, och

c) att genom avdelning 5 säkerställa att rättigheter och principer uppfylls och tillämpas väl.

8. Det finns utrymme för flexibilitet inom två viktiga tillämpningsområden: ett är möjligheten för en medlemsstat att, vid behov (se artikel VI punkt 3), låta de detaljerade kraven i del A i koden träda i kraft genom huvudsaklig överensstämmelse (enligt definitionen i artikel VI punkt 4).

9. Det andra området för flexibilitet i genomförandet skapas genom att de obligatoriska kraven i många regler i del A formuleras mera allmänt, så att man får större frihet att välja vilken åtgärd som skall vidtas på nationell nivå. Då ges anvisningar för tillämpningen i den icke obligatoriska del B i koden. På detta sätt kan medlemsstater som har ratificerat denna konvention få reda på vilka åtgärder de kan väntas vidta under motsvarande allmänna skyldighet i del A och vilka som inte är helt nödvändiga. Standard A4.1 kräver exempelvis att alla fartyg skall se till att mediciner som är nödvändiga för sjukvård ombord på fartyg skall kunna tas fram snabbt (punkt 1 b) och att de har ett fartygsapotek (punkt 4 a). Att i god tro uppfylla den senare skyldigheten har helt klart en djupare innebörd än att enbart ha ett apotek ombord på varje fartyg. En mera exakt indikation på vad som krävs för att garantera att lådans innehåll lagras, används, fylls på och ersätts på ett riktigt sätt finns i anvisning B4.1.1 punkt 4.

10. Medlemsstater som har ratificerat denna konvention är inte bundna av anvisningarna, och som anges i reglerna i kapitel 5 om hamnstatskontroll, handlar inspektioner endast om tillämpliga krav enligt denna konvention (artiklar, regler och standarder i del A).

5. Les dispositions des règles et du code sont regroupées sous les cinq titres suivants:

Titre 1: Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord des navires

Titre 2: Conditions d'emploi

Titre 3: Logement, loisirs, alimentation et service de table

Titre 4: Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale

Titre 5: Conformité et mise en application des dispositions

6. Chaque titre contient des groupes de dispositions ayant trait à un droit ou à un principe (ou à une mesure de mise en application pour le titre 5), avec une numérotation correspondante. Ainsi, le premier groupe du titre 1 comprend la règle 1.1, la norme A1.1 et le principe directeur B1.1 (concernant l'âge minimum).

7. La convention a trois objectifs sous-jacents:

a) établir (dans les articles et règles) un ensemble solide de droits et de principes;

b) laisser aux Membres (grâce aux dispositions du code) une grande souplesse dans la manière dont ils mettent en uvre ces principes et droits;

c) veiller (via le titre 5) à ce que les principes et les droits soient correctement respectés et mis en application.

8. La souplesse d'application résulte essentiellement de deux éléments: le premier est la faculté donnée à chaque Membre, si nécessaire (article VI, paragr. 3), de donner effet aux prescriptions détaillées de la partie A du code en mettant en uvre des mesures équivalentes dans l'ensemble (telles que définies à l'article VI, paragr. 4).

9. Le second élément de souplesse réside dans les prescriptions obligatoires d'un grand nombre des dispositions de la partie A qui sont énoncées d'une façon plus générale, ce qui laisse une plus grande latitude quant aux mesures précises devant être prises au niveau national. Dans ces cas-là, des orientations pour la mise en uvre sont données dans la partie B, non obligatoire, du code. Ainsi, les Membres ayant ratifié la convention peuvent vérifier le type de mesures qui peuvent être attendues d'eux en

Medlemsstaterna är dock enligt artikel VI punkt 2 skyldiga att genomföra sina skyldigheter enligt del A i koden på det sätt som föreskrivs i del B. Om en medlemsstat enligt kraven i standarden i del A, efter att vederbörligen ha övervägt gällande anvisningar, beslutar att göra andra arrangemang varigenom medicinlådans innehåll lagras, används och underhålls på ett riktigt sätt, för att nämna det exempel som togs upp ovan, kan detta godtas. Å andra sidan kan den berörda medlemsstaten och de organ inom ILO som ansvarar för tillsynen av hur internationella arbetskonventioner tillämpas, genom att följa de anvisningar som ges i del B, utan vidare övervägande vara säkra om att de arrangemang medlemsstaten gjort är tillräckliga för att uppfylla de skyldigheter i del A som anvisningarna avser.

vertu de l'obligation générale énoncée dans la partie A, ainsi que les mesures qui ne seraient pas nécessairement exigées. Par exemple, la norme A4.1 prescrit que tous les navires doivent permettre un accès rapide aux médicaments nécessaires pour les soins médicaux à bord des navires (paragr. 1 b) et que «tout navire dispose d'une pharmacie de bord» (paragr. 4 a). Pour s'acquitter en toute bonne foi de cette obligation, il ne suffit manifestement pas d'avoir une pharmacie à bord de chaque navire. Une indication plus précise de ce qui est nécessaire pour garantir que le contenu de la pharmacie sera correctement stocké, utilisé et entretenu figure dans le principe directeur B4.1.1 (paragr. 4).

10. Les Membres ayant ratifié la convention ne sont pas liés par les principes directeurs indiqués et, comme il est précisé dans le titre 5 à propos du contrôle par l'Etat du port, les inspections ne viseront que les prescriptions pertinentes (articles, règles et normes de la partie A). Toutefois, les Membres sont tenus, aux termes du paragraphe 2 de l'article VI, de dûment envisager de s'acquitter des obligations qui leur incombent au titre de la partie A du code de la manière indiquée dans la partie B. Après avoir dûment étudié les principes directeurs correspondants, ils peuvent décider de prendre des dispositions différentes pour le stockage, l'utilisation et l'entretien du contenu de la pharmacie, pour prendre l'exemple déjà cité. Ceci est acceptable. Toutefois, s'ils suivent les principes directeurs de la partie B, les Membres concernés, de même que les organes du BIT chargés de contrôler l'application des conventions internationales du travail, peuvent s'assurer sans plus ample examen que les dispositions prises par les Membres montrent qu'ils se sont acquittés de manière adéquate des obligations énoncées dans la partie A.

REGLERNA OCH KODEN

**Avdelning 1. Minimikrav för att sjö-
män skall få arbeta på fartyg*****Regel 1.1 — Minimiålder***

Syfte: Att säkerställa att inga minderåriga arbetar på ett fartyg

1. Ingen som inte har uppnått minimiåldern skall vara anställd, sysselsatt eller arbeta på ett fartyg.
2. Minimiåldern vid tidpunkten för denna konventions första ikraftträdande är 16 år.
3. En högre minimiålder skall krävas i de fall som fastställs i koden.

Standard A1.1 — Minimiålder

1. Ingen som inte har fyllt 16 år får anställas, sysselsättas eller arbeta ombord på ett fartyg.
2. Ingen sjöman som inte har fyllt 18 år får arbeta nattetid. Natt skall i denna standard definieras enligt nationell lag och praxis. Den skall omfatta minst nio timmar med början senast vid midnatt och slut tidigast klockan 05.00.
3. Den behöriga myndigheten får medge att nattarbetsbegränsningen inte behöver uppfyllas strikt om
 - a) utbildningen av de berörda sjömännen enligt uppgjorda program och scheman skulle försämrats, eller
 - b) tjänstens specifika art eller ett erkänt utbildningsprogram kräver att den sjöman som undantaget omfattar tjänstgör på natten och myndigheten efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer konstaterar att arbetet inte kommer att skada personalens hälsa eller välbefinnande.
4. Anställning, sysselsättning eller arbete skall vara förbjudet för sjömän som inte fyllt

LES RÈGLES ET LE CODE

**Titre 1. Conditions minimales requises
pour le travail des gens de mer à bord
d'un navire*****Règle 1.1 — Age minimum***

Objet: assurer qu'aucune personne n'ayant pas l'âge minimum ne travaille à bord d'un navire

1. Aucune personne d'un âge inférieur à l'âge minimum ne peut être employée ou engagée ou travailler à bord d'un navire.
2. L'âge minimum au moment de l'entrée en vigueur initiale de la présente convention est de 16 ans.
3. Un âge minimum supérieur est exigé dans les cas spécifiés dans le code.

Norme A1.1 — Age minimum

1. L'emploi ou l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 16 ans est interdit.
2. Le travail de nuit par un marin de moins de 18 ans est interdit. Aux fins de la présente

18 år om det kan antas äventyra deras hälsa eller säkerhet. Vilket arbete som är av sådan art skall fastställas i nationella lagar och andra författningar eller av den behöriga myndigheten efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer enligt relevanta internationella normer.

Anvisning B1.1 — Minimiålder

1. När bestämmelser utformas för arbets- och levnadsförhållanden, bör medlemsstater ägna särskild uppmärksamhet åt behoven hos ungdomar som inte fyllt 18 år.

Regel 1.2 — Läkarintyg

Syfte: Att säkerställa att all sjömän är medicinskt lämplig att utföra sina uppgifter till sjöss

1. Sjömän skall inte arbeta på ett fartyg om den inte har intyg på att den är medicinskt lämplig att utföra sina uppgifter.

2. Undantag kan medges endast i de fall som anges i koden.

Standard A1.2 — Läkarintyg

1. Den behöriga myndigheten skall kräva att sjöpersonal, innan arbete på ett fartyg påbörjas, innehar ett giltigt läkarintyg som intygar att den är medicinskt lämplig att utföra sina uppgifter till sjöss.

2. För att säkerställa att läkarintyg ger en korrekt bild av sjömannens hälsotillstånd skall den behöriga myndigheten, mot bakgrund av de uppgifter personalen skall utföra, efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer och med vederbörlig hänsyn till de gällande internationella anvisningar som avses i del B i denna kod, föreskriva hur läkarundersökning och läkarintyg skall utformas.

3. Denna standard skall inte påverka tillämpningen av den internationella konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certi-

norme, le terme «nuit» est défini conformément à la législation et à la pratique nationales. Il couvre une période de neuf heures consécutives au moins, commençant au plus tard à minuit et se terminant au plus tôt à 5 heures du matin.

3. Une dérogation à la stricte observation de la restriction concernant le travail de nuit peut être décidée par l'autorité compétente quand:

a) la formation effective des gens de mer concernés dans le cadre de programmes et plans d'études établis pourrait en être compromise; ou

b) la nature particulière de la tâche ou un programme de formation agréé exige que les gens de mer visés par la dérogation travaillent la nuit et l'autorité décide, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, que ce travail ne portera pas préjudice à leur santé ou à leur bien-être.

4. L'emploi ou l'engagement ou le travail des gens de mer de moins de 18 ans est interdit lorsque le travail est susceptible de compromettre leur santé ou leur sécurité. Les types de travail en question seront déterminés par la législation nationale ou par l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, conformément aux normes internationales applicables.

Principe directeur B1.1 — Age minimum

1. Lorsqu'ils établissent des règlements relatifs aux conditions de travail et de vie, les Membres devraient accorder une attention particulière aux besoins des jeunes de moins de 18 ans.

Règle 1.2 — Certificat médical

Objet: assurer que tous les gens de mer sont médicalement aptes à exercer leurs fonctions en mer

1. Aucun marin ne peut travailler à bord d'un navire s'il ne produit pas un certificat médical attestant qu'il est médicalement apte à exercer ses fonctions.

2. Des exceptions ne sont possibles que

fiering och vakthållning, 1978, med ändringar (STCW-konventionen). Den behöriga myndigheten skall godta ett läkarintyg som utfärdats enligt kraven i STCW som ett intyg enligt regel 1.2. När det gäller sjömän som inte omfattas av STCW skall ett läkarintyg som i huvudsak uppfyller dessa krav likaså godkännas.

4. Läkarintyget skall vara utfärdat av en kompetent legitimerad läkare eller, när det endast gäller ett intyg från en synundersökning, av en person som den behöriga myndigheten godkännt som behörig att utfärda ett sådant intyg. Läkare som genomför läkarundersökningar måste vara helt oberoende i sina yrkesmässiga bedömningar.

5. Sjömän som har vägrats intyg eller har nedsatt arbetsförmåga, särskilt när det gäller arbetstid, arbetsfält eller geografiskt område, skall kunna få ytterligare en undersökning gjord hos en annan oberoende legitimerad läkare eller en oberoende medicinsk skiljedomare.

6. Varje läkarintyg skall särskilt ange att den berörda personen

a) har en tillfredsställande hörsel och syn, vilket även skall avse färgseendet när det gäller en person som skall arbeta i funktioner där lämpligheten för det arbete som skall utföras kan påverkas av brister i färgseendet, och

b) inte lider av något medicinskt tillstånd som kan komma att förvärras av tjänstgöring till sjöss, göra vederbörande olämplig för sådan tjänstgöring eller äventyra andra ombordvarandes hälsa.

7. Om inte en kortare period krävs med hänsyn till de speciella arbetsuppgifter som personen skall utföra, eller krävs enligt STCW

a) skall ett läkarintyg gälla högst två år, om inte sjömannen är under 18 år, då den längsta giltighetstiden skall vara ett år,

b) skall ett intyg om färgseende gälla högst sex år.

8. I trängande fall får den behöriga myndigheten medge att en person arbetar utan giltigt läkarintyg till nästa angöringshamn där en kompetent legitimerad läkare kan utfärda ett

dans les cas spécifiés dans le code.

Norme A1.2 — Certificat médical

1. L'autorité compétente exige qu'avant de commencer à servir à bord d'un navire les gens de mer soient en possession d'un certificat médical valide attestant qu'ils sont médicalement aptes aux fonctions qu'ils accompliront en mer.

2. Pour que les certificats médicaux rendent compte fidèlement de l'état de santé des gens de mer eu égard aux fonctions qu'ils ont à exercer, l'autorité compétente détermine, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et compte dûment tenu des directives internationales applicables mentionnées dans la partie B du code, la nature de l'examen médical et du certificat correspondant.

3. La présente norme s'applique sans préjudice de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW). Un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la STCW est accepté par l'autorité compétente aux fins de la règle 1.2. Un certificat médical conforme en substance à ces prescriptions, dans le cas des gens de mer qui ne sont pas couverts par la STCW, est également accepté.

4. Le certificat médical est délivré par un médecin dûment qualifié ou, dans le cas d'un certificat concernant uniquement la vue, par une personne reconnue par l'autorité compétente comme étant qualifiée pour délivrer de tels certificats. Les médecins doivent disposer d'une entière indépendance professionnelle en ce qui concerne les procédures d'examen médical.

5. En cas de refus de délivrance d'un certificat ou de limitation imposée à l'aptitude au travail en termes notamment de durée, de domaine d'activité ou de zone géographique, les gens de mer peuvent se faire examiner à nouveau par un autre médecin ou par un arbitre médical indépendants.

6. Le certificat médical indique notamment que:

sådant, under förutsättning

a) att medgivandet skall gälla högst tre månader, och

b) att personen i fråga har ett utgången men nyligen utfärdat läkarintyg.

9. Om giltighetstiden för ett intyg går ut under en sjöresa, skall det fortsätta att gälla till nästa anöringshamn där personen i fråga kan få ett läkarintyg från en kompetent legitimerad läkare, på villkor att fristen inte överskrider tre månader.

10. Läkarintyg för sjömän som arbetar på fartyg som normalt går i internationell sjöfart måste som ett minimum utfärdas på engelska.

Anvisning B1.2 — Läkarintyg

Anvisning B1.2.1 — Internationella anvisningar

1. Den behöriga myndigheten, legitimerade läkare, examinatorer, redare, företrädare för sjömän och alla andra personer som berörs av genomförandet av medicinska lämplighetsundersökningar av sökande och tjänstgörande sjömän bör följa ILO/WHO:s anvisningar för läkarundersökning av sjömän (*Guidelines for Conducting Pre-sea and Periodic Medical Fitness Examinations for Seafarers*) och eventuella senare versioner, samt eventuella andra tillämpliga internationella anvisningar som offentliggörs av Internationella arbetsorganisationen, FN:s internationella sjöfartsorganisation eller Världshälsoorganisationen.

Regel 1.3 — Utbildning och kvalifikationer

Syfte: Att säkerställa att sjömän är utbildad eller kvalificerad att utföra sina uppgifter ombord på fartyg

1. Sjömän skall inte arbeta på ett fartyg, om den inte har utbildning eller intyg på att den är kompetent eller på annat sätt kvalificerad att utföra sina uppgifter.

a) l'ouïe et la vue de l'intéressé, ainsi que la perception des couleurs s'il s'agit d'une personne devant être employée à des tâches pour lesquelles l'aptitude au travail risque d'être diminuée par le daltonisme, sont toutes satisfaisantes;

b) l'intéressé n'est atteint d'aucun problème médical qui risque d'être aggravé par le service en mer, de le rendre inapte à ce service ou de mettre en danger la santé d'autres personnes à bord.

7. A moins qu'une période plus courte ne soit prescrite en raison de la nature des fonctions que l'intéressé aura à exécuter ou en vertu de la STCW:

a) un certificat médical reste valide pendant deux ans au maximum à moins que le marin n'ait moins de 18 ans, auquel cas la durée maximale de validité sera d'un an;

b) un certificat se rapportant à la perception des couleurs reste valide pendant six ans au maximum.

8. Dans les cas d'urgence, l'autorité compétente peut autoriser un marin à travailler sans certificat médical valide jusqu'au prochain port d'escale où il pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que:

a) la durée de validité de cette autorisation ne dépasse pas trois mois;

b) l'intéressé soit en possession d'un certificat médical d'une date récente périmé.

9. Si la période de validité d'un certificat expire au cours d'un voyage, le certificat reste valide jusqu'au prochain port d'escale où le marin pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que cette période n'excède pas trois mois.

10. Les certificats médicaux des gens de mer travaillant à bord des navires effectuant normalement des voyages internationaux doivent au minimum être fournis en anglais.

Principe directeur B1.2 — Certificat médical

Principe directeur B1.2.1 — Directives internationales

1. L'autorité compétente, les médecins, les examinateurs, les armateurs, les

2. Sjömän skall inte tillåtas arbeta på ett fartyg om den inte med godkänt resultat har fullgjort en utbildning i personlig säkerhet ombord på fartyg.

3. Utbildning och certifiering enligt de obligatoriska instrument som Internationella sjöfartsorganisationen antagit skall anses uppfylla kraven i punkterna 1 och 2 i denna regel.

4. Varje medlemsstat som när den ratificerade denna konvention var bunden av 1946 års konvention (nr 74) om behörighetsbevis för matroser skall fortsätta att uppfylla sina skyldigheter enligt den konventionen om inte och fram till dess obligatoriska regler som täcker dess ämnesområde har antagits av Internationella sjöfartsorganisationen och trätt i kraft, eller tills fem år har förflutit efter denna konventions ikraftträdande enligt artikel VIII punkt 3, beroende på vilket som inträffar först.

Regel 1.4 — Rekrytering och arbetsförmedling

Syfte: Att säkerställa att sjömän har tillgång till ett effektivt och väl reglerat system för rekrytering och förmedling av sjöpersonal

1. Alla sjömän skall ha tillgång till ett effektivt, väl fungerande och ansvarsfullt system för att finna anställning ombord på fartyg utan kostnad för sjömännen.

2. Rekryterings- och arbetsförmedlingskontor för sjömän som agerar på en medlemsstats territorium skall uppfylla de standarder som fastställs i koden.

3. Varje medlemsstat skall, när det gäller sjömän som arbetar på fartyg som för dess flagg, kräva att redare som utnyttjar rekryterings- och förmedlingskontor som har sitt säte i länder eller territorier som inte tillämpar denna konvention försäkras sig om att kontoren uppfyller de krav som fastställs i koden.

représentants des gens de mer et toutes les autres personnes intéressées par la conduite des visites médicales destinées à déterminer l'aptitude physique des futurs gens de mer et des gens de mer en activité devraient suivre les *Directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer* BIT/OMS, y compris toute version ultérieure, et toutes autres directives internationales applicables publiées par l'Organisation internationale du Travail, l'Organisation maritime internationale ou l'Organisation mondiale de la santé.

Règle 1.3 — Formation et qualifications

Objet: assurer que les gens de mer sont formés ou qualifiés pour exercer leurs fonctions à bord des navires

1. Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions.

2. Les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.

3. Les formations et brevets conformes aux instruments ayant force obligatoire adoptés par l'Organisation maritime internationale sont considérés comme répondant aux prescriptions des paragraphes 1 et 2 de la présente règle.

4. Tout Membre qui, au moment où il ratifie la présente convention, est lié par les dispositions de la convention (no 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, doit continuer à s'acquitter des obligations découlant de cet instrument, sauf si des dispositions à caractère contraignant portant sur la question ont été adoptées par l'Organisation maritime internationale et sont entrées en vigueur, ou jusqu'à ce que tel soit le cas, ou jusqu'à ce que cinq ans se soient écoulés depuis l'entrée en vigueur de la présente convention conformément au paragraphe 3 de l'article VIII, la date la plus rapprochée étant retenue.

Standard A1.4 — Rekrytering och arbetsförmedling

1. Varje medlemsstat som driver offentliga rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän skall se till att kontoren drivs på ett ordnat sätt så att sjömännens arbetsrätt enligt denna konvention skyddas och främjas.

2. Om det finns privata rekryterings- och förmedlingskontor på en medlemsstats territorium vars primära syfte är rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän, eller som rekryterar och förmedlar sjömän i betydande omfattning, skall dessa drivas helt enligt ett standardiserat system för licensiering, certifiering eller annan form av reglering. Detta system skall inrättas, modifieras eller ändras endast efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer. Uppstår tveksamhet om denna konvention är tillämplig på privata rekryterings- och förmedlingskontor, skall frågan avgöras av den behöriga myndigheten i varje medlemsstat efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer. Ohämmad spridning av privata rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän skall inte uppmuntras.

3. Bestämmelserna i punkt 2 i denna standard skall — i den mån den behöriga myndigheten i samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer bedömer dem som lämpliga — också tillämpas på rekrytering och arbetsförmedling som bedrivs av en organisation för sjömän på medlemsstatens territorium för att rekrytera sjömän som är medborgare i den medlemsstaten till fartyg som för dess flagg. De kontor som omfattas av denna punkt är sådana som uppfyller följande villkor:

a) rekryterings- och arbetsförmedlingskontoren drivs enligt ett kollektivavtal mellan den organisationen och en redare,

b) både personalorganisationen och redaren har sitt säte på medlemsstatens territorium,

Règle 1.4 — Recrutement et placement

Objet: assurer que les gens de mer ont accès à un système efficient et bien réglementé de recrutement et de placement des gens de mer

1. Tous les gens de mer doivent pouvoir avoir accès à un système efficient, adéquat et transparent pour trouver sans frais un emploi à bord d'un navire.

2. Les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire d'un Membre doivent se conformer aux normes énoncées dans le code.

3. Tout Membre exige, en ce qui concerne les gens de mer qui travaillent à bord de navires battant son pavillon, que les armateurs qui utilisent des services de recrutement et de placement des gens de mer établis dans des pays ou territoires auxquels la présente convention ne s'applique pas s'assurent que ces services se conforment aux prescriptions énoncées dans le code.

Norme A1.4 — Recrutement et placement

1. Tout Membre qui a mis en place un service public de recrutement et de placement des gens de mer veille à ce que ce service soit géré dans les règles de façon à protéger et promouvoir les droits des gens de mer en matière d'emploi tels qu'ils sont énoncés dans la présente convention.

2. Lorsque des services privés de recrutement et de placement des gens de mer dont l'objet principal est le recrutement et le placement des gens de mer ou qui recrutent et placent un nombre non négligeable de gens de mer opèrent sur le territoire d'un Membre, ils ne peuvent exercer leur activité qu'en vertu d'un système normalisé de licence ou d'agrément ou d'une autre forme de réglementation. Un tel système ne peut être établi, modifié ou remplacé qu'après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. En cas de doute sur la question de savoir si la présente

c) medlemsstaten har nationella lagar och andra författningar eller ett förfarande för att auktorisera eller registrera det kollektivavtal som medger bedrivande av rekryterings- och förmedlingskontor, och

d) rekryterings- och förmedlingskontoren bedrivs med ordning och reda, och det är sört för att sjömännens arbetsrätt skyddas och stöds på ett sätt som motsvarar det som föreskrivs i punkt 5 i denna standard.

4. Ingenting i denna standard eller regel 1.4 skall anses

a) hindra en medlemsstat från att upprätthålla fria kontor för rekrytering och förmedling av sjömän enligt ett program för att uppfylla sjömännens och redarnas behov, oavsett om kontoren ingår i eller är samordnade med en offentlig arbetsförmedling för alla sjömän och arbetsgivare, eller

b) tvinga på en medlemsstat en skyldighet att inrätta system för att bedriva privat rekrytering eller förmedling av sjömän på dess territorium.

5. En medlemsstat som inrättar ett system som avses i punkt 2 i denna standard skall i sina lagar och andra författningar, åtminstone

a) förbjuda rekryterings- och arbetsförmedlingskontor för sjömän att använda medel, system eller listor avsedda att hindra eller avhålla sjömän från att få anställning som den är kvalificerad för,

b) kräva att inget arvode eller andra avgifter för rekrytering eller förmedling av sjömän eller för att skaffa anställning till sjömän bekostas direkt eller indirekt, helt eller delvis, av sjömännen, annat än kostnaden för läkarintyg som den nationella lagstiftningen föreskriver, nationell sjömansbok och pass eller liknande personliga resehandlingar, dock inte kostnaden för visum, som redaren skall svara för, och

c) se till att rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän som verkar på dess territorium:

(i) håller ett aktuellt register över alla sjö-

convention s'applique à un service privé de recrutement et de placement donné, la question doit être tranchée par l'autorité compétente de chaque Membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. Il convient de ne pas encourager une prolifération excessive de ces services privés de recrutement et de placement.

3. Les dispositions du paragraphe 2 de la présente norme s'appliquent aussi, dans la mesure où l'autorité compétente, en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, estime qu'elles sont adaptées, dans le cas des services de recrutement et de placement assurés par une organisation de gens de mer sur le territoire d'un Membre pour fournir des gens de mer qui sont ressortissants du Membre à des navires qui battent son pavillon. Les services visés par ce paragraphe sont ceux qui remplissent les conditions suivantes:

a) le service de recrutement et de placement est géré conformément à une convention collective conclue entre cette organisation et un armateur;

b) tant l'organisation des gens de mer que l'armateur sont établis sur le territoire du Membre;

c) le Membre dispose d'une législation nationale ou d'une procédure pour autoriser ou enregistrer la convention collective qui permet l'exploitation du service de recrutement et de placement;

d) le service de recrutement et de placement est géré dans les règles et des mesures comparables à celles prévues au paragraphe 5 de la présente norme existent pour protéger et promouvoir les droits des gens de mer en matière d'emploi.

4. Rien dans la présente norme ou dans la règle 1.4 n'a pour effet:

a) d'empêcher un Membre d'assurer un service public gratuit de recrutement et de placement des gens de mer dans le cadre d'une politique visant à répondre aux besoins des gens de mer et des armateurs, que ce service fasse partie du service public de l'emploi ouvert à l'ensemble des travailleurs et des employeurs ou qu'il agisse en coordination avec ce dernier;

män som de rekryterat eller förmedlat, vilket skall vara tillgängligt för inspektion av den behöriga myndigheten,

(ii) säkerställer att sjömän före eller under anställningsförfarandet får information om sina rättigheter och skyldigheter enligt anställningsavtalen, att korrekta arrangemang görs för att sjömännen skall kunna granska sina anställningsavtal före och efter det att de undertecknats, och att den får en kopia av avtalen,

(iii) verifierar att sjömän som rekryterats eller förmedlats av dem är kompetent och har de handlingar som behövs för det berörda arbetet, och att anställningsavtalen följer gällande lagar, andra författningar och eventuella kollektivavtal som ingår i anställningsavtalet,

(iv) så långt möjligt ser till att redaren har möjlighet att skydda sjömän från att bli strandsatt i en främmande hamn,

(v) undersöker och tar ställning till eventuella klagomål på deras verksamhet och under rättar den behöriga myndigheten om eventuella olösta klagomål,

(vi) inrättar ett system för skydd, genom försäkring eller på annat likvärdigt sätt, så att sjöpersonal kompenseras för ekonomiska förluster den kan drabbas av om en rekryterings- eller arbetsförmedlingstjänst eller redare inte uppfyller sina skyldigheter enligt sjömännens anställningsavtal.

6. Den behöriga myndigheten skall noga övervaka och kontrollera alla rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän som verkar på medlemsstatens territorium. Eventuella licenser, tillstånd eller liknande bemyndiganden att driva privata kontor på territoriet skall utfärdas eller förnyas först sedan det verifierats att de berörda rekryterings- och förmedlingskontoren uppfyller kraven i nationella lagar och andra författningar.

7. Den behöriga myndigheten skall se till att det finns lämpliga organ och förfaranden för att vid behov utreda klagomål över verksamheten på rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän, där så är lämpligt under

b) d'imposer à un Membre l'obligation d'établir sur son territoire un système de gestion des services privés de recrutement et de placement des gens de mer.

5. Tout Membre adoptant le système mentionné au paragraphe 2 de la présente norme doit au minimum, par voie de législation ou par d'autres mesures:

a) interdire aux services de recrutement et de placement des gens de mer d'avoir recours à des moyens, mécanismes ou listes pour empêcher ou dissuader les gens de mer d'obtenir un emploi pour lequel ils possèdent les qualifications requises;

b) interdire que des honoraires ou autres frais soient facturés aux gens de mer, directement ou indirectement, en tout ou en partie, pour le recrutement, le placement ou l'obtention d'un emploi, en dehors du coût que les gens de mer doivent assumer pour obtenir un certificat médical national obligatoire, le livret professionnel national et un passeport ou autre document personnel de voyage similaire, sauf le coût des visas qui doit être à la charge de l'armateur;

c) s'assurer que les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur son territoire:

(i) tiennent à disposition, aux fins d'inspection par l'autorité compétente, un registre à jour de tous les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire;

(ii) s'assurent que, préalablement à l'engagement ou au cours du processus d'engagement, les gens de mer sont informés des droits et obligations énoncés dans leur contrat d'engagement et que les dispositions nécessaires sont prises pour que les gens de mer puissent examiner leur contrat d'engagement avant et après leur signature et pour qu'un exemplaire du contrat leur soit remis;

(iii) vérifient que les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire possèdent les qualifications requises et détiennent les documents nécessaires pour l'emploi considéré, et que les contrats d'engagement maritime sont conformes à la législation et à toute convention collective incluse dans le contrat;

(iv) s'assurent, dans la mesure où cela est réalisable, que l'armateur a les moyens

medverkan av representanter för redare och sjömän.

8. Varje medlemsstat som har ratificerat denna konvention skall så långt möjligt ge råd till sina medborgare om de problem som kan uppstå när man tar anställning på ett fartyg som är flaggat i en stat som inte har ratificerat konventionen, tills det står klart att normer som är likvärdiga med dem som fastställs i denna konvention tillämpas. Åtgärder som den medlemsstat som har ratificerat konventionen vidtar i detta syfte får inte strida mot principen om fri rörlighet för sjömän som föreskrivs i de fördrag där de två berörda staterna kan ingå som parter.

9. Varje medlemsstat som har ratificerat denna konvention skall kräva att redare för fartyg som för dess flagg och som använder rekryterings- och förmedlingskontor med säte i länder eller territorier där denna konvention inte tillämpas, så långt möjligt ser till att kontoren uppfyller kraven i denna standard.

10. Inget i denna standard skall anses minska redares eller en medlemsstats skyldigheter och ansvar med avseende på fartyg som för dess flagg.

Anvisning B1.4 — Rekrytering och arbetsförmedling

Anvisning B1.4.1 — Anvisningar för organisation och verksamhet

1. När den behöriga myndigheten uppfyller sina skyldigheter enligt standard A1.4 punkt 1, bör den:

a) vidta de åtgärder som behövs för att främja ett effektivt samarbete mellan rekryterings- och förmedlingskontor för sjöpersonal, offentliga såväl som privata,

b) beakta sjöfartsnäringsens behov, nationellt såväl som internationellt, när utbildningsprogram tas fram för besättningsmedlemmar som ansvarar för en säker navigation av fartyget och för åtgärder som hindrar förorening, under medverkan av redare, sjömän och relevanta utbildningsinstitutioner,

d'éviter que les gens de mer ne soient abandonnés dans un port étranger;

(v) examinent toute plainte concernant leurs activités et y répondent et avisent l'autorité compétente des plaintes pour lesquelles aucune solution n'a été trouvée;

(vi) mettent en place un système de protection, sous la forme d'une assurance ou d'une mesure équivalente appropriée, pour indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires du fait que le service de recrutement et de placement ou l'armateur en vertu du contrat d'engagement maritime n'a pas rempli ses obligations à leur égard.

6. L'autorité compétente supervise et contrôle étroitement tous les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire du Membre concerné. Les licences ou agréments ou autres autorisations permettant de gérer un service privé sur le territoire sont accordés ou renouvelés seulement après vérification que le service de recrutement et de placement concerné remplit les conditions prévues par la législation nationale.

7. L'autorité compétente s'assure que des mécanismes et procédures appropriés existent en vue d'enquêter, si nécessaire, au sujet des plaintes relatives aux activités des services de recrutement et de placement des gens de mer, avec le concours, lorsqu'il y a lieu, des représentants des armateurs et des gens de mer.

8. Tout Membre doit, dans la mesure du possible, informer ses ressortissants des problèmes qui peuvent résulter d'un engagement sur un navire battant le pavillon d'un Etat qui n'a pas ratifié la présente convention, tant qu'il n'est pas établi que des normes équivalentes à celles fixées par cette convention sont appliquées. Les mesures prises à cet effet par le Membre qui a ratifié la convention ne devront pas être en contradiction avec le principe de la libre circulation des travailleurs stipulé par les traités auxquels les deux Etats concernés peuvent être parties.

9. Tout Membre doit exiger que les armateurs de navires battant son pavillon qui utilisent des services de recrutement et de placement des gens de mer établis dans des pays ou territoires auxquels la présente

c) göra lämpliga arrangemang för att representativa redar- och sjöfolksorganisationer skall samarbeta om att organisera och driva offentliga rekryterings- och förmedlingskontor för sjöpersonal, där sådana kontor finns,

d) med vederbörlig hänsyn till rätten till privatliv och behovet av sekretesskydd, fastställa på vilka villkor rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän får behandla sjömannens personuppgifter, bland annat insamling, lagring, sammanställning och utlämnande av sådana uppgifter till tredje part,

e) samla in och analysera all relevant information på den maritima arbetsmarknaden, bland annat löpande och framtida tillgång på sjömän som ingår i fartygets besättning, uppdelad på ålder, kön, rang och kvalifikationer, och näringens krav, varvid insamling av data om ålder eller kön är tillåten endast för statistiska syften eller om uppgifterna skall användas i ett program för att hindra diskriminering grundad på ålder eller kön,

f) se till att den personal som ansvarar för övervakning av offentlig och privat rekrytering och förmedling av sjömän till fartygsbesättningar med ansvar för en säker navigering av fartyget och åtgärder för att motverka föroreningar är väl utbildade och har godkänd erfarenhet från tjänstgöring till sjöss och relevant kunskap om sjöfartsnäringen, inklusive relevanta maritima internationella instrument för utbildning, certifiering och arbetsnormer,

g) föreskriva standarder för verksamheten och inrätta uppförandekoder och etiska regler för rekrytering och förmedling av sjöpersonal, och

h) utöva tillsyn över system för licensiering eller certifiering på grundval av ett system för kvalitetsnormer.

2. Varje medlemsstat bör, när den inrättar det system som avses i standard A1.4 punkt 2, överväga krav på att de rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän som verkar på

convention ne s'applique pas s'assurent, dans la mesure du possible, que ces services respectent les prescriptions de la présente norme.

10. Rien dans la présente norme n'a pour effet de réduire les obligations et responsabilités des armateurs ou d'un Membre en ce qui concerne les navires battant son pavillon.

Principe directeur B1.4 — Recrutement et placement

Principe directeur B1.4.1 — Directives organisationnelles et opérationnelles

1. En exécutant ses obligations en vertu du paragraphe 1 de la norme A1.4, l'autorité compétente devrait envisager de:

a) prendre les mesures nécessaires pour promouvoir une coopération efficace entre les services de recrutement et de placement des gens de mer, qu'ils soient publics ou privés;

b) prendre en compte, avec la participation des armateurs, des gens de mer et des établissements de formation concernés, les besoins du secteur maritime, aux niveaux national et international, lors de l'élaboration des programmes de formation des gens de mer qui, à bord, ont des responsabilités dans la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution;

c) prendre des dispositions appropriées en vue de la coopération des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer à l'organisation et au fonctionnement des services publics de recrutement et de placement des gens de mer, là où ils existent;

d) déterminer, compte dûment tenu du respect de la vie privée et de la nécessité de protéger la confidentialité, les conditions dans lesquelles les données personnelles sur les gens de mer peuvent être traitées par les services de recrutement et de placement des gens de mer, y compris la collecte, la conservation, le recoupement et la communication de ces données à des tiers;

e) disposer d'un mécanisme de collecte et d'analyse des informations pertinentes sur le

dess territorium skall ta fram och upprätthålla arbetsrutiner som går att verifiera. Dessa arbetsrutiner för privata och, i tillämpliga fall, offentliga rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän bör inriktas på följande punkter:

a) läkarundersökningar, identitetshandlingar för sjömän och annat som kan behövas för att sjömännen skall få anställning,

b) med vederbörlig hänsyn till rätten till privatliv och behovet av sekretesskydd, att hålla fullständiga register över sjömän som omfattas av deras system för rekrytering och arbetsförmedling och som bör innefatta men inte begränsas till:

(i) sjömännens kvalifikationer,
(ii) förteckning över anställningar,
(iii) personuppgifter av betydelse för anställning, och

(iv) medicinska data av betydelse för anställning,

c) att hålla aktuella besättningslistor för de fartyg åt vilka kontoret tillhandahåller besättning, samt säkerställa att det går att kontakta kontoret i en nödsituation vid alla tider på dygnet,

d) rutiner för att säkerställa att sjömän inte utsätts för exploatering från kontorets eller dess personals sida när det gäller erbjudanden om anställning på vissa fartyg eller hos vissa rederier,

e) rutiner för att hindra att sjömän exploateras i samband med utbetalning av förskottsle- ga eller någon annan ekonomisk transaktion mellan redaren och sjömännen, som sköts av rekryterings- och förmedlingskontoret,

f) att klart tillkännage vilka kostnader sjömannen skall bära, om rekryteringsprocessen är förenad med sådana,

g) att se till att sjömannen får besked om särskilda villkor som kan gälla det arbete för vilket de skall anställas och om rederiet har särskilda principer som rör anställningen,

marché du travail maritime, notamment sur l'offre actuelle et prévisible de gens de mer embarqués, classés par âge, sexe, grade et qualifications, ainsi que sur les besoins du secteur, la collecte de données sur l'âge ou le sexe n'étant admissible qu'à des fins statistiques ou si elles sont utilisées dans le cadre d'un programme visant à prévenir toute discrimination fondée sur l'âge ou le sexe;

f) veiller à ce que le personnel responsable de la supervision des services publics et privés de recrutement et de placement des gens de mer qui, à bord, ont des responsabilités dans la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution soit convenablement formé, en ayant acquis notamment une expérience reconnue du service en mer, et à ce qu'il possède une connaissance appropriée du secteur maritime, y compris les instruments internationaux maritimes sur la formation, les certificats de capacité et les normes du travail;

g) prescrire des normes opérationnelles et adopter des codes de conduite et des pratiques éthiques pour les services de recrutement et de placement des gens de mer;

h) exercer un contrôle du système de licence ou d'agrément dans le cadre d'un système de normes de qualité.

2. Lors de la mise en place du système mentionné au paragraphe 2 de la norme A1.4, tout Membre devrait envisager d'exiger des services de recrutement et de placement des gens de mer établis sur son territoire qu'ils mettent au point et qu'ils maintiennent des pratiques de fonctionnement vérifiables. Ces pratiques de fonctionnement pour les services privés de recrutement et de placement des gens de mer et, dans la mesure où elles sont applicables, pour les services publics de recrutement et de placement des gens de mer devraient porter sur les points suivants:

a) les examens médicaux, les documents d'identité des gens de mer et toutes autres formalités auxquelles ceux-ci doivent satisfaire pour obtenir un emploi;

b) la tenue, dans le respect de la vie privée et de la confidentialité, de registres complets

h) rutiner för att hantera fall av inkompetens eller bristande disciplin som uppfyller vedertagna rättvisepprinciper och är förenliga med nationell lag och sedvänja samt i tillämpliga fall med kollektivavtal,

i) rutiner för att så långt möjligt säkerställa att alla obligatoriska intyg och handlingar som visas upp för anställning är aktuella och inte har skaffats på olaglig väg samt att anställningsreferenser verifieras,

j) rutiner för att säkerställa att en begäran om upplysningar eller råd från anhängiga till sjömän medan de är till sjöss behandlas snabbt, välvilligt och utan kostnad, och

k) att verifiera att arbetsförhållandena på fartyg där sjömän är placerad följer gällande kollektivavtal mellan en redare och en representativ organisation för sjömän och har som princip att förmedla personal endast åt sådana redare som erbjuder sjömännen anställningsvillkor och anställningsförhållanden som uppfyller gällande lagar eller andra bestämmelser eller kollektivavtal.

3. Internationellt samarbete mellan medlemsstater och relevanta organisationer bör främjas. Sådant samarbete kan omfatta

a) ett systematiskt utbyte av information om sjöfartsnäringen och arbetsmarknaden på bilateral, regional och multilateral nivå,

b) utbyte av information om arbetsrättslig lagstiftning inom sjöfarten,

c) harmonisering av handlingsprogram, arbetsmetoder och lagstiftning som styr rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän,

d) förbättring av rutiner och villkor för internationell rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän, och

e) arbetskraftsplanering, med beaktande av tillgången och efterfrågan på sjömän samt sjöfartsnäringens krav.

et détaillés des gens de mer couverts par leur système de recrutement et de placement, lesquels devraient au moins inclure les informations suivantes:

(i) les qualifications des gens de mer;

(ii) leurs états de service;

(iii) les données personnelles pertinentes pour l'emploi;

(iv) les données médicales pertinentes pour l'emploi;

c) la tenue à jour de listes des navires auxquels les services de recrutement et de placement fournissent des gens de mer et l'assurance qu'il existe un moyen de contacter ces services à tout moment en cas d'urgence;

d) les procédures propres à assurer que les services de recrutement et de placement des gens de mer ou leur personnel n'exploitent pas les gens de mer lorsqu'il s'agit d'obtenir un engagement à bord de tel ou tel navire ou dans telle ou telle compagnie;

e) les procédures propres à parer aux risques d'exploitation des gens de mer pouvant résulter de la remise d'avances sur salaire ou de toute autre transaction financière conclue entre l'armateur et les gens de mer et traitée par les services de recrutement et de placement;

f) la nécessité de faire connaître clairement les frais que les gens de mer devront éventuellement prendre à leur charge lors du recrutement;

g) la nécessité de veiller à ce que les gens de mer soient informés de toutes conditions particulières applicables au travail pour lequel ils vont être engagés, ainsi que des politiques adoptées par l'armateur en ce qui concerne leur emploi;

h) les procédures établies pour traiter les cas d'incompétence ou d'indiscipline conformément aux principes d'équité, à la législation et à la pratique nationales et, le cas échéant, aux conventions collectives;

i) les procédures propres à assurer, dans la mesure où cela est réalisable, que tous les certificats et documents obligatoires présentés par les gens de mer pour obtenir un emploi sont à jour et n'ont pas été obtenus frauduleusement, et que les références professionnelles sont vérifiées;

j) les procédures propres à assurer que les

Avdelning 2. Anställningsförhållanden

Regel 2.1 — Anställningsavtal för sjömän

Syfte: Att säkerställa att sjömän har rättvisa anställningsavtal

1. Sjömäns anställningsvillkor och anställningsförhållanden skall anges eller åberopas i ett klart formulerat, rättsligt verkställbart avtal och skall uppfylla de standarder som fastställs i koden.

2. Sjömännen skall godkänna anställningsavtalet under förhållanden som garanterar att de har möjlighet att granska och söka råd om villkoren och förhållandena enligt avtalet och frivilligt godkänner dessa före undertecknandet.

3. I den mån det är förenligt med medlemsstatens nationella lag och praxis skall anställningsavtal för sjömän anses innefatta eventuella gällande kollektivavtal.

Standard A2.1 — Anställningsavtal för sjömän

1. Varje medlemsstat skall anta lagar och andra författningar som kräver att fartyg som för dess flagg uppfyller följande krav:

a) sjömän som arbetar på fartyg som för dess flagg skall ha ett anställningsavtal för sjöpersonal undertecknat av såväl sjömannen som redaren eller en representant för denne (eller, om sjömannen inte är anställd, bevis på kontrakts- eller liknande arrangemang) som ger den möjlighet att arbeta och leva under anständiga förhållanden ombord på fartyget enligt kraven i denna konvention,

b) sjömän som undertecknar ett anställningsavtal för sjöpersonal skall ges möjlighet att granska och söka råd om avtalet innan det undertecknas, samt andra möjligheter som är nödvändiga för att garantera att den har ingått avtalet av fri vilja och med tillräcklig förståelse av sina rättigheter och skyldigheter,

c) den berörda redaren och sjömannen skall vardera ha ett undertecknat original av anställningsavtalet,

demandes d'informations ou de conseils formulées par les proches des gens de mer lorsque les gens de mer sont à bord sont traitées sans délai, avec bienveillance et sans frais;

k) la vérification que les conditions de travail à bord des navires sur lesquels des gens de mer sont placés sont conformes aux conventions collectives applicables conclues entre un armateur et une organisation représentative des gens de mer, et, par principe, la mise à disposition de gens de mer aux seuls armateurs qui offrent des conditions d'emploi conformes à la législation ou aux conventions collectives applicables.

3. La coopération internationale entre les Membres et les organisations intéressées pourrait être encouragée, notamment en ce qui concerne:

a) l'échange systématique d'informations sur le secteur et le marché du travail maritimes, sur une base bilatérale, régionale et multilatérale;

b) l'échange d'informations sur la législation du travail maritime;

c) l'harmonisation des politiques, des méthodes de travail et de la législation régissant le recrutement et le placement des gens de mer;

d) l'amélioration des procédures et des conditions de recrutement et de placement des gens de mer sur le plan international;

e) la planification de la main-d'oeuvre, compte tenu de l'offre et de la demande de gens de mer et des besoins du secteur maritime.

Titre 2. Conditions d'emploi

Règle 2.1 — Contrat d'engagement maritime

Objet: assurer aux gens de mer un contrat d'engagement maritime équitable

1. Les conditions d'emploi d'un marin sont définies ou mentionnées dans un contrat rédigé en termes clairs, ayant force obligatoire, et doivent être conformes aux normes énoncées dans le code.

2. Le contrat d'engagement maritime doit

d) det skall garanteras att sjömän, även fartygets befälhavare, har lätt tillgång ombord till tydlig information om deras anställningsförhållanden, och att denna information, bland annat en kopia av anställningsavtalet, också finns tillgänglig för granskning av tjänstemän från en behörig myndighet, bland annat myndigheter i hamnar som besöks, och

e) sjömän skall få en handling med en redogörelse för deras anställning ombord på fartyget.

2. När ett kollektivavtal utgör hela eller en del av ett anställningsavtal för sjömän, skall en kopia av detta avtal finnas tillgänglig ombord. Om språket i anställningsavtalet och ett eventuellt gällande kollektivavtal inte är engelska, skall följande också finnas tillgängligt på engelska (utom för fartyg som endast går i inrikes sjöfart):

a) en kopia av ett avtalsformulär i standardformat, och

b) de delar av kollektivavtalet som ingår i en hamnstatsinspektion enligt regel 5.2.

3. Den handling som avses i punkt 1 e i denna standard skall inte innehålla någon uppgift om kvaliteten på sjömannens arbete eller om lönen. Handlingens utformning, de uppgifter som skall tas upp och hur sådana uppgifter skall föras in skall fastställas i nationell lag.

4. Varje medlemsstat skall anta lagar och andra författningar som tar upp de uppgifter som skall ingå i alla anställningsavtal för sjömän som lyder under dess nationella lag. Anställningsavtal för sjömän skall alltid innehålla följande uppgifter:

a) den anställdes fullständiga namn, födelsedatum eller ålder och födelseort,

b) redarens namn och adress,

c) ort och datum för anställningsavtalets undertecknande,

d) vilken funktion anställningen gäller,

e) lön eller i tillämpliga fall den formel som skall användas för att beräkna denna,

être approuvé par le marin dans des conditions telles que l'intéressé a le loisir d'en examiner les clauses et conditions, de demander conseil à cet égard et de les accepter librement avant de signer.

3. Dans la mesure où la législation et la pratique du Membre le permettent, le contrat d'engagement maritime s'entend comme incluant les conventions collectives applicables.

Norme A2.1 — Contrat d'engagement maritime

1. Tout Membre adopte une législation exigeant que les navires qui battent son pavillon respectent les prescriptions suivantes:

a) à bord des navires battant son pavillon, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime signé par le marin et l'armateur ou son représentant, ou, lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord ainsi que l'exige la présente convention;

b) les gens de mer signant un contrat d'engagement maritime doivent pouvoir examiner le document en question et demander conseil avant de le signer et disposer de toute autre facilité propre à assurer qu'ils se lient librement en étant dûment informés de leurs droits et responsabilités;

c) l'armateur et le marin détiennent l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime;

d) des mesures sont prises pour que les gens de mer, y compris le capitaine du navire, puissent obtenir à bord, sans difficulté, des informations précises sur les conditions de leur emploi, et pour que les fonctionnaires de l'autorité compétente, y compris dans les ports où le navire fait escale, puissent aussi accéder à ces informations, y compris la copie du contrat d'engagement maritime;

e) tout marin reçoit un document mentionnant ses états de service à bord du

f) semesterns längd eller i tillämpliga fall den formel som skall användas för att beräkna denna,

g) upphävande av avtalet och villkoren för detta, bland annat:

(i) om avtalet har slutits på obestämd tid, de förhållanden som berättigar endera parten att upphäva det, och den uppsägningstid som skall gälla, vilken inte skall vara kortare för redaren än för den anställde,

(ii) om avtalet har slutits på viss tid, det datum då det skall löpa ut, och

(iii) om avtalet har slutits för en resa, destinationshamnen och vid vilken tidpunkt efter ankomsten som anställningen skall vara avslutad,

h) det skydd för hälsa och social trygghet som redaren skall tillhandahålla:

i) den anställdes rätt till hemresa,

j) i tillämpliga fall, hänvisning till kollektivavtalet, och

k) eventuella andra detaljer som kan krävas i nationell lag.

5. Varje medlemsstat skall anta lagar och andra författningar som stipulerar kortaste tillåtna uppsägningstid om sjömän och redare vill säga upp ett anställningsavtal i förtid. Längden på dessa minimitider skall bestämmas efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer, men får inte understiga sju dagar.

6. En uppsägningstid som är kortare än minimitiden kan tillämpas i fall som godkänns i nationella lagar och andra författningar eller gällande kollektivavtal som motiv för upphävande av anställningsavtal med kortare uppsägningstid eller utan uppsägning. Varje medlemsstat skall när den fastställer sådana skäl beakta att den anställde av barmhärtighetsskäl eller av andra trängande skäl utan att bli skadeståndsskyldig kan behöva säga upp avtalet med kortare varsel eller utan uppsägning.

navire.

2. Lorsque le contrat d'engagement maritime est constitué pour tout ou partie par une convention collective, un exemplaire de cette convention est tenu à disposition à bord. Lorsque le contrat d'engagement maritime et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, les documents suivants sont tenus à disposition en anglais, sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques:

a) un exemplaire d'un contrat type;

b) les parties de la convention collective qui donnent lieu à une inspection par l'Etat du port conformément aux dispositions de la règle 5.2 de la présente convention.

3. Le document mentionné au paragraphe 1 e) de la présente norme ne contient aucune appréciation de la qualité du travail du marin et aucune indication de son salaire. La législation nationale détermine la forme de ce document, les mentions qui y figurent et la manière dont elles sont consignées.

4. Tout Membre doit adopter une législation indiquant les mentions à inclure dans tous les contrats d'engagement maritime régis par le droit national. Le contrat d'engagement maritime comprend dans tous les cas les indications suivantes:

a) le nom complet du marin, sa date de naissance ou son âge, ainsi que son lieu de naissance;

b) le nom et l'adresse de l'armateur;

c) le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime;

d) la fonction à laquelle le marin doit être affecté;

e) le montant du salaire du marin ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer;

f) le congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer;

g) le terme du contrat et les conditions de sa cessation, notamment:

(i) si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra le dénoncer ainsi que le délai de préavis, qui ne doit pas être plus court pour l'armateur que pour le marin;

Anvisning B2.1 — Anställningsavtal för sjömän

Anvisning B2.1.1 — Förteckning över anställningar

1. Varje medlemsstat bör, när den fastställer de punkter som skall tas upp i den redogörelse för anställningen som avses i standard A2.1 punkt 1 e, se till att det finns tillräcklig information i denna, med en översättning till engelska, för att göra det lätt att skaffa nytt arbete eller att tillgodose kraven på ombordanställning för en högre tjänst eller befordran. En sjömansbok kan uppfylla kraven i punkt 1 e i den standarden.

Regel 2.2 — Lön

Syfte: Att säkerställa att sjömän får betalt för sina tjänster

1. Alla sjömän skall få regelbunden och full betalning för sitt arbete i enlighet med deras anställningsavtal.

Standard A2.2 — Lön

1. Varje medlemsstat skall kräva att sjömän som arbetar på fartyg som för dess flagg får lön med högst månatliga intervall och i enlighet med eventuella gällande kollektivavtal.

2. Sjömän skall få en månatlig redovisning av upplupna betalningar och utbetalade belopp, bland annat lön, tilläggsbetalningar och tillämplad valutakurs när betalning har gjorts i en valuta eller till en kurs som avviker från den som överenskommits.

3. Varje medlemsstat skall kräva att redare vidtar åtgärder, såsom de som fastställs i punkt 4 i denna standard, för att bereda sjömännen möjlighet att överföra hela eller en del av sina inkomster till sina familjer, anhöriga eller rättsliga förmånstagare.

(ii) si le contrat est conclu pour une durée déterminée, la date d'expiration;

(iii) si le contrat est conclu pour un voyage, le port de destination et le délai à l'expiration duquel l'engagement du marin cesse après l'arrivée à destination;

h) les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur;

i) le droit du marin à un rapatriement;

j) la référence à la convention collective, s'il y a lieu;

k) toutes autres mentions que la législation nationale pourrait imposer.

5. Tout Membre adopte une législation établissant les durées minimales du préavis qui est donné par les gens de mer et par les armateurs pour la cessation anticipée du contrat d'engagement maritime. Ces délais de préavis sont fixés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés et ne sont pas inférieurs à sept jours.

6. Un préavis d'une durée inférieure au minimum peut être donné dans les circonstances reconnues par la législation nationale ou par les conventions collectives applicables comme justifiant la cessation du contrat d'engagement avec un préavis plus court ou sans préavis. En déterminant ces circonstances, le Membre s'assure que la nécessité pour le marin de résilier, sans pénalité, le contrat d'engagement avec un préavis plus court ou sans préavis, pour des raisons humanitaires ou pour d'autres motifs d'urgence, est prise en considération.

Principe directeur B2.1 — Contrat d'engagement maritime

Principe directeur B2.1.1 — Etats de service

1. S'agissant des informations devant figurer dans les états de service visés au paragraphe 1 e) de la norme A2.1, tout Membre devrait veiller à ce que le document

4. Åtgärder för att säkerställa att sjömän kan överföra sina inkomster till sina familjer innefattar bland annat:

a) ett system genom vilket sjömän när de påbörjar en anställning eller under denna, om de så önskar, kan anvisa en del av sin lön för avsändning med regelbundna intervall till sina familjer genom banköverföringar eller på liknande sätt, och

b) ett krav på att anvisningarna skall skickas i rätt tid och direkt till den eller de personer som sjömännen utsett.

5. Eventuell avgift för tjänsten enligt punkterna 3 och 4 i denna standard skall vara rimlig till sitt belopp, och växelkursen skall om inte annat föreskrivs i nationella lagar eller andra författningar vara rådande marknadskurs eller officiellt offentliggjord kurs och får inte vara ofördelaktig för sjömännen.

6. Varje medlemsstat som antar nationella lagar och andra författningar som styr sjöpersonals lön skall vederbörligen beakta anvisningarna i del B i koden.

Anvisning B2.2 — Lön

Anvisning B2.2.1 — Särskilda definitioner

1. I denna anvisning avses med

a) *matros*: sjöman som bedöms vara kompetent att utföra alla uppgifter som kan krävas av manskap i däckstjänstgöring, utom de uppgifter som åligger manskap i förmansställning eller specialistställning, eller sjömän som definieras som matrosar enligt nationella lagar och andra författningar, praxis eller kollektivavtal,

b) *basbetalning eller grundlön*: betalning i olika former för normal arbetstid; den innefattar inte overtidsbetalning, bonus, traktementen, betald ledighet eller eventuell annan tilläggsersättning,

c) *enhetslön*: lön, innefattande grundlön och

en question contienne suffisamment d'informations, accompagnées de leur traduction en anglais, pour faciliter l'accès à un autre emploi ou pour satisfaire aux conditions de service en mer requises à des fins d'avancement ou de promotion. Un livret de débarquement peut satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 e) de cette norme.

Règle 2.2 — Salaires

Objet: assurer aux gens de mer la rétribution de leurs services

1. Tous les gens de mer doivent être rétribués pour leur travail régulièrement et intégralement conformément à leur contrat d'engagement.

Norme A2.2 — Salaires

1. Tout Membre exige que les sommes dues aux gens de mer travaillant à bord des navires battant son pavillon soient versées à des intervalles n'excédant pas un mois et conformément aux dispositions des conventions collectives applicables.

2. Les gens de mer reçoivent un relevé mensuel des montants qui leur sont dus et de ceux qui leur ont été versés, sur lequel devront figurer les salaires, les paiements supplémentaires et le taux de change appliqué si les versements ont été effectués dans une monnaie ou à un taux distincts de ceux qui avaient été convenus.

3. Tout Membre exige de l'armateur qu'il prenne des mesures, telles que celles qui sont mentionnées au paragraphe 4 de la présente norme, pour donner aux gens de mer la possibilité de faire parvenir une partie ou l'intégralité de leurs rémunérations à leurs familles, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit.

4. Les mesures à prendre pour assurer que les gens de mer pourront faire parvenir leurs rémunérations à leurs familles sont notamment les suivantes:

a) un système permettant aux gens de mer de demander, au moment de prendre leurs fonctions ou en cours d'emploi, qu'une partie de leurs salaires soit régulièrement versée à

andra lönerelaterade förmåner; enhetslön kan innefatta ersättning för all övertid som arbetas och alla andra lönerelaterade förmåner, eller endast vissa förmåner: partiell enhetslön,

d) *arbetstid eller arbetstimmar*: den tid under vilken sjöman är ålagd att arbeta för fartygets räkning,

e) *övertid*: den tid som arbetas utöver normal arbetstid.

Anvisning B2.2.2 — Beräkning och betalning

1. För sjöman vars ersättning innefattar särskild ersättning för arbetad övertid gäller följande:

a) vid löneberäkning bör den normala arbetstiden till sjöss och i hamn inte överskrida åtta timmar per dygn,

b) vid beräkning av övertid bör den normala arbetstid per vecka som omfattas av basbetalning eller grundlön föreskrivas i nationella lagar och andra författningar, om den inte bestäms i kollektivavtal, men den bör inte överskrida 48 timmar per vecka, varvid kollektivavtal kan föreskriva en annan men inte mindre förmånlig behandling,

c) tarifferna för övertidsersättning, som inte bör understiga 125 % av basbetalningen eller grundlönen per timme, bör föreskrivas i nationella lagar och andra författningar eller, i tillämpliga fall, i kollektivavtal, och

d) journal över all arbetad övertid bör föras av befälhavaren eller en person som denne utsett, och godkännas av sjömannen minst en gång i månaden.

2. För sjöman vars lön helt eller delvis utgår som enhetslön gäller följande:

a) anställningsavtalet bör i tillämpliga fall klart ange det antal arbetstimmar som förväntas av sjömannen som motprestation för denna ersättning, samt eventuella ytterligare ersättningar som kan utgå utöver enhetslönen

leurs familles, par virement bancaire ou par des moyens analogues;

b) l'obligation que ces virements soient effectués en temps voulu et directement à la personne ou aux personnes désignées par les gens de mer.

5. Tout frais retenu pour le service visé aux paragraphes 3 et 4 de la présente norme doit être d'un montant raisonnable et, sauf dispositions contraires, le taux de change appliqué devra, conformément à la législation nationale, correspondre au taux courant du marché ou au taux officiel publié et ne pas être défavorable au marin.

6. Tout Membre qui adopte des lois ou règlements régissant les salaires des gens de mer doit dûment envisager d'appliquer les principes directeurs énoncés dans la partie B du code.

Principe directeur B2.2 — Salaires

Principe directeur B2.2.1 — Définitions particulières

1. Aux fins du présent principe directeur:

a) *matelot qualifié* désigne tout marin qui est jugé posséder la compétence professionnelle nécessaire pour remplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un matelot affecté au service du pont, autre que les tâches du personnel d'encadrement ou spécialisé, ou tout marin défini comme tel par la législation ou la pratique nationale ou en vertu d'une convention collective;

b) *salaire ou solde de base* désigne la rémunération perçue, quels qu'en soient les éléments, pour une durée normale du travail, ce qui exclut le paiement des heures supplémentaires, les primes ou gratifications, allocations, congés payés et autres émoluments complémentaires;

c) *salaire forfaitaire* désigne un salaire composé du salaire de base et d'autres prestations liées au salaire; le salaire forfaitaire peut inclure la rémunération de toutes les heures supplémentaires effectuées et toutes autres prestations liées au salaire, ou il peut n'inclure que certaines prestations dans le cas d'un forfait partiel;

d) *durée du travail* désigne le temps durant lequel les gens de mer sont tenus de

och villkoren för detta,

b) om övertidsersättning skall betalas för timmar som arbetas utöver den tid på vilken enhetslönen beräknas, bör timtaxan inte underskrida 125 % av den basbetalning som utgår för normal arbetstid enligt definitionen i punkt 1 i denna anvisning, och samma princip bör tillämpas på den övertid som ingår i enhetslönen,

c) ersättningen för den del av full eller partiell enhetslön som motsvarar normal arbetstid enligt definitionen i punkt 1 a i denna anvisning bör inte understiga den gällande minimilönen, och

d) för sjömän vars lön är partiell enhetslön, bör journal över all arbetad övertid föras och godkännas enligt regeln i punkt 1 d i denna anvisning.

3. I nationella lagar, andra författningar eller kollektivavtal kan föreskrivas kompensation för övertid eller för arbete som utförts på den veckodag som är vilodag eller på allmän helgdag med minst lika lång fritid borta från fartyget, eller kompensationsledighet i stället för ersättning, eller eventuell annan kompensation.

4. I nationella lagar och andra författningar som antas efter samråd med representativa redar- och sjöfolksorganisationer eller i tillämpliga fall kollektivavtal, bör följande principer beaktas:

a) lika ersättning för likvärdigt arbete bör tillämpas på alla sjömän som är anställd på samma fartyg utan diskriminering grundad på ras, hudfärg, kön, religion, politisk åsikt, nationell härkomst eller socialt ursprung,

b) sjömannens anställningsavtal vari gällande löner eller lönetariffer anges, bör finnas tillgängligt på fartyget och uppgifter om lönebelopp eller lönetariffer bör hållas tillgängliga för alla berörda, antingen genom att

travailler pour le navire;

e) *heures supplémentaires* désigne les heures de travail effectuées en sus de la durée normale du travail.

Principe directeur B2.2.2 — Calcul et paiement

1. Pour les gens de mer qui reçoivent une rémunération séparée pour les heures supplémentaires effectuées:

a) la durée normale du travail à la mer et au port ne devrait pas, aux fins du calcul du salaire, être supérieure à huit heures par jour;

b) aux fins du calcul des heures supplémentaires, la durée normale du travail par semaine, rémunérée par le salaire ou la solde de base, devrait être fixée par la législation nationale, pour autant qu'elle n'est pas fixée par des conventions collectives; elle ne devrait pas être supérieure à 48 heures; les conventions collectives peuvent prévoir un traitement différent mais non moins favorable;

c) le taux ou les taux de rémunération des heures supplémentaires, qui devraient dans tous les cas être supérieurs d'au moins 25 pour cent au taux horaire du salaire ou de la solde de base, devraient être prescrits par la législation nationale ou par convention collective, selon le cas;

d) le capitaine, ou une personne désignée par lui, devrait tenir un registre de toutes les heures supplémentaires effectuées; ce registre devrait être émargé par le marin à intervalles ne dépassant pas un mois.

2. Pour les gens de mer dont le salaire est intégralement ou partiellement forfaitaire:

a) le contrat d'engagement maritime devrait spécifier clairement, s'il y a lieu, le nombre d'heures de travail censées être effectuées par le marin pour la rémunération prévue, ainsi que toutes allocations supplémentaires qui pourraient lui être dues en sus du salaire forfaitaire et dans quels cas;

b) lorsque des heures supplémentaires sont payables pour des heures de travail effectuées en sus des heures couvertes par le salaire forfaitaire, le taux horaire devrait être supérieur d'au moins 25 pour cent au taux horaire de base correspondant à la durée normale du travail telle que définie au

minst ett undertecknat exemplar av de relevanta uppgifterna lämnas till var och en på ett språk som denne förstår, eller genom att ett exemplar av avtalet anslås på en plats som är tillgänglig för besättningen, eller på annat lämpligt sätt,

c) lön bör betalas i lagligt betalningsmedel, och där så är lämpligt kan den betalas genom banköverföring, bank- eller postcheck eller postanvisning,

d) när anställningen upphör bör all utestående ersättning betalas utan onödigt dröjsmål,

e) den behöriga myndigheten bör ålägga påföljder eller andra lämpliga sanktioner om redare otillbörligen dröjer med eller underlåter att betala all utestående ersättning,

f) lön bör betalas direkt till det bankkonto sjömannen angivit om den inte skriftligt begär annat,

g) med förbehåll för stycket h i denna punkt bör redaren inte begränsa sjömannens frihet att förfoga över sin ersättning,

h) avdrag från ersättning bör medges endast i fall då:

(i) det finns en uttrycklig bestämmelse i nationella lagar och andra författningar eller i gällande kollektivavtal och sjömannen på det sätt som den behöriga myndigheten bedömer lämpligast har blivit informerad om villkoren för sådana avdrag, och

(ii) de totala avdragen inte överskrider den gräns som eventuellt anges i nationella lagar och andra författningar, kollektivavtal eller domstolsbeslut om sådana avdrag,

i) inga avdrag bör göras från sjömannens ersättning för att den skall få eller behålla en anställning,

j) penningbesträffningar mot sjömän i annan form än sådana som godkänns av nationella lagar och andra författningar eller kollektivavtal bör vara förbjudna,

k) den behöriga myndigheten bör ha rätt att inspektera förmödenheter och tjänster som tillhandahålls ombord för att kunna förvissa sig om att rättvisa och skäliga priser tillämpas till gagn för de berörda sjömännen, och

l) i den mån sjöpersonals fordringar på ute-

paragraphe 1 du présent principe directeur; le même principe devrait être appliqué aux heures supplémentaires couvertes par le salaire forfaitaire;

c) pour la partie du salaire intégralement ou partiellement forfaitaire qui correspond à la durée normale du travail, telle que définie au paragraphe 1 a) du présent principe directeur, la rémunération ne devrait pas être inférieure au salaire minimum applicable;

d) pour les gens de mer dont le salaire est partiellement forfaitaire, des registres de toutes les heures supplémentaires effectuées devraient être tenus et émargés comme prévu au paragraphe 1 d) du présent principe directeur.

3. La législation nationale ou les conventions collectives pourraient prévoir que les heures supplémentaires ou le travail effectué le jour de repos hebdomadaire ou les jours fériés seront compensés par une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou par un congé supplémentaire en lieu et place d'une rémunération ou par toute autre compensation qu'elles pourraient prévoir.

4. La législation nationale adoptée après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer ou, selon le cas, les conventions collectives devraient tenir compte des principes suivants:

a) le principe d'une rémunération égale pour un travail de valeur égale devrait être appliqué à tous les gens de mer travaillant sur le même navire, sans discrimination fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, les opinions politiques, l'ascendance nationale ou l'origine sociale;

b) le contrat d'engagement maritime spécifiant le montant ou le taux des salaires devrait être disponible à bord; il faudrait tenir à la disposition du marin des informations sur le montant des salaires ou leurs taux en lui remettant au moins une copie signée de l'information correspondante dans une langue qu'il comprenne, ou en plaçant une copie du contrat à un endroit accessible à l'équipage, ou par tout autre moyen approprié;

c) les salaires devraient être payés dans

stående lön och andra belopp som avser deras anställning inte är skyddade enligt bestämmelserna om sjöpannt i 1993 års internationella konvention om sjöpannt och fartygshypotek, bör dessa fordringar skyddas enligt 1992 års konvention (nr 173) om skydd av arbetstagares fordran i händelse av arbetsgivarens insolvens.

5. Varje medlemsstat bör efter samråd med representativa redar- och sjöfolksorganisationer ha förfaranden för att undersöka klagomål över alla förhållanden som behandlas i denna anvisning.

Anvisning B2.2.3 — Minimilöner

1. Utan att det påverkar tillämpningen av principen om fri avtalsrätt bör varje medlemsstat, efter samråd med representativa redar- och sjöfolksorganisationer, inrätta förfaranden för att fastställa minimilöner för sjöpersonal. Representativa redar- och sjöfolksorganisationer bör medverka i hanteringen av sådana förfaranden.

2. När dessa förfaranden inrättas och minimilöner fastställs, bör vederbörlig hänsyn tas till internationella arbetsnormer för fastställande av minimilöner och följande principer tillämpas:

a) minimilönernas nivå bör fastställas med hänsyn till karaktären av anställning i handelsflottan, fartygs bemanningsnivåer och sjömännens normala arbetstid, och

b) minimilönernas nivå bör anpassas till levnadskostnadsutvecklingen och sjömännens behov.

3. Den behöriga myndigheten bör

a) genom ett system för övervakning och sanktioner, säkerställa att den lön som betalas inte understiger det/de belopp som fastställts, och

b) se till att sjömän som har fått en lön som understiger minimilönen genom ett billigt och snabbt rättsligt eller annat förfarande kan få ut det belopp den har att fordra.

une monnaie ayant cours légal, le cas échéant par virement bancaire, chèque bancaire ou postal ou ordre de paiement;

d) à la fin de l'engagement, toute rémunération restant due devrait être payée sans délai indu;

e) des sanctions adéquates ou d'autres mesures appropriées devraient être prises par l'autorité compétente à l'encontre de tout armateur qui retarderait indûment ou n'effectuerait pas le paiement de toute rémunération due;

f) les salaires devraient être versés directement sur le compte bancaire désigné par le marin, sauf s'il a demandé par écrit qu'il en soit autrement;

g) sous réserve des dispositions de l'alinéa h) du présent paragraphe, l'armateur ne devrait restreindre d'aucune manière la liberté du marin de disposer de son salaire;

h) les retenues sur salaires ne devraient être autorisées que si:

(i) cela est expressément prévu par la législation nationale ou une convention collective applicable et le marin a été informé, de la façon que l'autorité compétente considère comme la plus appropriée, des conditions dans lesquelles ces retenues sont opérées;

(ii) elles ne dépassent pas au total la limite éventuellement établie par la législation nationale, les conventions collectives ou les décisions judiciaires;

i) aucune retenue ne devrait être effectuée sur la rémunération du marin pour l'obtention ou la conservation d'un emploi;

j) il devrait être interdit d'infliger aux gens de mer des amendes autres que celles autorisées par la législation nationale, les conventions collectives ou d'autres dispositions;

k) l'autorité compétente devrait être habilitée à inspecter les magasins et services disponibles à bord afin de s'assurer qu'ils pratiquent des prix justes et raisonnables dans l'intérêt des gens de mer concernés;

l) les créances des travailleurs relatives à leurs salaires et autres sommes dues au titre de leur emploi, dans la mesure où elles ne sont pas garanties conformément à la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes,

Anvisning B2.2.4 — Lägsta månatliga basbetalning eller grundlön för matros

1. Basbetalningen eller grundlönen för en kalendermånads tjänst för en matros bör inte understiga det belopp som periodiskt fastställs av gemensamma kommissionen för arbete till sjöss eller ett annat organ som Internationella arbetsbyråns styrelse bemyndigat. Efter styrelsens beslut skall generaldirektören underrätta organisationens medlemsstater om varje ändring av beloppet.

2. Inget i denna anvisning bör anses påverka arrangemang som överenskommit mellan redare eller deras organisationer och sjöfolksorganisationer i fråga om reglering av miniminormer för anställningsvillkor och anställningsförhållanden, under förutsättning att den behöriga myndigheten erkänner dessa miniminormer.

Regel 2.3 — Arbetstid och vilotid

Syfte: Att säkerställa att sjömän har reglerad arbetstid och vilotid

1. Varje medlemsstat skall se till att sjömannens arbetstid och vilotid är reglerad.

2. Varje medlemsstat skall fastställa den längsta arbetstid eller den kortaste vilotid under en given tidsperiod som uppfyller föreskrifterna i koden.

Standard A2.3 — Arbetstid och vilotid

1. I denna standard avses med

a) *arbetstid eller arbetstimmar*: den tid under vilken det krävs att sjömän arbetar för fartygets räkning,

b) *vilotid eller vilotimmar*: annan tid än arbetstid; termen innefattar inte korta raster.

2. Inom de gränser som anges i punkterna 5 — 8 i denna standard skall varje medlemsstat fastställa antingen ett högsta antal arbetstimmar som inte får överskridas under en given tidsrymd, eller ett minsta antal vilotim-

mar, som skulle vara skyddade genom ett privilegium, i enlighet med konventionen (nr 173) om skyddet av arbetskräverna i fallet av arbetsgivarens insolvens, 1992.

5. Tout Membre devrait, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer, instituer des procédures pour instruire les plaintes relatives à toutes questions couvertes par le présent principe directeur.

Principe directeur B2.2.3 — Salaires minima

1. Sans préjudice du principe de la libre négociation collective, tout Membre devrait établir, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer, des procédures de fixation des salaires minima pour les gens de mer. Les organisations représentatives des armateurs et des gens de mer devraient participer au fonctionnement de ces procédures.

2. En établissant de telles procédures et en fixant les salaires minima, il faudrait tenir dûment compte des normes internationales du travail relatives aux salaires minima ainsi que des principes suivants:

a) le niveau des salaires minima devrait tenir compte de la nature de l'emploi maritime, des effectifs des navires et de la durée normale du travail des gens de mer;

b) le niveau des salaires minima devrait être ajusté à l'évolution du coût de la vie et des besoins des gens de mer.

3. L'autorité compétente devrait s'assurer:

a) au moyen d'un système de contrôle et de sanctions, que les salaires versés ne sont pas inférieurs aux taux établis;

b) que tout marin qui a été rémunéré à un taux inférieur au taux minimum peut recouvrer, par une procédure judiciaire ou autre, accélérée et peu onéreuse, la somme qui lui reste due.

Principe directeur B2.2.4 — Montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés

1. Le salaire ou la solde de base pour un

mar som skall tillhandahållas under en given tidsrymd.

3. Varje medlemsstat erkänner att normen för sjöpersonals liksom för andra arbetstagares normalarbetstid skall baseras på en åttatimmarsdag med en vilodag per vecka och vila på allmänna helgdagar. Detta skall dock inte hindra medlemsstaten från att tillämpa förfaranden för att godkänna eller registrera kollektivavtal som fastställer sjöpersonals normala arbetstid på en nivå som inte är mindre förmånlig än denna norm.

4. Varje medlemsstat skall, när den fastställer nationella normer, ta hänsyn till den fara som utmattade sjömän utgör, särskilt de vars skyldigheter innefattar navigationssäkerhet och ett riskfritt och säkert framförande av fartyget.

5. Gränserna för arbets- och vilotid skall vara följande:

a) den längsta arbetstiden får inte överskrida:

(i) 14 timmar under en 24-timmarsperiod, och

(ii) 72 timmar under en sjudagarsperiod, och

b) den kortaste vilotiden får inte underskrida:

(i) 10 timmar under en 24-timmarsperiod, och

(ii) 77 timmar under en sjudagarsperiod.

6. Vilotiden får delas upp på högst två perioder, varav en skall vara minst sex timmar lång, och intervallet mellan på varandra följande viloperioder får inte överskrida 14 timmar.

7. Uppställningar, brand- och livbåtsövningar och övningar som föreskrivs i nationella lagar och andra författningar och internationella instrument skall genomföras med minsta möjliga störning av viloperioderna och så att de inte leder till utmattning.

8. När sjömän har beredskapstjänst, som när ett maskinutrymme är obemannat, och den normala vilotiden störs av uttryckningar till arbete, skall lämplig kompensationsledighet utgå.

9. Om inget kollektivavtal eller skiljedom

mois civil de service d'un matelot qualifié ne devrait pas être inférieur au montant établi périodiquement par la Commission paritaire maritime ou par un autre organe autorisé à le faire par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail. Sur décision du Conseil d'administration, le Directeur général notifiera toute révision du montant ainsi établi aux Membres de l'Organisation.

2. Rien dans le présent principe directeur ne devrait être interprété comme affectant les accords entre les armateurs, ou leurs organisations, et les organisations de gens de mer en ce qui concerne la réglementation des conditions minimales d'emploi, sous réserve que ces conditions soient reconnues par l'autorité compétente.

Règle 2.3 — Durée du travail ou du repos

Objet: assurer aux gens de mer une durée de travail ou de repos réglementée

1. Tout Membre veille à ce que la durée du travail ou du repos des gens de mer soit réglementée.

2. Tout Membre fixe un nombre maximal d'heures de travail ou un nombre minimal d'heures de repos sur une période donnée conformément aux dispositions du code.

Norme A2.3 — Durée du travail ou du repos

1. Aux fins de la présente norme:

a) *heures de travail* désigne le temps durant lequel le marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire;

b) *heures de repos* désigne le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail; cette expression n'inclut pas les interruptions de courte durée.

2. Dans les limites indiquées aux paragraphes 5 à 8 de la présente norme, tout Membre fixe soit le nombre maximal d'heures de travail qui ne doit pas être dépassé durant une période donnée, soit le nombre minimal d'heures de repos qui doit être accordé durant une période donnée.

3. Tout Membre reconnaît que la norme de durée du travail pour les gens de mer, comme pour les autres travailleurs, est de

finns, eller om den behöriga myndigheten finner att reglerna i avtal eller skiljedom som rör punkt 7 eller 8 i denna standard är otillräckliga, skall den fastställa regler som tillförsäkrar den berörda sjömännen tillräcklig vila.

10. Medlemsstaterna skall kräva att en arbetsordning för fartyget anslås på en lättillgänglig plats, och den skall för varje befattning ange åtminstone

a) ett schema för tjänstgöringen till sjöss och i hamn, och

b) den längsta arbetstid som medges eller den kortaste vilotid som föreskrivs i nationella lagar och andra författningar eller i gällande kollektivavtal.

11. Den arbetsordning som avses i punkt 10 i denna standard skall upprättas enligt ett standardformulär på det eller de arbetsspråk som används på fartyget, och på engelska.

12. Varje medlemsstat skall kräva att journaler över sjömännens dagliga arbetstid eller dagliga vilotimmar sparas för att möjliggöra övervakning av att punkterna 5—11 i denna standard uppfylls. Journalerna skall vara i standardformat som fastställts av den behöriga myndigheten med beaktande av eventuellt tillgängliga anvisningar från Internationella arbetsorganisationen eller ett standardformat som utformats av organisationen. De skall vara på språk som krävs i punkt 11 i denna standard. Sjömännen skall få en kopia av de journaler som berör dem och skall vara underskrivna av befälhavaren eller en person som denne bemyndigat, och av sjömännen.

13. Ingenting i punkterna 5 eller 6 i denna standard får hindra en medlemsstat från att ha nationella lagar och andra författningar eller ett förfarande som tillåter den behöriga myndigheten att godkänna eller registrera kollektivavtal som medger undantag från de fastställda gränserna. Sådana undantag skall så långt möjligt följa bestämmelserna i denna standard men får beakta oftare förekommande eller längre ledighetsperioder eller kompensationsledighet för vaktgående sjömän eller sjömän som arbetar ombord på fartyg som gör korta resor.

huit heures, avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés. Cependant, rien n'empêche un Membre d'adopter des dispositions visant à autoriser ou à enregistrer une convention collective qui fixe les horaires normaux de travail des gens de mer sur une base qui ne soit pas moins favorable que ladite norme.

4. Pour définir les normes nationales, tout Membre prend en compte les dangers qu'entraîne une fatigue excessive des gens de mer, notamment de ceux dont les tâches ont une incidence sur la sécurité de la navigation et sur la sûreté et la sécurité de l'exploitation du navire.

5. Les limites des heures de travail ou de repos sont établies comme suit:

a) le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser:

(i) 14 heures par période de 24 heures;

(ii) 72 heures par période de sept jours; ou

b) le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à:

(i) 10 heures par période de 24 heures;

(ii) 77 heures par période de sept jours.

6. Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser 14 heures.

7. Les rassemblements, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue.

8. Lorsqu'un marin est sur appel, par exemple lorsqu'un local de machines est sans présence humaine, il bénéficie d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale de son repos est perturbée par des appels.

9. S'il n'existe ni convention collective ni sentence arbitrale ou si l'autorité compétente décide que les dispositions de la convention collective ou de la sentence arbitrale sont insuffisantes en ce qui concerne les paragraphes 7 et 8 de la présente norme,

14. Ingenting i denna standard får inskränka rätten för ett fartygs befälhavare att kräva att sjömän fullgör den arbetstid som behövs för fartygets, de ombordvarandes eller lastens omedelbara säkerhet, eller för att lämna hjälp åt andra fartyg eller personer i sjönöd. Därför får befälhavaren tillfälligt upphäva schemat för arbetstid eller vilotid och ålägga sjöpersonal att fullgöra den arbetstid som behövs tills normalläget är återställt. Snarast möjligt efter det att normalläget är återställt skall befälhavaren se till att sjömän som har utfört arbete under en schemalagd viloperiod får en tillräcklig viloperiod.

Anvisning B2.3 — Arbetstid och vilotid

Anvisning B2.3.1 — Unga sjömän

1. Till sjöss och i hamn bör följande regler tillämpas på alla unga sjömän som inte fyllt 18 år:

a) arbetstiden bör inte överskrida 8 timmar per dag och 40 timmar per vecka, och övertidarbete bör förekomma endast om det är oundvikligt av säkerhetsskäl,

b) tillräcklig tid bör anslås till alla måltider, och en rast på minst en timme för dagens huvudmål bör medges, och

c) 15 minuters vila snarast möjligt efter varje sammanhängande period på två arbetstimmar bör medges.

2. I undantagsfall behöver bestämmelserna i punkt 1 i denna anvisning inte tillämpas om

a) de är ogenomförbara för unga sjömän på däck, i maskinrum och utspisningsavdelningar med vaktjänst eller som arbetar i skift med tjänstgöringslista, eller

b) en effektiv utbildning av unga sjömän enligt fastställda program och scheman skulle försvåras.

3. Sådana undantagssituationer bör tas upp i

l'autorité compétente fixe les dispositions visant à assurer aux gens de mer un repos suffisant.

10. Tout Membre exige que soit affiché à un endroit facilement accessible un tableau précisant l'organisation du travail à bord, qui doit indiquer pour chaque fonction au moins:

a) le programme du service à la mer et au port;

b) le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation nationale ou les conventions collectives applicables.

11. Le tableau visé au paragraphe 10 de la présente norme est établi selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en anglais.

12. Tout Membre exige que des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer soient tenus pour qu'il soit possible de veiller au respect des paragraphes 5 à 11 de la présente norme. Ces registres suivent un modèle normalisé établi par l'autorité compétente compte tenu des directives disponibles de l'Organisation internationale du Travail ou tout modèle normalisé établi par l'Organisation. Ils sont dans les langues indiquées au paragraphe 11 de la présente norme. Le marin reçoit un exemplaire des inscriptions aux registres le concernant, qui doit être émarginé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin.

13. Rien dans les paragraphes 5 et 6 de la présente norme n'empêche un Membre d'adopter une législation nationale ou une procédure permettant à l'autorité compétente d'autoriser ou d'enregistrer des conventions collectives prévoyant des dérogations aux limites fixées. Ces dérogations doivent, dans la mesure du possible, être conformes aux dispositions de la présente norme mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congés compensatoires aux gens de mer de quart ou aux gens de mer travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée.

14. Rien dans la présente norme n'affecte le droit du capitaine d'un navire d'exiger d'un marin les heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des

en motiverad rapport som undertecknas av befälhavaren.

4. Punkt 1 i denna anvisning undantar inte ung sjöpersonal från den allmänna skyldighet att arbeta i ett nödläge som åligger alla sjömän enligt standard A2.3 punkt 14.

Regel 2.4 — Rätt till ledighet

Syfte: Att säkerställa att sjömän har tillräcklig ledighet

1. Varje medlemsstat skall kräva att sjömän som är anställd på fartyg som för dess flagg ges betald semester på skäliga villkor enligt reglerna i koden.

2. Sjömän skall beviljas landpermission för att främja dess hälsa och välbefinnande så långt detta är förenligt med de praktiska krav arbetsuppgifterna ställer.

Standard A2.4 — Rätt till ledighet

1. Varje medlemsstat skall anta lagar och andra författningar som fastställer miniminormer för semester för sjömän som tjänstgör på fartyg som för dess flagg, med vederbörlig hänsyn till sjömännens speciella behov när det gäller sådan ledighet.

2. Med förbehåll för eventuella kollektivavtal eller lagar och andra författningar som föreskriver en lämplig beräkningsmetod som beaktar sjömännens speciella behov i detta avseende skall betald semester utgå med minst 2,5 kalenderdagar per anställningsmånad. Metoden för beräkning av tjänstgöringens längd skall fastställas av den behöriga myndigheten eller på annat lämpligt sätt i respektive land. Berättigad frånvaro från arbetet skall inte betraktas som semester.

3. Varje överenskommelse om avstående från den betalda minimisemester som föreskrivs i denna standard skall vara förbjuden, utom i fall som den behöriga myndigheten bestämmer.

personnes à bord ou de la cargaison ou pour porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer. Le cas échéant, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Principe directeur B2.3 — Durée du travail ou du repos

Principe directeur B2.3.1 — Jeunes gens de mer

1. En mer comme au port, les dispositions ci-après devraient s'appliquer à tous les jeunes gens de mer de moins de 18 ans:

a) l'horaire de travail ne devrait pas excéder huit heures par jour ni 40 heures par semaine et les intéressés ne devraient effectuer d'heures supplémentaires que lorsque cela est inévitable pour des raisons de sécurité;

b) une pause suffisante devrait être accordée pour chacun des repas et une pause d'au moins une heure devrait être assurée pour prendre le repas principal;

c) un repos de 15 minutes intervenant aussitôt que possible après la fin d'une période de travail de deux heures devrait être assuré.

2. A titre exceptionnel, les dispositions du paragraphe 1 du présent principe directeur pourront ne pas être appliquées lorsque:

a) il n'est pas possible de les concilier avec le service de quart des jeunes gens de mer à la passerelle, aux machines ou au service général ou lorsque le travail organisé par équipe ne le permet pas;

b) la formation effective des jeunes gens de mer, selon des programmes et plans d'études établis, pourrait en être compromise.

3. De telles exceptions devraient être enregistrées, avec indication des motifs, et signées par le capitaine.

Anvisning B2.4 — Rätt till ledighet

Anvisning B2.4.1 — Beräkning av rätten

1. På villkor som fastställs av den behöriga myndigheten eller på annat lämpligt sätt i respektive land, bör tjänst utanför anställningsavtalet räknas som en del av tjänstgöringstiden.

2. På villkor som fastställs av den behöriga myndigheten eller i gällande kollektivavtal bör frånvaro från arbetet för att genomgå en godkänd yrkesutbildning med anknytning till anställningen eller av skäl som sjukdom, skada eller barnafödande räknas som en del av tjänstgöringstiden.

3. Ersättningsnivån under semester bör vara den anställdes normala ersättning enligt nationella lagar och andra författningar eller gällande anställningsavtal för sjöpersonal. För sjömän som är anställd för kortare tid än ett år eller vid anställningens upphörande bör rätten till semester beräknas med hänsyn till anställningstidens längd.

4. Följande bör inte ingå i betald semester:

a) allmänna och traditionella helgdagar som är erkända som sådana i flaggstaten, oavsett om de infaller under den betalda semestern eller ej,

b) perioder av arbetsoförmåga beroende på sjukdom, skada eller barnafödande, på villkor som fastställs av den behöriga myndigheten eller på annat lämpligt sätt i respektive land,

c) tillfällig landpermission som beviljats sjömän under ett anställningsavtal, och

d) kompensationsledighet av olika slag, på villkor som fastställs av den behöriga myndigheten eller på annat lämpligt sätt i respektive land.

4. Le paragraphe 1 du présent principe directeur ne dispense pas les jeunes gens de mer de l'obligation générale, faite à l'ensemble des gens de mer, de travailler dans toute situation d'urgence, conformément aux dispositions du paragraphe 14 de la norme A2.3.

Règle 2.4 — Droit à un congé

Objet: assurer aux gens de mer un congé approprié

1. Tout Membre exige que les gens de mer employés sur des navires battant son pavillon aient droit à un congé annuel rémunéré dans les conditions voulues, conformément aux dispositions du code.

2. Des permissions à terre sont accordées aux gens de mer dans un souci de santé et de bien-être, pour autant qu'elles soient compatibles avec les exigences pratiques de leur fonction.

Norme A2.4 — Droit à un congé

1. Tout Membre adopte une législation qui détermine les normes minimales de congé annuel applicables aux gens de mer engagés sur des navires battant son pavillon, en tenant dûment compte des besoins particuliers des gens de mer en matière de congé.

2. Sous réserve des dispositions de toute convention collective ou législation prévoyant un mode de calcul approprié tenant compte des besoins particuliers des gens de mer à cet égard, les congés payés annuels sont calculés sur la base d'un minimum de 2,5 jours civils par mois d'emploi. Le mode de calcul de la période de service est fixé par l'autorité compétente ou l'organisme approprié dans chaque pays. Les absences au travail justifiées ne sont pas comptées comme congé annuel.

3. Tout accord portant sur la renonciation au droit au congé payé annuel minimum défini dans la présente norme, sauf dans les cas prévus par l'autorité compétente, est interdit.

Anvisning B2.4.2 — Semesteruttag

1. Vid vilken tid semestern skall tas ut bör, om det inte fastställs i förordning, kollektivavtal, skiljedom eller på annat sätt i enlighet med nationell praxis, avgöras av redaren i samråd och, så långt möjligt, i samförstånd med berörd sjöman eller representanter för denna.

2. Sjömän bör i princip ha rätt till semester på en plats till vilken den har väsentlig anknytning, normalt densamma som den plats till vilken den är berättigad till hemresa. Det bör inte krävas att sjömannen mot sin vilja tar ut intjänad semester på någon annan plats, om detta inte föreskrivs i ett anställningsavtal för sjömän eller nationella lagar och andra författningar.

3. Om sjöman måste ta ut sin semester från en annan plats än den som medges i punkt 2 i denna anvisning, bör den vara berättigad till fri resa till den plats där den mönstrade på eller rekryterades, beroende på vilken som ligger närmast hemorten; traktamente och andra direkta kostnader bör betalas av redaren, och restiden bör inte dras från den intjänade semestern.

4. Sjöman som tar semester bör kallas tillbaka endast i yttersta nödfall och med vederbörandes medgivande.

Anvisning B2.4.3 — Uppdelning och sparande

1. Uppdelning av semester eller sparande av intjänad semester för ett år tillsammans med en följande ledighetsperiod får godkännas av den behöriga myndigheten eller på annat lämpligt sätt i respektive land.

2. Med förbehåll för punkt 1 i denna anvisning och om inte annat föreskrivs i ett avtal som är tillämpligt på redaren och berörd sjöpersonal skall den semester som rekommenderas i denna anvisning bestå av en sammanhängande period.

Principe directeur B2.4 — Droit à un congé

Principe directeur B2.4.1 — Calcul des droits

1. Dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays, toute période de service effectuée en dehors du contrat d'engagement maritime devrait être comptée dans la période de service.

2. Dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou fixées dans une convention collective applicable, les absences au travail pour participer à un cours agréé de formation professionnelle maritime ou pour des motifs tels qu'une maladie ou un accident, ou pour cause de maternité, devraient être comptées dans la période de service.

3. Le niveau de rémunération pendant le congé annuel devrait être celui de la rémunération normale du marin telle qu'établie par la législation nationale ou le contrat d'engagement maritime applicable. Dans le cas des gens de mer employés pour des périodes de moins d'une année ou en cas de cessation de la relation de travail, la rémunération du congé devrait être calculée au prorata.

4. Ne devraient pas être comptés dans le congé payé annuel:

a) les jours fériés officiels et coutumiers reconnus comme tels dans l'Etat du pavillon, qu'ils se situent ou non dans la période de congé payé annuel;

b) les périodes d'incapacité de travail résultant de maladies ou d'accidents, ou pour cause de maternité, dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays;

c) les permissions à terre temporaires accordées aux gens de mer pendant le contrat d'engagement;

d) les congés compensatoires de toute nature, dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays.

Anvisning B2.4.4 — Unga sjömän

1. Speciella åtgärder bör övervägas för sjömän som inte fyllt 18 år och som har arbetat sex månader eller kortare tid enligt ett kollektivavtal eller anställningsavtal för sjömän utan ledighet på ett fartyg i utrikes fart, och som inte har återvänt till sitt hemland under den tiden och inte kommer att återvända under de följande tre månaderna av resan. Sådana åtgärder kan bestå av en hemresa utan kostnad för dem själva till platsen där de mönstrade på i bosättningslandet för att ta ut den ledighet de tjänat in under resan.

Regel 2.5 — Hemresa

Syfte: Att säkerställa att sjömän kan återvända hem

1. Sjömän har rätt till hemresa utan kostnad för dem själva under de förhållanden och på de villkor som anges i koden.

2. Varje medlemsstat skall kräva att fartyg som för dess flagg ställer ekonomisk garanti för att säkerställa att sjömännen kan resa hem enligt koden.

Standard A2.5 — Hemresa

1. Varje medlemsstat skall säkerställa att sjömän på fartyg som för dess flagg är berättigad till hemresa under följande förhållanden:

a) om anställningsavtalet går ut medan sjömännen befinner sig utanför landets gränser,

b) när anställningsavtalet bryts:

(i) av redaren, eller
(ii) av sjömännen av grundad anledning, och

c) när sjömännen inte längre kan fullgöra sina uppgifter enligt anställningsavtalet eller

Principe directeur B2.4.2 — Prise du congé annuel

1. L'époque à laquelle le congé sera pris devrait être déterminée par l'armateur après consultation et, dans la mesure du possible, avec l'accord des gens de mer intéressés ou de leurs représentants, à moins qu'elle ne soit fixée par voie réglementaire, par convention collective, par sentence arbitrale ou de toute autre manière conforme à la pratique nationale.

2. Les gens de mer devraient en principe avoir le droit de prendre leur congé annuel à l'endroit où ils ont des attaches effectives, c'est-à-dire en général au lieu vers lequel ils ont le droit d'être rapatriés. Les gens de mer ne devraient pas être tenus, sans leur consentement, de prendre le congé annuel qui leur est dû à un endroit autre, sauf en application des dispositions du contrat d'engagement maritime ou de la législation nationale.

3. Les gens de mer qui sont obligés de prendre leur congé annuel alors qu'ils se trouvent à un endroit autre que le lieu autorisé au paragraphe 2 du présent principe directeur devraient avoir droit au transport gratuit jusqu'au lieu le plus proche de leur domicile, qu'il s'agisse du lieu d'engagement ou du lieu de recrutement; leurs frais d'entretien et les autres frais en rapport direct avec ce voyage devraient être à la charge de l'armateur, et le temps de voyage ne devrait pas être déduit du congé payé annuel qui leur est dû.

4. Les gens de mer en congé annuel ne devraient être rappelés que dans les cas d'extrême urgence et avec leur accord.

Principe directeur B2.4.3 — Fractionnement et cumul

1. Le fractionnement du congé payé annuel ou le cumul du congé acquis au cours d'une année avec un congé ultérieur peut être autorisé par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 1 du présent principe directeur, et à moins qu'il n'en soit convenu autrement

inte kan väntas fullgöra dem under rådande förhållanden.

2. Varje medlemsstat skall säkerställa att det finns lämpliga föreskrifter i dess lagar och andra författningar eller i kollektivavtal som föreskriver:

a) de omständigheter under vilka sjömän är berättigade till hemresa enligt punkt 1 b och 1 c i denna standard,

b) den maximala varaktigheten av tjänstgöringsperioder ombord efter vilka en sjöman är berättigad till hemresa, som måste vara mindre än 12 månader, och

c) exakt vilka förmåner redare skall betala för hemresa, inberäknat förmåner som hör samman med hemresans destinationer, transportsättet, vilka utgiftsposter som skall ingå och andra arrangemang som redare skall svara för.

3. Varje medlemsstat skall förbjuda att redare kräver sjömän på betalning i förskott till sin hemresa när de börjar sin anställning, liksom att redaren kompenserar sig för kostnaden för hemresan från sjömannens lön eller andra förmåner, utom när personalen enligt nationella lagar, andra författningar eller gällande kollektivavtal har befunnits allvarligt ha åsidosatt sina skyldigheter enligt anställningsavtalet.

4. Nationella lagar och andra författningar skall inte påverka redarens eventuella rätt att återkräva kostnaden för hemresa enligt tredjepartsavtal.

5. Om en redare inte kan ordna eller bekosta hemresa för sjömän som är berättigad till sådan gäller följande:

a) den behöriga myndigheten i den medlemsstat vars flagg fartyget för skall ordna hemresa för de berörda sjömännen; om den inte kan göra det, får den stat från vilken sjömännen skall resa hem eller den stat där personalen är medborgare ordna hemresan och återkräva kostnaden från den medlemsstat vars flagg fartyget för,

b) den medlemsstat vars flagg fartyget för skall från redaren kunna återkräva kostnader som uppstår för sjömannens hemresa,

c) kostnaderna för hemresa får under inga omständigheter belasta sjömännen, utom i fall som anges i punkt 3 i denna standard.

par un accord liant l'armateur et les gens de mer intéressés, le congé payé annuel recommandé dans le présent principe directeur devrait consister en une période ininterrompue.

Principe directeur B2.4.4 — Jeunes gens de mer

1. Des mesures particulières devraient être envisagées pour tout marin de moins de 18 ans qui a servi pendant six mois, ou toute autre durée inférieure en application d'une convention collective ou d'un contrat d'engagement maritime, sans congé à bord d'un navire allant à l'étranger, qui n'est pas retourné dans le pays où il a son domicile durant cette période et n'y retournera pas durant les trois mois de voyage suivants. Ces mesures pourraient consister à lui donner le droit d'être rapatrié, sans frais pour lui-même, au lieu de son engagement d'origine dans le pays de son domicile afin qu'il puisse prendre les congés accumulés pendant le voyage.

Règle 2.5 — Rapatriement

Objet: assurer aux gens de mer la possibilité de rentrer chez eux

1. Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés sans frais pour eux-mêmes dans les cas et dans les conditions spécifiés dans le code.

2. Tout Membre exige des navires battant son pavillon qu'ils fournissent une garantie financière en vue d'assurer que les gens de mer sont dûment rapatriés, conformément au code.

Norme A2.5 — Rapatriement

1. Tout Membre veille à ce que les gens de mer embarqués sur des navires battant son pavillon aient le droit d'être rapatriés dans les cas suivants:

a) lorsque le contrat d'engagement maritime expire alors que les intéressés se trouvent à l'étranger;

b) lorsque le contrat d'engagement maritime est dénoncé;

6. Med beaktande av tillämpliga internationella instrument, däribland 1999 års internationella konvention om kvarhållande av fartyg (International Convention on Arrest of Ships), får en medlemsstat som har betalat kostnaden för hemresa enligt denna kod kvarhålla eller begära kvarhållande av den berörda redarens fartyg tills återbetalning har skett enligt punkt 5 i denna standard.

7. Varje medlemsstat skall underlätta hemresa för den sjöman som tjänstgör på fartyg som angör dess hamnar eller passerar genom dess territorialvatten eller inre vatten och deras ersättare ombord.

8. Framförallt får en medlemsstat inte vägra någon sjöman rätt till hemresa på grund av en redares ekonomiska omständigheter eller oförmåga eller bristande vilja att ersätta en sjöman.

9. Varje medlemsstat skall kräva att fartyg som för dess flagg medför en kopia av gällande nationella föreskrifter om hemresa på ett lämpligt språk och håller den tillgänglig för sjömännen.

Anvisning B2.5 — Hemresa

Anvisning B2.5.1 — Berättigande

1. Sjömän bör vara berättigade till hemresa

a) i fall som omfattas av standard A2.5, punkt 1 a, när uppsägningstiden enligt bestämmelserna i anställningsavtalet löpt ut,

b) i fall som omfattas av standard A2.5, punkterna 1 b och 1 c:

(i) vid sjukdom, skada eller annat medicinskt skäl som kräver att de reser hem när de är friska nog för att resa,

(ii) vid förlisning,

(iii) om redaren till följd av insolvens, försäljning eller omregistrering av fartyget eller av något annat liknande skäl inte kan fullfölja sina skyldigheter enligt lag eller avtal som sjömännens arbetsgivare,

(i) par l'armateur; ou

(ii) par le marin pour des raisons justifiées;

c) lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières.

2. Tout Membre veille à ce que des dispositions appropriées soient prévues dans sa législation ou d'autres mesures ou dans les conventions collectives, prescrivant:

a) les cas dans lesquels les gens de mer ont le droit d'être rapatriés, conformément au paragraphe 1 b) et c) de la présente norme;

b) la durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement; ces périodes doivent être inférieures à douze mois;

c) le détail des droits devant être octroyés par l'armateur en matière de rapatriement, y compris les destinations du rapatriement, le mode de transport, les dépenses devant être prises en charge et autres dispositions qu'il lui incombe de prendre.

3. Tout Membre doit interdire à l'armateur d'exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement et, également, de recouvrer auprès du marin les frais de rapatriement sur son salaire ou ses autres droits, sauf si l'intéressé a été reconnu, conformément à la législation nationale, à d'autres dispositions ou aux conventions collectives applicables, coupable d'un manquement grave aux obligations de son emploi.

4. La législation nationale ne doit pas faire obstacle au droit de l'armateur de recouvrer le coût du rapatriement au titre d'arrangements contractuels avec des tiers.

5. Si un armateur omet de prendre des dispositions pour le rapatriement d'un marin qui y a droit ou d'en assumer les frais:

a) l'autorité compétente de l'Etat du pavillon organise le rapatriement du marin; si elle omet de le faire, l'Etat à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'Etat dont il est ressortissant peuvent organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès de l'Etat du pavillon;

(iv) om ett fartyg är destinerat till en krigszon enligt definition i nationella lagar och andra författningar eller anställningsavtal för sjöpersonal, dit sjömännen inte går med på att åka, och

(v) om anställningen upphör eller avbryts enligt industriell skiljedom eller kollektivavtal, eller om anställningen upphör av något annat liknande skäl.

2. När den längsta tjänstgöringstiden ombord efter vilken en sjöman är berättigad till hemresa fastställs enligt denna kod, bör hänsyn tas till faktorer som påverkar arbetsmiljön. Varje medlemsstat bör i möjligaste mån söka korta av tiden mot bakgrund av tekniska förändringar och kan få vägledning i frågan i rekommendationer från gemensamma kommissionen för arbete till sjöss.

3. De kostnader för hemresa som redaren bör svara för enligt standard A2.5 bör innefatta minst följande:

a) resa till den destination som valts för hemresan enligt punkt 6 i denna anvisning,

b) kost och logi från det att sjömannen lämnar fartyget tills den når hemresedestinationen,

c) betalning och traktamenten från det att sjömännen lämnar fartyget tills de når hemresedestinationen, om detta föreskrivs i nationella lagar, andra författningar eller kollektivavtal,

d) transport av 30 kg av sjömannens personliga bagage till hemresedestinationen, och

e) vid behov, läkarvård tills vederbörande är frisk nog för att resa till hemresedestinationen.

4. Väntetid och restid för hemresa bör inte dras av från intjänad semestertid.

5. Det bör krävas att redare fortsätter att svara för kostnaderna för hemresa tills vederbörande gått i land på en destination som föreskrivs i denna kod eller har fått lämplig an-

b) l'Etat du pavillon pourra recouvrer auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin;

c) les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans les conditions prévues au paragraphe 3 de la présente norme.

6. En tenant compte des instruments internationaux applicables, y compris la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, un Membre qui a payé le coût du rapatriement conformément aux dispositions du code peut immobiliser les navires de l'armateur concerné, ou demander leur immobilisation, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué conformément aux dispositions du paragraphe 5 de la présente norme.

7. Tout Membre facilite le rapatriement des gens de mer qui servent sur des navires faisant escale dans ses ports ou traversant ses eaux territoriales ou intérieures, ainsi que leur remplacement à bord.

8. En particulier, un Membre ne doit pas refuser à un marin le droit d'être rapatrié du fait de la situation financière d'un armateur ou au motif que celui-ci est dans l'impossibilité ou refuse de remplacer l'intéressé.

9. Tout Membre exige que, sur les navires battant son pavillon, une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement soit détenue et mise à la disposition des gens de mer, dans la langue qui convient.

Principe directeur B2.5 — Rapatriement

Principe directeur B2.5.1 — Conditions des droits au rapatriement

1. Tout marin devrait avoir le droit d'être rapatrié:

a) dans le cas prévu au paragraphe 1 a) de la norme A2.5, à la fin de la période de préavis donné conformément aux dispositions du contrat d'engagement maritime;

b) dans les cas prévus au paragraphe 1 b) et c) de la norme A2.5:

(i) en cas de maladie ou d'accident ou pour une autre raison d'ordre médical qui exige le

ställning på ett fartyg som är på väg till en av dessa destinationer.

6. Varje medlemsstat bör kräva att redare på ett lämpligt och snabbt sätt tar ansvar för hemresearrangemang. Det normala transportsättet bör vara flyg. Medlemsstaten bör föreskriva de destinationer till vilka sjömännen får resa hem. Destinationerna bör innefatta de länder med vilka sjömännen kan bedömas ha väsentlig anknytning, bland annat

- a) den plats där sjömannen accepterade anställningen,
- b) den plats som föreskrivs i kollektivavtal,
- c) sjömannens bosättningsland, eller
- d) annan plats som kan ha överenskommit vid anställningstidpunkten.

7. Sjömän bör ha rätt att bland de föreskrivna destinationerna välja vart den skall resa hem.

8. Rätten till hemresa kan förverkas om den berörda sjömannen inte gör anspråk på den inom rimlig tid som skall fastställas i nationella lagar, andra författningar eller kollektivavtal.

Anvisning B2.5.2 — Medlemsstaternas genomförande

1. All möjlig praktisk hjälp bör ges till en sjöman som blir strandsatt i en främmande hamn i väntan på hemresa, och om denna försenas bör den behöriga myndigheten i den främmande hamnen se till att flaggstatens konsul eller lokala representant och den stat där sjömannen är medborgare eller bosatt genast informeras.

2. Varje medlemsstat bör se till att lämpliga arrangemang görs för

a) återvändande av sjömän som är anställd på ett fartyg som för ett annat lands flagg och som sätts i land i en främmande hamn av skäl som den inte råår över:

- (i) till den hamn där den berörda personen anställdes, eller
- (ii) till en hamn i det land där personen är

rapatriement du marin quand il est reconnu médicalement en état de voyager;

(ii) en cas de naufrage;

(iii) quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis-à-vis du marin pour cause d'insolvabilité, de vente du navire, de changement d'immatriculation du navire, ou pour toute autre raison analogue;

(iv) quand un navire fait route vers une zone de guerre, telle que définie par la législation nationale ou le contrat d'engagement maritime, où le marin n'accepte pas de se rendre;

(v) en cas de cessation ou de suspension de l'emploi du marin conformément à une sentence arbitrale ou à une convention collective, ou en cas de cessation de l'emploi pour toute autre raison similaire.

2. Pour fixer les durées maximales des périodes d'embarquement au terme desquelles le marin a droit au rapatriement, conformément au présent code, il faudrait tenir compte des facteurs qui affectent le milieu de travail du marin. Tout Membre devrait, dans toute la mesure possible, s'efforcer de réduire ces durées en fonction des changements et évolutions de la technologie et pourrait s'inspirer des recommandations de la Commission paritaire maritime en la matière.

3. En application de la norme A2.5, les frais à la charge de l'armateur en cas de rapatriement devraient inclure au moins:

a) le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement, conformément au paragraphe 6 du présent principe directeur;

b) le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement;

c) la rémunération et les indemnités depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement si cela est prévu par la législation nationale ou par les conventions collectives;

d) le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement;

e) le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui

medborgare eller bosatt, eller

(iii) till en annan hamn enligt överenskom-
melse mellan personen och befälhavaren eller
redaren, med godkännande från den behöriga
myndigheten eller under annan lämplig ga-
ranti,

b) läkarvård och uppehälle för sjömän som
är anställd på ett fartyg under ett annat lands
flagg, som sätts i land i en utländsk hamn till
följd av sjukdom eller skada som uppkommit
i tjänstgöringen på fartyget och inte beror på
egen uppsåtlig vårdslöshet.

3. Om det, när sjömän som inte fyllt 18 år
har tjänstgjort på ett fartyg i minst fyra måna-
der under sin första utländska sjöresa, visar
sig att den inte är lämplig för sjölivet, bör
möjlighet ges till hemresa utan kostnad för
sjömännen från första lämpliga anörings-
hamn där flaggstaten eller den stat där perso-
nen är medborgare eller bosatt har konsults-
tjänster. Sådan hemresa och skälen för denna
bör anmälas till den myndighet som utfärdade
de dokument som gjorde det möjligt för per-
sonen i fråga att få anställning till sjöss.

Regel 2.6 — Ersättning till sjömän när fartyget förloras eller förliser

*Syfte: Att säkerställa att sjömän får ersätt-
ning när ett fartyg förloras eller förliser*

1. Sjömän har rätt att få tillräcklig ersätt-
ning för skada, förlust eller arbetslöshet som
uppstår till följd av att ett fartyg förloras eller
förliser.

Standard A2.6 — Ersättning till sjömän när fartyget förloras eller förliser

1. Varje medlemsstat skall utforma regler
som säkerställer att redaren när ett fartyg förlorats eller förlöst till alla sjömän ombord all-
tid betalar en ersättning för arbetslöshet som
sådan förlust eller förlisning ger upphov till.

2. De regler som avses i punkt 1 i denna

permette de voyager jusqu'à sa destination
de rapatriement.

4. Le temps passé dans l'attente du
rapatriement et la durée du voyage ne
devraient pas être déduits des congés payés
que le marin a acquis.

5. L'armateur devrait continuer de
supporter les frais de rapatriement jusqu'à ce
que le marin soit débarqué à une destination
fixée conformément au présent code, ou
jusqu'à ce qu'il obtienne un emploi
convenable à bord d'un navire se rendant à
l'une de ces destinations.

6. Tout Membre devrait prévoir que
l'armateur aura la responsabilité d'organiser
le rapatriement par des moyens appropriés et
rapides. Le transport aérien devrait être le
mode normal de transport. Le Membre
devrait prescrire les destinations vers
lesquelles les gens de mer peuvent être
rapatriés. Ces destinations devraient
comprendre les pays avec lesquels les gens
de mer seront réputés avoir des attaches
effectives, y compris:

a) le lieu où le marin a accepté de
s'engager;

b) le lieu stipulé par convention collective;

c) le pays de résidence du marin;

d) tout autre lieu convenu entre les parties
au moment de l'engagement.

7. Le marin devrait avoir le droit de
choisir, parmi les destinations prescrites, le
lieu vers lequel il doit être rapatrié.

8. Le droit au rapatriement peut expirer si
le marin intéressé ne le revendique pas dans
un délai raisonnable défini par la législation
nationale ou les conventions collectives.

Principe directeur B2.5.2 — Mise en uvre par les Membres

1. Toute l'assistance pratique possible
devrait être apportée au marin resté dans un
port étranger en attendant son rapatriement
et, lorsqu'il tarde à être rapatrié, l'autorité
compétente du port étranger devrait veiller à
ce que le représentant consulaire ou le
représentant local de l'Etat du pavillon et de
l'Etat dont le marin est ressortissant ou de
l'Etat où il réside en soient informés
immédiatement.

standard skall inte påverka tillämpningen av eventuella andra rättigheter som sjömän kan ha enligt den berörda medlemsstatens nationella lagstiftning rörande skada eller förlust till följd av att ett fartyg förloras eller förliser.

Anvisning B2.6 — Ersättning till sjömän när fartyget förloras eller förliser

Anvisning B2.6.1 — Beräkning av arbetslöshetsersättning

1. Ersättning för den arbetslöshet som uppstår till följd av att ett fartyg förloras eller förliser bör betalas för de dagar då sjömannen faktiskt är arbetslös och med samma belopp som den lön som skulle ha utgått enligt anställningsavtalet, men den totala ersättning som skall betalas till var och en får begränsas till två månaders lön.

2. Varje medlemsstat bör se till att sjömännen har samma rättsliga möjlighet att få ut sådan ersättning som när det gäller resterande intjänad lön.

Regel 2.7 — Bemanningsnivåer

Syfte: Att säkerställa att sjömän arbetar på fartyg med tillräcklig personal för att fartyget skall kunna framföras säkert, effektivt och utan risker

1. Varje medlemsstat skall kräva att alla fartyg som för dess flagg har en tillräcklig besättning för att säkerställa att fartyget framförs på ett säkert och effektivt sätt och med vederbörlig hänsyn till att riskerna minimeras i alla lägen, med beaktande av sjöresans sträptser och särskilda art och villkor.

Standard A2.7 — Bemanningsnivåer

1. Varje medlemsstat skall kräva att alla fartyg som för dess flagg har en tillräcklig be-

2. Tout Membre devrait en particulier s'assurer que des arrangements satisfaisants existent:

a) pour que tout marin employé sur un navire battant pavillon d'un pays étranger soit rapatrié lorsqu'il est débarqué dans un port étranger pour une cause dont il n'est pas responsable:

(i) soit vers le port d'engagement;

(ii) soit vers un port de l'Etat dont il est ressortissant ou de l'Etat où il réside, selon le cas;

(iii) soit vers tout autre port fixé par accord entre l'intéressé et le capitaine ou l'armateur, avec l'approbation de l'autorité compétente ou sous réserve d'autres garanties appropriées;

b) pour que tout marin employé sur un navire battant pavillon d'un pays étranger reçoive des soins médicaux et des prestations d'entretien lorsqu'il est débarqué dans un port étranger en raison d'une maladie ou d'un accident survenu, sans faute intentionnelle de sa part, au service du navire.

3. S'il apparaît qu'après avoir servi sur un navire pendant au moins quatre mois au cours de son premier voyage à l'étranger un marin de moins de 18 ans n'est pas apte à la vie en mer, il devrait avoir la possibilité d'être rapatrié, sans frais pour lui-même, du premier port de relâche qui s'y prête dans lequel se trouvent des services consulaires de l'Etat du pavillon du navire ou de l'Etat dont le jeune marin est ressortissant ou de l'Etat où il réside. Le rapatriement effectué dans les conditions ci-dessus ainsi que ses raisons devraient être notifiés aux autorités qui ont délivré le document ayant permis au jeune marin d'embarquer.

Règle 2.6 — Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

Objet: assurer que les gens de mer seront indemnisés en cas de perte du navire ou de naufrage

1. Les gens de mer ont droit à une indemnisation adéquate en cas de lésion, perte ou chômage découlant de la perte du

sättning för att säkerställa att fartyget framförs på ett säkert och effektivt sätt och med vederbörlig hänsyn till risker. Alla fartyg skall ha en fullgod besättning med avseende på storlek och kvalifikationer, för att skapa säkerhet och trygghet för fartyget och dess personal under alla driftsförhållanden, enligt beslut om säkerhetsbesättning eller likvärdig handling utfärdad av den behöriga myndigheten, och för att uppfylla standarderna i denna konvention.

2. När den behöriga myndigheten fastställer, godkänner eller reviderar bemanningsnivåerna, skall den ta hänsyn till behovet av att undvika eller minimera övertid för att säkerställa tillräcklig vila och begränsa utmattning, och till principerna i tillämpliga internationella instrument, särskilt sådana från Internationella sjöfartsorganisationen, om bemanningsnivåer.

3. När bemanningsnivåerna fastställs skall den behöriga myndigheten ta hänsyn till alla krav enligt regel 3.2 och standard A3.2 rörande mat och förplägnad.

Anvisning B2.7 — Bemanningsnivåer

Anvisning B2.7.1 — Biläggande av tvister

1. Varje medlemsstat bör hålla sig med eller se till att det finns effektiva organ för att granska och lösa klagomål eller tvister som rör bemanningsnivåerna på ett fartyg.

2. Representanter för redar- och sjöflokssorganisationer bör medverka i arbetet i dessa organ, med eller utan andra personer eller myndigheter.

Regel 2.8 — Utveckling av karriär, färdigheter och anställningsmöjligheter för sjömän

Syfte: Att främja utveckling av karriär, färdigheter och anställningsmöjligheter för sjöpersonal

1. Varje medlemsstat skall ha nationella program för att främja anställning i sjöfarts-

navire ou du naufrage.

Norme A2.6 — Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

1. Tout Membre prend des dispositions pour que, en cas de perte du navire ou de naufrage, l'armateur paie à chaque marin à bord une indemnité pour faire face au chômage résultant de la perte ou du naufrage.

2. Les dispositions du paragraphe 1 de la présente norme sont sans préjudice des autres droits que les gens de mer peuvent avoir en vertu de la législation nationale du Membre concerné en cas de pertes ou de lésions découlant de la perte du navire ou du naufrage.

Principe directeur B2.6 — Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

Principe directeur B2.6.1 — Calcul de l'indemnité de chômage

1. L'indemnité due pour le chômage résultant de la perte du navire ou du naufrage devrait être payée pour tous les jours de la période effective de chômage du marin au taux du salaire payable en vertu du contrat d'engagement, mais le montant total de l'indemnité payable à chaque marin pourra être limité à deux mois de salaire.

2. Tout Membre devrait veiller à ce que les gens de mer puissent avoir recours, pour le recouvrement de ces indemnités, aux mêmes procédures légales que pour le recouvrement des arriérés de salaires gagnés pendant le service.

Règle 2.7 — Effectifs

Objet: faire en sorte que les gens de mer travaillent à bord de navires dotés d'effectifs suffisants pour assurer la sécurité, l'efficacité et la sûreté de l'exploitation des navires

1. Tout Membre exige que tous les navires battant son pavillon soient dotés d'un nombre suffisant de gens de mer employés à

sektorn och att uppmuntra utveckling av karriär, färdigheter och bättre möjligheter till anställning för sjömän som har hemvist på dess territorium.

Standard A2.8 — Utveckling av karriär, färdigheter och anställningsmöjligheter för sjömän

1. Varje medlemsstat skall ha nationella program som främjar utveckling av karriär, färdigheter och bättre möjligheter till anställning för sjömän för att förse sjöfartssektorn med stabil och kompetent arbetskraft.

2. Det program som nämns i punkt 1 i denna standard skall syfta till att hjälpa sjömännen att stärka sin kompetens och sina kvalifikationer och anställningsmöjligheter.

3. Varje medlemsstat skall efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer fastställa tydliga mål för yrkesvägledning, teoretisk och praktisk utbildning samt fortbildning av sjömän vars uppgift ombord i första hand är att navigera fartyget säkert.

Anvisning B2.8 — Utveckling av karriär, färdigheter och anställningsmöjligheter för sjömän

Anvisning B2.8.1 — Åtgärder för att främja utveckling av karriär, färdigheter och anställningsmöjligheter för sjömän

1. Åtgärder för att uppnå de mål som fastställs i standard A2.8 kan innefatta följande:

- a) överenskommelser som skapar karriär och ger utbildning i färdigheter med en redare eller en redarorganisation, eller
- b) arrangemang för att främja anställning genom inrättande och förande av register eller listor, per kategori, över kompetenta sjömän,

bord pour assurer la sécurité et l'efficacité de l'exploitation du navire, l'attention nécessaire étant accordée à la sûreté, quelles que soient les circonstances, compte tenu du souci d'éviter une trop grande fatigue aux gens de mer ainsi que de la nature et des conditions particulières du voyage.

Norme A2.7 — Effectifs

1. Tout Membre exige que tous les navires battant son pavillon aient à bord des effectifs suffisants pour assurer la sécurité et l'efficacité de l'exploitation des navires, l'attention nécessaire étant accordée à la sûreté. Tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant, en nombre et en qualité, pour assurer la sécurité et la sûreté du navire et de son personnel, quelles que soient les conditions d'exploitation, conformément au document spécifiant les effectifs minima de sécurité ou à tout autre document équivalent établi par l'autorité compétente, et pour satisfaire aux normes de la présente convention.

2. Pour déterminer, approuver ou réviser les effectifs d'un navire, l'autorité compétente tient compte de la nécessité d'éviter ou de restreindre une durée du travail excessive afin d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue, ainsi que des principes énoncés à ce sujet dans les instruments internationaux applicables, notamment ceux de l'Organisation maritime internationale.

3. Lorsqu'elle détermine les effectifs, l'autorité compétente tient compte de toutes les prescriptions de la règle 3.2 et de la norme A3.2 concernant l'alimentation et le service de table.

Principe directeur B2.7 — Effectifs

Principe directeur B2.7.1 — Règlement des différends

- 1. Tout Membre devrait instituer ou vérifier qu'il existe un mécanisme efficace pour instruire et régler les plaintes ou différends relatifs aux effectifs d'un navire.
- 2. Des représentants des organisations

eller

c) främjande av möjligheter, både ombord och i land, till vidareutbildning och utbildning av sjömän för att utveckla färdigheter och flyttbar kompetens och därmed trygga och behålla ett anständigt arbete, förbättra individens anställningsmöjligheter och svara mot förändringar i tekniken och arbetsmarknadssituationen inom sjöfartsnäringen.

Anvisning B2.8.2 — Sjöfolksregister

1. Där register eller listor styr sjömännens anställning, bör dessa register eller listor innefatta alla kategorier av sjömän enligt vad som fastställs i nationell lag eller praxis eller i kollektivavtal.

2. Sjömän i sådana register eller listor bör ha företräde till sysselsättning inom sjöfarten.

3. Det bör krävas att sjömän i sådana register eller listor finns tillgänglig för arbete på ett sätt som bestäms i nationell lag eller praxis eller i kollektivavtal.

4. I den mån nationella lagar och andra författningar medger detta bör antalet personer i sådana register eller listor ses över med jämna mellanrum för att anpassas till sjöfartsnäringens behov.

5. När det blir nödvändigt att minska antalet personer i ett sådant register eller en sådan lista, bör alla rimliga åtgärder vidtas för att hindra eller minimera skadlig inverkan på sjömännen, varvid hänsyn bör tas till det berörda landets ekonomiska och sociala situation.

Avdelning 3. Bostad, rekreationsmöjligheter, mat och förplägnad

Regel 3.1 — Bostad och rekreationsmöjligheter

Syfte: Att säkerställa att sjömännen har godtagbara bostäder och rekreationsmöjligheter

d'armateurs et de gens de mer devraient participer, avec ou sans d'autres personnes ou autorités, au fonctionnement de ce mécanisme.

Règle 2.8 — Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer

Objet: promouvoir le développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que les possibilités d'emploi des gens de mer

1. Tout Membre doit avoir des politiques nationales visant à promouvoir l'emploi dans le secteur maritime et à encourager l'organisation des carrières et le développement des aptitudes professionnelles ainsi que l'amélioration des possibilités d'emploi des gens de mer domiciliés sur son territoire.

Norme A2.8 — Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer

1. Tout Membre doit avoir des politiques nationales propres à encourager le développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que les possibilités d'emploi des gens de mer, afin que le secteur maritime soit pourvu d'une main-d'oeuvre stable et compétente.

2. Les politiques visées au paragraphe 1 de la présente norme ont pour but d'aider les gens de mer à renforcer leurs compétences, leurs qualifications et leurs possibilités d'emploi.

3. Tout Membre, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, fixe des objectifs clairs en matière d'orientation, d'éducation et de formation professionnelles des gens de mer dont les fonctions à bord du navire ont essentiellement trait à la sécurité de l'exploitation et de la navigation du navire, y compris en matière de formation continue.

Principe directeur B2.8 — Développement des carrières et des

ombord

1. Varje medlemsstat skall se till att fartyg som för dess flagg tillhandahåller och underhåller anständiga bostäder och rekreationsmöjligheter för sjömän som arbetar och/eller bor ombord, och som är ägnade att främja personalens hälsa och välbefinnande.

2. Kraven i koden som genomför denna regel och som handlar om fartygs byggnad och utrustning gäller endast för fartyg som byggts på eller efter det datum då denna konvention träder i kraft för den berörda medlemsstaten. För fartyg som byggts före detta datum skall de krav på fartygs konstruktion och utrustning som fastställs i 1949 års konvention (nr 92) om besättningsbostäder (reviderad) och 1970 års konvention (nr 133) om besättningsbostäder (tilläggsbestämmelser) fortsätta att gälla i den omfattning de gällde före detta datum enligt den berörda medlemsstatens lagstiftning eller praxis. Ett fartyg skall anses vara byggt det datum då det kölsträcks eller befinner sig på ett motsvarande byggnadsstadium.

3. Om inte annat uttryckligen föreskrivs, skall alla krav i en ändrad version av koden som gäller sjöpersonals bostäder och rekreationsmöjligheter tillämpas endast på fartyg som byggts vid tidpunkten för eller efter det att ändringen träder i kraft för den berörda medlemsstaten.

Standard A3.1 — Bostad och rekreationsmöjligheter

1. Varje medlemsstat skall anta lagar och andra författningar som kräver att fartyg som för dess flagg

a) uppfyller minst den standard som tillförsäkrar alla sjömän som arbetar och/eller bor ombord en bostad som är säker, anständig och uppfyller relevanta bestämmelser i denna standard, och

b) inspekteras för att säkerställa att de från början och fortlöpande uppfyller denna standard.

2. När lagar och andra författningar utformas och tillämpas för att uppfylla denna stan-

aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer

Principe directeur B2.8.1 — Mesures tendant à promouvoir le développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que les possibilités d'emploi des gens de mer

1. Les mesures à prendre pour atteindre les objectifs énoncés dans la norme A2.8 pourraient notamment être les suivantes:

a) des accords sur le développement des carrières et la formation conclus avec un armateur ou une organisation d'armateurs;

b) des dispositions visant à promouvoir l'emploi grâce à l'établissement et à la tenue de registres ou de listes, par catégorie, de gens de mer qualifiés;

c) la promotion de possibilités, à bord et à terre, de perfectionnement professionnel des gens de mer afin de développer leurs aptitudes professionnelles et de les doter de compétences transférables, en vue de leur permettre de trouver un travail décent et de le garder, d'améliorer les perspectives d'emploi de chacun et de s'adapter aux évolutions de la technologie et des conditions du marché du travail dans le secteur maritime.

Principe directeur B2.8.2 — Registre des gens de mer

1. Lorsque des registres ou des listes régissent l'emploi des gens de mer, ces registres et ces listes devraient comprendre toutes les catégories professionnelles de gens de mer selon des modalités déterminées par la législation ou la pratique nationales ou les conventions collectives.

2. Les gens de mer inscrits sur un tel registre ou une telle liste devraient avoir priorité d'engagement pour la navigation.

3. Les gens de mer inscrits sur un tel registre ou une telle liste devraient se tenir prêts à travailler selon des modalités que la législation ou la pratique nationales ou les conventions collectives détermineront.

4. Dans la mesure où la législation nationale le permet, l'effectif des registres et des listes des gens de mer devrait être révisé

dard skall den behöriga myndigheten, efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer

a) beakta regel 4.3 och tillhörande regler i koden om skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor, mot bakgrund av de särskilda behoven hos sjömän som både bor och arbetar ombord på fartyg, och

b) ta vederbörlig hänsyn till anvisningarna i del B i denna kod.

3. De inspektioner som krävs enligt regel 5.1.4 skall genomföras

a) när ett fartyg registreras eller återregistreras, eller

b) när sjömännens bostäder på ett fartyg har ändrats väsentligt.

4. Den behöriga myndigheten skall lägga särskild vikt vid tillämpningen av kraven i denna konvention när det gäller:

a) storleken på hytter och andra bostadsutrymmen,

b) värme och ventilation,

c) buller, vibrationer och andra miljöfaktorer,

d) hygienutrymmen,

e) belysning, och

f) sjukvårdsutrymmen.

5. Den behöriga myndigheten i varje medlemsstat skall kräva att fartyg som för dess flagg håller minst den standard på bostäder och rekreationsmöjligheter ombord som fastställs i punkterna 6 — 17 i denna standard.

6. Följande allmänna krav skall ställas på bostaden:

a) det skall finnas tillräcklig takhöjd i alla bostadsutrymmen. Den minsta tillåtna takhöjden i alla bostadsutrymmen där full rörelsefrihet är nödvändig får inte understiga 203 centimeter; den behöriga myndigheten får medge viss begränsad minskning av den fria höjden i ett utrymme, eller del av ett utrymme, i sådana bostäder om den är övertygad om att denna minskning:

(i) är rimlig, och

(ii) inte innebär någon olägenhet för sjö-

périodiquement afin de le fixer à un niveau correspondant aux besoins du secteur maritime.

5. Lorsqu'une réduction de l'effectif d'un tel registre ou d'une telle liste devient nécessaire, toutes mesures utiles devraient être prises en vue d'en prévenir ou d'en atténuer les effets préjudiciables aux gens de mer, compte tenu de la situation économique et sociale du pays.

Titre 3. Logement, loisirs, alimentation et service de table

Règle 3.1 — Logement et loisirs

Objet: assurer que les gens de mer disposent à bord d'un logement et de lieux de loisirs décentes

1. Tout Membre veille à ce que les navires battant son pavillon fournissent et entretiennent pour les gens de mer travaillant et vivant à bord un logement et des lieux de loisirs décentes afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.

2. Les prescriptions du code mettant en œuvre la présente règle qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la présente convention pour le Membre concerné. Pour les navires construits avant cette date, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la convention (no 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la convention (no 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, continueront à s'appliquer, dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date en vertu de la législation ou de la pratique du Membre concerné. Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.

3. Sauf disposition contraire expresse, toute prescription résultant d'un amendement au code concernant le logement des gens de mer et les lieux de loisirs ne s'appliquera qu'aux navires construits à la date ou après la date à laquelle l'amendement prendra effet

männen,

b) bostadsutrymmena skall vara väl isolerade,

c) på fartyg som inte är passagerarfartyg enligt definitionen i regel 2 e och 2 f i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-konventionen), med ändringar, skall sovrum vara belägna ovanför lastvattenlinjen, antingen midskepps eller akterut, men i undantagsfall, när fartygets storlek, typ eller avsedda användningsområde omöjliggör varje annan förläggning, får sovrum vara belägna i den förliga delen av fartyget, dock inte i något fall för om kollisionsskottet,

d) på passagerarfartyg, och på fartyg inrättade för särskild verksamhet som är byggda enligt SPS-koden (IMO *Code of Safety for Special Purpose Ships*, 1983) och efterföljande versioner, nedan kallade ”fartyg inrättade för särskild verksamhet”, får den behöriga myndigheten, under förutsättning att tillfredsställande arrangemang finns för belysning och ventilation, tillåta placering av sovrum under lastvattenlinjen, men de får inte under några omständigheter placeras omedelbart under arbetsgångar,

e) det får inte finnas några direkta ingångar till sovrum från lastrum, maskinrum, köksutrymmen, förrådsutrymmen, torkrum eller gemensamma hygienutrymmen; den del av skott som skiljer sådant utrymme från sovrum, och sovrums ytterskott, skall vara tillverkade av stål eller annat godkänt material så att de fungerar väl och vara vatten- och gastäta,

f) material som används till innerskott, paneler och skivor, durkar och fogar skall vara ändamålsenliga och bidra till att skapa en hälsosam miljö,

g) det skall finnas god belysning och tillräckligt avlopp, och

h) bostäder och rekreations- och förplägnadsutrymmen skall uppfylla de krav som ställs i regel 4.3 och relaterade bestämmelser i koden om skydd av hälsa och säkerhet och

pour le Membre concerné.

Norme A3.1 — Logement et loisirs

1. Tout Membre adopte une législation exigeant que les navires battant son pavillon:

a) respectent les normes minimales nécessaires pour garantir que les logements mis à la disposition des gens de mer travaillant ou vivant à bord soient sûrs, décents et conformes aux dispositions pertinentes de la présente norme;

b) soient soumis à des inspections visant à assurer le respect initial et permanent de ces normes.

2. Pour l'élaboration et l'application de la législation relative à la présente norme, l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées:

a) tient compte de la règle 4.3 et des dispositions correspondantes du code qui concernent la protection de la santé et de la sécurité ainsi que la prévention des accidents à la lumière des besoins spécifiques des gens de mer qui vivent et travaillent à bord des navires;

b) envisage dûment de suivre les principes directeurs énoncés dans la partie B du code.

3. Les inspections prescrites par la règle 5.1.4 ont lieu:

a) lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation;

b) en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

4. L'autorité compétente veille avec un soin particulier à l'application des prescriptions de la présente convention concernant:

a) la taille des cabines et autres espaces de logement;

b) le chauffage et la ventilation;

c) le bruit et les vibrations ainsi que les autres facteurs ambiants;

d) les installations sanitaires;

e) l'éclairage;

f) l'infirmerie.

5. L'autorité compétente de tout Membre veille à ce que les navires battant le pavillon

förebyggande av olyckor, när det gäller att förebygga risken för exponering för skadliga buller- och vibrationsnivåer, andra miljöfaktorer och kemikalier ombord, och att ge sjömännen en acceptabel arbets- och livsmiljö.

7. Beträffande ventilation och uppvärmning skall följande krav tillgodoses:

a) sovrum och mässar skall vara tillräckligt ventilerade,

b) fartyg, utom sådana som går i reguljär fart i tempererat klimat där detta inte krävs, skall ha luftkonditionering för sjömännens bostäder, för varje separat radiohytt och för varje insides beläget maskinkontrollrum,

c) alla hygienutrymmen skall ha ventilation till uteluften, oberoende av andra delar av fartygets bostadsutrymmen, och

d) tillräcklig värme skall vara ordnad genom ett lämpligt uppvärmningssystem, utom i fartyg som uteslutande går i fart inom tropiska klimatzoner.

8. När det gäller krav på belysning skall sovrum och mässar, med undantag för de specialinrättningar som får tillåtas på passagerarfartyg, ha naturligt dagsljus och tillräcklig artificiell belysning.

9. När sovplatser ombord krävs, ställs följande krav på sovrum:

a) på fartyg som inte är passagerarfartyg skall alla sjömän ha enkelrum; på fartyg under 3 000 bruttoton eller fartyg inrättade för särskild verksamhet kan den behöriga myndigheten medge undantag från detta krav efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer,

b) män och kvinnor skall ha separata sovrum,

c) sovrum skall vara tillräckligt stora och väl utrustade så att de ger rimlig komfort och är lätta att hålla rena,

de ce Membre observent, en ce qui concerne les installations de logement et les lieux de loisirs à bord, les normes minimales qui sont prévues aux paragraphes 6 à 17 de la présente norme.

6. En ce qui concerne les prescriptions générales relatives aux logements:

a) dans tous les locaux destinés au logement des gens de mer, la hauteur de l'espace libre doit être suffisante; elle ne doit pas être inférieure à 203 centimètres dans les locaux destinés au logement des gens de mer afin d'assurer une entière aisance de mouvement; l'autorité compétente peut autoriser une réduction, dans certaines limites, de la hauteur de l'espace libre dans tout ou partie de l'espace de ces locaux si elle juge que cette réduction:

(i) est raisonnable;

(ii) ne nuit pas au confort des gens de mer;

b) les logements doivent être convenablement isolés;

c) sur les navires autres que les navires à passagers, tels que définis à la règle 2 e) et f) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (Convention SOLAS), les cabines doivent être situées au-dessus de la ligne de charge, au milieu ou à l'arrière du navire, sauf dans des cas exceptionnels où elles peuvent être situées à l'avant du navire, parce qu'un autre emplacement ne serait pas envisageable compte tenu du type du navire, de ses dimensions ou du service auquel il est destiné mais en aucun cas au-delà de la cloison d'abordage;

d) sur les navires à passagers, et sur les navires spéciaux construits conformément aux dispositions du *Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux* de l'OMI, 1983, et de ses versions ultérieures (dénommés ci-après «navires spéciaux»), l'autorité compétente peut, sous réserve que des dispositions satisfaisantes soient prises pour l'éclairage et la ventilation, permettre que les cabines soient installées au-dessous de la ligne de charge mais en aucun cas juste au-dessous des coursives de service;

e) les cabines ne doivent pas ouvrir directement sur les compartiments affectés à

d) alla sjömän skall ha tillgång till egna sovplatser,

e) det invändiga måttet på en sovplats skall vara minst 198x80 centimeter,

f) i enkelhytt får golvytan inte understiga följande mått:

(i) 4,5 m² på fartyg mindre än 3 000 bruttoton,

(ii) 5,5 m² på fartyg om minst 3 000 bruttoton men mindre än 10 000 bruttoton,

(iii) 7 m² på fartyg om minst 10 000 bruttoton,

g) för att kunna tillhandahålla enkelhytt med egen sovplats på fartyg som är mindre än 3 000 bruttoton, passagerarfartyg och fartyg inrättade för särskild verksamhet kan den behöriga myndigheten dock tillåta en mindre golvyta,

h) på fartyg som är mindre än 3 000 bruttoton och inte är passagerarfartyg eller fartyg inrättade för särskild verksamhet får sovrum inte härbärgera mer än två sjömän, och golvytan i sådana sovrum får inte understiga 7 m²,

i) på passagerarfartyg och fartyg inrättade för särskild verksamhet får golvytan i sovrum för sjömän som inte tjänstgör som fartygsbefäl inte understiga följande mått:

(i) 7,5 m² i rum för två personer,

(ii) 11,5 m² i rum för tre personer,

(iii) 14,5 m² i rum för fyra personer,

j) på fartyg inrättade för särskild verksamhet får sovrum vara bebodda med mer än fyra personer, men golvytan i sådana sovrum får inte understiga 3,6 m² per person,

k) på fartyg som inte är passagerarfartyg eller fartyg inrättade för särskild verksamhet får sovrum för sjömän som tjänstgör som fartygsbefäl, när det inte finns eget vardagsrum eller dagrum, inte understiga följande mått:

(i) 7,5 m² på fartyg som understiger 3 000 bruttoton,

(ii) 8,5 m² på fartyg om minst 3 000 bruttoton,

la cargaison, la salle des machines, les cuisines, les magasins, les séchoirs ou les installations sanitaires communes; les parties des cloisons séparant ces locaux des cabines, ainsi que les cloisons extérieures, doivent être convenablement construites en acier ou en tout autre matériau approuvé et être imperméables à l'eau et aux gaz;

f) les matériaux utilisés pour construire les cloisons intérieures, les panneaux et les revêtements, les sols et les raccordements doivent être adaptés à leur usage et propres à garantir un environnement sans danger pour la santé;

g) les logements doivent être bien éclairés et des dispositifs suffisants doivent être prévus pour l'écoulement des eaux;

h) les installations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table doivent être conformes aux prescriptions de la règle 4.3 et aux dispositions correspondantes du code qui ont trait à la protection de la santé et de la sécurité ainsi qu'à la prévention des accidents pour ce qui concerne la prévention du risque d'exposition à des niveaux nocifs de bruit et de vibrations et à d'autres facteurs ambiants ainsi qu'aux substances chimiques à bord des navires et pour garantir aux gens de mer un milieu de travail et un cadre de vie acceptables à bord.

7. En ce qui concerne la ventilation et le chauffage:

a) les cabines et les réfectoires doivent être convenablement ventilés;

b) tous les navires, hormis ceux qui naviguent régulièrement dans des zones où le climat tempéré ne l'exige pas, doivent être équipés d'un système de climatisation des logements des gens de mer, du local radio et de tout poste central de commande des machines;

c) l'aération de toutes les installations sanitaires doit se faire par communication directe avec l'air libre, indépendamment de toute autre partie des logements;

d) une installation de chauffage satisfaisante doit fournir la chaleur voulue, sauf à bord des navires qui naviguent exclusivement sous des climats tropicaux.

8. En ce qui concerne les prescriptions pour l'éclairage, sous réserve des

ton men mindre än 10 000 bruttoton,

(iii) 10 m² på fartyg om 10 000 bruttoton eller mer,

l) på passagerarfartyg och fartyg inrättade för särskild verksamhet skall golvytan för sjömän som tjänstgör som fartygsbefäl, när privat vardagsrum eller dagrum inte finns, vara minst 7,5 m² per person för underordnat befäl och minst 8,5 m² för överordnat befäl; med underordnat befäl avses befäl på driftsnivå och med överordnat befäl avses befäl på ledningsnivå,

m) befälhavare, teknisk chef och överstyrman skall utöver sovrum ha ett angränsande vardagsrum, dagrum eller motsvarande extra utrymme; den behöriga myndigheten kan efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer undanta fartyg under 3 000 bruttoton från detta krav,

n) för varje boende skall möblemanget innefatta ett rymligt klädskåp (minst 475 liter) och en byrå eller motsvarande utrymme på minst 56 liter; om byrån är inbyggd i klädskåpet skall den sammanlagda volymen vara minst 500 liter; klädskåpet skall vara försett med en hylla, och den boende skall kunna låsa det till skydd mot obehörigt tillträde,

o) varje sovrum skall vara inrett med ett bord eller skrivbord, som kan vara av fast, nedfällbar eller utdragbar typ, och med bekväma sittmöbler efter behov.

10. Följande krav skall ställas på mässar:

a) mässar skall vara åtskilda från sovrummen och placerade så nära köksutrymmen som möjligt; den behöriga myndigheten kan undanta fartyg mindre än 3 000 bruttoton från detta krav efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer, och

b) mässar skall vara bekväma, av tillräcklig storlek och väl möblerade och utrustade (med ständig tillgång till förfriskningar), och hänsyn skall tas till det antal personer av sjömän

aménagements particuliers éventuellement autorisés à bord des navires à passagers, les cabines et les réfectoires doivent être éclairés par la lumière naturelle et pourvus d'un éclairage artificiel adéquat.

9. Lorsque des cabines sont nécessaires à bord des navires, elles doivent répondre aux prescriptions suivantes:

a) sur les navires autres que les navires à passagers, chaque marin doit disposer d'une cabine individuelle; dans le cas des navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 ou des navires spéciaux, l'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations à cette prescription;

b) des cabines séparées doivent être mises à la disposition des hommes et des femmes;

c) les cabines doivent être d'une taille convenable et aménagées de manière à assurer un confort raisonnable et à en faciliter la bonne tenue;

d) chaque marin doit disposer en toute circonstance de sa propre couchette;

e) les dimensions intérieures des couchettes ne doivent pas être inférieures à 198 centimètres sur 80 centimètres;

f) la superficie par occupant des cabines des gens de mer à une seule couchette ne doit pas être inférieure à:

(i) 4,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000;

(ii) 5,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000;

(iii) 7 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000;

g) cependant, pour permettre l'aménagement de cabines à une seule couchette à bord des navires d'une jauge brute inférieure à 3 000, des navires à passagers et des navires spéciaux, l'autorité compétente peut autoriser une superficie plus réduite;

h) sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 autres que les navires à passagers et les navires spéciaux, les cabines peuvent être occupées par deux marins au maximum. La superficie de ces cabines ne doit pas être inférieure à 7 mètres carrés;

i) à bord des navires à passagers et des

som kan förväntas använda dem samtidigt; mässarna får vara gemensamma eller åtskilda beroende på omständigheterna.

11. Följande krav skall ställas på hygienutrymmen:

a) alla sjömän skall ha bekväm tillgång ombord till hygienutrymmen som uppfyller miniminormer för hälsa, hygien och rimlig komfort och är åtskilda för män och kvinnor,

b) det skall finnas hygienutrymmen som är lätt tillgängliga från fartygets brygga och maskinområden eller ligger nära maskinrummets kontrollcenter; den behöriga myndigheten kan undanta fartyg mindre än 3 000 bruttoton från detta krav efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer,

c) i alla fartyg skall det på en lätt tillgänglig plats finnas minst en toalett, ett tvättställ och ett badkar och/eller dusch per sex personer eller mindre som inte har privata bekvämligheter,

d) med undantag för passagerarfartyg skall varje sovrum vara utrustat med ett tvättställ med rinnande varmt och kallt färskvatten, utom i de fall då sådant tvättställ finns i privat badrum,

e) på passagerarfartyg som normalt går i fart med mindre än fyra timmars varaktighet kan den behöriga myndigheten överväga speciella arrangemang eller kräva ett mindre antal anläggningar, och

f) rinnande varmt och kallt färskvatten skall finnas på alla tvättplatser.

12. Fartyg som har minst 15 personers besättning och är sysselsatta i resor av mer än tre dygns varaktighet skall ha separat sjukvårdsutrymme uteslutande för medicinskt bruk; den behöriga myndigheten får lätta på detta krav för fartyg i kustnära fart; vid godkännande av sjukvårdsutrymme ombord skall den behöriga myndigheten se till att detta är lätt tillgängligt under alla väderförhållanden och att de personer som brukar det får till-

navires spéciaux, la superficie des cabines des gens de mer qui n'exercent pas les fonctions d'officier ne doit pas être inférieure à:

(i) 7,5 mètres carrés pour les cabines de deux personnes;

(ii) 11,5 mètres carrés pour les cabines de trois personnes;

(iii) 14,5 mètres carrés pour les cabines de quatre personnes;

j) sur les navires spéciaux, les cabines peuvent être occupées par plus de quatre personnes. La superficie par occupant de ces cabines ne doit pas être inférieure à 3,6 mètres carrés;

k) sur les navires autres que les navires à passagers et les navires spéciaux, la superficie par occupant des cabines destinées aux gens de mer qui exercent les fonctions d'officier, lorsque ceux-ci ne disposent pas d'un salon particulier ou d'un bureau, ne doit pas être inférieure à:

(i) 7,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000;

(ii) 8,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000;

(iii) 10 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000;

l) sur les navires à passagers et les navires spéciaux, la superficie par occupant des cabines destinées aux gens de mer qui exercent les fonctions d'officier, lorsque ceux-ci ne disposent pas d'un salon particulier ou d'un bureau, ne doit pas être inférieure à 7,5 mètres carrés pour les officiers subalternes et à 8,5 mètres carrés pour les officiers supérieurs. On entend par officiers subalternes les officiers au niveau opérationnel et par officiers supérieurs les officiers chargés de la gestion;

m) le capitaine, le chef mécanicien et le second capitaine doivent disposer d'une pièce contiguë à leur cabine qui leur servira de salon particulier ou de bureau ou d'un espace équivalent. L'autorité compétente peut exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées;

n) pour chaque occupant, le mobilier doit comprendre une armoire à vêtements d'une

räckligt hårbärge och kan omhändertas omgående och få lämplig vård.

13. En lämpligt placerad och inredd tvättinrättning skall finnas tillgänglig.

14. Alla fartyg skall ha ett eller flera områden på öppet däck med tillräcklig yta i förhållande till besättningens och fartygets storlek där sjömännen kan uppehålla sig under sin fritid.

15. Alla fartyg skall vara försedda med separat eller gemensamt kontor för däck- och maskinavdelningarna, men den behöriga myndigheten får undanta fartyg under 3 000 bruttoton från detta krav efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer.

16. Fartyg som reguljärt anlöper hamnar som plågas av mygg skall vara försedda med lämplig utrustning enligt den behöriga myndighetens bestämmelser.

17. Lämpliga rekreationsmöjligheter och trivselförmåner som anpassats för att uppfylla de speciella behoven för sjömän som måste bo och arbeta ombord skall tillhandahållas för att användas av alla sjömän, med beaktande av regel 4.3 och tillhörande kodbestämmelser om skydd för hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor.

18. Den behöriga myndigheten skall kräva att inspektioner görs med täta intervall ombord på fartyg, av eller på uppdrag av befälhavaren, för att säkerställa att bostäderna hålls rena, rimligt beboeliga och i gott skick. Resultaten av inspektionerna skall protokollföras och hållas tillgängliga för granskning.

19. På fartyg där det är nödvändigt att utan diskriminering ta hänsyn till intressen hos sjömän som har olika och särskiljande religiösa och sociala sedvänjor, får den behöriga myndigheten efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer tillåta en rimlig grad av avvikelser från denna standard, under

contenance minimale de 475 litres et un tiroir ou un espace équivalent d'au moins 56 litres. Si le tiroir est incorporé dans l'armoire, le volume minimal combiné de celle-ci doit être de 500 litres. Elle doit être pourvue d'une étagère et son utilisateur doit pouvoir la fermer à clé afin de préserver sa vie privée;

o) chaque cabine doit être pourvue d'une table ou d'un bureau, de modèle fixe, rabattable ou à coulisse, et de sièges confortables suivant les besoins.

10. En ce qui concerne les prescriptions pour les réfectoires:

a) les réfectoires doivent être séparés des cabines et situés aussi près que possible de la cuisine. L'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000;

b) les réfectoires doivent être d'une taille et d'un confort suffisants et être convenablement meublés et aménagés, y compris en ce qui concerne la possibilité de se procurer des boissons en tout temps, compte tenu du nombre de gens de mer susceptibles de les utiliser à un moment donné. Des réfectoires séparés ou communs sont prévus s'il y a lieu.

11. En ce qui concerne les prescriptions pour les installations sanitaires:

a) tous les gens de mer doivent avoir commodément accès à des installations sanitaires à bord répondant à des normes minimales de santé et d'hygiène et à des normes raisonnables de confort, des installations séparées étant prévues pour les hommes et pour les femmes;

b) il doit y avoir des installations sanitaires aisément accessibles de la passerelle de navigation et de la salle des machines ou situées près du poste de commande de cette salle; l'autorité compétente peut exempter les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 de cette obligation après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées;

c) à bord de tout navire, il y a lieu de prévoir en un endroit approprié au minimum des toilettes, un lavabo et une baignoire ou une douche, ou les deux, pour chaque

förutsättning att sådana avvikelser inte resulterar i att bekvämligheterna totalt sett blir mindre fördelaktiga än de skulle vara om standarden följdes.

20. Varje medlemsstat får, efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer och när det är rimligt med hänsyn till fartygets storlek och antalet personer ombord, undanta fartyg under 200 bruttoton från kraven i följande föreskrifter i denna standard:

- a) punkterna 7 b, 11 d och 13, och
- b) punkt 9 f och 9 h — I, endast med avseende på golvyta.

21. Undantag från kraven i denna standard får medges endast när standarden uttryckligt tillåter det, och bara i särskilda fall när sådana undantag klart kan motiveras på starka grunder och med hänsyn till att sjömännens hälsa och säkerhet skyddas.

Anvisning B3.1 — Bostad och rekreationsmöjligheter

Anvisning B3.1.1 — Utförande och konstruktion

1. Skott mot utsida i sovrum och mässar bör vara tillräckligt isolerade. Alla maskinkappor och alla avgränsningsskott för köksutrymmen och andra områden där det alstras värme bör vara tillräckligt isolerade när det finns risk för värmeöverföring till angränsande bostadsutrymmen eller korridorer. Åtgärder bör också vidtas till skydd mot värmeöverföring från ångrör och/eller hetvattenrör.

2. Sovrum, mässar, rekreationsutrymmen och korridorer i bostadsutrymmen bör vara tillräckligt isolerade för att förhindra kondensbildning och överhettning.

3. Skott och tak bör vara av material som är

groupe de six personnes ou moins qui ne disposent pas d'installations personnelles;

d) sauf sur les navires à passagers, chaque cabine doit être équipée d'un lavabo alimenté en eau douce courante, chaude et froide, sauf lorsqu'il en existe un dans le cabinet de toilette attenant;

e) à bord des navires à passagers effectuant normalement des voyages d'une durée ne dépassant pas quatre heures, l'autorité compétente peut envisager des dispositions spéciales ou une réduction du nombre d'installations sanitaires requises;

f) tous les points d'eau affectés aux soins de propreté doivent être alimentés en eau douce courante, chaude et froide.

12. En ce qui concerne les prescriptions pour l'infirmerie, tout navire embarquant 15 marins ou plus et affecté à un voyage d'une durée de plus de trois jours dispose d'une infirmerie distincte réservée à des fins exclusivement médicales. L'autorité compétente peut accorder des dérogations à cette disposition en ce qui concerne les navires affectés à la navigation côtière. Lors de l'approbation de l'infirmerie, l'autorité compétente doit s'assurer qu'elle est facile d'accès par tous les temps et que ses occupants sont confortablement logés et peuvent recevoir rapidement les soins nécessaires.

13. Des installations de blanchisserie convenablement situées et aménagées doivent être prévues.

14. A bord de tous les navires, les gens de mer doivent pouvoir avoir accès en dehors de leurs heures de service à un ou plusieurs emplacements sur un pont découvert; cet espace doit avoir une superficie suffisante, compte tenu des dimensions du navire et du nombre de gens de mer à bord.

15. Tous les navires doivent disposer de bureaux séparés ou d'un bureau commun au navire pour le service du pont et pour celui des machines; l'autorité compétente peut exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

16. Les navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques doivent être équipés en conséquence selon les

lätt att hålla rent. Ingen konstruktionsform bör användas som erbjuder fäste för skadedjur eller ohyra.

4. Skott och tak i sovrum och mässar bör vara lätta att hålla rena och ha ljusa färger med slitstark, giftfri ytbehandling.

5. Durkar i alla utrymmen för sjömän bör vara av godkänt material och konstruktion och bör ha en halkskyddande och fuktbeständig yta som är lätt att hålla ren.

6. Om durkbeläggning är tillverkad av kompositmaterial, bör sidoskarvarna vara profilerade för att undvika sprickbildning.

Anvisning B3.1.2 — Ventilation

1. Ventilationssystemet för sovrum och mässar bör vara styrt så att en tillfredsställande luftkvalitet kan upprätthållas och att luftväxlingen blir tillräcklig under alla väder- och klimatförhållanden.

2. Luftkonditioneringssystem, centrala eller individuella, bör vara konstruerade för att

a) hålla en tillfredsställande lufttemperatur och relativ luftfuktighet jämfört med uteluften, säkra tillräcklig luftväxling i alla luftkonditionerade utrymmen, beakta de speciella förhållanden som råder vid drift till sjöss och inte alstra mera buller och vibrationer än nödvändigt, och

b) underlätta en enkel rengöring och desinfektion för att hindra eller bekämpa smittspridning.

3. Kraft till att driva luftkonditionering och andra ventilationsanläggningar enligt krav i föregående punkter i denna anvisning bör alltid finnas tillgänglig när sjömän bor eller arbetar ombord och när omständigheterna så kräver. Reservkraft behövs inte för detta.

prescriptions de l'autorité compétente.

17. Des installations, commodités et services de loisirs appropriés, adaptés aux besoins particuliers des gens de mer qui doivent vivre et travailler à bord des navires, sont mis à la disposition de tous les gens de mer à bord, en tenant compte des dispositions de la règle 4.3 et des dispositions correspondantes du code qui ont trait à la protection de la santé et de la sécurité et à la prévention des accidents.

18. L'autorité compétente doit exiger que des inspections fréquentes soient menées à bord des navires par le capitaine ou sous son autorité, de façon à ce que le logement des gens de mer soit maintenu en bon état d'entretien et de propreté et offre des conditions d'habitabilité décentes. Les résultats de chaque inspection sont consignés par écrit et sont disponibles pour consultation.

19. Dans le cas des navires où il y a lieu de tenir compte, sans qu'il en résulte de discrimination, des intérêts des gens de mer ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et distinctes, l'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations, appliquées équitablement, aux dispositions de la présente norme, à condition qu'il n'en résulte pas une situation qui, dans l'ensemble, serait moins favorable que celle qui aurait découlé de l'application de ladite norme.

20. Tout Membre peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, exempter des prescriptions des dispositions de la présente norme énumérées ci-dessous les navires d'une jauge brute inférieure à 200 lorsque cela est raisonnable, en tenant compte de la taille du navire et du nombre de personnes à bord:

a) paragraphes 7 b), 11 d) et 13;

b) paragraphe 9 f) et h) à l), uniquement en ce qui concerne la superficie.

21. Des dérogations aux prescriptions de la présente norme ne seront possibles que dans les cas expressément prévus dans ladite norme et seulement dans des circonstances particulières où des motifs solides peuvent être invoqués pour les justifier et sous

réserve de protéger la santé et la sécurité des gens de mer.

Anvisning B3.1.3 — Uppvärmning

1. Värmeanläggningen för sjömännens bostäder bör alltid vara i drift när sjömännen bor eller arbetar ombord och omständigheterna kräver att den används.

2. I alla fartyg där värmeanläggning behövs bör uppvärmningen ske med varmvatten, varmluft, elektricitet, ånga eller motsvarande. Emellertid bör ånga som medium för värmeöverföring inte användas i bostadsområdet. Värmeanläggningen bör kunna hålla temperaturen i sjömännens bostäder på en tillfredställande nivå under normala väder- och klimatförhållanden som kan förväntas uppträda i de fartområden där fartyget sysselsätts. Den behöriga myndigheten bör föreskriva vilken standard som skall gälla.

3. Radiatorer och andra uppvärmningsapparater bör vara placerade och om nödvändigt avskärmade på ett sådant sätt att risk för brand, fara eller obehag för de boende undviks.

Anvisning B3.1.4 — Belysning

1. Elektrisk belysning bör finnas i sjömännens bostäder på alla fartyg. Om det inte finns två av varandra oberoende strömförsörjningskällor till belysningen, bör det finnas extra belysning i form av ändamålsenliga lampor eller anläggning för nödbelysning.

2. I sovrum bör en elektrisk läslampa vara installerad vid kojplatsens huvudända.

3. Den behöriga myndigheten bör föreskriva lämpliga normer för naturlig och artificiell belysning.

Anvisning B3.1.5 — Sovrum

1. Det bör finnas tillräckliga kojplatser om-

Principe directeur B3.1 — Logement et loisirs

Principe directeur B3.1.1 — Conception et construction

1. Les cloisons extérieures des cabines et des réfectoires devraient assurer une isolation adéquate. Les encaissements des machines, ainsi que les cloisons qui limitent les cuisines ou les autres locaux dégagant de la chaleur, devraient être convenablement calorifugés lorsque cette chaleur pourrait incommoder dans les logements et les coursives adjacents. Des dispositions devraient également être prises pour assurer une protection contre les effets de la chaleur dégagée par les canalisations de vapeur ou d'eau chaude, ou les deux.

2. Les cabines, les réfectoires, les salles de récréation et les coursives situées à l'intérieur du logement de l'équipage devraient être convenablement isolés de façon à éviter toute condensation ou toute chaleur excessive.

3. Les cloisons et les plafonds devraient être faits d'un matériau dont la surface puisse aisément être maintenue en état de propreté. Il faudrait éviter tout type de construction susceptible d'abriter de la vermine.

4. Les cloisons et plafonds des cabines et réfectoires devraient pouvoir être maintenus aisément en état de propreté et devraient être d'une couleur claire, résistante et non toxique.

5. Les matériaux et le mode de construction des revêtements de pont dans tout local affecté au logement des gens de mer devraient être approuvés; ces revêtements devraient être antidérapants et imperméables à l'humidité, et leur maintien en état de propreté devrait être aisé.

6. Lorsque les revêtements de pont sont en matière composite, le raccordement avec les parois devrait être profilé de manière à éviter les fentes.

Principe directeur B3.1.2 — Ventilation

bord för att det skall bli så bekvämt som möjligt för sjömännen och eventuellt medföljande partner.

2. Om det är rimligt och möjligt med hänsyn till fartygets storlek, verksamhet och utformning, bör sovrum vara planlagda för och utrustade med privat badrum, inklusive toalett, för att tillgodose rimlig komfort och god ordning.

3. Så långt möjligt bör sovrum för vaktgående sjömän vara åtskilda och skilda från sovrum för dagarbetande sjömän.

4. För sjömän som tjänstgör som förmän, bör högst två personer dela sovrum.

5. Det bör övervägas om de bekvämligheter som nämns i standard A3.1 punkt 9 m bör utvidgas till att även gälla 2:e fartygsingenjör när detta är möjligt.

6. Golvyta som upptas av kojor och skåp, byråar och sittplatser bör inkluderas i måtten för föreskriven golvyta. Små eller oregelbundna golvytor som inte bidrar till golvyta där man kan röra sig fritt, och som inte kan användas till möblering, bör uteslutas.

7. Kojor bör inte vara placerade mer än två i höjd, och om de placeras längs fartygssidan bör inte våningskojor användas när en sidolanterna befinner sig ovanför en koj.

8. Den undre kojen i en våningskoj bör inte vara placerad lägre än 30 centimeter ovanför golvytan; den övre kojen bör vara placerad ungefär halvvägs mellan den undre kojens botten och den undre sidan av takets spant.

9. Sovplatsens ram och dess slingerbräda, om sådan finns, bör vara av godkänt material, som är hårt, slätt och inte kan förväntas korrodera eller bli tillhåll för ohyra.

10. Är ramen tillverkad av rör, bör dessa vara fullständigt tillslutna och inte vara för-

1. Le système de ventilation des cabines et des réfectoires devrait être réglable de façon à maintenir l'air dans des conditions satisfaisantes et à en assurer une circulation suffisante par tous les temps et sous tous les climats.

2. Les systèmes de climatisation, qu'ils soient de type individuel ou central, devraient être conçus de façon:

a) à maintenir l'atmosphère à une température et à un degré d'humidité relative satisfaisants par rapport aux conditions atmosphériques extérieures, à assurer un renouvellement d'air suffisant dans tous les locaux climatisés, à tenir compte des caractéristiques particulières de l'exploitation en mer et à ne pas produire de vibrations ou de bruits excessifs;

b) à faciliter l'entretien et la désinfection afin de prévenir ou contrôler la propagation des maladies.

3. La force motrice nécessaire pour faire fonctionner le système de climatisation et les autres systèmes de ventilation prévus aux paragraphes ci-dessus du présent principe directeur devrait être disponible pendant tout le temps où les gens de mer habitent ou travaillent à bord et quand les circonstances l'exigent. Toutefois, il n'est pas nécessaire d'utiliser à cette fin une source d'énergie de secours.

Principe directeur B3.1.3 — Chauffage

1. L'installation de chauffage du logement des gens de mer devrait fonctionner pendant tout le temps où les gens de mer habitent ou travaillent à bord et quand les circonstances l'exigent.

2. A bord de tout navire où doit exister une installation de chauffage, celui-ci devrait être assuré par l'eau chaude, l'air chaud, l'électricité, la vapeur ou un moyen équivalent. Toutefois, dans la zone réservée au logement, la vapeur ne devrait pas être utilisée pour la transmission de la chaleur. L'installation de chauffage devrait être en mesure de maintenir dans le logement des gens de mer la température à un niveau satisfaisant dans les conditions normales de temps et de climat que le navire est susceptible de rencontrer en cours de

sedda med perforering, genom vilken ohyra kan komma in.

11. Varje koj bör vara försedd med en bekväm madrass med stoppad botten eller en kombinerad stoppad madrass och en fjädrande botten eller resår-madrass. Materialet till madrasser och stoppning bör vara godkänt. Stoppning av material som kan bli tillhåll för ohyra bör inte användas.

12. Är en koj placerad över en annan koj bör en dammtät botten finnas under överkojens madrass eller fjäderbotten.

13. Möbler bör vara av slätt och hårt material som inte kan förväntas slå sig eller korrodera.

14. Sovrum bör vara försedda med gardiner eller liknande framför fönster.

15. Sovrum bör vara försedda med en spegel, badrumsskåp för toalettartiklar, en bokhylla och ett tillräckligt antal klädkrokar.

Anvisning B3.1.6 — Mässar

1. Mässar kan vara gemensamma eller separata. Beslut om detta bör tas efter samråd med representanter för redare och sjömän och efter godkännande av den behöriga myndigheten. Hänsyn bör tas till faktorer som fartygets storlek och sjömännens specifika kulturella, religiösa och sociala behov.

2. När sjömännen skall ha separata mässar bör det finnas mässar för

- a) befälhavare och befäl, och
- b) förmän och övriga sjömän.

3. På fartyg som inte är passagerarfartyg bör golvytan i mässar för sjömännen vara minst 1,5 m² per person multiplicerat med det planerade antalet sittplatser.

4. På alla fartyg bör mässar vara försedda med bord och lämpliga sittplatser, fasta eller flyttbara, i tillräckligt antal för att kunna hysa det största antal personer som kan förväntas använda dem samtidigt.

navigation. L'autorité compétente devrait prescrire les conditions à réaliser.

3. Les radiateurs et autres appareils de chauffage devraient être placés et, si nécessaire, protégés de manière à éviter le risque d'incendie et à ne pas constituer une source de danger ou d'inconfort pour les occupants des locaux.

Principe directeur B3.1.4 — Eclairage

1. Tout navire devrait être pourvu d'une installation permettant d'éclairer à l'électricité le logement des gens de mer. S'il n'existe pas à bord deux sources indépendantes de production d'électricité, un éclairage supplémentaire de secours devrait être fourni au moyen de lampes ou d'appareils d'éclairage de modèle approprié.

2. Dans les cabines, une lampe de lecture électrique devrait être placée à la tête de chaque couchette.

3. Des normes appropriées d'éclairage naturel et artificiel devraient être établies par l'autorité compétente.

Principe directeur B3.1.5 — Cabines

1. Les couchettes devraient être aménagées de manière à assurer le plus grand confort possible au marin et au partenaire qui l'accompagne éventuellement.

2. Lorsque cela est raisonnable et réalisable, compte tenu des dimensions du navire, de l'activité à laquelle il est affecté et de son agencement, les cabines devraient être conçues et équipées avec un cabinet de toilette comportant des toilettes, afin d'assurer un confort raisonnable à leurs occupants et d'en faciliter la bonne tenue.

3. Pour autant que cela est réalisable, les cabines devraient être réparties de façon à séparer les quarts et à éviter que des personnes qui travaillent le jour et des personnes assurant les quarts ne partagent une même cabine.

4. Les membres du personnel de maistrance ne devraient pas être logés plus de deux par cabine.

5. Pour autant que cela est réalisable, il faudrait envisager de faire bénéficier le second mécanicien de la disposition figurant

5. När sjömän är ombord bör det alltid finnas

a) ett kylskåp, som bör vara lämpligt placerat och ha tillräcklig kapacitet för det antal personer som använder mässen eller mässarna,

b) utrustning för varma drycker, och

c) utrustning för kylt vatten.

6. När tillgängliga pentryn inte kan nå från mässar, bör lämpliga skåp för förvaring av mässredskap samt lämpliga inrättningar för disk finnas att tillgå.

7. Den övre ytan på bord och sittplatser bör vara av fukttåligt material.

Anvisning B3.1.7 — Hygienutrymmen

1. Tvättställ och badkar bör vara tillräckligt stora och tillverkade av godkänt material med en slät yta som inte kan förväntas spricka, flagna eller korrodera.

2. Alla toaletter bör vara av godkänd typ med riklig spolning med vatten eller annat lämpligt spolmedium, exempelvis tryckluft, som alltid är i drift och kan regleras separat för varje toalett.

3. Hygienutrymmen som är avsedda för mer än en person bör uppfylla följande krav:

a) durkar bör vara av godkänt och slitstarkt material, fukttåliga och väl dränerade,

b) skott bör vara av stål eller annat godkänt material och bör vara vattentäta upp till minst 23 cm över durken,

c) bostäderna bör ha tillräcklig belysning, uppvärmning och ventilation,

d) toaletter bör vara bekvämt belägna i förhållande till sovrum och tvättrum, men avskilda från dessa, utan direkt ingång från sovrum eller från korridor mellan sovrum och to-

au paragraphe 9 m) de la norme A3.1.5.

6. L'espace occupé par les couchettes, les armoires, les commodes et les sièges devrait être compris dans le calcul de la superficie. Les espaces exigus ou de forme irrégulière qui n'augmentent pas effectivement l'espace disponible pour circuler et qui ne peuvent être utilisés pour y placer des meubles ne devraient pas être compris dans ce calcul.

7. La superposition de plus de deux couchettes devrait être interdite. Dans le cas où des couchettes sont placées le long de la muraille du navire, il devrait être interdit de superposer des couchettes à l'endroit où un hublot est situé au-dessus d'une couchette.

8. Lorsque des couchettes sont superposées, la couchette inférieure ne devrait pas être placée à moins de 30 centimètres du plancher; la couchette supérieure devrait être disposée à mi-hauteur environ entre le fond de la couchette inférieure et le dessous des barrots de plafond.

9. Le cadre d'une couchette et, le cas échéant, la planche de roulis devraient être d'un matériau approuvé, dur, lisse et non susceptible de se corroder ou d'abriter de la vermine.

10. Les cadres tubulaires éventuellement utilisés pour la construction des couchettes devraient être totalement fermés et ne pas comporter de perforations qui pourraient offrir un accès à la vermine.

11. Chaque couchette devrait être pourvue d'un matelas confortable avec sommier ou d'un matelas-sommier combiné. Le matelas et son rembourrage devraient être d'une matière approuvée. Il ne faudrait pas utiliser pour le rembourrage des matelas une matière de nature à abriter de la vermine.

12. Lorsque des couchettes sont superposées, un fond imperméable à la poussière devrait être fixé en dessous du sommier à ressorts de la couchette supérieure.

13. Le mobilier devrait être construit en un matériau lisse et dur, non susceptible de se déformer ou de se corroder.

14. Les hublots des cabines devraient être garnis de rideaux ou d'un équivalent.

15. Chaque cabine devrait être pourvue d'un miroir, de petits placards pour les

alettrum till vilka det inte finns någon ingång från annat håll; detta krav gäller dock inte toalettrum beläget mellan två sovrum i vilka sammanlagt högst fyra personer är inhysta, och

e) om det finns mer än en toalett i en avdelning bör de vara tillräckligt avskärmade från varandra för att garantera ostördhet.

4. I tvättinrättningar för sjömän bör bland annat finnas:

a) tvättmaskiner,
b) torktumlare eller tillräckligt uppvärmda och ventilerade torkrum, och

c) strykjärn och strykbord eller motsvarande.

Anvisning B3.1.8 — Sjukvårdsutrymmen

1. Sjukvårdsutrymmet bör vara utformat på sådant sätt att det underlättar konsultationer och lämnande av medicinsk första hjälp och bidrar till att förhindra spridning av smittsamma sjukdomar.

2. Ingången, vårdplatserna, belysningen, ventilationen, uppvärmningen och vattenförsörjningen bör ha sådan utformning att patienternas bekvämlighet tillgodoses och deras behandling underlättas.

3. Den behöriga myndigheten bör föreskriva antalet erforderliga vårdplatser.

4. Hygienutrymmen bör finnas för att användas enbart av patienter som är intagna i sjukvårdsutrymmet, antingen som en del av detta eller i dess omedelbara närhet. Sådana hygienutrymmen bör omfatta minst en toalett, ett tvättställ och ett badkar eller en dusch.

Anvisning B3.1.9 — Andra utrymmen

1. När maskinavdelningens personal har separata utrymmen för klädbyte, bör dessa vara:

a) belägna utanför maskinrumsområdet men lätt åtkomliga från detta, och

articles de toilette, d'une étagère à livres et d'un nombre suffisant de patères.

Principe directeur B3.1.6 — Réfectoires

1. Les réfectoires peuvent être communs ou séparés. La décision en la matière devrait être prise après consultation des représentants des gens de mer et des armateurs et sous réserve de l'approbation de l'autorité compétente. Il faudrait tenir compte de facteurs tels que les dimensions du navire et les diverses caractéristiques culturelles, religieuses ou sociales des gens de mer.

2. Dans le cas où des réfectoires distincts doivent être installés pour les gens de mer, des réfectoires distincts devraient être prévus pour:

a) le capitaine et les officiers;
b) le personnel de maistrance et autres gens de mer.

3. A bord des navires autres que les navires à passagers, la superficie des réfectoires à l'usage des gens de mer ne devrait pas être inférieure à 1,5 mètre carré par place assise prévue.

4. A bord de tous les navires, les réfectoires devraient être pourvus de tables et de sièges appropriés, fixes ou amovibles, en nombre suffisant pour le plus grand nombre de gens de mer susceptibles de les utiliser en même temps.

5. Les installations suivantes devraient être utilisables à tout moment lorsque les gens de mer sont à bord:

a) un réfrigérateur d'un accès commode et d'une capacité suffisante pour le nombre de personnes utilisant le ou les réfectoires;

b) des installations permettant de disposer de boissons chaudes;

c) des installations de distribution d'eau fraîche.

6. Une installation convenable pour le lavage des ustensiles de table ainsi que des placards suffisants pour y ranger ces ustensiles devraient être prévus lorsque les offices qui peuvent exister ne sont pas directement accessibles des réfectoires.

7. Le dessus des tables et des sièges devrait être d'une matière résistant à l'humidité.

b) försedda med personliga klädsåp och badkar och/eller dusch och tvättståll med rinnande varmt och kallt färskvatten.

Anvisning B3.1.10 — Sångutrusning, måsredsåap och diverse bestämmelser

1. Varje medlemsstat bör övervåga att tillåmpa fõljande principer:

a) redaren bör tillhandahålla rena sångklåder och måsredsåap fõr sjõmåsnnens bruk vid tjänstgõring ombord, och sjõmåsnnen bör ansvarar fõr att de återlåsnnas vid tidpunkter som befålhavaren anger och når tjänstgõringen ombord avslutas,

b) sångklåder bör varar av god kvalitet, och tallrikar, koppar och andra måsredsåap bör varar av godkånt material och låtta att hålla rena, och

c) redaren bör tillhandahålla all sjõpersonal, handdukar, tvål och toalettpapper.

Anvisning B3.1.11 — Rekreatiõsmõjligheter, post och besõk ombord

1. Rekreatiõsmõjligheter och tjänster bör tas upp till granskning ofta fõr att sårkerstålla att de år låmpliga med håsnn till fõråndringar i sjõmåsnnens behov beroende på teknisk, operativ och annan utveckling inom sjõfartsnåringen.

2. Mõbler och inventarier i rekreatiõsutrymmen bör minst bestå av en bokhylla och mõjligheter till låsning, skrivning och, om mõjligt, spel.

3. Når rekreatiõsmõjligheter planeras, bör den behõriga myndigheten övervåga att inråtta en servering/samlingslokal.

4. Det bör också övervågas att om mõjligt utan kostnad fõr sjõmåsnnen inråtta fõljande:

a) rõkrum,

b) TV-tittande och mottagning av radio-

Principe directeur B3.1.7 — Installations sanitaires

1. Les lavabos et les baignoires devraient être de dimensions suffisantes et d'un matériau approuvé, à surface lisse, non susceptible de se fissurer, de s'écailleur ou de se corroder.

2. Toutes les toilettes devraient être d'un modèle approuvé et pourvues d'une chasse d'eau puissante ou d'un autre moyen d'évacuation adéquat, tel qu'un système d'aspiration, en état constant de fonctionnement et à commande individuelle.

3. Les installations sanitaires destinées à être utilisées par plusieurs personnes devraient être conformes à ce qui suit:

a) les revêtements de sol devraient être d'un matériau durable approuvé, imperméable à l'humidité; ils devraient être pourvus d'un système efficace d'écoulement des eaux;

b) les parois devraient être en acier ou en tout autre matériau approuvé et être étanches sur une hauteur d'au moins 23 centimètres à partir du plancher;

c) les locaux devraient être suffisamment éclairés, chauffés et aérés;

d) les toilettes devraient être situées en un endroit aisément accessible des cabines et des points d'eau affectés aux soins de propreté, mais elles devraient en être séparées; elles ne devraient pas donner directement sur les cabines ni sur un passage qui constituerait seulement un accès entre cabines et toilettes; toutefois, cette dernière disposition ne devrait pas s'appliquer aux toilettes situées entre deux cabines dont le nombre total d'occupants ne dépasse pas quatre;

e) lorsque plusieurs toilettes sont installées dans un même local, elles devraient être suffisamment encloses pour assurer l'intimité.

4. Le matériel mis à la disposition des gens de mer pour la lessive devrait comprendre:

a) des machines à laver;

b) des machines à sécher le linge ou des locaux de séchage convenablement chauffés et ventilés;

c) des fers à repasser et des planches à

sändningar,

c) filmföreläsning med tillräckligt urval för hela resans varaktighet och, vid behov, utbyte med rimliga intervall,

d) sportutrustning, som motionsredskap, bords- och däckspel,

e) om möjligt, simbassäng,

f) ett bibliotek av facklitteratur och annan litteratur med tillräckligt urval för hela resans varaktighet och utbyte med rimliga intervall,

g) möjligheter till hantverk på fritiden,

h) elektronisk utrustning som radio, TV, videospelare, DVD/CD-spelare, persondator med programvara och kassettspelare med upp- och inspelningsfunktion,

i) där så är lämpligt, tillhandahållande av bar för sjömännen, såvida detta inte strider mot nationella, religiösa eller sociala sedvänjor, och

j) rimlig tillgång till telekommunikationer mellan fartyg och land samt e-post och Internetuppkoppling när sådan finns tillgänglig, varvid eventuella användaravgifter bör vara rimliga.

5. Det bör eftersträvas att sjömännens post befordras så tillförlitligt och snabbt som möjligt. Åtgärder bör också övervägas för att undvika att sjömännen måste betala tilläggsporto när post måste eftersändas på grund av omständigheter som den inte råder över.

6. Om inte annat följer av nationella eller internationella lagar eller förordningar bör sjömännen när det är rimligt och möjligt snabbt kunna få tillåtelse att ta emot sina partner, släktingar och vänner ombord som besökare när fartyget ligger i hamn. Besöken bör uppfylla eventuella säkerhetsbestämmelser.

7. Det bör övervägas om sjömännen kan tillåtas ha sina partner med på enstaka resor

repasser ou des appareils équivalents.

Principe directeur B3.1.8 — Infirmerie

1. L'infirmerie devrait être conçue de manière à faciliter les consultations et l'administration des premiers soins ainsi qu'à contribuer à prévenir la propagation des maladies infectieuses.

2. L'entrée, les couchettes, l'éclairage, la ventilation, le chauffage et l'installation d'eau devraient être aménagés de manière à assurer le confort et à faciliter le traitement des occupants.

3. Le nombre de couchettes à installer dans l'infirmerie devrait être prescrit par l'autorité compétente.

4. Les occupants de l'infirmerie devraient disposer, pour leur usage exclusif, d'installations sanitaires qui fassent partie de l'infirmerie elle-même ou soient situées à proximité immédiate de celle-ci. Ces installations sanitaires devraient comprendre au minimum des toilettes, un lavabo, une baignoire ou une douche.

Principe directeur B3.1.9 — Autres installations

1. Lorsque des installations séparées sont prévues pour permettre au personnel du service des machines de se changer, celles-ci devraient être:

a) situées à l'extérieur de la salle des machines, mais aisément accessibles de celle-ci;

b) équipées d'armoires individuelles, ainsi que de baignoires ou de douches, ou des deux, et de lavabos, alimentés en eau douce courante, chaude et froide.

Principe directeur B3.1.10 — Articles de literie, ustensiles de table et articles divers

1. Tout Membre devrait envisager d'appliquer les principes suivants:

a) des articles de literie et des ustensiles de table en bon état de propreté devraient être fournis par l'armateur à tous les gens de mer, qui les utiliseront à bord pendant qu'ils seront au service du navire et qui, aux dates

när det är möjligt och rimligt. Dessa partner bör vara tillräckligt försäkrade mot olyckor och sjukdomar, och redaren bör ge personalen det stöd som behövs för att teckna sådan försäkring.

Anvisning B3.1.12 — Förebyggande av buller och vibrationer

1. Bostäder och utrymmen för rekreation och förplägnad bör vara placerade så långt som möjligt från maskiner, styrmaskinrum, däcksvinschar och utrustning för ventilation, värme och luftkonditionering samt från andra bullrande maskiner och apparater.

2. Ljudisolering eller annat ljudabsorberande material bör användas vid byggnad och inredning av skott, tak och däck på bullriga platser och självstängande ljudisolerade dörrar i maskinutrymmen.

3. Maskinrum och andra maskinutrymmen bör om möjligt vara försedda med centraliserade ljudisolerade kontrollrum för maskinpersonalen. Arbetsområden, som maskinverkstaden, bör så långt möjligt vara isolerade från det allmänna maskinrumsbullret, och man bör sträva efter att minska bullret när maskinerna är i gång.

4. Gränser för bullernivåer i arbets- och bostadsutrymmen bör överensstämma med ILO:s internationella anvisningar om exponeringsnivåer, som de som finns i ILO code of practice under titeln *Ambient factors in the workplace*, 2001 och, där så är tillämpligt, den speciella skyddsstandard som Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) rekommenderar, och med eventuella ändrings- och tilläggsdokument för acceptabla bullernivåer på fartyg. Exemplar av tillämpliga instrument på engelska eller på fartygets arbetsspråk bör medföras ombord och finnas tillgängliga för

specifierade par le capitaine et lorsqu'ils cesseront d'être au service du navire, devront les rendre;

b) la literie devrait être de bonne qualité. Les assiettes, les gobelets et autres ustensiles de table devraient être d'une matière approuvée et se prêtant à un nettoyage facile;

c) des serviettes de toilette, du savon et du papier hygiénique devraient être fournis par l'armateur à tous les gens de mer.

Principe directeur B3.1.11 — Installations de loisirs et dispositions concernant le courrier et les visites à bord des navires

1. Il faudrait réexaminer fréquemment les installations et services de loisirs afin d'assurer qu'ils soient adaptés aux besoins des gens de mer, compte tenu de l'évolution de la technique et des conditions d'exploitation et de toute autre nouveauté dans le secteur des transports maritimes.

2. Les installations de loisirs devraient au minimum être équipées d'une bibliothèque et des moyens nécessaires pour lire et pour écrire et, si possible, de jeu.

3. Lors de l'établissement des plans concernant les installations de loisirs, l'autorité compétente devrait envisager l'installation d'une cantine.

4. Lorsque cela est réalisable, il faudrait aussi envisager de fournir gratuitement aux gens de mer:

a) un fumoir;

b) la possibilité de regarder la télévision et d'écouter la radio;

c) la possibilité de regarder des films, dont le stock devrait être suffisant pour la durée du voyage et, le cas échéant, être renouvelé à des intervalles raisonnables;

d) des articles de sport, y compris du matériel de culture physique, des jeux de table et des jeux de pont;

e) lorsque cela est approprié, des moyens de pratiquer la natation;

f) une bibliothèque contenant des ouvrages de caractère professionnel et autre, en quantité suffisante pour la durée du voyage, et dont le stock devrait être renouvelé à des intervalles raisonnables;

sjömännen.

5. Inga bostäder eller rekreations- eller förplägnadsutrymmen bör vara utsatta för onödigt starka vibrationer.

Regel 3.2 — Mat och förplägnad

Syfte: Att säkerställa att sjömän har tillgång till mat och dricksvatten av god kvalitet som serveras under kontrollerade hygieniska förhållanden

1. Varje medlemsstat skall se till att fartyg som för dess flagg medför och serverar mat och dricksvatten av lämplig kvalitet, näringsvärde och kvantitet som är tillräcklig för fartygets behov och är anpassad till olika kulturella och religiösa bakgrunder.

2. Sjömännen ombord skall ha fri kost under sin tjänstgöringsperiod.

3. Sjömän som är anställda som fartygskockar med ansvar för matlagning skall vara utbildade och kvalificerade för sin befattning ombord på fartyg.

Standard A3.2 — Mat och förplägnad

1. Varje medlemsstat skall anta lagar och andra författningar för att fastställa miniminormer för kvantitet och kvalitet på mat och dricksvatten samt normer för måltider som tillhandahålls sjömän ombord på fartyg som för dess flagg, och skall åta sig att bedriva utbildning för att främja medvetenhet om och genomförande av de normer som avses i denna punkt.

2. Varje medlemsstat skall se till att fartyg som för dess flagg uppfyller följande miniminormer:

a) förråd av mat och dricksvatten skall ha lämplig kvantitet, näringsvärde, kvalitet och variation med hänsyn till besättningens storlek, religiösa och kulturella kostvanor samt

g) des moyens de réaliser des travaux d'artisanat pour se détendre;

h) des appareils électroniques tels que radios, télévisions, magnétoscopes, lecteurs de CD/DVD, ordinateurs, logiciels, magnétophones à cassettes;

i) s'il y a lieu, des bars pour les gens de mer, à moins que cela ne soit contraire aux habitudes nationales, religieuses ou sociales;

j) un accès raisonnable à des communications téléphoniques avec la terre ainsi qu'à des services de messagerie électronique et à Internet, s'il y a lieu, le cas échéant pour un tarif raisonnable.

5. Tout devrait être mis en œuvre pour que le courrier des gens de mer soit acheminé dans les conditions les plus sûres et les plus rapides possible. Des efforts devraient aussi être envisagés pour éviter que les gens de mer n'aient à payer des frais supplémentaires lorsque le courrier leur est réexpédié par suite de circonstances indépendantes de leur volonté.

6. Des mesures devraient être envisagées pour garantir, sous réserve de la législation nationale ou internationale applicable, que, chaque fois que cela est possible et raisonnable, les gens de mer obtiennent rapidement l'autorisation de recevoir leur partenaire ou leurs parents et amis à bord de leur navire à titre de visiteurs quand celui-ci se trouve au port. Ces mesures devraient tenir compte des autorisations requises à des fins de sûreté.

7. La possibilité d'autoriser les gens de mer à être accompagnés de leur partenaire de temps à autre lors d'un voyage devrait être prise en considération, lorsque cela est possible et raisonnable. Les partenaires devraient être munis d'une assurance adéquate couvrant les risques d'accident et de maladie; l'armateur devrait accorder aux gens de mer tout son concours pour contracter cette assurance.

Principe directeur B3.1.12 — Prévention du bruit et des vibrations

1. Les installations pour le logement, les loisirs et le service de table devraient être situées aussi loin que possible des machines,

resans art och varaktighet,

b) ekonomiavdelningen skall vara organiserad och utrustad så att sjömännen kan få tillräckliga, varierade och näringsriktiga mål, tillagade och serverade under hygieniska förhållanden, och

c) ekonomipersonalen skall vara väl utbildad eller instruerad för sina befattningar.

3. Redare skall se till att personer som är anställda som fartygskockar är utbildade, kvalificerade och befunnits kompetenta för sin befattning enligt den berörda medlemsstatens lagar och andra författningar.

4. De krav som ställs i punkt 3 i denna standard skall innefatta en genomgången utbildning som är godkänd eller erkänd av den behöriga myndigheten och omfattar praktisk matlagning, livsmedels- och personlig hygien, förvaring av livsmedel, lagerkontroll, miljöskydd och hälsa och säkerhet vid servering av mat.

5. För fartyg som framförs med en föreskriven besättning om mindre än tio och som den behöriga myndigheten utifrån besättningsstorleken eller verksamhetsområdet inte kan ålägga att ha en fullt kvalificerad kock ombord, gäller att alla som hanterar livsmedel i köket skall vara utbildade eller instruerade på områden som innefattar livsmedels- och personlig hygien och handhavande och förvaring av livsmedel ombord på fartyg.

6. I yttersta nödfall kan den behöriga myndigheten medge dispens från gällande krav och tillåta en inte helt kvalificerad kock att tjänstgöra på ett visst fartyg under en begränsad tid, till nästa lämpliga angöringshamn eller under högst en månad, under förutsättning att den person dispensen avser är utbildad eller instruerad inom områden som innefattar livsmedel och personlig hygien samt handhavande och förvaring av livsmedel ombord på fartyg.

7. I överensstämmelse med förfarandena för

du compartiment de l'appareil à gouverner, des treuils du pont, des installations de ventilation, de chauffage et de climatisation, ainsi que des autres machines et appareils bruyants.

2. Des matériaux insonorisants ou d'autres matériaux adaptés absorbant le bruit devraient être utilisés pour la construction et la finition des parois, des plafonds et des ponts à l'intérieur des espaces bruyants, ainsi que des portes automatiques propres à assurer une isolation phonique des locaux abritant des machines.

3. La salle des machines et les autres locaux abritant des machines devraient être dotés, lorsque cela est réalisable, de postes centraux de commande insonorisés à l'usage du personnel de la salle des machines. Les postes de travail tels que l'atelier devraient être isolés, dans la mesure du possible, pour éviter le bruit général de la salle des machines, et des mesures devraient être prises pour réduire le bruit du fonctionnement des machines.

4. Les niveaux de bruit autorisés dans les postes de travail et les locaux d'habitation devraient être conformes aux directives internationales de l'OIT relatives aux niveaux d'exposition, y compris celles figurant dans le recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Les facteurs ambiants sur le lieu de travail*, 2001, et, le cas échéant, aux normes de protection particulières recommandées par l'Organisation maritime internationale, ainsi qu'à tout texte modificatif ou complémentaire ultérieur relatif aux niveaux de bruit acceptables à bord des navires. Un exemplaire des instruments applicables, en anglais ou dans la langue de travail du navire, devrait être conservé à bord et être à la disposition des gens de mer.

5. Le logement, les lieux de loisirs et le service de table ne devraient pas être exposés à des vibrations excessives.

Règle 3.2 — Alimentation et service de table

Objet: assurer aux gens de mer une alimentation de bonne qualité, y compris l'eau potable, servie dans des conditions

fortlöpande uppfyllelse med hänvisning till avdelning 5 skall den behöriga myndigheten kräva att täta, dokumenterade inspektioner utförs ombord på fartyget, av eller under tillsyn av befälhavaren, med avseende på:

- a) förråd av livsmedel och dricksvatten,
- b) alla utrymmen och all utrustning för förvaring och hantering av livsmedel och dricksvatten, och
- c) köksutrustning och annan utrustning för tillagning och servering av måltider.

8. Ingen sjöman som inte fyllt 18 år får vara anställd, sysselsatt eller arbeta som fartygskock.

Anvisning B3.2 — Mat och förplägnad

Anvisning B3.2.1 — Inspektion, utbildning, forskning och publicering

1. Den behöriga myndigheten bör i samarbete med andra relevanta instanser och organisationer samla in aktuell information om näringslära och metoder för inköp, förvaring, konservering, beredning och servering av livsmedel med särskild hänsyn till kraven på förplägnad ombord på fartyg. Informationen bör, gratis eller till en rimlig kostnad, ställas till förfogande för tillverkare och handel i sektorerna för proviantering och utrustning, befälhavare, intendenten och kockar, och för berörda redar- och sjöfolksorganisationer. Lämpliga publikationsformer, som handböcker, broschyrer, affischer, planscher eller annonser i facktidsskrifter bör användas för detta ändamål.

2. Den behöriga myndigheten bör utfärda rekommendationer om hur man undviker svinn av livsmedel, håller en god hygienisk standard och skapar smidigast möjliga arbetsordning.

3. Den behöriga myndigheten bör samarbeta med relevanta instanser och organisationer för att utarbeta utbildnings- och informa-

d'hygiène réglementées

1. Tout Membre doit veiller à ce que les navires qui battent son pavillon transportent à bord et fournissent de la nourriture et de l'eau potable d'une qualité appropriée, dont la valeur nutritionnelle et la quantité répondent aux besoins des personnes à bord, en tenant compte de leurs appartenances culturelles et religieuses différentes.

2. Les gens de mer à bord d'un navire sont nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement.

3. Les gens de mer employés comme cuisiniers de navire chargés de la préparation des repas doivent posséder la formation et les qualifications requises pour ce poste.

Norme A3.2 — Alimentation et service de table

1. Tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures visant à garantir des normes minimales en ce qui concerne la quantité et la qualité de l'alimentation et de l'eau potable ainsi que des normes relatives au service de table pour les repas servis aux gens de mer à bord des navires qui battent son pavillon et doit, par des activités éducatives, faire connaître les normes visées au présent paragraphe et en promouvoir l'application.

2. Tout Membre veille à ce que les navires qui battent son pavillon observent les normes minimales suivantes:

a) un approvisionnement suffisant en vivres et en eau potable, d'une valeur nutritive, d'une qualité et d'une variété satisfaisantes, compte tenu du nombre de gens de mer à bord, de leur religion et de leurs habitudes culturelles en matière alimentaire ainsi que de la durée et de la nature du voyage;

b) un aménagement et un équipement du service de cuisine et de table qui permettent de fournir aux gens de mer des repas convenables, variés et nutritifs, préparés et servis dans des conditions d'hygiène satisfaisantes;

c) un personnel de cuisine et de table convenablement formé ou ayant reçu l'instruction nécessaire.

3. Les armateurs veillent à ce que les gens

tionsmaterial att användas ombord om god livsmedelsförsörjning och förplägnadstjänster på fartyg.

4. Den behöriga myndigheten bör ha ett nära samarbete med berörda redar- och sjöfolksorganisationer och med nationella eller lokala myndigheter som handlägger frågor om livsmedel och hälsa, och kan vid behov använda sig av sådana myndigheters tjänster.

Anvisning B3.2.2 — Fartygskockar

1. Sjömän bör vara behöriga till tjänst som fartygskockar endast om de har:

a) tjänstgjort till sjöss under minst den tid som den behöriga myndigheten föreskriver och som kan variera med hänsyn till relevanta kvalifikationer eller erfarenhet,

b) avlagt examen som den behöriga myndigheten föreskrivit, eller avlagt en likvärdig examen vid en godkänd utbildning för kockar.

2. Den föreskrivna examen kan förrättas och certifikat utfärdas antingen direkt av den behöriga myndigheten eller, under dess tillsyn, vid en godkänd utbildning för kockar.

3. Den behöriga myndigheten bör i tillämpliga fall föreskriva att certifikat som fartygskock, utfärdat av annan medlemsstat som har ratificerat denna konvention eller 1946 års konvention (nr 69) om behörighetsbevis för skeppskockar eller av annat godkänt organ, skall erkännas.

Avdelning 4. Hälso- och sjukvård, välfärd och social trygghet

Regel 4.1 — Sjukvård ombord och i land

Syfte: Att skydda sjömännens hälsa och tillförsäkra den snabb tillgång till sjukvård ombord och i land

1. Varje medlemsstat skall se till att alla sjömän på fartyg som för dess flagg omfattas

de mer engagés comme cuisinier de navire soient formés, qualifiés et reconnus compétents pour le poste conformément aux dispositions de la législation du Membre concerné.

4. Les prescriptions visées au paragraphe 3 de la présente norme incluent la nécessité de suivre avec succès un cours de formation agréé ou reconnu par l'autorité compétente, portant sur l'aptitude pratique à faire la cuisine, l'hygiène personnelle et l'hygiène alimentaire, le stockage des vivres, la gestion des stocks, et la protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table.

5. A bord des navires opérant avec un effectif prescrit de moins de dix personnes qui, en raison de la taille de l'équipage ou du mode d'exploitation, peuvent ne pas être tenus par l'autorité compétente d'avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié, quiconque prépare la nourriture dans la cuisine doit avoir reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

6. Dans des circonstances d'extrême nécessité, l'autorité compétente peut délivrer une dispense autorisant un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire donné et pour une période déterminée, jusqu'au port d'escale approprié suivant ou pour une période ne dépassant pas un mois, à condition que la personne à qui la dispense est accordée ait reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

7. Conformément aux procédures prévues au titre 5 en matière de conformité continue des dispositions, l'autorité compétente exige que des inspections documentées fréquentes soient menées à bord des navires, par le capitaine ou sous son autorité, dans les domaines suivants:

a) l'approvisionnement en vivres et en eau potable;

b) tous locaux et équipements utilisés pour le stockage et la manipulation des vivres et de l'eau potable;

av fullgoda hälsoskyddsåtgärder och har snabb tillgång till god sjukvård när de tjänstgör ombord.

2. Personalen skall i princip ha kostnadsfri tillgång till hälso- och sjukvård enligt punkt 1 i denna regel.

3. Varje medlemsstat skall se till att sjömän ombord på fartyg inom dess territorium som behöver omedelbar sjukvård ges tillgång till medlemsstatens sjukvårdsresurser i land.

4. De krav på hälso- och sjukvård ombord som fastställs i koden innefattar standarder för åtgärder som syftar till att ge sjömännen en hälso- och sjukvård som så långt möjligt är jämförbar med den vård som allmänt finns att tillgå för arbetstagare i land.

Standard A4.1 — Sjukvård ombord och i land

1. Varje medlemsstat skall se till att sjömän som arbetar ombord på ett fartyg som för dess flagg har tillgång till hälso- och sjukvård, inklusive grundläggande tandvård, som:

a) säkerställer att allmänna bestämmelser om hälso- och sjukvård i arbetet som rör deras tjänstgöring, samt särskilda bestämmelser som är specifika för fartygstjänsten, tillämpas på sjömän,

b) säkerställer att sjömännen ges hälso- och sjukvård som i största möjliga utsträckning är jämförbar med det skydd och den vård som vanligen finns att tillgå för arbetstagare i land, inklusive snabb tillgång till nödvändiga mediciner, medicinsk utrustning och resurser för diagnos och behandling, samt till medicinsk information och medicinska specialiteter,

c) tillförsäkrar sjömän rätt att, där så är möjligt, utan dröjsmål söka en kvalificerad läkare eller tandläkare i hamnar som fartyget anlöper,

d) säkerställer att sjömän får kostnadsfri

c) la cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas.

8. Aucun marin de moins de 18 ans ne doit être employé ou engagé ou travailler comme cuisinier de navire.

Principe directeur B3.2 — Alimentation et service de table

Principe directeur B3.2.1 — Inspection, éducation, recherche et publication

1. En coopération avec d'autres agences et organisations compétentes, l'autorité compétente devrait recueillir des informations à jour sur la nutrition et sur les méthodes d'achat, de stockage et de conservation des vivres, ainsi que sur la façon de préparer et de servir les repas, compte tenu des spécificités du service de table à bord d'un navire. Ces informations devraient être mises gratuitement ou à un coût raisonnable à la disposition des fabricants et des commerçants spécialisés dans la fourniture de vivres ou de matériel de cuisine et de table pour les navires, des capitaines, maîtres d'hôtel et cuisiniers de navire, et des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. A cette fin, il faudrait utiliser des moyens appropriés de diffusion, tels que manuels, brochures, affiches, graphiques ou annonces dans des périodiques professionnels.

2. L'autorité compétente devrait faire des recommandations en vue d'éviter le gaspillage de vivres, de faciliter le maintien d'un niveau adéquat d'hygiène et d'assurer une organisation du travail optimale.

3. En coopération avec des agences et des organisations compétentes, l'autorité compétente devrait élaborer du matériel didactique et diffuser des informations à bord concernant les méthodes propres à assurer une alimentation et un service de table satisfaisants.

4. L'autorité compétente devrait coopérer étroitement avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées et avec les autorités nationales ou locales qui s'occupent des questions d'alimentation et de santé; elle pourra en cas de besoin recourir

tillgång till hälso- och sjukvård medan den tjänstgör ombord eller i land i främmande hamn, i den mån detta är förenligt med medlemsstatens nationella lagstiftning och praxis, och

e) inte är begränsad till behandling av sjuk eller skadad sjöman utan också omfattar förebyggande åtgärder som program för främjande av hälsa och utbildning i hälsofrågor.

2. Den behöriga myndigheten skall införa ett standardiserat rapportformulär att användas av befälhavaren och sjukvårdspersonal i land och ombord. Rapportformuläret och dess innehåll skall behandlas konfidentiellt och får inte användas för annat ändamål än att underlätta behandlingen av sjöman.

3. Varje medlemsstat skall anta lagar och andra författningar som fastställer krav på utrymmen och utrustning för sjukvård ombord samt utrustning och utbildning på fartyg som för dess flagg.

4. Nationella lagar och andra författningar skall minst föreskriva följande:

a) alla fartyg skall medföra ett fartygsapotek, medicinsk utrustning och en medicinsk handbok, vars innehåll skall föreskrivas och regelmässigt inspekteras av den behöriga myndigheten; de nationella kraven skall utformas med hänsyn till fartygstyp och antal personer ombord och till resans art, destination och varaktighet samt till relevanta nationella och internationella rekommenderade medicinska normer,

b) fartyg med minst 100 personer ombord som vanligen används i internationell sjöfart av mer än tre dygns varaktighet skall ha en kvalificerad läkare med ansvar för sjukvården; nationella lagar och andra författningar skall också föreskriva vilka andra fartyg som skall ha läkare, med beaktande av bland annat faktorer som resans varaktighet, art och omständigheter samt besättningens storlek,

c) fartyg som inte har läkare ombord skall ha antingen minst en sjöman ombord som ansvarar för sjukvård och utdelning av läkemedel som en del av sina reguljära arbetsuppgifter, eller minst en person som är kompetent

aux services de ces autorités.

Principe directeur B3.2.2 — Cuisiniers de navire

1. Ne devraient obtenir un certificat de capacité comme cuisinier de navire que les gens de mer qui remplissent les conditions suivantes:

a) avoir servi en mer pendant une période minimum fixée par l'autorité compétente et qui peut varier en fonction des qualifications ou de l'expérience pertinentes des intéressés;

b) avoir réussi l'examen prescrit par l'autorité compétente ou un examen équivalent à l'issue d'un cours de formation agréé pour les cuisiniers.

2. L'examen prescrit peut être organisé et le certificat délivré soit directement par l'autorité compétente, soit, sous le contrôle de celle-ci, par une école de cuisine agréée.

3. L'autorité compétente devrait prévoir la reconnaissance, le cas échéant, des certificats de capacité de cuisinier de navire délivrés par des Membres ayant ratifié la présente convention ou la convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, ou par toute autre institution agréée.

Titre 4. Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale

Règle 4.1 — Soins médicaux à bord des navires et à terre

Objet: protéger la santé des gens de mer et leur assurer un accès rapide à des soins médicaux à bord et à terre

1. Tout Membre s'assure que tous les gens de mer qui travaillent sur des navires battant son pavillon sont couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé et ont accès à des soins médicaux rapides et adéquats pendant la durée de leur service à bord.

2. La protection et les soins visés au paragraphe 1 de la présente règle sont en principe assurés gratuitement aux gens de mer.

att tillhandahålla medicinsk första hjälp; personer med ansvar för sjukvård ombord som inte är läkare skall på ett nöjaktigt sätt ha genomgått sjukvårdsutbildning som uppfyller kraven i 1978 års internationella konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW), med ändringar; sjömän som är utsedd att tillhandahålla medicinsk första hjälp skall på ett nöjaktigt sätt ha genomgått utbildning i medicinsk första hjälp som uppfyller kraven i STCW; nationella lagar och andra författningar skall fastställa vilken nivå som krävs på den godkända utbildningen, varvid hänsyn skall tas till bland annat resans varaktighet, art och omständigheter och besättningens storlek, och

d) den behöriga myndigheten skall enligt ett i förväg inrättat system se till att medicinsk rådgivning, inklusive specialistrådgivning, är tillgänglig dygnet runt via radio- eller satellitkommunikation med fartyg till sjöss; medicinsk rådgivning, inklusive vidarebefordran av medicinska meddelanden via radio eller satellit mellan ett fartyg och personer i land som ger råden skall vara tillgänglig avgiftsfritt för alla fartyg, oavsett vilken flagg de för.

Anvisning B4.1 — Sjukvård ombord och i land

Anvisning B4.1.1 — Tillhandahållande av sjukvård

1. När den behöriga myndigheten bestämmer vilken medicinsk kompetens som skall finnas ombord på fartyg som inte behöver medföra läkare, bör den kräva att:

a) fartyg som vanligen kan nå fram till kvalificerad sjukvård och sjukvårdsinrättningar inom åtta timmar bör ha minst en sjöman med sådan godkänd utbildning i medicinsk första hjälp enligt kraven i STCW att personen kan vidta omedelbara, effektiva åtgärder i händelse av sådana olyckor eller sjukdomar som kan förväntas inträffa ombord på ett fartyg och kan använda sig av medicinsk rådgivning via radio- eller satellitkommunikation, och

3. Tout Membre s'assure que les gens de mer travaillant à bord de navires qui se trouvent sur son territoire ont accès à ses installations médicales à terre s'ils requièrent des soins médicaux immédiats.

4. Les dispositions énoncées dans le code concernant la protection de la santé et les soins médicaux à bord comportent des normes relatives à des mesures visant à assurer aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre.

Norme A4.1 — Soins médicaux à bord des navires et à terre

1. Pour protéger la santé des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant son pavillon et leur assurer des soins médicaux qui comprennent les soins dentaires essentiels, tout Membre s'assure que soient adoptées des mesures qui:

a) garantissent l'application aux gens de mer de toutes les dispositions générales relatives à la protection de la santé au travail et aux soins médicaux qui concernent leur service, ainsi que de toutes les dispositions spéciales spécifiques au travail à bord d'un navire;

b) garantissent aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre, y compris un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic et de traitement nécessaires, ainsi qu'à l'information et aux connaissances médicales;

c) accordent aux gens de mer le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable;

d) garantissent que, dans une mesure conforme à la législation et à la pratique du Membre, les services de soins médicaux et de protection de la santé soient fournis sans frais pour eux-mêmes aux gens de mer à bord ou débarqués dans un port étranger;

e) ne se limitent pas au traitement des gens de mer malades ou blessés mais comprennent également des mesures de

b) alla andra fartyg bör ha utsett minst en sjöman med godkänd utbildning i sjukvård enligt kraven i STCW, inklusive praktisk utbildning och utbildning i livräddningsteknik som exempelvis intravenös behandling, så att berörda personer kan delta effektivt i samordnade program för medicinskt bistånd till fartyg till sjöss och ge de sjuka eller skadade vård av tillräcklig standard under den tid dessa kan förväntas vara kvar ombord.

2. Den utbildning som nämns i punkt 1 i denna anvisning bör baseras på innehållet i den senaste upplagan av *International Medical Guide for Ships, Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods, Document for Guidance — An International Maritime Training Guide*, det medicinska avsnittet i *International Code of Signals* och liknande nationella anvisningar.

3. De personer som avses i punkt 1 i denna anvisning och andra sjömän som den behöriga myndigheten kan kräva det av, bör med cirka fem års intervall genomgå fortbildningskurser för att kunna upprätthålla och förbättra sina kunskaper och sina färdigheter och hålla sig à jour med utvecklingen.

4. Fartygsapoteket och dess innehåll, den medicinska utrustningen och den medicinska handbok som finns ombord bör hållas i gott skick och inspekteras med jämna intervall, som inte överstiger 12 månader, av ansvariga personer utsedda av den behöriga myndigheten, vilka bör se till att märkning, utgångsdatum och lagringsförhållanden för alla läkemedel samt bruksanvisningarna kontrolleras, och att all utrustning fungerar som den skall. Den behöriga myndigheten bör beakta internationella rekommendationer på området, bland annat den senaste upplagan av *International Medical Guide for Ships* och andra anvisningar som nämns i punkt 2 i denna anvisning, när den nationella medicinska handboken för bruk på fartyg godkänns eller ändras, och när innehållet i fartygsapoteket och den

caractère préventif, notamment l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire.

2. L'autorité compétente adopte un modèle type de rapport médical à l'usage des capitaines et du personnel médical compétent à terre et à bord. Ce rapport a un caractère confidentiel et sert exclusivement à faciliter le traitement des gens de mer.

3. Tout Membre adopte une législation établissant, pour les soins médicaux et hospitaliers à bord des navires qui battent son pavillon, des prescriptions concernant les installations, les équipements et la formation.

4. La législation nationale exige au minimum le respect des prescriptions suivantes:

a) tout navire dispose d'une pharmacie de bord, de matériel médical et d'un guide médical, dont les spécifications sont prescrites par l'autorité compétente et qui sont inspectés régulièrement par elle. Les prescriptions nationales doivent tenir compte du type de navire, du nombre de personnes à bord, de la nature, de la destination et de la durée des voyages ainsi que des normes médicales recommandées sur le plan national et international;

b) tout navire ayant à son bord 100 personnes ou plus et effectuant normalement des voyages internationaux de plus de trois jours doit disposer d'un médecin qualifié chargé des soins médicaux. La législation nationale détermine également, compte tenu notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions du voyage et le nombre des gens de mer, quels autres navires doivent disposer d'un médecin à bord;

c) les navires n'ayant pas de médecin à bord doivent compter au moins un marin chargé des soins médicaux et de l'administration des médicaments dans le cadre de ses fonctions normales ou un marin apte à administrer les premiers secours. Les gens de mer chargés d'assurer les soins médicaux à bord et qui ne sont pas médecins doivent avoir suivi avec succès une formation aux soins médicaux qui soit conforme aux dispositions de la Convention

medicinska utrustningen beslutas.

5. När en last som är klassificerad som farlig inte finns med i den senaste utgåvan av *Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods*, bör nödvändig information om ämnenas art, vilka risker de innebär, nödvändig personlig skyddsutrustning, relevanta medicinska procedurer och specifika motgifter ställas till sjömännens förfogande. Sådana specifika motgifter och personlig skyddsutrustning bör alltid finnas ombord när farlig last transporteras. Denna information bör ingå i fartygets riktlinjer och program för hälsa och säkerhet på arbetsplatsen som beskrivs i regel 4.3 och därtill hörande kodbestämmelser.

6. Alla fartyg bör medföra en komplett och aktuell lista över radiostationer som förmedlar medicinska råd och, om de är utrustade med satellitkommunikation, en aktuell och komplett lista över kustnära jordstationer genom vilka dessa råd kan erhållas. Sjömän med ansvar för sjukvård eller medicinsk första hjälp ombord bör ha fått instruktion om hur man använder fartygets medicinska handbok och det medicinska avsnittet i den senaste upplagan av *International Code of Signals* för att kunna förstå både vilka upplysningar den rådgivande läkaren behöver och de råd som ges.

Anvisning B4.1.2 — Medicinskt rapportformulär

1. Det standardiserade medicinska rapportformulär för sjömän som krävs enligt del A i denna kod bör vara utformat så att det underlättar utbyte av medicinsk och relaterad information om enskilda sjömän mellan fartyg och land vid fall av sjukdom eller skada.

internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW). Les gens de mer chargés d'administrer les premiers secours doivent avoir suivi avec succès une formation aux premiers secours, conforme aux dispositions de la STCW. La législation nationale précise le niveau de formation exigé compte tenu notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions des voyages, ainsi que le nombre de gens de mer à bord;

d) l'autorité compétente prend les mesures voulues pour que des consultations médicales par radio ou par satellite, y compris des conseils de spécialistes, soient possibles pour les navires en mer, à toute heure. Ces consultations médicales, y compris la transmission par radio ou par satellite de messages médicaux entre un navire et les personnes à terre donnant des conseils, sont assurées gratuitement à tous les navires, quel que soit leur pavillon.

Principe directeur B4.1 — Soins médicaux à bord des navires et à terre

Principe directeur B4.1.1 — Fourniture de soins médicaux

1. Pour les navires qui ne sont pas tenus de disposer d'un médecin à bord, l'autorité compétente, en déterminant le niveau de formation aux soins médicaux nécessaire, devrait exiger que:

a) les navires pouvant d'ordinaire avoir accès dans les huit heures à des soins médicaux qualifiés et à des équipements médicaux comptent au moins dans leur équipage un marin ayant reçu la formation agréée en soins médicaux de premiers secours requise par la STCW, qui lui permette de prendre immédiatement des mesures efficaces en cas d'accident ou de maladie susceptible de survenir à bord et de faire bon usage des conseils médicaux transmis par radio ou par satellite;

b) tous les autres navires disposent d'au moins un marin ayant reçu la formation agréée en soins médicaux exigée par la STCW, comprenant une formation pratique et une formation à des techniques de soins

Anvisning B4.1.3 — Sjukvård i land

1. Landbaserade sjukvårdsinrättningar för vård av sjömän bör vara lämpliga för ändamålet. Läkare, tandläkare och annan medicinsk personal bör vara väl kvalificerade.

2. Sjömän som är i hamn bör ha tillgång till:

- a) öppenvårdsbehandling för sjukdom och skada,
- b) inläggning på sjukhus vid behov, och
- c) tandvård, särskilt i brådskande fall.

3. Lämpliga åtgärder bör vidtas för att främja behandling av sjömän som lider av sjukdom. Särskilt bör sjömän snabbt få tillträde till kliniker och sjukhus i land, utan svårigheter och oavsett nationalitet eller religion, och när så är möjligt bör vid behov fortsatt behandling ordnas för att komplettera den läkarvård den har tillgång till.

Anvisning B4.1.4 — Medicinskt bistånd till andra fartyg och internationellt samarbete

1. Varje medlemsstat bör överväga att delta i internationellt samarbete rörande bistånd, program och forskning om hälso- och sjukvård. Samarbete kan behövas för att:

- a) bygga ut och samordna sök- och räddningsinsatser och ordna snabb medicinsk hjälp och evakuering till sjöss av allvarligt sjuka eller skadade ombord på fartyg, bland annat genom system för periodisk rapportering av fartygs positioner, räddningscentraler och räddningshelikoptrar, i överensstämmelse med 1979 års *internationella konvention om efterspanings- och räddningstjänst till havs med ändringar, och gemensamma flyg- och sjöräddningshandboken (IAMSAR)*,

d'urgence comme la thérapie intraveineuse, qui doit permettre aux intéressés de participer efficacement à des programmes coordonnés d'assistance médicale aux navires en mer et d'assurer aux malades et aux blessés un niveau de soins médicaux satisfaisant au cours de la période pendant laquelle ils sont susceptibles de rester à bord.

2. Les formations visées au paragraphe 1 du présent principe directeur devraient être fondées sur le contenu des éditions les plus récentes du *Guide médical international de bord*, du *Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses*, du *Document destiné à servir de guide — Guide international de formation maritime*, et de la partie médicale du *Code international des signaux* ainsi que des guides nationaux analogues.

3. Les personnes visées au paragraphe 1 du présent principe directeur et tous les autres gens de mer désignés par l'autorité compétente devraient suivre, approximativement tous les cinq ans, des cours de perfectionnement leur permettant d'entretenir et d'accroître leurs connaissances et leurs compétences et de se tenir au courant des nouveautés.

4. La pharmacie de bord et son contenu ainsi que le matériel médical et le guide médical à conserver à bord devraient être correctement entretenus et inspectés à des intervalles réguliers, ne dépassant pas douze mois, par des personnes responsables désignées par l'autorité compétente, qui devraient contrôler les étiquettes, les dates de péremption, les conditions de conservation et les indications d'emploi de tous les médicaments et s'assurer du fonctionnement conforme de tous les équipements. Lors de l'adoption ou de la révision du guide médical de bord en usage dans le pays, pour déterminer le contenu de la pharmacie de bord et le matériel médical à conserver à bord, l'autorité compétente devrait tenir compte des recommandations internationales dans ce domaine, y compris de l'édition la plus récente du *Guide médical international de bord* ainsi que des autres guides mentionnés au paragraphe 2.

5. Lorsqu'une cargaison classée

b) optimalt utnyttja alla fartyg som har läkare ombord och stationera ut fartyg till sjöss som kan tillhandahålla sjukvårds- och räddningsresurser,

c) sammanställa och underhålla en internationell lista över läkare och vårdresurser som är tillgängliga över hela världen för att tillhandahålla akutsjukvård för sjöpersonal,

d) landsätta sjömän för akutvård,

e) skicka hem sjömän som varit inlagd på sjukhus utomlands så snart det är praktiskt möjligt enligt råd från läkare som ansvarar för det aktuella fallet, varvid hänsyn skall tas till patientens önskemål och behov,

f) ge personligt stöd till sjömän under hemresan enligt råd från läkare som ansvarar för det aktuella fallet, varvid hänsyn skall tas till patientens önskemål och behov,

g) inrätta hälsocentraler för sjömän för att:

(i) bedriva forskning om hälsostatus, medicinsk behandling och förebyggande hälsovård för sjömän, och

(ii) utbilda hälso- och sjukvårdspersonal i sjöfartsmedicin,

h) samla in och utvärdera statistik över arbetsrelaterade olyckor, sjukdomar och dödsfall bland sjömän samt integrera och harmonisera statistiken med eventuellt befintliga nationella system för statistik över olyckor och sjukdomar i arbetet där andra personalkategorier ingår,

i) organisera internationellt utbyte av teknisk information, utbildningsmaterial och personal samt internationella kurser, seminarier och arbetsgrupper,

j) försörja alla sjömän med särskilda kurativa behandlingar och förebyggande hälso- och sjukvård i hamn, eller allmän hälso- och sjukvård samt rehabilitering, och

k) ordna hemsändning av avliden sjöpersonals kroppar eller aska så snart det är prak-

dangereuse ne figure pas dans l'édition la plus récente du *Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses*, l'information nécessaire sur la nature des substances, les risques encourus, les équipements de protection individuelle à utiliser, les procédures médicales appropriées et les antidotes spécifiques devrait être communiquée aux gens de mer. Les antidotes spécifiques et les équipements de protection individuelle devraient se trouver à bord lorsque des marchandises dangereuses sont transportées. Cette information devrait être intégrée dans les politiques et programmes de sécurité et de santé au travail exposés dans la règle 4.3 et dans les dispositions correspondantes du code.

6. Tous les navires devraient avoir à bord une liste complète et à jour des stations de radio par l'intermédiaire desquelles des consultations médicales peuvent être obtenues et, s'ils sont équipés d'un système de communication par satellite, ils devraient avoir à bord une liste complète et à jour des stations côtières par l'intermédiaire desquelles les consultations médicales peuvent être obtenues. Les gens de mer chargés des soins médicaux ou des premiers secours à bord devraient être préparés à l'utilisation du guide médical de bord et de la partie médicale de l'édition la plus récente du *Code international des signaux*, afin de pouvoir comprendre le type d'informations nécessaires au médecin consulté ainsi que les conseils qu'ils en reçoivent.

Principe directeur B4.1.2 — Modèle de rapport médical

1. Le modèle de rapport médical pour les gens de mer prescrit dans la partie A du code devrait être conçu de manière à faciliter les échanges d'informations médicales et assimilées concernant les gens de mer entre le navire et la terre en cas de maladie ou d'accident.

Principe directeur B4.1.3 — Soins médicaux à terre

1. Les services médicaux à terre prévus

tiskt möjligt och i enlighet med de anhörigas önskemål.

2. Internationellt samarbete inom hälso- och sjukvård för sjömän bör baseras på bilaterala eller multilaterala överenskommelser eller konsultationer mellan medlemsstaterna.

Anvisning B4.1.5 — Sjömäns familjemedlemmar

1. Varje medlemsstat bör se till att familjemedlemmar till sjömän som är bosatta på dess territorium får en god och tillräcklig sjukvård i avvaktan på att en sjukvård som omfattar även arbetstagare i allmänhet och deras familjemedlemmar byggs ut där sådana tjänster inte finns, och bör informera Internationella arbetsbyrån om de åtgärder som vidtas för detta ändamål.

Regel 4.2 — Redarens ansvar

Syfte: Att säkerställa att sjömän är skyddade mot ekonomiska konsekvenser av sjukdom, skada eller dödsfall som har samband med anställningen

1. Varje medlemsstat skall se till att sjömän som är anställd på fartyg som för dess flagg i enlighet med koden har rätt till materiellt bistånd och stöd från redaren för att avhjälpa de ekonomiska konsekvenserna av sjukdom, skada eller dödsfall som kan inträffa när de fullgör ett anställningsavtal för sjömän eller till följd av anställning enligt ett sådant avtal.

2. Denna regel påverkar inte någon annan rättslig gottgörelse som sjömän kan söka.

Standard A4.2 — Redarens ansvar

1. Varje medlemsstat skall anta lagar och andra författningar som kräver att redare för fartyg som för dess flagg ansvarar för hälso-

pour le traitement des gens de mer devraient être adéquats, et les médecins, dentistes et autres membres du personnel médical devraient être dûment qualifiés.

2. Des mesures devraient être prises pour que les gens de mer, dans les ports, puissent:

a) recevoir un traitement ambulatoire en cas de maladie ou d'accident;

b) être hospitalisés au besoin;

c) recevoir un traitement dentaire, surtout en cas d'urgence.

3. Des mesures appropriées devraient être prises pour faciliter le traitement des gens de mer malades. En particulier, les gens de mer devraient être promptement admis dans les cliniques et les hôpitaux à terre, sans difficulté et sans distinction de nationalité ou de confession, et, dans toute la mesure possible, des dispositions devraient être prises pour assurer, lorsque cela est nécessaire, la continuité du traitement complétant l'action des services sanitaires qui leur sont ouverts.

Principe directeur B4.1.4 — Assistance médicale aux autres navires et coopération internationale

1. Tout Membre devrait dûment envisager de participer à la coopération internationale en matière d'assistance, de programmes et de recherches dans les domaines de la protection de la santé et des soins médicaux. Cette coopération pourrait viser à:

a) développer et coordonner les efforts de recherche et de sauvetage et organiser une aide et une évacuation médicales rapides en mer, en cas de maladie ou d'accident grave à bord d'un navire, grâce notamment à des systèmes de signalement périodique de la position des navires, à des centres de coordination des opérations de sauvetage et à des services d'urgence par hélicoptère, conformément à la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes, ainsi qu'au *Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR)*;

b) utiliser de façon optimale tout navire ayant à bord un médecin ainsi que les navires prépositionnés en mer pouvant fournir des services hospitaliers et des

och sjukvård för alla sjömän som arbetar ombord på fartygen i enlighet med följande minimistandarder:

a) redare skall svara för de kostnader som uppstår för sjömän som arbetar på deras fartyg till följd av sjukdom och skada från den dag tjänstgöringen påbörjas till den dag de anses vederbörligen hemsända, eller som härrör från deras anställning mellan dessa datum,

b) redare skall tillhandahålla ekonomisk säkerhet för att trygga ersättning vid dödsfall eller långvarig invaliditet hos sjömän på grund av skada, sjukdom eller risk i arbetet enligt bestämmelser i nationell lag, sjömännens anställningsavtal eller kollektivavtal,

c) redare skall svara för kostnader som uppstår för sjukvård, inklusive medicinsk behandling och tillhandahållande av nödvändiga läkemedel och medicinsk utrustning, samt kost och logi under bortovaro från hemmet, tills den sjuka eller skadade personen är helt återställd, eller tills sjukdomen eller arbetsoförmågan har förklarats vara bestående, och

d) redare skall svara för begravningskostnaderna vid dödsfall ombord eller i land under anställningstiden.

2. Nationella lagar eller andra författningar kan begränsa redarens ansvar för att betala kostnaderna för sjukvård, kost och logi till en period som inte får understiga 16 veckor från den dag skadan uppstod eller sjukdomen började.

3. När sjukdom eller skada leder till arbetsoförmåga skall redaren betala:

a) full lön så länge den skadade eller sjuka personen är kvar ombord eller till dess den har rest hem enligt denna konvention, och

b) full eller partiell lön enligt föreskrifterna i nationella lagar och andra författningar eller kollektivavtal från den tidpunkt personen reste hem eller sattes i land fram till tillfrisknandet eller till dess personen är berättigad till

moyens de sauvetage;

c) établir et tenir à jour une liste internationale de médecins et d'établissements médicaux disponibles à travers le monde pour assurer des soins médicaux d'urgence aux gens de mer;

d) débarquer les gens de mer à terre en vue d'un traitement d'urgence;

e) rapatrier les gens de mer hospitalisés à l'étranger dès que cela est réalisable, conformément à l'avis médical des médecins traitant le cas, en tenant compte des souhaits et des besoins du marin;

f) prendre des dispositions visant à apporter une assistance personnelle aux gens de mer pendant leur rapatriement, conformément à l'avis médical des médecins traitant le cas, en tenant compte des souhaits et des besoins du marin;

g) s'efforcer d'établir des centres sanitaires pour les gens de mer, qui seraient chargés de:

(i) mener des recherches sur l'état de santé, les traitements médicaux et les soins de santé préventifs des gens de mer;

(ii) former le personnel médical et le personnel de santé à la médecine maritime;

h) collecter et évaluer les statistiques sur les accidents du travail, les maladies professionnelles et les décès de gens de mer et les intégrer dans le système national de statistiques sur les accidents du travail et les maladies professionnelles couvrant d'autres catégories de travailleurs, en les harmonisant avec ce système;

i) organiser des échanges internationaux d'informations techniques, de matériel pédagogique et de personnel enseignant ainsi que des cours de formation, des séminaires et des groupes de travail internationaux;

j) assurer à tous les gens de mer des services de santé et des services médicaux, curatifs et préventifs, qui leur soient spécialement destinés dans les ports ou mettre à leur disposition des services généraux médicaux, de santé et de rééducation;

k) prendre les dispositions nécessaires en vue de rapatrier, dès que cela est possible, le corps ou les cendres des gens de mer décédés, conformément aux souhaits de

kontant ersättning enligt den berörda medlemsstatens lagstiftning, om detta inträffar tidigare.

4. Nationella lagar eller andra författningar kan begränsa redarens ansvar för att betala lön helt eller delvis för sjömän som inte längre är ombord till en tid som inte får understiga 16 veckor från den dag skadan uppstod eller sjukdomen började.

5. Nationella lagar eller andra författningar kan befria redaren från ansvar för:

a) skada som uppstår på annat sätt än i fartygstjänsten,

b) skada eller sjukdom som beror på grov försummelse från sjuk, skadad eller avliden sjöpersonals sida, och

c) sjukdom eller svaghet som avsiktligt hemlighålls när anställningen påbörjas.

6. Nationella lagar eller andra författningar kan befria redaren från ansvar för att betala sjukvård, kost och logi samt begravningskostnader i den utsträckning offentliga myndigheter påtar sig sådant ansvar.

7. Redare eller deras representanter skall skydda egendom som sjuk, skadad eller avliden sjöman lämnat efter sig ombord och återlämna den till personalen eller dess anhöriga.

Anvisning B4.2 — Redarens ansvar

1. Vid betalning av full lön enligt standard A4.2 punkt 3 a får bonus uteslutas.

2. Nationella lagar eller andra författningar får föreskriva att en redare inte längre skall svara för kostnaderna för sjuk eller skadad sjöman från den tidpunkt då förmåner kan utgå från ett system med obligatorisk sjukförsäkring, obligatorisk olycksfallsförsäkring eller arbetstagarersättning för olyckor.

3. Nationella lagar eller andra författningar får föreskriva att en försäkringsinstitution skall betala tillbaka begravningskostnader som redaren betalat om begravningshjälp utgår för avliden sjöman enligt lagar eller andra författningar om socialförsäkring eller arbetstagarersättning.

leurs parents les plus proches.

2. La coopération internationale dans le domaine de la protection de la santé et des soins médicaux des gens de mer devrait se fonder sur des accords bilatéraux ou multilatéraux ou des consultations entre Membres.

Principe directeur B4.1.5 — Personnes à la charge des gens de mer

1. Tout Membre devrait adopter des mesures propres à assurer aux personnes à la charge des gens de mer ayant leur domicile sur son territoire des soins médicaux appropriés et suffisants, en attendant la création d'un service de soins médicaux ouvert aux travailleurs en général et aux personnes à leur charge quand de tels services n'existent pas, et informer le Bureau international du Travail des mesures prises à cet effet.

Règle 4.2 — Responsabilité des armateurs

Objet: assurer la protection des gens de mer contre les conséquences financières d'une maladie, d'un accident ou d'un décès survenant en relation avec leur emploi

1. Tout Membre veille à ce que des mesures prises conformément au code soient appliquées à bord des navires qui battent son pavillon pour assurer aux gens de mer travaillant à bord de ces navires le droit à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières des maladies, accidents ou décès survenant pendant leur service dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat.

2. La présente règle est sans préjudice des autres moyens de droit dont le marin pourrait disposer.

Norme A4.2 — Responsabilité des armateurs

1. Tout Membre adopte une législation disposant que les armateurs des navires battant son pavillon sont responsables de la

Regel 4.3 — Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor

Syfte: Att säkerställa att arbetsmiljön ombord främjar sjömännens hälsa och säkerhet

1. Varje medlemsstat skall se till att sjömän på fartyg som för dess flagg är skyddade till sin hälsa i arbetet och att den bor, arbetar och utbildas ombord i en säker och hygienisk miljö.

2. Varje medlemsstat skall utforma och utfärda nationella anvisningar för hantering av hälsa och säkerhet i arbetet på fartyg som för dess flagg, efter samråd med representativa redar- och sjöförsäkringsorganisationer och med beaktande av gällande koder, anvisningar och normer som rekommenderas av internationella organisationer, nationella förvaltningar och sjöfartsnäringsorganisationer.

3. Varje medlemsstat skall med beaktande av relevanta internationella instrument anta lagar och andra författningar rörande de förhållanden som anges i koden och fastställa normer för att skydda hälsa och säkerhet i arbetet och förebygga olyckor på fartyg som för dess flagg.

Standard A4.3 — Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor

1. De lagar och andra författningar som skall antas enligt regel 4.3 punkt 3 skall ta upp bland annat följande punkter:

a) antagande och effektivt genomförande och främjande av riktlinjer och program för att skydda hälsa och säkerhet i arbetet på fartyg som för medlemsstatens flagg, med utvärdering av risker samt utbildning och instruktion för sjömän,

b) rimliga försiktighetsåtgärder för att förebygga olyckor, skador och sjukdomar i arbetet på fartyg, bland annat åtgärder för att

protection de la santé et des soins médicaux de tous les gens de mer travaillant à bord de ces navires, conformément aux normes minimales suivantes:

a) les armateurs doivent prendre à leur charge le coût pour les gens de mer travaillant à bord de leurs navires de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle ils sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates;

b) les armateurs doivent prendre à leur charge une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, telle que prévue par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective;

c) les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, sont à la charge de l'armateur, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé hors de son domicile jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité;

d) les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de l'engagement, sont à la charge de l'armateur.

2. La législation nationale peut limiter la responsabilité de l'armateur en matière de prise en charge des soins médicaux, de la nourriture ou du logement à une période qui ne pourra être inférieure à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.

3. Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, l'armateur verse:

a) la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié conformément à la présente convention;

b) la totalité ou une partie du salaire, selon ce que prévoient la législation nationale ou les conventions collectives, à partir du

minska och förebygga risker för exponering för skadliga nivåer av miljöfaktorer och kemikalier, samt risker för skada eller sjukdom som kan följa av användning av utrustning och maskiner ombord på fartyg,

c) ombordprogram för att förebygga olyckor, skador och sjukdomar i arbetet och för att ständigt förbättra skyddet av säkerheten och hälsan i arbetet, under medverkan av representanter för sjömännen och alla andra som deltar i tillämpningen och med beaktande av förebyggande åtgärder, inklusive teknik- och konstruktionslösningar, utbyte av processer och rutiner för gemensamma och individuella arbetsuppgifter samt användning av personlig skyddsutrustning, och

d) krav på inspektion, rapportering och avhjälpande av riskmoment och på utredning och rapportering av olyckor i arbetet ombord.

2. Reglerna i punkt 1 i denna standard skall:

a) beakta relevanta internationella instrument som rör skydd av hälsa och säkerhet i arbetet i allmänhet och särskilda risker, och inriktas på alla frågor som är av betydelse för att förebygga olyckor, skador och sjukdomar i arbetet som kan hänföras till sjömannens arbete, och särskilt sådana som är specifika för arbete till sjöss,

b) klart ange redarens, sjömannens och andra berördas skyldighet att uppfylla gällande standarder och fartygets riktlinjer och program för hälsa och säkerhet i arbetet, särskilt med hänsyn till hälsa och säkerhet för sjömän som inte fyllt 18 år,

c) ange den uppgift befälhavaren och/eller en person utsedd av denne har att särskilt ansvara för att fartygets riktlinjer och handlingsprogram för hälsa och säkerhet i arbetet tillämpas, och

rapatriement ou du débarquement du marin jusqu'à sa guérison ou, si l'éventualité se présente plus tôt, jusqu'à ce qu'il ait droit à des prestations en espèces au titre de la législation du Membre concerné.

4. La législation nationale peut limiter l'obligation de l'armateur de verser à un marin débarqué tout ou partie de son salaire à une période qui ne peut être inférieure à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.

5. La législation nationale peut exempter l'armateur de toute responsabilité pour:

a) un accident qui n'est pas survenu au service du navire;

b) un accident ou une maladie imputable à une faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé;

c) une maladie ou une infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement.

6. Dès lors que la responsabilité en est assumée par les autorités publiques, la législation nationale peut exempter l'armateur de l'obligation d'acquitter les frais des soins médicaux, du logement et de la nourriture, ainsi que de l'inhumation.

7. L'armateur, ou ses représentants, doivent prendre des mesures afin de sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés et pour les faire parvenir à eux-mêmes ou à leurs parents les plus proches.

Principe directeur B4.2 — Responsabilité de l'armateur

1. Le paiement de la totalité du salaire, prévu par le paragraphe 3 a) de la norme A4.2, peut exclure les primes.

2. La législation nationale peut prévoir que l'armateur cesse d'être tenu de prendre en charge les frais d'un marin malade ou blessé dès que celui-ci peut bénéficier de prestations médicales dans le cadre d'un régime d'assurance maladie ou d'assurance accident obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés.

3. La législation nationale peut prévoir le remboursement par une institution d'assurance des frais d'inhumation supportés par l'armateur, lorsque le système d'assurance sociale ou de réparation

d) ange befogenheter för besättningsmedlemmar som utsetts eller valts till skyddsombud att delta i möten med fartygets skyddskommitté. En sådan kommitté skall finnas på alla fartyg som har en besättning på minst fem personer.

3. De lagar och andra författningar som avses i regel 4.3 punkt 3 skall ses över regelbundet i samråd med representanter för redar- och sjöfolksorganisationer och vid behov revideras med hänsyn till ny teknik och forskning för att främja en kontinuerlig förbättring av riktlinjer och handlingsprogram för hälsa och säkerhet på arbetsplatsen och för att skapa en säker arbetsmiljö för sjömän på fartyg som för medlemsstatens flagg.

4. När kraven i gällande internationella instrument om acceptabla risknivåer i arbetet ombord på fartyg och om utveckling och genomförande av riktlinjer och program för hälsa och säkerhet ombord efterlevs, skall kraven i denna konvention anses vara uppfyllda.

5. Den behöriga myndigheten skall se till:

a) att olyckor, skador och sjukdomar i arbetet noggrant rapporteras, varvid Internationella arbetsorganisationens anvisningar om rapportering och registrering av olyckor och sjukdomar i arbetet skall beaktas,

b) att fullständig statistik över sådana olyckor och sjukdomar förs, analyseras, publiceras och, där så är lämpligt, följs upp med forskning om allmänna trender och påvisade risker, och

c) att olycksfall i arbetet utreds.

6. Rapportering och utredning av ärenden som rör hälsa och säkerhet i arbetet skall göras på ett sådant sätt att sjömännens personuppgifter skyddas och de anvisningar Internationella arbetsorganisationen tillhandahåller i detta avseende beaktas.

comporte une prestation en ce qui concerne le marin décédé.

Règle 4.3 — Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

Objet: faire en sorte que le milieu de travail des gens de mer à bord des navires contribue à leur santé et à leur sécurité au travail

1. Tout Membre veille à ce que les gens de mer travaillant à bord des navires qui battent son pavillon bénéficient d'un système de protection de la santé au travail et à ce qu'ils vivent, travaillent et se forment à bord des navires dans un environnement sûr et sain.

2. Tout membre, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer et en tenant compte des codes, directives et normes applicables recommandées par les organisations internationales, les administrations nationales et les organismes du secteur maritime, élabore et promulgue des directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord des navires battant son pavillon.

3. Tout Membre adopte une législation et d'autres mesures au sujet des questions précisées dans le code, en tenant compte des instruments internationaux applicables, et fixe les normes relatives à la protection de la sécurité et de la santé au travail et à la prévention des accidents à bord des navires battant son pavillon.

Norme A4.3 — Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

1. La législation et les autres mesures à adopter conformément au paragraphe 3 de la règle 4.3 couvrent les sujets suivants:

a) l'adoption et l'application effective ainsi que la promotion de politiques et programmes de sécurité et de santé au travail à bord des navires qui battent le pavillon du Membre, y compris l'évaluation des risques et la formation et l'instruction des gens de

7. Den behöriga myndigheten skall samarbeta med redar- och sjöfolksorganisationer så att alla sjömän får kännedom om de särskilda risker som finns på fartyg, exempelvis genom att officiella meddelanden med relevanta instruktioner anslås.

8. Den behöriga myndigheten skall kräva att redare, när de bedömer risker i hanteringen av hälsa och säkerhet i arbetet, använder relevant statistisk information från sina fartyg och allmän statistik som den behöriga myndigheten tillhandahåller.

Anvisning B4.3 — Skydd av hälsa och säkerhet samt förebyggande av olyckor

Anvisning B4.3.1 — Bestämmelser om olyckor, skador och sjukdomar i arbetet

1. De bestämmelser som krävs i standard A4.3 bör beakta ILO:s handlingsnormer i Accident prevention on board ship at sea and in port (Förebyggande av olyckor ombord på fartyg till sjöss och i hamn), 1996 och senare utgåvor, samt andra relaterade standarder, anvisningar och handlingsnormer för skydd av hälsa och säkerhet i arbetet från ILO och andra internationella organ, inklusive de exponeringsnivåer som de ställer upp.

2. Den behöriga myndigheten bör se till att särskilt följande punkter tas upp i nationella anvisningar för hantering av hälsa och säkerhet på arbetsplatsen:

a) allmänna och grundläggande bestämmelser,

b) fartygets strukturella egenskaper, inklusive tillträdesmöjligheter och asbestrelaterade risker,

c) maskineri,

d) verkningar av extremt låga eller höga temperaturer på ytor som sjömän kan komma i beröring med,

e) verkningar av buller på arbetsplatsen och i bostadsutrymmen ombord,

mer;

b) les précautions raisonnables afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires, y compris les mesures visant à réduire et à prévenir les risques d'exposition à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques, ainsi que les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires;

c) des programmes à bord visant la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles, ainsi qu'une amélioration constante de la protection de la sécurité et de la santé au travail, avec la participation des représentants des gens de mer et de toutes autres personnes intéressées à leur mise en œuvre, en tenant compte des mesures de prévention, y compris le contrôle de la conception et les mesures d'ingénierie, le remplacement des processus et procédures applicables aux tâches collectives et individuelles et l'utilisation de l'équipement de protection individuelle;

d) les prescriptions relatives à l'inspection, à la notification et à la correction des situations dangereuses ainsi qu'à l'enquête sur les accidents du travail survenus à bord et à leur notification.

2. Les dispositions prévues au paragraphe 1 de la présente norme doivent:

a) tenir compte des instruments internationaux applicables relatifs à la protection de la sécurité et de la santé au travail en général, ainsi qu'aux risques particuliers, et traiter de tous les aspects de la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles qui sont susceptibles de s'appliquer au travail des gens de mer, et particulièrement de ceux qui sont propres à l'exercice du métier de marin;

b) indiquer clairement l'obligation qu'ont les armateurs, les gens de mer et les autres personnes intéressées de se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et santé au travail, une attention particulière étant accordée à la santé et à la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans;

f) verkningar av vibrationer på arbetsplatsen och i bostadsutrymmen ombord,

g) verkningar av andra miljöfaktorer än de som avses i e och f ovan på arbetsplatsen och i bostadsutrymmen ombord, bland annat tobaksrök,

h) särskilda säkerhetsåtgärder på och under däck,

i) utrustning för lastning och lossning,

j) brandskydd och brandbekämpning,

k) ankare, kättingar och tågvirke,

l) farlig last och ballast,

m) personlig skyddsutrustning för sjöpersonal,

n) arbete i slutna utrymmen,

o) fysiska och psykiska verkningar av utmattnings,

p) verkningar av drog- och alkoholberoende,

q) skydd mot och förebyggande av HIV/AIDS, och

r) uppträdande vid nödsituationer och olyckor.

3. Vid riskanalyser och minskning av exponeringen för de faktorer som avses i punkt 2 i denna anvisning bör de fysiska effekterna på arbetshälsan beaktas, bland annat manuell hantering av last, buller och vibrationer, kemiska och biologiska effekter på arbetshälsan, mentala effekter på arbetshälsan, fysiska och mentala hälsoeffekter av utmattnings samt olyckor i arbetet. De åtgärder som vidtas bör utformas med tillbörlig hänsyn till förebyggandeprincipen, enligt vilken bland annat förebyggande av risk vid källan, anpassning av arbetet till människan, särskilt arbetsplatsens utformning, och ersättning av farligt med ofarligt eller mindre farligt har företräde framför personlig skyddsutrustning för sjöpersonal.

4. Dessutom bör den behöriga myndigheten se till att konsekvenser för hälsa och säkerhet beaktas, särskilt på följande områden:

a) uppträdande vid nödsituationer och

c) indiquer les fonctions du capitaine ou de la personne désignée par lui, ou des deux, pour assumer la responsabilité particulière de la mise en uvre et du respect de la politique et du programme du navire en matière de sécurité et de santé au travail;

d) indiquer l'autorité dont sont investis les gens de mer du navire qui ont été nommés ou élus en tant que délégués à la sécurité aux fins de participer aux réunions du comité de sécurité du navire. Un tel comité doit être établi sur les bateaux à bord desquels se trouvent cinq marins ou plus.

3. La législation et les autres mesures visées au paragraphe 3 de la règle 4.3 sont régulièrement examinées en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer et, si nécessaire, révisées compte tenu de l'évolution de la technologie et de la recherche, afin de faciliter une amélioration constante des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail et d'assurer un milieu de travail sans danger aux gens de mer employés à bord des navires qui battent le pavillon du Membre.

4. Le respect des prescriptions des instruments internationaux applicables qui portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques professionnels à bord des navires et sur l'élaboration et l'application des politiques et programmes des navires en matière de sécurité et de santé au travail est réputé équivaloir au respect des prescriptions de la présente convention.

5. L'autorité compétente veille à ce que:

a) les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles soient dûment déclarés, en tenant compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail au sujet de la notification et de l'enregistrement des accidents du travail et des maladies professionnelles;

b) des statistiques complètes de ces accidents et maladies soient tenues, analysées et publiées et, s'il y a lieu, suivies par des recherches sur les tendances générales et les risques identifiés;

c) les accidents du travail fassent l'objet d'une enquête.

6. Les déclarations et enquêtes relatives aux questions de sécurité et de santé au

olyckor,

b) verkningar av drog- och alkoholberoende, och

c) skydd mot och förebyggande av HIV/AIDS.

Anvisning B4.3.2 — Bullerexponering

1. Den behöriga myndigheten bör i samverkan med behöriga internationella organ och representanter för berörda redar- och sjöfolksorganisationer fortlöpande granska problemet med buller på fartyg för att skapa bästa möjliga skydd för sjömännen mot skador av bullerexponering.

2. Vid den granskning som nämns i punkt 1 i denna anvisning bör hänsyn tas till de negativa effekter exponering för starkt buller kan ha på sjömannens hörsel, hälsa och välbefinnande och de åtgärder som bör föreskrivas eller rekommenderas för att skydda personalen ombord genom att minska bullret. Bland annat bör följande åtgärder övervägas:

a) instruktion av sjömän om risker för hörsel och hälsa av långvarig exponering för höga bullernivåer och hur man använder inrättningar och utrustning för skydd mot buller,

b) utlämnande av godkända hörselskydd till sjömännen vid behov, och

c) riskanalys och minskning av bullerexponeringen i alla utrymmen som används som bostäder och för rekreation och servering samt i maskinrum och andra maskinutrymmen.

Anvisning B4.3.3 — Exponering för vibrationer

1. Den behöriga myndigheten bör i samverkan med behöriga internationella organ och representanter för berörda redar- och sjöfolksorganisationer, och med beaktande av relevanta internationella standarder där såda-

travail sont de nature à garantir la protection des données personnelles des gens de mer et tiennent compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail à ce sujet.

7. L'autorité compétente coopère avec les organisations d'armateurs et de gens de mer afin de prendre des mesures pour informer tous les gens de mer des risques particuliers rencontrés à bord des navires sur lesquels ils travaillent, par exemple par l'affichage d'avis officiels exposant les instructions à ce sujet.

8. L'autorité compétente exige des armateurs, lorsqu'ils évaluent les risques dans le cadre de la gestion de la sécurité et de la santé au travail, qu'ils se réfèrent aux informations statistiques appropriées émanant de leurs navires et aux statistiques générales fournies par l'autorité compétente.

Principe directeur B4.3 — Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

Principe directeur B4.3.1 — Dispositions concernant les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles

1. Les dispositions visées à la norme A4.3 devraient tenir compte du recueil de directives pratiques du BIT intitulé Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, 1996, et de ses versions ultérieures, ainsi que des autres normes et directives connexes de l'Organisation internationale du Travail, et des autres normes, directives et recueils pratiques internationaux concernant la protection de la sécurité et de la santé au travail, y compris les niveaux d'exposition qui y figurent.

2. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail portent en particulier sur les points suivants:

a) dispositions générales et dispositions de base;

b) caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante;

c) machines;

d) effets des températures extrêmement

na finns, fortlöpande granska problemet med vibrationer på fartyg för att så långt möjligt förbättra sjömännens skydd mot skador av exponering för vibrationer.

2. Den granskning som avses i punkt 1 i denna anvisning bör omfatta effekten av exponering för starka vibrationer på sjömännens hälsa och välbefinnande och de åtgärder som bör föreskrivas eller rekommenderas för att skydda sjömännen genom att minska vibrationer i fartyget. Bland annat bör följande åtgärder övervägas:

- a) instruktion av sjömän om risker för deras hälsa av långvarig exponering för vibrationer,
- b) utlämnande av godkänd personlig skyddsutrustning till sjömännen vid behov, och
- c) riskanalys och minskning av exponeringen för vibrationer i alla utrymmen som används som bostäder och för rekreation och servering genom att vidta åtgärder enligt de anvisningar som finns i ILO:s anvisningar (Code of Practice) under titeln *Ambient factors in the workplace*, 2001 och eventuella senare utgåvor, med beaktande av att dessa utrymmen inte är exponerade på samma sätt som arbetsplatsen.

Anvisning B4.3.4 — Redares förpliktelser

1. En skyldighet för redaren att lämna ut skyddsutrustning eller andra säkerhetsinrättningar för att förebygga olyckor bör som regel motsvaras av bestämmelser som ålägger sjömännen att använda dem och krav på att personalen skall iaktta relevanta åtgärder för att förebygga olyckor och skydda sin hälsa.

2. Artiklarna 7 och 11 i 1963 års konvention (nr 119) om maskinskydd och motsvarande bestämmelser i 1963 års rekommendation (nr 118) om maskinskydd bör beaktas. Enligt dessa har arbetsgivaren ansvar för att maskiner som är i drift är väl skyddade och inte används utan tillräckliga säkerhetsinrätt-

basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact;

e) effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;

f) effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;

g) effets des facteurs ambiants autres que ceux visés aux alinéas e) et f) auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord, y compris la fumée du tabac;

h) mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous;

i) matériel de chargement et de déchargement;

j) prévention et extinction des incendies;

k) ancrs, chaînes et câbles;

l) cargaisons dangereuses et lest;

m) équipement de protection individuelle des gens de mer;

n) travail dans des espaces confinés;

o) effets physiques et mentaux de la fatigue;

p) effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;

q) protection et prévention relatives au VIH/SIDA;

r) réponse aux urgences et aux accidents.

3. L'évaluation des risques et la réduction de l'exposition en ce qui concerne les points auxquels se réfère le paragraphe 2 du présent principe directeur devraient tenir compte des effets physiques, y compris ceux résultant de la manutention de charges, du bruit et des vibrations, des effets chimiques et biologiques et des effets mentaux sur la santé au travail, des effets de la fatigue sur la santé physique et mentale, et des accidents du travail. Les mesures nécessaires devraient tenir dûment compte du principe de prévention selon lequel, entre autres choses, la lutte contre les risques à la source, l'adaptation des tâches à l'individu, particulièrement en ce qui concerne la conception des lieux de travail, et le remplacement de ce qui est dangereux par des éléments exempts de danger ou moins dangereux, doivent primer sur l'utilisation

ningar, medan arbetstagaren skall avstå från att använda maskinerna om inte säkerhetsinrättningarna finns på plats och inte får sätta befintliga inrättningar ur funktion.

Anvisning B4.3.5 — Rapportering och statistikinsamling

1. Alla olyckor, skador och sjukdomar i arbetet bör rapporteras så att de kan utredas och att fullständig statistik kan föras, analyseras och offentliggöras, varvid de berörda sjömännens personuppgifter skall skyddas. Rapporter bör inte enbart avse dödsolyckor eller olyckor där fartyget är inblandat.

2. Den statistik som avses i punkt 1 i denna anvisning bör omfatta antal, art, orsaker och verkningar av olyckor, skador och sjukdomar i arbetet, i tillämpliga fall med tydlig angivelse av avdelning ombord på fartyget, typ av olycka och om den inträffade till sjöss eller i hamn.

3. Medlemsstaterna bör ta hänsyn till varje internationellt system eller modell för registrering av olyckor bland sjömän som kan ha inrättats av Internationella arbetsorganisationen.

Anvisning B4.3.6 — Utredningar

1. Den behöriga myndigheten bör utreda orsaker och omständigheter vid alla olyckor, skador eller sjukdomar i arbetet som leder till döden eller allvarlig personskada, och sådana andra fall som kan finnas angivna i nationella lagar eller andra författningar.

2. Det bör övervägas att ta upp bland annat följande punkter till granskning:

a) arbetsmiljö, till exempel arbetsytor, uppställning av maskiner, tillträdesvägar, belysning och arbetsmetoder,

d'équipement de protection individuelle pour les gens de mer.

4. Par ailleurs, l'autorité compétente devrait veiller à ce qu'il soit tenu compte des conséquences pour la santé et la sécurité, particulièrement dans les domaines suivants:

a) réponse aux urgences et aux accidents;

b) effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;

c) protection et prévention relatives au VIH/SIDA.

Principe directeur B4.3.2 — Exposition au bruit

1. L'autorité compétente, conjointement avec les organes internationaux compétents et les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, devrait examiner de façon continue la question du bruit à bord des navires en vue d'améliorer la protection des gens de mer, dans toute la mesure possible, contre les effets nocifs de l'exposition au bruit.

2. L'examen visé au paragraphe 1 du présent principe directeur devrait tenir compte des effets nocifs de l'exposition à un bruit excessif sur l'ouïe, la santé et le confort des gens de mer, ainsi que des mesures à prescrire ou à recommander pour réduire le bruit à bord des navires en vue de protéger les gens de mer. Les mesures à envisager devraient inclure les suivantes:

a) informer les gens de mer des dangers qu'une exposition prolongée à des niveaux de bruit élevés comporte pour l'ouïe et la santé et leur apprendre à se servir du matériel de protection contre le bruit;

b) fournir aux gens de mer lorsque c'est nécessaire un équipement de protection de l'ouïe homologué;

c) évaluer les risques et réduire l'exposition au bruit dans toutes les installations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table, ainsi que dans la salle des machines et les autres locaux abritant des machines.

Principe directeur B4.3.3 — Exposition

b) fördelningen på åldersgrupper av olyckor, skador och sjukdomar i arbetet,

c) särskilda fysiologiska eller psykiska problem som fartygsmiljön skapar,

d) problem som uppstår till följd av fysisk stress ombord på ett fartyg, särskilt vid ökad arbetsbelastning,

e) problem med upphov i den tekniska utvecklingen och verkningar av denna, och inverkan på besättningens sammansättning, och

f) problem som orsakas av mänskliga brister.

Anvisning B4.3.7 — Nationella program för skydd och förebyggande

1. För att skapa en stabil grund för åtgärder som främjar hälsa och säkerhet på arbetsplatsen och förebygger olyckor, skador och sjukdomar vilka har sin grund i särskilda risker vid arbete till sjöss, bör forskning företas om generella tendenser och risker som statistiken avslöjar.

2. Genomförandet av program för skydd och förebyggande till gagn för hälsa och säkerhet på arbetsplatsen bör organiseras så att den behöriga myndigheten, redare och sjömän eller deras representanter och andra relevanta organ kan spela en aktiv roll, bland annat genom informationsmöten, anvisningar ombord rörande övre gränser för exponering för potentiellt skadliga miljöfaktorer på arbetsplatsen och andra risker eller resultat av en systematisk process för utvärdering av risker. Nationella eller lokala samarbetskommittéer för arbetsmiljö, hälsoskydd och förebyggande av olyckor eller tillfälliga arbetsgrupper och skyddskommittéer bör upprättas under medverkan av berörda redar- och sjöfolksorganisationer.

aux vibrations

1. L'autorité compétente, conjointement avec les organismes internationaux compétents et les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et en tenant compte, s'il y a lieu, des normes internationales pertinentes, devrait examiner de façon continue la question des vibrations à bord des navires en vue d'améliorer la protection des gens de mer, dans toute la mesure possible, contre les effets nocifs de ces vibrations.

2. L'examen visé au paragraphe 1 du présent principe directeur devrait inclure les effets de l'exposition à des vibrations excessives sur la santé et le confort des gens de mer, ainsi que les mesures à prescrire ou à recommander pour réduire les vibrations à bord des navires en vue de protéger les gens de mer. Les mesures à envisager devraient inclure les suivantes:

a) informer les gens de mer des dangers qu'une exposition prolongée à des vibrations comporte pour leur santé;

b) fournir aux gens de mer lorsque c'est nécessaire un équipement de protection individuelle homologué;

c) évaluer les risques et réduire l'exposition aux vibrations dans toutes les installations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table en adoptant des mesures conformes aux orientations fournies par le recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Les facteurs ambiants sur le lieu de travail*, 2001, et ses révisions ultérieures, en tenant compte des différences existant entre l'exposition dans ces installations et aux postes de travail.

Principe directeur B4.3.4 — Obligations de l'armateur

1. Toute obligation incombant à l'armateur de fournir du matériel de protection ou d'autres dispositifs de prévention des accidents devrait être assortie, en général, de dispositions en vertu desquelles les gens de mer sont tenus d'utiliser ces dispositifs et d'observer les mesures de prévention des accidents et de protection de la santé qui les concernent.

3. När sådan verksamhet förekommer på rederinivå bör det övervägas att låta sjömännen representeras i varje skyddskommitté ombord på rederiets fartyg.

Anvisning B4.3.8 — Innehåll i program för skydd och förebyggande

1. Det bör övervägas huruvida följande skall ingå i uppgifterna för de kommittéer och andra organ som avses i anvisning B4.3.7 punkt 2:

a) att utarbeta nationella anvisningar och handlingsprogram för system för att hantera hälsa och säkerhet i arbetet och för föreskrifter, regler och handböcker om att förebygga olyckor,

b) att organisera utbildning om och program för skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor i arbetet,

c) att organisera informationskampanjer om skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor i arbetet, bland annat filmer, afischer, artiklar och broschyrer, och

d) att distribuera litteratur och informera om skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor i arbetet så att den når all personal ombord på fartyg.

2. De som utarbetar texter om åtgärder eller rekommenderad praxis för skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor i arbetet bör beakta gällande föreskrifter eller rekommendationer som vederbörande nationella myndigheter eller organisationer eller internationella organisationer antagit.

3. Varje medlemsstat bör, när den utformar program för skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor i arbetet ta vederbörlig hänsyn till alla handlingsregler för sjömännens hälsa och säkerhet som Internationella arbetsorganisationen kan ha publicerat.

2. Il faudrait aussi tenir compte des articles 7 et 11 de la convention (n° 119) sur la protection des machines, 1963, et des dispositions correspondantes de la recommandation (n° 118) sur la protection des machines, 1963, qui disposent qu'il incombe, d'une part, à l'employeur de veiller à ce que les machines soient munies de dispositifs de protection appropriés et à ce qu'aucune machine ne soit utilisée sans ces dispositifs et, d'autre part, au travailleur de ne pas utiliser une machine si les dispositifs de protection dont elle est pourvue ne sont pas en place, et de ne pas rendre inopérants ces dispositifs.

Principe directeur B4.3.5 — Déclaration des accidents du travail et compilation des statistiques

1. Tous les accidents du travail et les maladies professionnelles devraient être signalés pour faire l'objet d'enquêtes et pour que des statistiques détaillées soient établies, analysées et publiées, en tenant compte de la protection des données personnelles des gens de mer concernés. Les rapports ne devraient pas être limités aux cas d'accidents et de maladies mortels ni aux accidents impliquant le navire.

2. Les statistiques visées au paragraphe 1 du présent principe directeur devraient porter sur le nombre, la nature, les causes et les conséquences des accidents, des lésions et des maladies professionnels et préciser, le cas échéant, dans quel service du navire l'accident s'est produit, le type d'accident et s'il est survenu en mer ou dans un port.

3. Tout Membre devrait tenir dûment compte de tout système ou modèle international d'enregistrement des accidents des gens de mer éventuellement établi par l'Organisation internationale du Travail.

Principe directeur B4.3.6 — Enquêtes

1. L'autorité compétente devrait entreprendre une enquête sur les causes et les circonstances de tous les accidents du travail et de toutes les lésions et maladies professionnelles entraînant des pertes de vies humaines ou de graves lésions corporelles,

Anvisning B4.3.9 — Undervisning i skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor i arbetet

1. Läroplanen för den utbildning som avses i standard A4.3 punkt 1 a bör granskas och uppdateras med jämna mellanrum mot bakgrund av förändringar i fartygens typ, storlek och utrustning samt ändringar i bemanningspraxis, nationaliteter, språk och arbetsorganisation på fartyg.

2. Information om skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor på arbetsplatsen bör vara kontinuerlig. Denna information kan ges i följande former:

a) audiovisuella läromedel, exempelvis filmer, att användas vid yrkesskolor för sjöpersonal och om möjligt visas ombord på fartyg,

b) affischer ombord på fartyg,

c) artiklar i tidskrifter för sjömän om riskmoment vid arbete till sjöss och om skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor i arbetet, och

d) särskilda kampanjer som utnyttjar olika medier för att informera sjömän, bland annat kampanjer om säkra arbetsmetoder.

3. Den information som avses i punkt 2 i denna anvisning bör i förekommande fall utformas med hänsyn till olika nationaliteter, språk och kulturer bland sjömännen ombord.

Anvisning B4.3.10 — Utbildning i hälsa och säkerhet för unga sjömän

1. Bestämmelser om hälsa och säkerhet bör hänvisa till allmänna föreskrifter om läkarundersökningar före och under anställning och om förebyggande av olyckor och skydd av hälsan i arbetslivet som kan vara tillämpliga på sjöpersonals arbete. Sådana bestämmelser bör ta upp åtgärder som minskar yrkesrisker-

ainsi que sur tous autres cas spécifiés par la législation nationale.

2. Il faudrait envisager d'inclure les points suivants parmi ceux qui pourraient faire l'objet d'une enquête:

a) le milieu de travail, par exemple les surfaces de travail, la disposition des machines, les moyens d'accès, l'éclairage et les méthodes de travail;

b) la fréquence par groupe d'âge des accidents du travail et des lésions et des maladies professionnelles;

c) les problèmes physiologiques ou psychologiques spéciaux posés par le séjour à bord des navires;

d) les problèmes résultant de la tension physique à bord des navires, en particulier lorsqu'elle est la conséquence de l'accroissement de la charge de travail;

e) les problèmes et les conséquences résultant des progrès techniques, ainsi que de leur influence sur la composition des équipages;

f) les problèmes résultant de défaillances humaines.

Principe directeur B4.3.7 —

Programmes nationaux de protection et de prévention

1. Afin de disposer d'une base fiable pour l'adoption de mesures visant à promouvoir la protection de la sécurité et de la santé au travail et la prévention des accidents du travail et des lésions et des maladies professionnelles qui sont dus aux risques propres au travail maritime, il faudrait entreprendre des recherches sur les tendances générales ainsi que sur les risques révélés par les statistiques.

2. La mise en uvre des programmes de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail devrait être organisée de telle sorte que l'autorité compétente, les armateurs et les gens de mer ou leurs représentants et les autres organismes intéressés puissent y jouer un rôle actif, y compris par des moyens comme l'organisation de sessions d'information et l'adoption de directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et

na för unga sjömän i dess tjänstgöring.

2. Bortsett från fall där den behöriga myndigheten godkänner unga sjömän som fullt kvalificerade i en viss färdighet, bör bestämmelserna ange begränsningar för unga sjömän som utan lämplig tillsyn och instruktion utför vissa typer av arbete där riskerna för olyckor eller skadeverkningar på hälsa eller fysisk utveckling är särskilt stora, eller som kräver en viss grad av mognad, erfarenhet eller färdighet. Vid fastställande av vilken typ av arbete som skall omges av restriktioner kan den behöriga myndigheten särskilt överväga arbete som omfattar:

a) lyft, flyttning eller bärande av tunga bördor eller föremål,

b) tillträde till pannor, tankar eller kassuner,

c) exponering för skadligt buller och vibrationer,

d) manövrering av lyftinrättningar och andra motordrivna maskiner och verktyg, eller arbete som signalist till den som sköter sådan utrustning,

e) handhavande av förtöjningar och bogserlinor eller ankringsutrustning,

f) riggning,

g) arbete på höga höjder eller på däck i hårt väder,

h) vakttjänst nattetid,

i) underhåll av elektrisk utrustning,

j) exponering för potentiellt skadliga material eller skadliga fysiska agens, till exempel farliga eller toxiska ämnen och joniserande strålning,

k) rengöring av köksmaskiner, och

l) hantering av eller ansvar för skeppsbåtar.

3. Praktiska åtgärder bör vidtas av den behöriga myndigheten eller på annat lämpligt sätt för att göra unga sjömän förtrogen med information om hur man förebygger olyckor och skyddar sin hälsa ombord på fartyg. Detta kan göras genom lämplig instruktion vid kurser, officiell information om förebyggande av olyckor som riktar sig till unga och instruk-

aux autres risques ou les résultats d'une évaluation systématique des risques. En particulier, il faudrait créer des commissions mixtes, nationales ou locales, chargées de la prévention et de la protection de la sécurité et de la santé au travail ou des groupes de travail ad hoc et des comités à bord, au sein desquels les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées seraient représentées.

3. Lorsque ces activités sont menées au niveau de la compagnie, il conviendrait d'envisager la représentation des gens de mer dans tout comité de sécurité à bord des navires de l'armateur en question.

Principe directeur B4.3.8 — Contenu des programmes de protection et de prévention

1. Il faudrait envisager d'inclure les fonctions suivantes parmi les fonctions attribuées aux commissions et autres organismes visés au paragraphe 2 du principe directeur B4.3.7:

a) l'élaboration de directives et de politiques nationales relatives aux systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail et de dispositions, de règles et de manuels relatifs à la prévention des accidents;

b) l'organisation d'une formation et de programmes relatifs à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents;

c) l'organisation d'une information publique en matière de protection de la sécurité et de la santé au travail et de prévention des accidents, en particulier au moyen de films, d'affiches, d'avis et de brochures;

d) la distribution de documentation et la diffusion d'informations relatives à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents, de façon à atteindre les gens de mer à bord des navires.

2. Les règles ou recommandations adoptées par les autorités ou organismes nationaux ou par les organisations internationales intéressées devraient être prises en considération pour la préparation

tion och övervakning av unga sjömän i arbetet.

4. I den teoretiska och praktiska utbildningen av ung sjöpersonal, både i land och ombord, bör ingå vägledning om skadeverkningar av missbruk av alkohol och droger och andra potentiellt skadliga ämnen på hälsa och välbefinnande, risker och problem i samband med HIV/AIDS samt annan verksamhet som medför risker för hälsan.

Anvisning B4.3.11 — Internationellt samarbete

1. Medlemsstaterna bör, i tillämpliga fall med stöd av mellanstatliga och andra internationella organisationer, sträva efter att i samverkan uppnå största möjliga enhetlighet i sitt agerande för att främja hälsa och säkerhet och förebygga olyckor i arbetet.

2. När program för att främja skydd av hälsa och säkerhet och förebygga olyckor i arbetet enligt standard A4.3 utarbetas, bör varje medlemsstat ta vederbörlig hänsyn till relevanta handlingsregler som Internationella arbetsorganisationen offentliggjort och internationella organisationers gällande standarder.

3. Medlemsstaterna bör beakta behovet av internationellt samarbete för att fortlöpande främja verksamhet som är knuten till hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor i arbetet. Sådant samarbete kan bedrivas i form av:

a) bilaterala eller multilaterala arrangemang för enhetlighet i standarder och garantier för säkerhet, hälsoskydd och förebyggande av olyckor i arbetet,

b) utbyte av information om särskilda risker som påverkar sjömännen och om sätt att främja säkerhet, hälsoskydd och förebyggande av olyckor i arbetet,

c) hjälp med att testa utrustning och inspek-

des textes relatifs aux mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents ou l'élaboration des pratiques recommandées.

3. Lors de l'élaboration des programmes de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents, tout Membre devrait tenir dûment compte de tout recueil de directives pratiques concernant la sécurité et la santé des gens de mer éventuellement publié par l'Organisation internationale du Travail.

Principe directeur B4.3.9 — Formation relative à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents du travail

1. Les programmes relatifs à la formation visée au paragraphe 1 a) de la norme A4.3 devraient être périodiquement revus et mis à jour pour tenir compte de l'évolution des types de navires et de leurs dimensions ainsi que des changements intervenus dans le matériel utilisé, dans l'organisation des équipages, dans les nationalités, dans les langues et dans les méthodes de travail à bord.

2. L'information publique relative à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents devrait être continue. Elle pourrait revêtir les formes suivantes:

a) matériel éducatif audiovisuel, tel que films, à utiliser dans les centres de formation professionnelle des gens de mer et, si possible, présenté à bord des navires;

b) affiches apposées à bord des navires;

c) insertion, dans les périodiques lus par les gens de mer, d'articles sur les risques professionnels maritimes et sur les mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents;

d) campagnes spéciales utilisant divers moyens d'information pour instruire les gens de mer, y compris des campagnes sur les méthodes de travail sûres.

3. L'information publique visée au paragraphe 2 du présent principe directeur devrait tenir compte des nationalités, langues et cultures différentes des gens de mer à

tion enligt flaggstatens nationella bestämmelser,

d) gemensam framställning och spridning av föreskrifter, regler eller handböcker om säkerhet, hälsoskydd och förebyggande av olyckor i arbetet,

e) gemensam framställning och användning av utbildningsmaterial, och

f) gemensamma resurser för eller ömsesidig hjälp med att utbilda sjömännen om säkerhet, hälsoskydd och förebyggande av olyckor i arbetet samt om säkra arbetsmetoder.

Regel 4.4 — Tillgång till landbaserade välfärdsinrättningar

Syfte: Att säkerställa att de sjömän som arbetar ombord har tillgång till landbaserade inrättningar och tjänster för att främja deras hälsa och välbefinnande

1. Varje medlemsstat skall se till att landbaserade välfärdsinrättningar, där sådana finns, är lätt tillgängliga. Medlemsstaten skall också främja anläggning av välfärdsinrättningar, exempelvis sådana som tas upp i koden, i utvalda hamnar för att ge besättningar på fartyg i dess hamnar tillgång till lämpliga välfärdsinrättningar och tjänster.

2. De skyldigheter som åligger varje medlemsstat när det gäller landbaserade resurser, som inrättningar och tjänster för välfärd, kultur, rekreation och information, fastställs i koden.

Standard A4.4 — Tillgång till landbaserade välfärdsinrättningar

1. Varje medlemsstat skall, om välfärdsinrättningar finns på dess territorium, kräva att alla sjömän har tillgång till dem, oberoende av nationalitet, ras, hudfärg, kön, religion, politisk åsikt eller socialt ursprung, och oberoende av flaggstaten för det fartyget på vilket de är anställda eller sysselsatta eller arbetar.

2. Varje medlemsstat skall främja utbygg-

bord d'un navire.

Principe directeur B4.3.10 — Education des jeunes gens de mer en matière de sécurité et de santé

1. Les règlements sur la sécurité et la santé devraient se référer aux dispositions générales concernant les examens médicaux, avant l'entrée en fonction et en cours d'emploi, ainsi que la prévention des accidents et la protection de la santé au travail, qui sont applicables aux activités des gens de mer. Ces règlements devraient préciser en outre les mesures propres à réduire au minimum les risques professionnels auxquels sont exposés les jeunes gens de mer dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Les règlements devraient établir des restrictions empêchant que des jeunes gens de mer dont les aptitudes correspondantes ne seraient pas pleinement reconnues par l'autorité compétente exécutent sans contrôle ni instruction appropriés certains types de travaux comportant un risque particulier d'accident ou d'atteinte à leur santé ou à leur développement physique ou exigeant un degré particulier de maturité, d'expérience ou d'aptitude. L'autorité compétente pourrait prendre en considération, en particulier, les tâches comportant:

a) le levage, le déplacement ou le transport de charges ou d'objets lourds;

b) le travail à l'intérieur des chaudières, des réservoirs et des caissons étanches;

c) l'exposition à des bruits ou à des vibrations atteignant des niveaux nocifs;

d) la conduite d'engins de levage ou d'autres équipements ou outils à moteur ou la communication par signes avec les conducteurs d'équipements de ce genre;

e) la manipulation de câbles d'amarrage ou de remorquage ou des appareils de mouillage;

f) le gréement;

g) le travail dans la mâture ou sur le pont par gros temps;

h) le quart de nuit;

i) l'entretien de l'équipement électrique;

j) le contact avec des matières potentiellement dangereuses ou avec des

nad av välfärdsinrättningar i lämpliga hamnar i landet och, efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer, fastställa vilka hamnar som skall anses vara lämpliga.

3. Varje medlemsstat skall främja inrättande av välfärdsråd som regelbundet skall se över välfärdsinrättningar och tjänster så att de är lämpliga med hänsyn till förändringar i sjömännens behov som följer av sjöfartsnäringens tekniska utveckling, ändrad drift och andra förhållanden.

Anvisning B4.4 — Tillgång till landbase- rade välfärdsinrättningar

Anvisning B4.4.1 — Medlemsstaternas skyldigheter

1. Varje medlemsstat bör:

a) se till att sjömännen har tillgång till lämpliga välfärdsinrättningar och tjänster i utvalda angränsningshamnar och tillhandahålla lämpligt skydd i sin yrkesutövning, och

b) när dessa åtgärder genomförs, beakta sjömännens speciella behov, särskilt när den befinner sig i främmande länder och när den kommer in i krigszoner, med avseende på dess säkerhet, hälsa och fritidsverksamhet.

2. Berörda representativa redar- och sjöfolksorganisationer bör medverka i arrangemang för att övervaka välfärdsinrättningar och tjänster.

3. Varje medlemsstat bör underlätta en fri rörlighet mellan fartyg, centrala leverantörer och välfärdsinrättningar för material som filmer, böcker, tidningar och sportutrustning som sjömännen kan använda på sina fartyg och i välfärdsinrättningar på land.

4. Medlemsstaterna bör samarbeta med varandra när det gäller att främja sjömännens välfärd till sjöss och i hamn. Sådant samarbete bör innefatta följande:

a) konsultationer mellan behöriga myndig-

agents physiques nocifs, tels que des substances dangereuses ou toxiques, et l'exposition à des rayonnements ionisants;

k) le nettoyage des appareils de cuisine;

l) la manipulation ou la responsabilité des embarcations annexes.

3. Des mesures pratiques devraient être prises par l'autorité compétente ou par un organisme approprié pour attirer l'attention des jeunes gens de mer sur l'information concernant la prévention des accidents et la protection de leur santé à bord des navires. Ces mesures pourraient inclure des cours et des campagnes d'information officielles de prévention des accidents à l'intention des jeunes, ainsi qu'une instruction et une surveillance professionnelles des jeunes gens de mer.

4. Les programmes d'éducation et de formation des jeunes gens de mer, tant à terre qu'à bord, devraient prévoir un enseignement sur les dangers que l'abus d'alcool, de drogues et d'autres substances potentiellement nocives peut avoir sur leur santé et leur bien-être, ainsi que sur les risques et problèmes posés par le VIH/SIDA et les autres activités dangereuses pour la santé.

Principe directeur B4.3.11 — Coopération internationale

1. Les Membres, au besoin avec l'assistance d'organismes intergouvernementaux et d'autres organisations internationales, devraient s'efforcer conjointement de parvenir à la plus grande uniformité possible de l'action visant à protéger la sécurité et la santé au travail et à prévenir les accidents.

2. Lors de l'élaboration de programmes de promotion de la protection en matière de sécurité et de santé au travail et de la prévention des accidents du travail conformément aux dispositions de la norme A4.3, tout Membre devrait tenir dûment compte des recueils de directives pratiques publiés par l'Organisation internationale du Travail, ainsi que des normes appropriées des organisations internationales.

3. Les Membres devraient tenir compte de la nécessité d'une coopération internationale

heter som syftar till att tillhandahålla och förbättra välfärdsinrättningar och tjänster för sjömännen, både i hamn och ombord,

b) avtal om samordning av resurser och gemensamt tillhandahållande av välfärdsinrättningar i större hamnar för att undvika onödig dubbeletablering,

c) anordnande av internationella idrottstävlingar och främjande av sjömännens deltagande i idrottsverksamhet, och

d) anordnande av internationella seminarier på temat sjömännens välfärd till sjöss och i hamn.

Anvisning B4.4.2 — Välfärdsinrättningar och tjänster i hamnar

1. Varje medlemsstat bör i lämpliga hamnar i landet tillhandahålla sådana välfärdsinrättningar och tjänster som kan behövas, eller se till att de tillhandahålls.

2. Välfärdsinrättningar och tjänster bör tillhandahållas enligt nationella villkor och praxis, av en eller flera av följande:

a) offentliga myndigheter,
b) berörda redar- och sjöfolksorganisationer enligt kollektivavtal eller andra överenskomelser, och

c) frivilligorganisationer.

3. Nödvändiga välfärds- och rekreationsinrättningar bör skapas eller byggas ut i hamnar. Dessa bör innefatta:

a) samlings- och rekreationslokaler efter behov,

b) anläggningar för sport och utomhusaktiviteter, bland annat tävlingar,

c) möjligheter till utbildning, och

d) vid behov, möjligheter till religiösa ceremonier och personlig rådgivning.

4. Dessa inrättningar kan tillhandahållas genom att inrättningar för mera allmänt bruk ställs till förfogande för sjömännen vid behov.

5. Där sjömän av olika nationalitet har större behov av inrättningar som hotell, klubbar

en vue de la promotion continue d'activités relatives à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents du travail. Cette coopération pourrait revêtir les formes suivantes:

a) accords bilatéraux ou multilatéraux visant à uniformiser les normes et les dispositifs de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents;

b) échanges de renseignements sur les risques particuliers auxquels sont exposés les gens de mer et sur les moyens de promouvoir la sécurité et la santé au travail et de prévenir les accidents;

c) assistance en matière d'essais de matériel et d'inspection, conformément aux dispositions nationales de l'Etat du pavillon;

d) collaboration pour l'établissement et la diffusion des dispositions, des règles ou des manuels relatifs à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents;

e) collaboration pour la production et l'utilisation du matériel de formation;

f) mise en commun des moyens matériels ou assistance mutuelle pour la formation des gens de mer dans le domaine de la protection en matière de sécurité et de santé au travail, de la prévention des accidents et des méthodes de travail sûres.

Règle 4.4 — Accès à des installations de bien-être à terre

Objet: assurer aux gens de mer qui travaillent à bord d'un navire l'accès à des installations et services à terre afin d'assurer leur santé et leur bien-être

1. Tout Membre veille à ce que les installations de bien-être à terre, s'il en existe, soient aisément accessibles. Il doit aussi promouvoir la mise en place d'installations de bien-être, telles que celles qui sont énumérées dans le code, dans des ports déterminés en vue d'assurer aux gens de mer des navires se trouvant dans ces ports l'accès à des installations et services de bien-être adéquats.

2. Les responsabilités du Membre concernant les installations à terre telles que

och sportanläggningar i en särskild hamn, bör behöriga myndigheter eller organ i sjömännens ursprungsländer och flaggstaterna samt berörda internationella sammanslutningar, samråda och samarbeta med behöriga myndigheter och organ i det land där hamnen ligger och med varandra för att samordna resurserna och undvika onödig dubbeletablering.

6. Hotell eller härbärgen som är lämpliga för sjömännen bör finnas där de behövs. De bör tillhandahålla bekvämligheter liknande dem som finns på ett hotell av god klass, och bör där så är möjligt ligga i bra omgivning och inte i hamnens omedelbara närhet. Sådana hotell eller härbärgen bör övervakas väl, priserna bör vara rimliga, och där det behövs och låter sig göra bör möjligheter skapas att inkvartera sjömännens familjer.

7. Dessa inkvarteringsmöjligheter bör vara öppna för all sjöpersonal, oberoende av nationalitet, ras, hudfärg, kön, religion, politisk åsikt eller socialt ursprung, och oberoende av flaggstaten för det fartyg på vilket de är anställda, sysselsatta eller arbetar. Utan att göra våld på denna princip kan det vara nödvändigt att i vissa hamnar tillhandahålla flera typer av anläggningar med likvärdig standard men anpassade till olika personalgruppers vanor och behov.

8. Vid behov bör det ordnas så att tekniskt kompetenta personer anställs på heltid för att sköta sjömännens välfärdsinrättningar och tjänster, förutom eventuella frivilligarbetare.

Anvisning B4.4.3 — Välfärdsråd

1. Välfärdsråd bör i tillämpliga fall inrättas på hamn-, regional och nationell nivå. De bör:

les installations et services culturels, de bien-être, de loisirs et d'information, sont énoncées dans le code.

Norme A4.4 — Accès à des installations de bien-être à terre

1. Tout Membre doit exiger que les installations de bien-être existant sur son territoire puissent être utilisées par tous les gens de mer, quels que soient leur nationalité, leur race, leur couleur, leur sexe, leur religion, leurs opinions politiques ou leur origine sociale et quel que soit l'Etat du pavillon du navire à bord duquel ils sont employés ou engagés, ou travaillent.

2. Tout Membre doit promouvoir la mise en place d'installations de bien-être dans les ports appropriés du pays et déterminer, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, quels sont les ports appropriés.

3. Tout Membre doit favoriser la création de conseils du bien-être chargés d'examiner régulièrement les installations et services de bien-être afin de veiller à ce qu'ils soient adaptés eu égard aux changements des besoins des gens de mer résultant de l'évolution de la technique, de l'exploitation ou de toute autre nouveauté dans le secteur des transports maritimes.

Principe directeur B4.4 — Accès à des installations de bien-être à terre

Principe directeur B4.4.1 — Responsabilités des Membres

1. Tout Membre devrait:

a) prendre des mesures pour que des installations et services de bien-être adéquats soient fournis aux gens de mer dans des ports d'escale déterminés et qu'une protection adéquate leur soit assurée dans l'exercice de leur profession;

b) tenir compte, dans la mise en œuvre de ces mesures, des besoins particuliers des gens de mer en matière de sécurité, de santé et de loisirs, surtout à l'étranger et à leur arrivée dans des zones de guerre.

2. Les dispositions prises pour le contrôle des installations et services de bien-être

a) granska om befintliga välfärdsinrättningar räcker till och övervaka behovet av att ta fram ytterligare inrättningar eller dra in underutnyttjade sådana, och

b) hjälpa och råda dem som ansvarar för att tillhandahålla välfärdsinrättningar och se till att de är samordnade.

2. I välfärdsråden bör ingå representanter för redar- och sjöfolksorganisationer, de behöriga myndigheterna och, om så är lämpligt, frivilligorganisationer och socialtjänst.

3. I tillämpliga fall bör sjöfartsstaternas konsulatspersonal och lokala representanter för utländska välfärdsorganisationer, enligt nationella lagar och andra författningar, medverka i det arbete välfärdsråden på hamn-, regional och nationell nivå bedriver.

Anvisning B4.4.4 — Välfärdsinrättningarnas finansiering

1. Enligt nationella villkor och praxis bör ekonomiskt stöd till välfärdsinrättningar i hamn ställas till förfogande på något av följande sätt:

- a) bidrag av allmänna medel,
- b) skatter eller andra speciella avgifter från sjöfartsnäringen,
- c) frivilliga bidrag från redare, sjömän eller deras organisationer, och

d) frivilliga bidrag från andra källor.

2. Där skatter och särskilda avgifter tas ut för välfärdsåtgärder bör de användas enbart för det ändamålet.

Anvisning B4.4.5 — Informationsspridning och stimulansåtgärder

1. Information bör spridas bland sjömännen om inrättningar som är öppna för allmänheten i angränsningshamnar, särskilt inrättningar för transport, välfärd, underhållning, utbildning och gudstjänst samt sådana som står öppna särskilt för sjömän.

devraient prévoir la participation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer intéressés.

3. Tout Membre devrait prendre des mesures visant à accélérer la libre circulation, entre les navires, les organisations centrales d'approvisionnement et les institutions de bien-être, de tout le matériel nécessaire, tel que films, livres, journaux et équipement sportif, à l'usage des gens de mer, tant à bord de leur navire que dans les centres à terre.

4. Les Membres devraient coopérer entre eux en vue de promouvoir le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports. Cette coopération devrait comprendre les mesures suivantes:

a) des consultations entre autorités compétentes en vue d'offrir des installations et services de bien-être aux gens de mer, dans les ports et à bord des navires, ou de les améliorer;

b) des accords sur la mise en commun de ressources et la fourniture conjointe d'installations de bien-être dans les grands ports de façon à éviter les doubles emplois inutiles;

c) l'organisation de compétitions sportives internationales et l'encouragement des gens de mer à participer à des activités sportives;

d) l'organisation de séminaires internationaux sur la question du bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports.

Principe directeur B4.4.2 — Installations et services de bien-être dans les ports

1. Tout Membre devrait offrir les installations et services de bien-être nécessaires dans des ports appropriés du pays ou veiller à ce qu'ils soient offerts.

2. Les installations et services de bien-être devraient être fournis, conformément aux conditions et à la pratique nationales, par une ou plusieurs des institutions suivantes:

a) les pouvoirs publics;

b) les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés, en vertu des conventions collectives ou d'autres dispositions arrêtées d'un commun accord;

c) des organisations bénévoles.

3. Les installations nécessaires de bien-être

2. Lämpliga transportmedel till rimliga priser bör alltid finnas tillgängliga vid rimliga tider för att sjömännen skall kunna åka till olika stadsdelar från välbelägna platser i hamnen.

3. De behöriga myndigheterna bör medverka till att redare och sjömän som angör hamn får information om eventuella speciella lagar och sedvänjor som kan leda till frihetsberövande vid överträdelse.

4. De behöriga myndigheterna bör se till att hamnområden och tillfartsvägar får tillräcklig belysning och skyltning och regelbunden patrullering för att skydda sjömännen.

Anvisning B4.4.6 — Sjömän i utländsk hamn

1. För att skydda sjömän i utländsk hamn bör åtgärder vidtas för att underlätta:

- a) tillgång till konsuler från medborgarlandet eller bosättningslandet, och
- b) ett effektivt samarbete mellan konsuler och lokala eller nationella myndigheter.

2. Sjömän som hålls i häkte i en främmande hamn bör få sitt fall prövat snabbt i ett korrekt rättsligt förfarande och med lämpligt konsulärt skydd.

3. När sjömän av någon anledning häktas på en medlemsstats territorium, bör den behöriga myndigheten på sjömännens begäran omedelbart informera sjömännens flaggstat och medborgarland. Den behöriga myndigheten bör genast informera sjömännen om rätten att framföra en sådan begäran. Personens medborgarland bör genast meddela dennes anhöriga. Den behöriga myndigheten bör låta konsulatspersonal från dessa stater besöka den häktade omedelbart och därefter regelbundet så länge vederbörande sitter häktad.

4. Varje medlemsstat bör vid behov trygga

et de loisirs devraient être créées ou développées dans les ports. Elles devraient comprendre:

a) des salles de réunion et de détente, selon les besoins;

b) des installations de sport et autres installations de plein air, notamment pour des compétitions;

c) des installations pédagogiques;

d) le cas échéant, des installations permettant de pratiquer la religion et d'obtenir des conseils personnels.

4. Ces installations peuvent être fournies en mettant à la disposition des gens de mer, selon leurs besoins, les installations destinées à un usage plus général.

5. Lorsqu'un grand nombre de gens de mer de différentes nationalités ont besoin, dans un port déterminé, de certaines installations telles qu'hôtels, clubs ou installations sportives, les autorités ou les institutions compétentes de leurs pays d'origine et des Etats du pavillon ainsi que les associations internationales intéressées devraient procéder à des consultations et coopérer entre elles, de même qu'avec les autorités et les organes compétents du pays dans lequel le port est situé, en vue de mettre leurs ressources en commun et d'éviter les doubles emplois inutiles.

6. Il devrait y avoir des hôtels ou foyers adaptés aux besoins des gens de mer, là où cela est nécessaire. Ils devraient offrir des services équivalant à ceux d'un hôtel de bonne classe et devraient, autant que possible, être bien situés et ne pas se trouver à proximité immédiate des installations portuaires. Ces hôtels ou foyers devraient être soumis à un contrôle approprié, les prix devraient être raisonnables et, lorsque cela est nécessaire et réalisable, des dispositions devraient être prises pour permettre de loger les familles des gens de mer.

7. Ces installations devraient être ouvertes à tous les gens de mer sans distinction de nationalité, de race, de couleur, de sexe, de religion, d'opinion politique ou d'origine sociale et quel que soit l'Etat du pavillon du navire à bord duquel ils sont employés ou engagés ou travaillent. Sans contrevenir de quelque manière que ce soit à ce principe, il pourrait être nécessaire, dans certains ports,

sjömännens säkerhet mot aggression och andra olagliga handlingar medan fartyg är i deras territorialvatten, och i synnerhet vid infart i hamn.

5. Ansvarig personal i hamn och ombord på fartyg bör sträva efter att underlätta landpermission för sjömännen snarast möjligt efter det att fartyget gått i hamn.

Regel 4.5 — Socialförsäkring

Syfte: Att säkerställa att sjömännen får tillgång till socialförsäkringsskydd

1. Varje medlemsstat skall se till att all sjömän och, i den mån detta föreskrivs i dess nationella lag, personalens anhöriga har tillgång till socialförsäkringsskydd enligt koden, utan att detta påverkar de eventuella förmånligare villkor som avses i artikel 19 punkt 8 i stadgan.

2. Varje medlemsstat åtar sig att på sina nationella villkor, individuellt och i samarbete med andra stater, successivt ordna ett fullständigt socialförsäkringsskydd för sjömän.

3. Varje medlemsstat skall se till att sjömän som lyder under dess lagstiftning om socialförsäkring och, i den mån det föreskrivs i dess nationella lag, personalens anhöriga, är berättigade till socialförsäkringsskydd som inte är mindre förmånligt än det som arbetstagare i land har.

Standard A4.5 — Socialförsäkring

1. De områden där det bör övervägas att successivt införa ett fullständigt socialförsäkringsskydd enligt regel 4.5 är: sjukvård, sjukersättning, arbetslöshetsunderstöd, pension, arbetsskadeersättning, familjeförmåner, föräldrapenning, invaliditetsersättning och efterlevandepension, som komplettering av det skydd som ges enligt regel 4.1 om sjukvård och 4.2 om redarens ansvar, och i andra kapi-

de prévoir plusieurs types d'installations d'un niveau comparable mais adaptées aux coutumes et aux besoins des différents groupes de gens de mer.

8. Des dispositions devraient être prises pour que, dans la mesure où cela est nécessaire, du personnel qualifié soit employé à plein temps, en plus d'éventuels agents bénévoles, pour la gestion des installations et services de bien-être des gens de mer.

Principe directeur B4.4.3 — Conseils du bien-être

1. Il conviendrait de créer des conseils de bien-être, selon le cas au niveau du port ou au niveau régional ou national. Leurs fonctions devraient être notamment:

a) de s'assurer que les installations de bien-être sont toujours adéquates et de déterminer s'il convient d'en créer d'autres ou de supprimer celles qui sont sousutilisées;

b) d'aider et de conseiller ceux à qui il incombe de fournir des installations de bien-être et d'assurer une coordination entre eux.

2. Les conseils de bien-être devraient compter parmi leurs membres des représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer, de l'autorité compétente et, le cas échéant, d'organisations bénévoles et d'organismes sociaux.

3. Selon les circonstances, les consuls des Etats maritimes et les représentants locaux des organismes de bien-être étrangers devraient être associés, conformément à la législation nationale, aux travaux des conseils de bien-être portuaires, régionaux ou nationaux.

Principe directeur B4.4.4 — Financement des installations de bien-être

1. Conformément aux conditions et à la pratique nationales, un appui financier aux installations de bien-être dans les ports devrait provenir d'une ou de plusieurs des sources suivantes:

a) subventions publiques;

b) taxes ou autres droits spéciaux acquittés

tel i denna konvention.

2. Vid tidpunkten för ratifikation skall det skydd som varje medlemsstat skall tillhandahålla enligt regel 4.5 punkt 1 innefatta minst tre av de nio områden som listas i punkt 1 i denna standard.

3. Varje medlemsstat skall vidta åtgärder enligt sina nationella villkor för att ge det kompletterande socialförsäkringsskydd som avses i punkt 1 i denna standard till all sjömän som vanligtvis bor på dess territorium. Detta ansvar kan exempelvis uppfyllas genom lämpliga bilaterala eller multilaterala avtal eller avgiftsbaserade system. Det skydd som ges får inte vara mindre förmånligt än det som landbaserad personal som bor på dess territorium har.

4. Trots tilldelningen av uppgifter i punkt 3 i denna standard får medlemsstater, genom bilaterala och multilaterala avtal och genom regler som antagits inom regionala organisationer för ekonomisk integration, fastställa andra regler om den socialförsäkringslagstiftning som sjömännen lyder under.

5. Varje medlemsstats skyldigheter gentemot sjömän på fartyg som för dess flagg skall innefatta de som föreskrivs i reglerna 4.1 och 4.2 och motsvarande bestämmelser i koden, samt de som ingår i dess allmänna skyldigheter enligt internationell lag.

6. Varje medlemsstat skall överväga olika sätt att i brist på tillräcklig täckning inom de områden som nämns i punkt 1 i denna standard ge sjömännen likvärdiga förmåner enligt nationell lag och praxis.

7. Skyddet enligt regel 4.5 punkt 1 får i tillämpliga fall inrymmas i lagar eller andra författningar, privata system, kollektivavtal eller

par les milieux maritimes;

c) contributions volontaires versées par les armateurs, les gens de mer ou leurs organisations;

d) contributions volontaires d'autres sources.

2. Lorsque des impôts, taxes et autres droits spéciaux sont prévus afin de financer les services de bien-être, ils ne devraient être employés qu'aux fins pour lesquelles ils sont levés.

Principe directeur B4.4.5 — Diffusion d'informations et mesures de facilitation

1. Les gens de mer devraient recevoir des informations sur tous les moyens à la disposition du public dans les ports d'escale, notamment les moyens de transport, les services de bien-être, les services récréatifs et éducatifs et les lieux de culte, ainsi que sur ceux qui leur sont spécialement destinés.

2. Des moyens de transport adéquats à prix modique devraient être disponibles à tout moment raisonnable lorsque cela est nécessaire pour permettre aux gens de mer de se rendre en ville à partir d'endroits d'accès facile dans la zone portuaire.

3. Les autorités compétentes devraient prendre les mesures nécessaires pour faire connaître aux armateurs ainsi qu'aux gens de mer arrivant dans un port toute loi ou coutume spéciale dont la violation pourrait mettre leur liberté en danger.

4. Les autorités compétentes devraient doter les zones portuaires et les routes d'accès aux ports d'un éclairage suffisant et de panneaux indicateurs et y faire effectuer des patrouilles régulières en vue d'assurer la protection des gens de mer.

Principe directeur B4.4.6 — Gens de mer dans un port étranger

1. En vue de protéger les gens de mer qui se trouvent dans un port étranger, il conviendrait de prendre des mesures tendant à faciliter:

a) l'accès au consul de l'Etat dont ils sont ressortissants ou de l'Etat où ils résident;

b) une coopération efficace entre les consuls et les autorités locales ou nationales.

en kombination av dessa.

8. I den mån det är förenligt med medlemsstaternas nationella lag och praxis skall de genom bilaterala eller multilaterala avtal eller andra arrangemang samarbeta för att upprätthålla den rätt till socialförsäkring, avgiftsfinsansierad eller inte avgiftsfinsansierad, som all sjömän oberoende av bostadsort har fått eller håller på att få.

9. Varje medlemsstat skall inrätta rättvisa och effektiva förfaranden för att lösa tvister.

10. Medlemsstaterna skall vid tidpunkten för ratifikation ange de områden för vilka skydd ges enligt punkt 2 i denna standard. De skall sedan meddela generaldirektören för Internationella arbetsbyrån när de tillhandahåller socialförsäkringsskydd inom ett eller flera av de områden som anges i punkt 1 i denna standard. Generaldirektören skall hålla ett register över dessa uppgifter som skall vara tillgängligt för alla berörda parter.

11. Rapporterna till Internationella arbetsbyrån enligt artikel 22 i stadgan skall också innefatta uppgifter om åtgärder som vidtagits enligt regel 4.5 punkt 2, för att utsträcka skyddet till andra områden.

Anvisning B4.5 — Socialförsäkring

1. Det skydd som skall tillhandahållas vid tidpunkten för ratifikation enligt standard A4.5 punkt 2, bör minst innefatta områdena sjukvård, sjukersättning och arbetsskadeersättning.

2. Under de omständigheter som avses i standard A4.5 punkt 6, får likvärdiga förmåner ges genom försäkring, bilaterala och multilaterala avtal eller på annat verksamt sätt, varvid man bör ta hänsyn till bestämmelserna i gällande kollektivavtal. Där sådana åtgärder vidtas bör den sjömän som omfattas få information om på vilket sätt socialförsäkringsskydd kommer att tillhandahållas på de olika

2. Le cas des gens de mer incarcérés ou consignés dans un port étranger doit être traité rapidement, conformément à la procédure légale, et les intéressés doivent bénéficier de la protection consulaire appropriée.

3. Lorsqu'un marin est incarcéré ou consigné, pour quelque raison que ce soit, sur le territoire d'un Membre, l'autorité compétente devrait, si le marin le demande, en informer immédiatement l'Etat du pavillon ainsi que l'Etat dont le marin est ressortissant. L'autorité compétente devrait rapidement informer le marin de son droit de présenter une telle demande. L'Etat dont le marin est ressortissant devrait informer rapidement la famille du marin. L'autorité compétente devrait autoriser les agents consulaires de ces Etats à voir immédiatement le marin et à lui rendre visite régulièrement par la suite aussi longtemps qu'il sera incarcéré.

4. Tout Membre devrait, chaque fois que cela est nécessaire, prendre des mesures pour protéger les gens de mer des agressions et autres actes illégaux lorsque le navire se trouve dans ses eaux territoriales et en particulier aux abords des ports.

5. Les responsables dans les ports et à bord des navires devraient faire tout leur possible pour permettre aux gens de mer d'aller à terre au plus tôt après l'arrivée du navire au port.

Règle 4.5 — Sécurité sociale

Objet: assurer l'adoption de mesures visant à faire bénéficier les gens de mer de la sécurité sociale

1. Tout Membre veille à ce que tous les gens de mer et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge bénéficient d'une protection de sécurité sociale conforme au code, sans préjudice, toutefois, des conditions plus favorables prévues au paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution.

2. Tout Membre s'engage à prendre des mesures, en fonction de sa situation nationale, à titre individuel comme dans le cadre de la coopération internationale, pour atteindre progressivement une protection de

områdena.

3. När sjömän lyder under fler än en nationell lagstiftning om socialförsäkring bör berörda medlemsstater gemensamt i ömsesidiga avtal fastställa vilken som skall tillämpas, med beaktande av vilken art och nivå på skyddet i respektive lagstiftning som är förmånligast för den berörda sjömannen, och sjömannens preferens.

4. De förfaranden som skall fastställas enligt standard A4.5 punkt 9, bör utformas så att de omfattar alla tvister som rör den berörda sjömannen anspråk, oberoende av det sätt på vilket täckning ges.

5. Varje medlemsstat som har nationell och/eller icke-nationell sjömän som tjänstgör på fartyg som för dess flagg bör tillhandahålla det socialförsäkringsskydd som gäller enligt konventionen, och bör då och då se över områdena för detta i standard A4.5 punkt 1 för att ta fram eventuella ytterligare områden som är av intresse för de berörda sjömännen.

6. I sjömannens anställningsavtal bör anges det sätt på vilket redaren skall ställa socialförsäkringsskydd inom de olika områdena till sjömannens förfogande och eventuella andra relevanta uppgifter som redaren har tillgång till, exempelvis obligatoriska avdrag från sjömannens lön och redarbidrag som kan göras enligt kraven från angivna bemyndigade organ enligt relevanta nationella socialförsäkringssystem.

7. När den medlemsstat vars flagg fartyget för utövar sin jurisdiktion i sociala frågor, bör den se till att redarna uppfyller sina skyldigheter med avseende på socialförsäkringsskydd, bland annat att de gör de inbetalningar till socialförsäkringssystemen som krävs.

sécurité sociale complète pour les gens de mer.

3. Tout Membre veille à ce que les gens de mer qui sont soumis à sa législation en matière de sécurité sociale et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge soient admis à bénéficier d'une protection de sécurité sociale qui ne soit pas moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre.

Norme A4.5 — Sécurité sociale

1. Les branches à prendre en considération pour atteindre progressivement la protection complète de sécurité sociale prévue à la règle 4.5 sont les soins médicaux, les indemnités de maladie, les prestations de chômage, les prestations de vieillesse, les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, les prestations familiales, les prestations de maternité, les prestations d'invalidité et les prestations de survivants, qui complètent la protection prévue par les règles 4.1, concernant les soins médicaux, et 4.2, concernant la responsabilité des armateurs, ainsi que par d'autres titres de la présente convention.

2. Lors de la ratification, la protection assurée par tout Membre conformément au paragraphe 1 de la règle 4.5 doit inclure au moins trois des neuf branches énumérées au paragraphe 1 de la présente norme.

3. Tout Membre prend des mesures, en fonction de sa situation nationale, pour assurer la protection de sécurité sociale complémentaire prévue au paragraphe 1 de la présente norme à tous les gens de mer résidant habituellement sur son territoire. Cette responsabilité peut être mise en œuvre, par exemple, au moyen d'accords bilatéraux ou multilatéraux en la matière ou de systèmes fondés sur des cotisations. La protection ainsi garantie ne doit pas être moins favorable que celle dont jouissent les personnes travaillant à terre qui résident sur le territoire du Membre en question.

4. Nonobstant l'attribution des responsabilités indiquée au paragraphe 3 de la présente norme, les Membres peuvent

Avdelning 5. Uppfyllelse och tillämpning

1. Reglerna i denna avdelning lägger fast varje medlemsstats ansvar för att fullt ut genomföra och tillämpa de principer och rättigheter som fastställs i artiklarna i denna konvention och de särskilda skyldigheter som föreskrivs i avdelningarna 1, 2, 3 och 4.

2. Punkterna 3 och 4 i artikel VI, enligt vilka del A i koden kan tillämpas genom i huvudsak likvärdiga föreskrifter, gäller inte del A i koden i denna avdelning.

3. Enligt artikel VI punkt 2 skall varje medlemsstat fullgöra sina skyldigheter enligt reglerna på det sätt som fastställs i motsvarande standarder i del A i koden, med vederbörlig hänsyn till motsvarande anvisningar i del B i koden.

4. Föreskrifterna i denna avdelning skall tillämpas med beaktande av att sjömän och redare, liksom alla andra personer, är lika inför lagen, berättigade till samma lagliga skydd och inte får utsättas för diskriminering när det gäller tillgång till olika slags domstolar eller andra verktyg för lösning av tvister. Föreskrifterna i denna avdelning avgör inte rättslig jurisdiktion eller rättsligt forum.

Regel 5.1 — Flaggsstatens ansvar

Syfte: Att säkerställa att varje medlemsstat fullgör sina skyldigheter enligt denna konvention med avseende på fartyg som för dess flagg

Regel 5.1.1 — Allmänna principer

1. Varje medlemsstat har ansvar för att fullgöra sina skyldigheter enligt denna konvention på fartyg som för dess flagg.

2. Varje medlemsstat skall inrätta ett effek-

établi, par des accords bilatéraux ou multilatéraux, ou par des dispositions adoptées dans le cadre des organisations régionales d'intégration économique, d'autres règles relatives à la législation de la sécurité sociale applicable aux gens de mer.

5. Les responsabilités de tout Membre concernant les gens de mer à bord des navires qui battent son pavillon comprennent celles qui sont prévues par les règles 4.1 et 4.2 et par les dispositions correspondantes du code ainsi que celles qui sont inhérentes à ses obligations générales en vertu du droit international.

6. Tout Membre doit examiner les diverses modalités selon lesquelles, en l'absence d'une couverture suffisante dans les branches mentionnées au paragraphe 1 de la présente norme, des prestations comparables seront offertes aux gens de mer, conformément à la législation et à la pratique nationales.

7. La protection visée au paragraphe 1 de la règle 4.5 peut, selon le cas, être prévue par la législation, des régimes privés, des conventions collectives ou une combinaison de ces moyens.

8. Dans la mesure compatible avec leur législation et leur pratique nationales, les Membres coopèrent, par voie d'accord bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres arrangements, pour garantir le maintien des droits relatifs à la sécurité sociale, qu'ils soient assurés par des systèmes contributifs ou non contributifs, acquis ou en cours d'acquisition par les gens de mer, indépendamment de leur lieu de résidence.

9. Tout Membre définit des procédures équitables et efficaces pour le règlement des différends.

10. Tout Membre, lors de la ratification, précise les branches pour lesquelles la protection est assurée, conformément au paragraphe 2 de la présente norme. Lorsqu'il assurera par la suite la couverture d'une ou de plusieurs des autres branches énumérées au paragraphe 1 de la présente norme, il en informera le Directeur général du Bureau international du Travail, lequel tiendra un registre de ces avis, qu'il mettra à la disposition de toutes les parties intéressées.

11. Les rapports soumis au Bureau international du Travail en vertu de l'article

tivt system för inspektion och certifiering av arbetsförhållandena till sjöss enligt reglerna 5.1.3 och 5.1.4 och se till att arbets- och levnadsförhållandena för personalen på fartyg som för dess flagg kontinuerligt uppfyller standarderna i denna konvention.

3. När en medlemsstat inrättar ett effektivt system för inspektion och certifiering av arbetsförhållandena till sjöss, får den i tillämpliga fall bemyndiga offentliga institutioner eller andra organisationer (även i en annan medlemsstat, om denna samtycker) som den erkänner som behörig och oberoende att utföra inspektioner och/eller utfärda certifikat. Medlemsstaten skall under alla förhållanden ha kvar det fulla ansvaret för inspektion och certifiering av de berörda sjömännens arbets- och levnadsförhållanden på fartyg som för dess flagg.

4. Ett sjöarbetscertifikat skall tillsammans med en förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss, utgöra prima facie-bevis för att den medlemsstat vars flagg fartyget för vederbörligen har inspekterat detta och att de krav i denna konvention som rör sjömännens arbets- och levnadsförhållanden har uppfyllts i den omfattning certifikatet visar.

5. Information om det system som anges i punkt 2 i denna regel, bland annat den metod som används för att bedöma dess effektivitet, skall ingå i medlemsstatens rapporter till Internationella arbetsbyrån enligt artikel 22 i stadgan.

Standard A5.1.1 — Allmänna principer

1. Varje medlemsstat skall ställa upp tydliga mål och normer för förvaltning av dess inspektions- och certifieringssystem, samt lämpliga övergripande förfaranden för att bedöma i vilken omfattning dessa mål och normer uppnås.

2. Varje medlemsstat skall kräva att alla fartyg som för dess flagg har en kopia av denna konvention ombord.

22 de la Constitution doivent également contenir des informations sur les mesures prises conformément au paragraphe 2 de la règle 4.5 pour étendre la protection à d'autres branches.

Principe directeur B4.5 — Sécurité sociale

1. La protection assurée lors de la ratification, conformément au paragraphe 2 de la norme A4.5, devrait porter au minimum sur les soins médicaux, les indemnités de maladie et les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle.

2. Dans les cas mentionnés au paragraphe 6 de la norme A4.5, des prestations comparables pourront être fournies par voie d'assurance, d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres moyens appropriés, en tenant compte des dispositions des conventions collectives applicables. Lorsque de telles mesures sont adoptées, les gens de mer auxquels elles s'appliquent devraient être informés des modalités selon lesquelles la protection assurée par les diverses branches de la sécurité sociale sera fournie.

3. Lorsque les gens de mer relèvent de plus d'une législation nationale en matière de sécurité sociale, les Membres concernés devraient coopérer en vue de déterminer par accord mutuel celle des législations qui s'appliquera, en tenant compte de facteurs comme le type et le niveau de protection plus favorables aux gens de mer intéressés, ainsi que la préférence de ceux-ci.

4. Les procédures à définir en vertu du paragraphe 9 de la norme A4.5 devraient être conçues de manière à couvrir tous les différends relatifs aux réclamations des gens de mer intéressés, quelle que soit la manière dont la couverture est assurée.

5. Tout Membre ayant des gens de mer nationaux ou des gens de mer non nationaux, ou les deux, employés à bord des navires battant son pavillon devrait offrir la protection de sécurité sociale prévue par la présente convention, telle qu'applicable, et devrait réexaminer périodiquement les branches de la protection de sécurité sociale

Anvisning B5.1.1 — Allmänna principer

1. Den behöriga myndigheten bör i så stor utsträckning som möjligt främja effektiv samordning mellan offentliga institutioner och andra organisationer som nämns i reglerna 5.1.1 och 5.1.2 och som sysslar med sjömännens arbets- och levnadsförhållanden.

2. För att bättre försäkra sig om att inspektörer, redare och sjömän och deras respektive organisationer samarbetar, och för att upprätthålla eller förbättra sjömännens arbets- och levnadsförhållanden, bör den behöriga myndigheten regelbundet samråda med representanter för dessa organisationer om det bästa sättet att uppnå dessa syften. Hur sådant samråd skall genomföras bör den behöriga myndigheten avgöra efter samråd med redar- och sjöfolksorganisationer.

visée au paragraphe 1 de la norme A4.5 en vue d'identifier toute autre branche utile aux gens de mer concernés.

6. Le contrat d'engagement maritime devrait préciser les modalités selon lesquelles la protection des différentes branches de la sécurité sociale sera assurée à l'intéressé par l'armateur et contenir toute autre information utile dont dispose celui-ci, comme les déductions obligatoires du salaire du marin et les cotisations de l'armateur qui peuvent être exigées, conformément aux prescriptions des organismes autorisés spécifiés dans le cadre des régimes nationaux de sécurité sociale applicables.

7. Lorsqu'il exerce effectivement sa juridiction dans le domaine des questions sociales, le Membre dont le navire bat pavillon devrait s'assurer que les obligations des armateurs en matière de protection de sécurité sociale sont respectées, notamment en ce qui concerne le versement des cotisations aux régimes de sécurité sociale.

Regel 5.1.2 — Bemyndigande av erkända organisationer

1. Den behöriga myndigheten skall ha bedömt att de offentliga institutioner eller andra organisationer som avses i regel 5.1.1 punkt 3 (erkända organisationer) uppfyller kodens krav på kompetens och oberoende. De inspektioner och certifieringar som dessa organisationer kan bemyndigas utföra skall ligga inom ramen för vad koden uttryckligt anger som uppgifter som skall utföras av den behöriga myndigheten eller en erkänd organisation.

2. De rapporter som avses i regel 5.1.1 punkt 5 skall innehålla uppgifter om erkända organisationer, bemyndigandenas omfattning och den behöriga myndighetens åtgärder för att se till att organisationen utför uppgifterna på ett fullgott och effektivt sätt.

Titre 5. Conformité et mise en application des dispositions

1. Les règles qui figurent sous ce titre précisent la responsabilité de tout Membre quant au plein respect et à l'application des principes et droits définis dans les articles de la présente convention ainsi que des obligations spécifiques mentionnées sous ses titres 1, 2, 3 et 4.

2. Les paragraphes 3 et 4 de l'article VI, qui autorisent la mise en uvre des dispositions de la partie A du code par des dispositions équivalentes dans l'ensemble, ne s'appliquent pas à la partie A du code relevant du présent titre.

3. Conformément au paragraphe 2 de l'article VI, tout Membre doit s'acquitter des responsabilités qui lui incombent en application des règles de la manière indiquée dans les normes correspondantes de la partie A du code en tenant dûment compte des principes directeurs correspondants de la partie B du code.

4. Les dispositions du présent titre sont mises en uvre en tenant compte du fait que

Standard A5.1.2 — Bemyndigande av erkända organisationer

1. För erkännande enligt regel 5.1.2 punkt 1 skall den behöriga myndigheten granska den berörda organisationens kompetens och oberoende och fastställa om den, i den omfattning som är nödvändig för att bedriva den verksamhet som omfattas av det bemyndigande den tilldelats, har visat att den:

a) har den sakkunskap i relevanta delar av denna konvention som behövs och lämplig kunskap om drift av fartyg, bland annat om minimikrav på fartygspersonal, anställningsförhållanden, bostäder, rekreationsmöjligheter, mat och förplägnad, förebyggande av olyckor, hälso- och sjukvård, välfärd och socialförsäkringsskydd,

b) har möjlighet att vidmakthålla och uppdatera personalens sakkunskap,

c) har nödvändig kunskap om kraven i denna konvention och om gällande nationella lagar och andra författningar och tillämpliga internationella instrument, och

d) har en lämplig storlek, struktur, erfarenhet och duglighet som svarar mot bemyndigandets art och omfattning.

2. Alla bemyndiganden för tillsyn som beviljas skall minst ge den erkända organisationen befogenhet att kräva rättelse av de brister i sjömännens arbets- och levnadsförhållanden som den träffar på och utföra tillsyn i detta avseende på begäran av en hamnstat.

3. Varje medlemsstat skall inrätta:

a) ett system för att säkerställa att det arbete som erkända organisationer gör, vilket innefattar information om alla gällande nationella lagar och andra författningar och relevanta internationella instrument, är tillfredsställande, och

b) förfaranden för kommunikation med och tillsyn av sådana organisationer.

4. Varje medlemsstat skall förse Internationella arbetsbyrån med en aktuell lista över erkända organisationer som bemyndigats att arbeta för dess räkning och hålla den aktuell. Listan skall ange de funktioner som de erkända organisationerna har bemyndigats att skö-

les gens de mer et les armateurs, comme toute autre personne, sont égaux devant la loi et ont droit à une protection juridique égale; ils ont accès sans faire l'objet de discrimination aux cours, tribunaux ou autres mécanismes de règlement des différends. Les dispositions du présent titre ne portent pas attribution de compétence matérielle ou territoriale.

Règle 5.1 — Responsabilités de l'Etat du pavillon

Objet: assurer que tout Membre s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention à l'égard des navires qui battent son pavillon

Règle 5.1.1 — Principes généraux

1. Il incombe à tout Membre de veiller à ce que ses obligations en vertu de la présente convention soient mises en œuvre à bord des navires battant son pavillon.

2. Tout Membre établit un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime, conformément aux règles 5.1.3 et 5.1.4, en vue d'assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer sont et demeurent conformes aux normes de la présente convention à bord des navires battant son pavillon.

3. Aux fins de l'instauration d'un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime, un Membre peut, le cas échéant, habiliter des institutions publiques ou d'autres organismes, y compris ceux d'un autre Membre, si celui-ci y consent, dont il reconnaît la compétence et l'indépendance pour réaliser des inspections ou délivrer des certificats, ou les deux. Dans tous les cas, le Membre conserve la pleine responsabilité de l'inspection et de la certification des conditions de travail et de vie des gens de mer intéressés à bord des navires battant son pavillon.

4. Le certificat de travail maritime, complété par une déclaration de conformité du travail maritime, atteste, sauf preuve contraire, que le navire a été dûment

ta. Byrån skall hålla listan tillgänglig för allmänheten.

Anvisning B5.1.2 — Bemyndigande av erkända organisationer

1. Organisationer som vill bli erkända bör visa sin tekniska och administrativa kompetens, sin ledningskompetens och sin förmåga att punktligt tillhandahålla en tjänst av tillfredsställande kvalitet.

2. Den behöriga myndigheten bör vid utvärdering av en organisations förmåga fastställa om organisationen:

a) har lämplig teknisk personal, ledningspersonal och biträdespersonal,

b) har tillräckligt kompetent fackutbildad personal för att tillhandahålla den tjänst som behövs, och som representerar ett tillräckligt geografiskt område,

c) har visat förmåga att punktligt tillhandahålla en tjänst av tillfredsställande kvalitet, och

d) är oberoende och ansvarig för sin verksamhet.

3. Den behöriga myndigheten bör sluta ett skriftligt avtal med varje organisation som den erkänner för bemyndigande. Avtalet bör innefatta följande delar:

a) tillämpningsområde,

b) syfte,

c) allmänna villkor,

d) utförande av de funktioner bemyndigandet avser,

e) rättslig nivå på de funktioner bemyndigandet avser,

f) rapportering till den behöriga myndigheten,

g) specifikation av bemyndigandet från den behöriga myndigheten till den erkända organisationen, och

h) den behöriga myndighetens övervakning av verksamhet som delegerats till den erkända organisationen.

4. Varje medlemsstat bör kräva att de erkända organisationerna tar fram ett system för kvalificering av personal som är anställd som inspektörer, för att säkerställa att deras kunskaper och sakkunskap uppdateras i rätt tid.

inspecté par l'Etat du pavillon et que les prescriptions de la présente convention concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer ont été suivies dans la mesure certifiée.

5. Des informations sur le système mentionné au paragraphe 2 de la présente règle, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, doivent figurer dans les rapports soumis par le Membre au Bureau international du Travail en vertu de l'article 22 de la Constitution.

Norme A5.1.1 — Principes généraux

1. Tout Membre définit des objectifs et des normes précis pour l'administration de ses systèmes d'inspection et de certification, ainsi que des procédures générales appropriées pour évaluer dans quelle mesure ces objectifs sont atteints et ces normes respectées.

2. Tout Membre exige qu'un exemplaire de la présente convention soit tenu à disposition à bord de tous les navires battant son pavillon.

Principe directeur B5.1.1 — Principes généraux

1. L'autorité compétente devrait prendre les dispositions nécessaires pour favoriser une coopération efficace entre les institutions publiques et les autres organismes auxquels se réfèrent les règles 5.1.1 et 5.1.2 et qui sont intéressés par les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires.

2. En vue d'assurer plus efficacement la coopération entre les inspecteurs et les armateurs, les gens de mer et leurs organisations respectives, et afin de maintenir ou d'améliorer les conditions de travail et de vie des gens de mer, l'autorité compétente devrait consulter à intervalles réguliers les représentants desdites organisations quant aux meilleurs moyens d'atteindre ces objectifs. Les modalités de ces consultations devraient être déterminées par l'autorité compétente après consultation

5. Varje medlemsstat bör kräva att de erkända organisationerna för protokoll över de tjänster de utför, så att de kan visa att de fyller normerna i de avseenden tjänsterna omfattar.

6. Varje medlemsstat bör, när den inför de tillsynsförfaranden som avses i standard A5.1.2 punkt 3 b, ta hänsyn till *Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration* (Riktlinjer för bemyndigande av organisationer som agerar på administrationens vägnar) som Internationella sjöfartsorganisationen antagit.

Regel 5.1.3 — Sjöarbetscertifikat och förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss

1. Denna regel är tillämplig på fartyg om:

- a) minst 500 bruttoton som används i internationell sjöfart, och
- b) minst 500 bruttoton som för en medlemsstats flagg och opererar från en hamn, eller mellan hamnar, i ett annat land.

Med internationell sjöfart avses i denna regel sjöfart från ett land till en hamn utanför det landet.

2. Denna regel skall även tillämpas på varje fartyg som för en medlemsstats flagg och som inte omfattas av punkt 1 i denna regel, på framställning av redaren till den berörda medlemsstaten.

3. Varje medlemsstat skall kräva att fartyg som för dess flagg medför och bevarar ett sjöarbetscertifikat som intygar att sjömännens arbets- och levnadsförhållanden på fartyget, bland annat åtgärder för fortlöpande uppfyllelse som skall ingå i den förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss som nämns i punkt 4 i denna regel, har inspekterats och uppfyller kraven i nationella lagar, andra författningar eller tillämpningsföreskrifter till denna konvention.

4. Varje medlemsstat skall kräva att fartyg som för dess flagg medför och bevarar en förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss som anger de nationella tillämpningsfö-

des organisationer d'armateurs et de gens de mer.

Règle 5.1.2 — Habilitation des organismes reconnus

1. L'autorité compétente doit avoir établi que les institutions publiques ou autres organismes mentionnés au paragraphe 3 de la règle 5.1.1 (les «organismes reconnus»), sont conformes aux prescriptions du code quant à leur compétence et à leur indépendance. Les fonctions d'inspection ou de certification que les organismes reconnus pourront être autorisés à assurer doivent relever des activités pour lesquelles le code dit expressément qu'elles seront réalisées par l'autorité compétente ou un organisme reconnu.

2. Les rapports mentionnés au paragraphe 5 de la règle 5.1.1 doivent contenir des informations relatives à tout organisme reconnu, à la portée des pouvoirs qui lui sont conférés et aux dispositions prises par le Membre pour assurer que les activités autorisées sont menées à bien de façon complète et efficace.

Norme A5.1.2 — Habilitation des organismes reconnus

1. Aux fins de l'habilitation visée au paragraphe 1 de la règle 5.1.2, l'autorité compétente doit examiner la compétence et l'indépendance de l'organisme intéressé et établir que celui-ci a démontré que, dans la mesure nécessaire à l'exercice des activités visées par l'habilitation:

- a) il possède l'expertise correspondant aux aspects pertinents de la présente convention ainsi qu'une connaissance suffisante de l'exploitation des navires, y compris les conditions minimales requises pour le travail à bord d'un navire, les conditions d'emploi, le logement et les loisirs, l'alimentation et le service de table, la prévention des accidents, la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale;

reskrifterna till denna konvention för sjömännens arbets- och levnadsförhållanden och anger vilka åtgärder redaren vidtagit för att uppfylla kraven på det berörda fartyget/fartygen.

5. Sjöarbetscertifikatet och förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss skall följa den mall som koden föreskriver.

6. När medlemsstatens behöriga myndighet eller en erkänd organisation som är bemyndigad för detta syfte vid en inspektion har konstaterat att ett fartyg som för medlemsstatens flagg uppfyller eller fortsätter att uppfylla standarderna i denna konvention, skall den utfärda eller förnya ett sjöarbetscertifikat av denna innebörd. Certifikatet skall registreras, och registret skall vara tillgängligt för allmänheten.

7. I del A i koden finns utförliga krav för sjöarbetscertifikat och förklaringar om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss, bland annat en lista över de förhållanden som måste inspekteras och godkännas.

Standard A5.1.3 — Sjöarbetscertifikat och förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss

1. Den behöriga myndigheten eller en erkänd organisation som är bemyndigad för detta syfte skall utfärda ett sjöarbetscertifikat för ett fartyg på högst fem år. I bilaga A5—I finns en lista över förhållanden som måste inspekteras och konstateras uppfylla nationella lagar och andra författningar om tillämpning av de krav i denna konvention som rör arbets- och levnadsförhållanden för sjömännen på fartyg, innan ett sjöarbetscertifikat kan utfärdas.

2. Sjöarbetscertifikat skall gälla med förbehåll för en intermediär inspektion som den behöriga myndigheten eller en för detta syfte bemyndigad, erkänd organisation skall göra för att säkerställa fortlöpande uppfyllelse med de nationella tillämpningsföreskrifterna för denna konvention. Om certifikatet är giltigt i fem år och endast en inspektion görs under

b) il est en mesure de maintenir et d'actualiser les compétences de son personnel;

c) il a une connaissance suffisante des prescriptions de la présente convention ainsi que de la législation nationale applicable et des instruments internationaux pertinents;

d) sa taille, sa structure, son expérience et ses moyens correspondent au type et à la portée de l'habilitation.

2. Toute habilitation accordée en matière d'inspection doit au moins autoriser l'organisme reconnu à exiger la correction des défauts qu'il aura constatés quant aux conditions de travail et de vie des gens de mer et à effectuer des inspections dans ce domaine si l'Etat du port le lui demande.

3. Tout Membre doit établir:

a) un système propre à assurer l'adéquation des tâches réalisées par les organismes reconnus, y compris des informations sur l'ensemble des dispositions applicables de la législation nationale et des instruments internationaux pertinents;

b) des procédures de communication avec ces organismes et de contrôle de leur action.

4. Tout Membre fournit au Bureau international du Travail la liste des organismes reconnus qu'il a habilités à agir en son nom et doit tenir cette liste à jour. La liste doit indiquer les fonctions que les organismes reconnus sont habilités à assumer. Le Bureau tiendra cette liste à la disposition du public.

Principe directeur B5.1.2 — Habilitation des organismes reconnus

1. L'organisme demandant à être reconnu devrait démontrer qu'il a la compétence et la capacité nécessaires, sur le plan technique et administratif et en matière de gestion, pour assurer la prestation d'un service de qualité dans les délais prescrits.

2. Aux fins de l'évaluation des moyens dont dispose un organisme donné, l'autorité compétente devrait vérifier que celui-ci:

a) dispose d'un personnel technique, de gestion et d'appui adéquat;

b) dispose, pour fournir les services requis, de professionnels qualifiés en nombre

denna tid, skall den göras mellan certifikatets andra och tredje årsdag. Med årsdag avses den dag och månad varje år som motsvarar den dag då sjöarbetscertifikatet upphör att gälla. Den intermediära inspektionen skall vara lika omfattande och grundlig som en inspektion för att förnya certifikatet. Certifikatet skall skrivas under efter en godkänd intermediär inspektion.

3. Utan hinder av vad som sägs i punkt 1 i denna standard skall ett nytt sjöarbetscertifikat gälla från den dag den förnyade inspektionen genomförs för en period som inte överskrider fem år räknat från utgångsdatum av det gällande certifikatet, när den förnyade inspektionen genomförs tidigast tre månader innan ett gällande sjöarbetscertifikat upphör att gälla.

4. När den förnyade inspektionen genomförs tidigare än tre månader innan ett gällande sjöarbetscertifikat upphör att gälla, skall det nya sjöarbetscertifikatet gälla under en period som inte överskrider fem år räknat från den dag den förnyade inspektionen genomförs.

5. Ett interimistiskt sjöarbetscertifikat får utfärdas:

- a) vid leverans av nya fartyg,
- b) när ett fartyg skiftar flagg, eller
- c) när en redare övertar ansvaret för driften av ett fartyg som är nytt för denne.

6. Den behöriga myndigheten eller en erkänd organisation som är bemyndigad för detta syfte får utfärda ett interimistiskt sjöarbetscertifikat för en period som inte överskrider sex månader.

7. Ett interimistiskt sjöarbetscertifikat får utfärdas först sedan det verifierats att:

- a) fartyget så långt det är rimligt och möjligt inspekterats med avseende på de förhållanden som anges i bilaga A5—I och även kraven i b, c och d i denna punkt är uppfyllda,

suffisant et répartis de sorte à assurer une couverture géographique satisfaisante;

c) a démontré sa capacité à fournir des services de qualité dans les délais prescrits;

d) est indépendant et capable de rendre compte de son action.

3. L'autorité compétente devrait conclure un accord écrit avec tout organisme qu'elle reconnaît en vue d'une habilitation. Cet accord devrait notamment porter sur les aspects suivants:

- a) champ d'application;
- b) objet;
- c) conditions générales;
- d) exécution des fonctions visées par l'habilitation;
- e) base juridique des fonctions visées par l'habilitation;
- f) communication de rapports à l'autorité compétente;
- g) notification de l'habilitation par l'autorité compétente à l'organisme reconnu;

h) contrôle par l'autorité compétente des activités déléguées à l'organisme reconnu.

4. Tout Membre devrait exiger des organismes reconnus qu'ils élaborent un système pour la qualification du personnel employé comme inspecteurs de sorte à assurer la mise à jour régulière de leurs connaissances et compétences.

5. Tout Membre devrait exiger des organismes reconnus qu'ils tiennent des registres de leurs services de sorte à pouvoir établir qu'ils ont agi conformément aux normes applicables pour les aspects couverts par ces services.

6. Lors de l'élaboration des procédures de contrôle mentionnées au paragraphe 3 b) de la norme A5.1.2, tout Membre devrait tenir compte des *Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'administration* adoptées dans le cadre de l'Organisation maritime internationale.

Règle 5.1.3 — Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime

b) redaren har visat för den behöriga myndigheten eller den erkända organisationen att fartyget har tillfredsställande rutiner för att uppfylla denna konvention,

c) befälhavaren är förtrogen med kraven i denna konvention och ansvaret för dess tillämpning, och

d) de uppgifter som behövs för att upprätta en förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss har lämnats till den behöriga myndigheten eller erkända organisationen.

8. En fullständig inspektion enligt punkt 1 i denna standard skall göras innan det interimistiska certifikatet löper ut för att ett sjöarbetscertifikat för en hel period skall kunna utfärdas. Inget ytterligare interimistiskt certifikat får utfärdas efter de första sex månader som anges i punkt 6 i denna standard. Ingen förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss behöver utfärdas för det interimistiska certifikatets giltighetstid.

9. Sjöarbetscertifikat, interimistiskt sjöarbetscertifikat och förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss skall utformas enligt de mallar som finns i bilaga A5—II.

10. Förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss skall bifogas sjöarbetscertifikatet. Den skall bestå av två delar:

a) del I, upprättas av den behöriga myndigheten som skall:

(i) ta fram en lista över de förhållanden som skall inspekteras i enlighet med punkt 1 i denna standard,

(ii) ange de nationella föreskrifter som införlivar relevanta bestämmelser från denna konvention genom en hänvisning till relevanta nationella rättsliga föreskrifter och, vid behov, kortfattad information om huvuddragen i de nationella kraven,

(iii) hänvisa till typspecifika krav på fartygen enligt nationell lagstiftning,

(iv) ta upp alla i huvudsak likvärdiga föreskrifter som antagits enligt artikel VI punkt 3, och

1. La présente règle s'applique aux navires:

a) d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, effectuant des voyages internationaux;

b) d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, battant le pavillon d'un Membre et opérant à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays.

Aux fins de la présente règle, «voyage international» désigne un voyage d'un pays à un port d'un autre pays.

2. La présente règle s'applique également à tout navire qui bat le pavillon d'un Membre et qui n'est pas couvert par le paragraphe 1 de la présente règle, sur demande de l'armateur au Membre concerné.

3. Tout Membre doit exiger des navires battant son pavillon qu'ils conservent et tiennent à jour un certificat de travail maritime certifiant que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord, y compris les mesures visant à assurer la conformité continue des dispositions adoptées qui doivent être mentionnées dans la déclaration de conformité du travail maritime dont il est question au paragraphe 4 de la présente règle, ont fait l'objet d'une inspection et répondent aux prescriptions de la législation nationale ou autres dispositions visant l'application de la présente convention.

4. Tout Membre doit exiger des navires battant son pavillon qu'ils conservent et tiennent à jour une déclaration de conformité du travail maritime mentionnant les prescriptions nationales visant l'application de la présente convention en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des gens de mer et énonçant les mesures adoptées par l'armateur pour assurer le respect de ces prescriptions sur le navire ou les navires concernés.

5. Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime doivent être conformes au modèle prescrit par le code.

6. Lorsque l'autorité compétente du Membre ou un organisme reconnu dûment habilité à cet effet a vérifié par une inspection qu'un navire battant le pavillon du Membre respecte ou continue de respecter les normes de la présente convention, elle doit délivrer ou renouveler le certificat de

(v) tydligt ange eventuella undantag som den behöriga myndigheten beviljat enligt kapitel 3, och

b) del II, upprättas av redaren och skall innehålla uppgifter om vad denne gjort för att uppfylla nationella föreskrifter mellan inspektionerna och det fortgående förbättringsarbete som föreslås.

Den behöriga myndigheten eller erkända organisationen som är bemyndigad för detta syfte skall bestyrka del II och därefter utfärda en förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss.

11. Resultaten av alla följande inspektioner eller andra verifikationer av det berörda fartyget som genomförs och eventuella större brister som påträffas vid varje sådan kontroll skall noteras tillsammans med tidpunkten när de befanns vara åtgärdade. Dessa noteringar med en översättning till engelska, om de inte är skrivna på detta språk, skall på det sätt som föreskrivs i nationella lagar eller andra författningar noteras i eller bifogas förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss eller på annat sätt göras tillgängliga för sjömännen, flaggstatsinspektörer, bemyndigade tjänstemän i hamnstaterna samt representanter för redare och sjöpersonal.

12. Ett aktuellt och giltigt sjöarbetscertifikat och en förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss med en översättning till engelska, om de inte är skrivna på detta språk, skall finnas på fartyget, och en kopia skall vara anslagen på en väl synlig plats ombord som är tillgänglig för sjömännen. På begäran skall en kopia, enligt nationella lagar och andra författningar, göras tillgänglig för sjömännen, flaggstatsinspektörer, bemyndigade tjänstemän i hamnstaterna samt representanter för redare och sjömän.

13. Kravet på översättning till engelska i punkterna 11 och 12 i denna standard gäller inte fartyg som inte går i internationell sjöfart.

14. Ett intyg som utfärdats enligt punkt 1 eller 5 i denna standard skall upphöra att gälla i följande fall:

travail maritime correspondant, et le consigner dans un fichier accessible au public.

7. Des prescriptions détaillées concernant le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime, y compris une liste des points devant faire l'objet d'une inspection et être approuvés, sont énoncées dans la partie A du code.

Norme A5.1.3 — Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime

1. Le certificat de travail maritime est délivré au navire, pour une durée n'excédant pas cinq ans, par l'autorité compétente ou par un organisme reconnu dûment habilité à cet effet. La liste des points qui doivent être inspectés et jugés conformes à la législation nationale ou autres dispositions visant l'application des prescriptions de la présente convention pour ce qui touche aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord avant qu'un certificat de travail maritime puisse être délivré figure à l'annexe A5—I.

2. La validité du certificat de travail maritime est subordonnée à la réalisation d'une inspection intermédiaire, effectuée par l'autorité compétente ou par un organisme reconnu dûment habilité à cet effet, qui a pour objet de vérifier que les prescriptions nationales visant l'application de la présente convention sont toujours respectées. Si une seule inspection intermédiaire est effectuée alors que le certificat a une durée de validité de cinq ans, cette inspection doit avoir lieu entre le deuxième et le troisième anniversaire de la date d'établissement du certificat. La date anniversaire s'entend du jour et du mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration du certificat de travail maritime. L'inspection intermédiaire doit être tout aussi étendue et approfondie que les inspections effectuées en vue du renouvellement du certificat. Le certificat sera visé à l'issue d'une inspection intermédiaire favorable.

3. Nonobstant le paragraphe 1 de la

a) om de berörda inspektionerna inte är slutförda enligt vad som föreskrivs i punkt 2 i denna standard,

b) om certifikatet inte är undertecknat enligt punkt 2 i denna standard,

c) när ett fartyg skiftar flagg,

d) när en redare inte längre ansvarar för driften av ett fartyg, och

e) när betydande ändringar av konstruktion eller utrustning som omfattas av kapitel 3 har gjorts.

15. I de fall som anges i punkt 14 c, 14 d eller 14 e i denna standard skall ett nytt certifikat utfärdas först då den behöriga myndigheten eller erkända organisationen som utfärdar det nya certifikatet skaffat sig full visshet om att fartyget uppfyller kraven i denna standard.

16. Den behöriga myndigheten eller den erkända organisation som flaggstaten vederbörligen bemyndigat för detta syfte skall dra in ett sjöarbetscertifikat om det finns bevis för att fartyget inte uppfyller kraven enligt denna konvention och inga erforderliga åtgärder för rättelse har vidtagits.

17. Vid bedömning av om ett sjöarbetscertifikat bör återkallas enligt punkt 16 i denna standard skall den behöriga myndigheten eller den erkända organisationen beakta bristernas svårighetsgrad eller antal.

Anvisning B5.1.3 — Sjöarbetscertifikat och förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss

1. Meddelandet av nationella föreskrifter i del I av förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss bör innefatta eller åtföljas av hänvisningar till de författningsföreskrifter som behandlar sjömännens arbets- och levnadsförhållanden i var och en av de frågor som listas i bilaga A5—I. När nationell lagstiftning exakt följer kraven i denna konvention kan det räcka med en hänvisning. När en föreskrift i konventionen genomförs genom huvudsaklig överensstämmelse enligt artikel VI punkt 3, bör denna föreskrift tas fram och en exakt förklaring ges. När den behöriga myndigheten beviljar undantag enligt kapitel 3, bör den eller de berörda särskilda föreskrif-

présente norme, lorsque l'inspection effectuée aux fins d'un renouvellement a eu lieu dans les trois mois précédant l'échéance du certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime est valide à partir de la date à laquelle l'inspection en question a été effectuée, pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'échéance du certificat en cours.

4. Lorsque l'inspection effectuée aux fins d'un renouvellement a eu lieu plus de trois mois avant la date d'échéance du certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime est valide pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date à laquelle l'inspection en question a eu lieu.

5. Le certificat de travail maritime peut être délivré à titre provisoire:

a) aux nouveaux navires, à la livraison;

b) lorsqu'un navire change de pavillon;

c) lorsqu'un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire qui est nouveau pour cet armateur.

6. Un certificat de travail maritime ne peut être délivré à titre provisoire que pour une durée n'excédant pas six mois par l'autorité compétente ou un organisme reconnu dûment habilité à cet effet.

7. Un certificat de travail maritime provisoire n'est délivré qu'une fois qu'il a été établi que:

a) le navire a été inspecté, dans la mesure où cela est raisonnablement possible, au regard des prescriptions énumérées à l'annexe A5—I, en tenant compte de la vérification des éléments visés aux alinéas b), c) et d) du présent paragraphe;

b) l'armateur a démontré à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu que des procédures adéquates sont mises en œuvre à bord en vue d'assurer le respect des dispositions de la présente convention;

c) le capitaine connaît les prescriptions de la présente convention et les obligations en matière de mise en œuvre;

d) les informations requises ont été présentées à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

8. La délivrance du certificat de travail maritime à durée de validité ordinaire est

terna tydligt anges.

2. De åtgärder som avses i del II i förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss och som redaren utarbetar, bör speciellt ange när fortlöpande uppfyllelse med särskilda nationella föreskrifter kommer att verifieras, personer som svarar för verifikationen, protokoll som skall föras och förfaranden som skall följas när det finns brister i överensstämmelsen. Del II kan se ut på olika sätt. Den kan hänvisa till annan mera fullständig dokumentation omfattande principer och förfaranden som berör andra aspekter på den maritima sektorn, till exempel handlingar som krävs i *International Security Management (ISM)-koden* eller den information som krävs i regel 5 i SOLAS-konventionen, kapitel XI-1 som gäller fartygets historia (Continuous Synopsis Record).

3. Åtgärderna för att säkerställa fortlöpande uppfyllelse bör innefatta allmänna internationella föreskrifter att redaren och befälhavaren skall hålla sig informerade om de senaste framstegen när det gäller tekniska och vetenskapliga rön om arbetsplatsens utformning, med beaktande av de risker som sjömännens arbete innebär, och skall informera sjömännens representanter om detta och därmed garantera ett bättre skydd av sjömännens arbets- och levnadsförhållanden ombord.

4. Förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss bör framförallt vara klart formulerad så att alla berörda, som flaggstatarens inspektörer, bemyndigade tjänstemän i hamnstaterna och sjömännen, kan kontrollera att kraven tillämpas på ett riktigt sätt.

5. Ett exempel på det slags information som kan ingå i en förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss finns i bilaga B5-I.

6. När ett fartyg skiftar flagg som sägs i standard A5.1.3 punkt 14 c, och när båda de berörda staterna har ratificerat denna konven-

subordonnée à la réalisation, avant la date d'échéance du certificat provisoire, d'une inspection complète telle que prévue au paragraphe 1 de la présente norme. Aucun nouveau certificat provisoire ne sera délivré après la période initiale de six mois mentionnée au paragraphe 6 de la présente norme. La délivrance d'une déclaration de conformité du travail maritime n'est pas requise pendant la durée de validité du certificat provisoire.

9. Le certificat de travail maritime, le certificat de travail maritime provisoire et la déclaration de conformité du travail maritime seront établis conformément aux modèles présentés à l'annexe A5—II.

10. La déclaration de conformité du travail maritime sera annexée au certificat de travail maritime. Elle comprend deux parties:

a) la partie I est établie par l'autorité compétente, qui:

(i) indique la liste des points qui doivent être inspectés en application du paragraphe 1 de la présente norme;

(ii) indique les prescriptions nationales donnant effet aux dispositions pertinentes de la présente convention en renvoyant aux dispositions applicables de la législation nationale et en donnant, dans la mesure nécessaire, des informations concises sur les points importants des prescriptions nationales;

(iii) fait référence aux prescriptions de la législation nationale relatives à certaines catégories de navires;

(iv) mentionne toute disposition équivalente dans l'ensemble adoptée en vertu du paragraphe 3 de l'article VI;

v) indique clairement toute dérogation octroyée par l'autorité compétente en vertu du titre 3;

b) la partie II est établie par l'armateur et énonce les mesures adoptées pour assurer une conformité continue avec les prescriptions nationales entre deux inspections ainsi que les mesures proposées pour assurer une amélioration continue.

L'autorité compétente ou l'organisme reconnu dûment habilité à cet effet certifie la partie II et délivre la déclaration de conformité du travail maritime.

tion, bör den medlemsstat vars flagg fartyget tidigare hade rätt att föra, snarast möjligt till den behöriga myndigheten i den andra medlemsstaten överlämna kopior av det sjöarbetscertifikat och den förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss som fartyget hade innan det skiftade flagg och, i tillämpliga fall, kopior av tillämpliga inspektionsrapporter om den behöriga myndigheten begär detta inom tre månader efter flaggskiftet.

Regel 5.1.4 — Inspektion och tillämpning

1. Varje medlemsstat skall genom ett effektivt och samordnat system för regelbundna inspektioner, övervakning och andra kontrollåtgärder verifiera att fartyg som för dess flagg uppfyller kraven i denna konvention i den form de tillämpas i nationella lagar och andra författningar.

2. Detaljerade krav rörande det system för inspektion och tillämpning som anges i punkt 1 i denna regel finns i del A i koden.

Standard A5.1.4 — Inspektion och tillämpning

1. Varje medlemsstat skall upprätthålla ett system för inspektion av förhållandena för sjömännen på fartyg som för dess flagg, vilket skall innefatta verifiering av att de åtgärder som avser arbets- och levnadsförhållanden enligt förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss följs, i tillämpliga fall, och att kraven i denna konvention uppfylls.

2. Den behöriga myndigheten skall utse ett tillräckligt antal kompetenta inspektörer för att uppfylla dess skyldigheter enligt punkt 1 i denna standard. Där erkända organisationer har bemyndigats att utföra inspektioner, skall medlemsstaten kräva att personal som utför inspektionerna är kompetent för detta och utfärda det rättsliga bemyndigande de behöver för att fullgöra sina uppgifter.

3. Inspektörerna skall ha nödvändig eller

11. Le résultat de toutes les inspections ou autres vérifications effectuées ultérieurement sur le navire et tous défauts importants relevés au cours de ces vérifications sont consignés, de même que la date du constat qu'il a été remédié aux défauts. Ces informations, accompagnées d'une traduction en anglais lorsqu'elles ne sont pas consignées dans cette langue, sont soit transcrites sur la déclaration de conformité du travail maritime, soit annexées à ce document, soit tenues à la disposition des gens de mer, des inspecteurs de l'Etat du pavillon, des fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et des représentants des armateurs et des gens de mer par d'autres moyens, conformément à la législation nationale.

12. Un exemplaire valide et à jour du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime, et leur traduction en anglais lorsque l'original n'est pas dans cette langue, doit être conservé à bord et une copie doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. Copie de ces documents est communiquée aux gens de mer, inspecteurs de l'Etat du pavillon, fonctionnaires autorisés de l'Etat du port ou représentants des armateurs et des gens de mer qui en feront la demande, conformément à la législation nationale.

13. L'obligation relative à la production d'une traduction en anglais, mentionnée aux paragraphes 11 et 12 de la présente norme, ne concerne pas un navire n'effectuant pas un voyage international.

14. Tout certificat établi en application des paragraphes 1 ou 5 de la présente norme perd sa validité:

a) si les inspections prescrites ne sont pas effectuées dans les délais fixés au paragraphe 2 de la présente norme;

b) si le certificat n'est pas visé conformément au paragraphe 2 de la présente norme;

c) s'il y a changement du pavillon du navire;

d) lorsqu'un armateur cesse d'assumer la responsabilité de l'exploitation d'un navire;

e) lorsque des modifications importantes ont été apportées à la structure ou aux

önskvärd utbildning, kompetens, direktiv, befogenheter, status och oberoende för att de skall kunna verifiera den efterlevnad som avses i punkt 1 i denna standard.

4. Inspektioner skall i tillämpliga fall göras med de intervall som föreskrivs i standard A5.1.3. Intervallet får under inga omständigheter överskrida tre år.

5. Om en medlemsstat tar emot ett klagomål som den inte betraktar som klart ogrundat, eller får bevis på att ett fartyg som för dess flagg inte uppfyller kraven i denna konvention eller att det finns allvarliga brister i genomförandet av de åtgärder som fastställs i förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss, skall medlemsstaten utreda ärendet och se till att åtgärder vidtas för att avhjälpa alla påträffade brister.

6. Lämpliga regler skall ges och effektivt tillämpas av varje medlemsstat för att garantera att inspektörerna har sådan status och sådana tjänstgöringsförhållanden att de är oberoende av regeringsskiftet och otillbörlig påverkan utifrån.

7. Inspektörer skall förses med klara anvisningar om vilka uppgifter de skall utföra och med korrekta identitetspapper, och de skall ha befogenhet att:

a) borda fartyg som för medlemsstatens flagg,

b) utföra alla undersökningar, test eller förhör som de betraktar som nödvändiga för att förvissa sig om att standarderna iaktas nog, och

c) kräva att alla brister åtgärdas och, där de har skäl att tro att bristerna utgör en allvarlig överträdelse av kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter) eller utgör en betydande fara för sjömännens säkerhet, hälsa eller trygghet, förbjuda att ett fartyg lämnar hamn förrän nödvändiga åtgärder vidtagits.

8. Varje åtgärd som vidtas enligt punkt 7 c i denna standard skall kunna överklagas till domstol eller administrativ myndighet.

équipements visés au titre 3.

15. Dans le cas mentionné au paragraphe 14 c), d) ou e) de la présente norme, le nouveau certificat n'est délivré que si l'autorité compétente ou l'organisme reconnu qui le délivre est pleinement convaincu que le navire est conforme aux prescriptions de la présente norme.

16. Un certificat de travail maritime est retiré par l'autorité compétente ou l'organisme reconnu dûment habilité à cet effet par l'Etat du pavillon s'il est avéré que le navire en question ne respecte pas les prescriptions de la présente convention et qu'aucune mesure corrective prescrite n'a été prise.

17. Lorsqu'un retrait de certificat de travail maritime est envisagé conformément au paragraphe 16 de la présente norme, l'autorité compétente ou l'organisme reconnu tient compte de la gravité ou de la fréquence des manquements.

Principe directeur B5.1.3 — Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime

1. L'énoncé des prescriptions nationales figurant dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime devrait inclure ou être accompagné de références aux dispositions législatives régissant les conditions de travail et de vie des gens de mer pour chacune des prescriptions énumérées à l'annexe A5—I. Lorsque la législation nationale reprend précisément les prescriptions énoncées dans la présente convention, il suffira d'y faire référence. Lorsqu'une disposition de la présente convention est mise en œuvre par des dispositions équivalentes dans l'ensemble, conformément au paragraphe 3 de l'article VI, elle devrait être identifiée et une explication concise devrait être fournie. Lorsqu'une dérogation est octroyée par l'autorité compétente en vertu du titre 3, la disposition ou les dispositions en question devraient être clairement indiquées.

2. Les mesures mentionnées dans la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime, établie par l'armateur, devraient notamment indiquer en quelles occasions la

9. Inspektörer skall ha rätt att ge råd i stället för att inleda eller rekommendera rättsliga åtgärder när det inte är fråga om någon klar överträdelse av kraven i denna konvention som äventyrar den berörda sjömannens säkerhet, hälsa eller trygghet och när inga sådana överträdelser förekommit tidigare.

10. Inspektörer skall hemlighålla källan till alla klagomål eller anmärkningar om påstådd fara eller brist som berör sjömannens arbets- och levnadsförhållanden eller överträdelse av lagar och andra författningar och inte antyda för redaren, dennes representant eller fartygets operatör att en inspektion har gjorts med anledning av sådana klagomål eller anmärkningar.

11. Inspektörer skall inte ha några skyldigheter som till följd av deras antal eller art skulle kunna inkräkta på inspektionens effektivitet eller på något sätt vara till förfång för deras auktoritet eller opartiskhet i deras relationer med redare, sjömän eller andra berörda parter. Inspektörer skall särskilt:

a) förbjudas att ha något direkt eller indirekt intresse i någon verksamhet som de fått i uppdrag att inspektera, och

b) med förbehåll för lämpliga sanktioner eller disciplinära åtgärder, inte ens efter att de lämnat sin tjänst, avslöja några affärshemligheter, konfidentiella arbetsprocesser eller information av personlig art som de kan få tillgång till när de fullgör sina skyldigheter.

12. Inspektörer skall lämna en rapport från varje inspektion till den behöriga myndigheten. En kopia av rapporten på engelska eller på fartygets arbetsspråk skall lämnas till befälhavaren på fartyget, och en kopia skall anslås på fartygets anslagstavla för sjömannens kännedom och, på begäran, skickas till dess representanter.

13. Den behöriga myndigheten i varje medlemsstat skall hålla ett register över inspektioner av förhållandena för sjömän på fartyg som för dess flagg. Den skall publicera en årsberättelse om inspektionsverksamhet inom

conformité continue avec certaines prescriptions nationales sera vérifiée, les personnes devant procéder à la vérification, les registres devant être tenus ainsi que les procédures devant être suivies si un défaut de conformité est constaté. La partie II peut se présenter sous des formes diverses. Elle pourra renvoyer à une documentation plus générale portant sur les politiques et procédures relatives à d'autres aspects du secteur maritime, comme les documents requis par le *Code international de la gestion de la sécurité (Code ISM)* ou les informations requises en application de la règle 5 du chapitre XI-1 de la Convention SOLAS, qui porte sur la fiche synoptique continue des navires.

3. Les mesures pour assurer une conformité continue devraient se référer notamment aux prescriptions internationales générales faisant obligation à l'armateur et au capitaine de se tenir informés des derniers progrès réalisés en matière technologique et scientifique en ce qui concerne l'aménagement des lieux de travail, compte tenu des dangers inhérents au travail des gens de mer, et d'informer en conséquence les représentants des gens de mer, garantissant ainsi un meilleur niveau de protection des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord.

4. Il importe par-dessus tout que la déclaration de conformité du travail maritime soit libellée en termes clairs choisis en vue d'aider tous les intéressés, notamment les inspecteurs de l'Etat du pavillon, les fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et les gens de mer, à vérifier que les prescriptions sont bien mises en œuvre.

5. L'annexe B5-I présente un exemple des informations pouvant figurer dans la déclaration de conformité du travail maritime.

6. Lorsqu'un navire change de pavillon comme indiqué au paragraphe 14 c) de la norme A5.1.3 et que les deux Etats concernés ont ratifié la présente convention, l'Etat dont le navire était autorisé à battre pavillon précédemment devrait, dans les meilleurs délais, communiquer à l'autorité compétente de l'autre Membre copie du certificat de travail maritime et de la

rimlig tid, dock högst sex månader, efter årets utgång.

14. En rapport från en utredning av en större incident skall läggas fram för den behöriga myndigheten snarast möjligt, dock senast en månad efter det att utredningen avslutats.

15. När en inspektion genomförs eller när åtgärder vidtas enligt denna standard, skall det med alla rimliga medel eftersträvas att ett fartyg inte hålls kvar eller försenas i onödan.

16. Ersättning skall betalas enligt nationella lagar och andra författningar för varje förlust eller skada som uppstår genom felaktig myndighetsutövning från inspektörernas sida. Bevisbördan skall alltid vila på klaganden.

17. Varje medlemsstat skall fastställa och effektivt verkställa de straff och andra korrigerande åtgärder som behövs för att komma till rätta med överträdelser av kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter) och hinder mot att inspektörerna utför sina uppgifter.

Anvisning B5.1.4 — Inspektion och tillämpning

1. Den behöriga myndigheten och varje annan tjänst eller myndighet som helt eller delvis sysslar med inspektion av sjömännens arbets- och levnadsförhållanden bör ha de resurser de behöver för att fylla sina funktioner, och särskilt följande:

a) varje medlemsstat bör vidta de åtgärder som behövs för att kompetenta tekniska experter och specialister vid behov skall kunna tillkallas och hjälpa inspektörerna i deras arbete, och

b) inspektörer bör beredas tillgång till lämpligt belägna lokaler, utrustning och transportmedel så att de kan fullgöra sina uppgifter effektivt.

2. Den behöriga myndigheten bör utarbeta principer för uppfyllelse och tillämpning för att skapa konsekvens och på annat sätt vägleda verksamheten med inspektion och tillämp-

déclaration de conformité du travail maritime conservés à bord du navire avant le changement de pavillon et, le cas échéant, copie des rapports d'inspection pertinents si l'autorité compétente en fait la demande dans les trois mois suivant la date du changement du pavillon.

Règle 5.1.4 — Inspection et mise en application

1. Tout Membre vérifie, par un système efficace et coordonné d'inspections périodiques, de surveillance et d'autres mesures de contrôle, que les navires qui battent son pavillon respectent les prescriptions de la présente convention telles qu'elles sont mises en œuvre par la législation nationale.

2. La partie A du code contient des prescriptions détaillées au sujet du système d'inspection et de mise en application mentionné au paragraphe 1 de la présente règle.

Norme A5.1.4 — Inspection et mise en application

1. Tout Membre dispose d'un système d'inspection des conditions faites aux gens de mer à bord des navires battant son pavillon, notamment pour vérifier que les mesures relatives aux conditions de travail et de vie énoncées dans la déclaration de conformité du travail maritime, le cas échéant, sont suivies et que les prescriptions de la présente convention sont respectées.

2. L'autorité compétente désigne des inspecteurs qualifiés en nombre suffisant pour assumer les responsabilités qui lui incombent en application du paragraphe 1 de la présente norme. Lorsque des organismes reconnus sont habilités à mener à bien des inspections, le Membre exige que les personnes affectées à cette activité disposent des qualifications requises à cet effet et donne aux intéressés l'autorité juridique nécessaire pour exercer leurs fonctions.

3. Les dispositions nécessaires sont prises pour assurer que les inspecteurs ont la formation, les compétences, les attributions, les pouvoirs, le statut et l'indépendance

ning enligt denna konvention. Dessa principer bör göras tillgängliga för alla inspektörer och berörd tillsynspersonal, allmänheten, redare och sjöpersonal.

3. Den behöriga myndigheten bör införa enkla rutiner för att i förtroende få tillgång till information om möjliga överträdelser av kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter) från sjömännen direkt eller från dess representanter, och ge inspektörer rätt att utan dröjsmål undersöka sådana ärenden, bland annat:

a) ge befälhavare, sjömän eller representanter för denna rätt att begära en inspektion när de finner det nödvändigt, och

b) förse redare, sjömän och berörda organisationer med teknisk information och råd om det bästa sättet att uppfylla kraven i denna konvention och att kontinuerligt förbättra sjömännens villkor.

4. Inspektörer bör vara fullt utbildade och tillräckligt många för att på ett ändamålsenligt sätt kunna fullgöra sina uppgifter med beaktande av:

a) vikten av de uppgifter inspektörerna skall utföra, särskilt antalet, arten av och storleken på de fartyg som skall inspekteras och antalet och komplexiteten av de rättsliga föreskrifter som skall tillämpas,

b) de resurser inspektörerna disponerar, och

c) de praktiska förhållanden under vilka inspektionerna måste bedrivas för att vara effektiva.

5. Med förbehåll för de bestämmelser om rekrytering till offentlig anställning som kan vara föreskrivna i nationella lagar och andra författningar, bör inspektörer ha kvalifikationer och lämplig utbildning för att fullgöra sina uppgifter och om möjligt ha utbildning inom eller erfarenhet av sjöfart. De bör ha tillfredställande kunskaper om arbets- och

nécessaires ou souhaitables pour pouvoir effectuer la vérification et assurer la conformité visées au paragraphe 1 de la présente norme.

4. Les inspections sont effectuées à des intervalles conformes aux prescriptions de la norme A5.1.3, le cas échéant. Ces intervalles ne doivent en aucun cas excéder trois ans.

5. Si un Membre reçoit une plainte qui ne lui apparaît pas manifestement infondée ou acquiert la preuve qu'un navire battant son pavillon ne se conforme pas aux prescriptions de la présente convention ou qu'il y a de sérieux manquements dans l'application des mesures énoncées dans la déclaration de conformité du travail maritime, il prend les dispositions nécessaires pour enquêter sur la question et s'assurer que des mesures sont prises pour remédier aux manquements constatés.

6. Tout Membre formule des règles adaptées et en assure l'application effective en vue de garantir aux inspecteurs un statut et des conditions de service propres à les rendre indépendants de tout changement de gouvernement et de toute influence extérieure induite.

7. Les inspecteurs, ayant reçu des instructions claires quant aux tâches à accomplir et munis des pouvoirs appropriés, sont autorisés:

a) à monter à bord des navires battant le pavillon du Membre;

b) à procéder à tous examens, contrôles ou enquêtes qu'ils jugent nécessaires pour s'assurer que les normes sont strictement respectées;

c) à exiger qu'il soit remédié à tout manquement et à interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'ils ont des raisons de croire que les manquements constituent une infraction grave aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, ou représentent un grave danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer.

8. Toute mesure prise en vertu du paragraphe 7 c) de la présente norme doit pouvoir faire l'objet d'un recours devant l'autorité judiciaire ou administrative.

levnadsförhållanden till sjöss samt kunskaper i engelska språket.

6. Inspektörer bör få lämplig vidareutbildning under sin anställning.

7. Alla inspektörer bör ha en tydlig förståelse för de omständigheter under vilka en inspektion bör genomföras, omfattningen av den inspektion som skall genomföras under de olika förhållanden som avses och den allmänna inspektionsmetoden.

8. Inspektörer utrustade med vederbörliga identitetshandlingar i enlighet med nationella bestämmelser bör minst vara bemyndigade att:

a) obehindrat och utan föregående varsel borda fartyg; när inspektionen påbörjas bör dock inspektörerna anmäla sin närvaro till befälhavaren eller vakthavande och, i tillämpliga fall, sjömännen eller dess representanter,

b) ställa frågor till befälhavaren, besättningsmedlemmar eller någon annan person, inklusive redaren eller dennes representant, om tillämpningen av föreskrifter i lagar och andra författningar, i närvaro av ett vittne som personen i fråga kan ha begärt,

c) kräva att böcker, loggböcker, register, certifikat eller andra dokument eller uppgifter som har direkt samband med inspektionsärendet visas upp för att verifiera uppfyllelse av tillämpningsföreskrifter till denna konvention i nationella lagar och andra författningar,

d) tillse att tillämpningsföreskrifter till denna konvention i nationella lagar och andra författningar anslås,

e) för analysändamål ta eller föra bort prover på produkter, last, dricksvatten, livsmedel, material och ämnen som används eller hanteras,

f) efter genomförd inspektion, omedelbart underrätta fartygets redare, operatör eller befälhavare om brister som kan påverka de ombordvarandes hälsa och säkerhet,

g) varsko den behöriga myndigheten och, i tillämpliga fall, den erkända organisationen om varje brist eller missförhållande som inte uttryckligt omfattas av gällande lagar eller

9. Les inspecteurs ont la faculté de donner des conseils au lieu d'intenter ou de recommander des poursuites lorsqu'il n'y a pas une infraction manifeste aux prescriptions de la présente convention qui met en danger la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer concernés et qu'il n'existe pas d'antécédents d'infractions analogues.

10. Les inspecteurs tiennent confidentielle la source de toute plainte ou réclamation alléguant qu'il existe un danger ou des manquements de nature à compromettre les conditions de travail et de vie des gens de mer, ou qu'il y a violation des dispositions législatives, et s'abstiennent de révéler à l'armateur ou à son représentant ou à l'exploitant du navire qu'il a été procédé à une inspection à la suite d'une telle plainte ou réclamation.

11. Les inspecteurs ne doivent pas se voir confier des tâches en nombre ou d'une nature tels qu'elles soient susceptibles de nuire à une inspection efficace ou de porter préjudice à leur autorité ou à leur impartialité vis-à-vis des armateurs, des gens de mer ou de toute autre partie intéressée. Les inspecteurs doivent notamment:

a) avoir l'interdiction de posséder un intérêt quelconque, direct ou indirect, dans les activités qu'ils sont appelés à contrôler;

b) être tenus, sous peine de sanctions ou de mesures disciplinaires appropriées, de ne pas révéler, même après avoir cessé leurs fonctions, les secrets commerciaux ou les procédés d'exploitation confidentiels ou les informations de nature personnelle dont ils pourraient avoir eu connaissance dans l'exercice de leurs fonctions.

12. Les inspecteurs, pour toute inspection effectuée, soumettent un rapport à l'autorité compétente. Une copie de ce rapport, en langue anglaise ou dans la langue de travail du navire, est remise au capitaine et une autre est affichée sur le tableau d'affichage du navire pour l'information des gens de mer et communiquée à leurs représentants, sur demande.

13. L'autorité compétente tient des registres des inspections des conditions faites aux gens de mer à bord des navires battant le pavillon du Membre dont elle

andra författningar och lämna förslag till förbättringar av lagstiftningen, och

h) informera den behöriga myndigheten om alla skador eller sjukdomar i arbetet som påverkar sjömännen i sådant fall och på sådant sätt som kan vara reglerat i lagar och andra författningar.

9. Redaren eller dennes representant, och i tillämpliga fall en representant för sjömännen, bör underrättas eller närvara då ett prov enligt punkt 8 e i denna anvisning tas eller förs bort. Inspektören bör vara noga med att protokollföra provets storlek.

10. Den årsberättelse som varje medlemsstats behöriga myndighet publicerar om fartyg som för dess flagg, bör innehålla:

a) en förteckning över gällande lagar och andra författningar som rör sjömännens arbets- och levnadsförhållanden och alla ändringar som har trätt i kraft under året,

b) en utförlig beskrivning av hur inspektionssystemet är organiserat,

c) statistik över fartyg eller andra lokaler som är föremål för inspektion och över fartyg och andra lokaler som faktiskt inspekterats,

d) statistik över alla sjömän som lyder under dess nationella lagar och andra författningar,

e) statistik och uppgifter om överträdelser av lagstiftning, straff som utdömts och fartyg som kvarhållits, och

f) statistik över rapporterade skador och sjukdomar i arbetet som drabbat sjömännen.

Regel 5.1.5 — Rutiner för klagomål ombord

1. Varje medlemsstat skall kräva att fartyg som för dess flagg har rutiner ombord för en rättvis, effektiv och snabb behandling av klagomål från sjöpersonal över påstådd överträdelse av kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter).

2. Varje medlemsstat skall förbjuda och beivra varje form av bestraffning av sjömän som lämnar in klagomål.

relève. Elle publie un rapport annuel sur les activités d'inspection dans un délai raisonnable ne dépassant pas six mois à partir de la fin de l'année.

14. Dans le cas d'une enquête faisant suite à un incident majeur, le rapport est soumis à l'autorité compétente dès que possible et au plus tard un mois après la conclusion de l'enquête.

15. Lorsqu'il est procédé à une inspection ou lorsque des mesures sont prises conformément aux dispositions de la présente norme, tous les efforts raisonnables sont faits pour éviter que le navire ne soit indûment retenu ou retardé.

16. Des indemnités sont versées conformément à la législation nationale pour tout préjudice ou perte résultant de l'exercice illicite des pouvoirs des inspecteurs. La charge de la preuve incombe dans chaque cas au plaignant.

17. Des sanctions appropriées et d'autres mesures correctives sont prévues et effectivement appliquées par tout Membre en cas d'infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, et d'entrave à l'exercice des fonctions des inspecteurs.

Principe directeur B5.1.4 — Inspection et mise en application

1. L'autorité compétente et tout autre service ou autorité responsable de tout ou partie de l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer devraient disposer des ressources nécessaires pour pouvoir remplir leurs fonctions. En particulier:

a) tout Membre devrait prendre les mesures nécessaires pour que les inspecteurs puissent disposer, en tant que de besoin, de l'assistance d'experts et de techniciens dûment qualifiés dans l'accomplissement de leur travail;

b) les inspecteurs devraient disposer de locaux convenablement situés ainsi que de moyens matériels et de transport adéquats pour pouvoir s'acquitter de manière efficace de leurs tâches.

2. L'autorité compétente devrait élaborer une politique en matière de conformité et de

3. Föreskrifterna i denna regel och motsvarande avsnitt av koden skall inte påverka sjömännens rätt att söka rättelse genom de rättsliga medel den anser lämpliga.

Standard A5.1.5 — Rutiner för klagomål ombord

1. Utan att det påverkar tillämpningen av den större räckvidd som nationella lagar, andra författningar eller kollektivavtal kan ge, får sjömännen utnyttja rutinerna ombord för att framföra klagomål i alla fall som påstås utgöra en överträdelse av kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter).

2. Varje medlemsstat skall i sina lagar eller andra författningar ha lämpliga rutiner för klagomål ombord för att uppfylla kraven i regel 5.1.5. Sådana rutiner skall eftersträva att finna lösningar på lägsta möjliga nivå. Emellertid skall klaganden ha rätt att framföra sina klagomål direkt till befälhavaren och, om så bedöms nödvändigt, till utomstående myndigheter.

3. Rutiner för klagomål ombord skall innefatta rätt för sjömännen att låta sig biträddas eller representeras under förfarandet, samt skydda mot möjlig bestraffning av sjömän för att den framfört klagomål. Termen ”bestraffning” avser varje motåtgärd från någon person med avseende på en fartygsanställd som framfört ett klagomål och det inte uppenbart gjorts av okynne eller illvilja.

4. Förutom en kopia av sjömännens anställningsavtal skall alla sjömän få en kopia av de rutiner för klagomål ombord som gäller på fartyget. Detta skall innefatta kontaktinformation för den behöriga myndigheten i flaggstaten och, om det inte är samma, sjömännens bosättningsland, och namnet på en person eller personer ombord på fartyget som på förtrolig grund kan ge sjömännen opartiska råd om deras klagomål och på annat sätt hjälpa den att följa de klagomålsrutiner som står till förfogande ombord på fartyget.

mise en application en vue de garantir une certaine cohérence et de guider les activités d'inspection et de mise en application relatives à la présente convention. L'énoncé de cette politique devrait être communiqué à tous les inspecteurs et aux représentants de la loi concernés et tenu à la disposition du public ainsi que des armateurs et des gens de mer.

3. L'autorité compétente devrait instituer des procédures simples lui permettant d'être saisie de façon confidentielle de toute information relative à des infractions éventuelles aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, soumise par les gens de mer directement ou par l'intermédiaire de leurs représentants et faire en sorte que les inspecteurs puissent enquêter sans délai à ce sujet, y compris:

a) en habilitant le capitaine, les gens de mer ou les représentants de ces derniers à demander une inspection lorsqu'ils le jugent nécessaire;

b) en fournissant aux armateurs et aux gens de mer ainsi qu'aux organisations intéressées des informations et conseils techniques au sujet des moyens les plus efficaces de donner effet aux prescriptions de la présente convention et d'uvrer à une amélioration continue des conditions faites aux gens de mer à bord des navires.

4. Les inspecteurs devraient être pleinement formés et suffisamment nombreux pour pouvoir s'acquitter efficacement de leurs tâches compte dûment tenu des éléments suivants:

a) l'importance des tâches leur incombant, en particulier le nombre, la nature et la taille des navires soumis à l'inspection ainsi que le nombre et la complexité des dispositions légales à appliquer;

b) les ressources mises à la disposition des inspecteurs;

c) les conditions pratiques dans lesquelles l'inspection doit être effectuée pour être efficace.

5. Sous réserve des conditions établies par la législation nationale pour le recrutement dans le service public, les inspecteurs devraient posséder des qualifications et une formation adéquate pour exercer leurs

Anvisning B5.1.5 — Rutiner för klagomål ombord

1. Med förbehåll för relevanta bestämmelser i gällande kollektivavtal bör den behöriga myndigheten, i nära samråd med redar- och sjöf�lksorganisationer, ta fram en modell för rättvisa, snabba och väldokumenterade rutiner för klagomål ombord på alla fartyg som för medlemsstatens flagg. När dessa förfaranden utarbetas bör följande övervägas:

a) många klagomål kan specifikt avse de individer till vilka klagomålen skall lämnas och även fartygets befälhavare. Under alla förhållanden bör sjömännen också kunna klaga direkt till befälhavaren och framställa klagomål externt, och

b) för att bidra till att undvika problem med bestraffning av sjömän som klagat över förhållanden som ryms i denna konvention, bör rutinerna främja nominering av en person ombord som kan ge sjömännen råd om de rutiner som står dem till buds och, om den klagande sjömannen begär detta, också deltar i varje möte eller förhör som rör klagomålet.

2. De rutiner som diskuteras under det samsrådsförfarande som anges i punkt 1 i denna anvisning bör minst innefatta följande:

a) klagomål bör riktas till avdelningschefen för den sjöman som framför klagomålen eller till sjömannens närmaste överordnade,

b) avdelningschefen eller den överordnade bör sedan försöka lösa ärendet inom föreskrivna tidsgränser som är rimliga med hänsyn till problemets vikt,

c) om avdelningschefen eller den överordnade inte kan lösa klagomålet till sjömannens belåtenhet, kan den senare hänvisa det till befälhavaren, som bör handlägga ärendet personligen,

d) sjömannen bör alltid ha rätt att låta sig

fonctions et, autant que possible, avoir une formation maritime ou une expérience de marin. Ils devraient posséder une connaissance adéquate des conditions de travail et de vie des gens de mer ainsi que de la langue anglaise.

6. Des mesures devraient être prises pour assurer aux inspecteurs un perfectionnement approprié en cours d'emploi.

7. Tous les inspecteurs devraient connaître précisément les circonstances dans lesquelles il y a lieu de procéder à une inspection, l'étendue de l'inspection à effectuer dans les différentes circonstances visées et la méthode générale d'inspection.

8. Les inspecteurs, munis des pouvoirs nécessaires en application de la loi nationale, devraient au moins être autorisés:

a) à monter à bord des navires librement et à l'improviste. Cependant, au moment d'engager l'inspection du navire, les inspecteurs devraient informer de leur présence le capitaine ou la personne assumant le commandement et, selon le cas, les gens de mer ou leurs représentants;

b) à interroger le capitaine, les gens de mer ou toute autre personne, y compris l'armateur ou son représentant, sur toute question concernant l'application des prescriptions de la législation, en présence de tout témoin que la personne peut avoir demandé;

c) à exiger communication de tous les livres, journaux de bord, registres, certificats ou autres documents ou informations ayant directement trait à l'objet de l'inspection en vue de vérifier que la législation nationale assurant la mise en uvre de la présente convention est respectée;

d) à s'assurer de l'affichage des avis requis par la législation nationale mettant en uvre la présente convention;

e) à prélever et à emporter, aux fins d'analyse, des échantillons de produits, de marchandises, d'eau potable, de vivres, de matériaux et de substances utilisés ou manipulés;

f) à la suite d'une inspection, à porter immédiatement à l'attention de l'armateur, de l'exploitant du navire ou du capitaine les manquements pouvant porter préjudice à la

biträdas eller representeras av annan sjöpersonal efter eget val ombord på det berörda fartyget,

e) alla klagomål och beslut om dem bör protokollföras och en kopia lämnas till den berörda sjömannen,

f) om ett klagomål inte kan lösas ombord bör ärendet hänvisas i land till redaren, som bör få en lämplig tidsgräns för att lösa ärendet, i tillämpliga fall i samråd med den berörda sjömannen eller någon person denna kan utse som sin representant, och

g) sjömannen bör alltid ha rätt att klaga direkt till befälhavaren, redaren och de behöriga myndigheterna.

Regel 5.1.6 — Olycksfall till sjöss

1. Varje medlemsstat skall hålla sjöförhör om varje allvarligt olycksfall till sjöss som leder till skada eller dödsfall och där ett fartyg som för dess flagg är inblandat. Slutrapporten från ett sjöförhör skall normalt offentliggöras.

2. Medlemsstater skall samarbeta med varandra för att underlätta utredning av sådana allvarliga olycksfall till sjöss som avses i punkt 1 i denna regel.

Standard A5.1.6 — Olycksfall till sjöss

(Inga föreskrifter)

Anvisning B5.1.6 — Olycksfall till sjöss

(Inga föreskrifter)

Regel 5.2 — Hamnstatens skyldigheter

Syfte: Att varje medlemsstat skall kunna uppfylla sina skyldigheter enligt denna konvention att samarbeta internationellt för att genomföra och tillämpa konventionsstandarderna på utländska fartyg

santé et à la sécurité des personnes à bord;

g) à alerter l'autorité compétente et, s'il y a lieu, l'organisme reconnu sur tous manquements ou abus que la législation en vigueur ne prend pas spécifiquement en compte et à les saisir de propositions pour l'amélioration de cette législation;

h) à aviser l'autorité compétente de tout accident du travail ou maladie professionnelle affectant des gens de mer dans les cas et selon la manière prescrits par la législation.

9. Lorsqu'un échantillon est prélevé ou emporté conformément au paragraphe 8 e) du présent principe directeur, l'armateur ou son représentant et, selon le cas, un marin devraient assister à l'opération ou en être avisés. La quantité de l'échantillon devrait être dûment consignée par l'inspecteur.

10. Le rapport annuel publié par l'autorité compétente de tout Membre en ce qui concerne les navires battant le pavillon de ce Membre devrait inclure:

a) une liste des lois et des règlements en vigueur relatifs aux conditions de travail et de vie des gens de mer, ainsi que tous les amendements devenus applicables pendant l'année;

b) des informations détaillées sur l'organisation du système d'inspection;

c) des statistiques des navires ou autres locaux assujettis à l'inspection et des navires ou autres locaux effectivement inspectés;

d) des statistiques de l'ensemble des gens de mer assujettis à la législation nationale;

e) des statistiques et des informations sur les violations de la législation, les sanctions infligées et les cas où des navires ont été immobilisés;

f) des statistiques des accidents du travail et des maladies professionnelles affectant des gens de mer et ayant fait l'objet d'une déclaration.

Règle 5.1.5 — Procédures de plainte à bord

1. Tout Membre exige qu'il existe à bord des navires battant son pavillon des procédures permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux

Regel 5.2.1 — Inspektioner i hamn

1. Alla utländska fartyg som i sin normala verksamhet eller av driftstekniska skäl angör hamn i en medlemsstat får inspekteras enligt artikel V punkt 4 för att granska efterlevnaden av kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter) när det gäller sjömännens arbets- och levnadsförhållanden på fartyget.

2. Varje medlemsstat skall godkänna det sjöarbetscertifikat och den förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss som krävs i regel 5.1.3 som prima facie-bevis på efterlevnaden av kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter). Inspektionen i dess hamnar skall därför, utom i fall som närmare anges i koden, begränsas till en granskning av certifikatet och förklaringen.

3. Inspektioner i en hamn skall utföras av bemyndigade tjänstemän enligt bestämmelserna i koden och andra tillämpliga internationella arrangemang som styr inspektioner i hamn i medlemsstaten. Alla sådana inspektioner skall begränsas till att verifiera att tillämpliga krav i artiklar och regler i denna konvention och i del A av koden efterlevs i det avseende som inspektionen gäller.

4. Inspektioner som får göras enligt denna regel skall bygga på en effektiv inspektion i hamn och övervakningssystem för att medverka till att arbets- och levnadsförhållandena på fartyg som angör en hamn i den berörda medlemsstaten uppfyller kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter).

5. Information om det system som avses i punkt 4 i denna regel, bland annat den metod som används för att bedöma dess effektivitet, skall ingå i medlemsstatens rapporter enligt artikel 22 i stadgan.

prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.

2. Tout Membre interdit et sanctionne toute forme de victimisation d'un marin ayant porté plainte.

3. Les dispositions de la présente règle et des sections correspondantes du code sont sans préjudice du droit du marin de chercher réparation par tout moyen légal lui paraissant approprié.

Norme A5.1.5 — Procédures de plainte à bord

1. Sans préjudice d'une portée plus large que la législation ou les conventions collectives nationales pourront préciser, les gens de mer pourront avoir recours aux procédures à bord pour porter plainte sur toute question constituant selon eux une infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.

2. Tout Membre veille à ce que la législation prévoie l'établissement de procédures de plainte à bord appropriées en vue de satisfaire aux prescriptions de la règle 5.1.5. Ces procédures doivent viser à ce que le litige à l'origine de la plainte soit réglé au niveau le plus bas possible. Cependant, dans tous les cas, les gens de mer ont le droit de porter plainte directement auprès du capitaine et, s'ils le jugent nécessaire, auprès d'autorités extérieures appropriées.

3. Les gens de mer ont le droit d'être accompagnés ou représentés pendant la procédure de plainte à bord et des mesures seront prévues pour prévenir la victimisation de gens de mer ayant porté plainte. Le terme victimisation désigne tout acte malveillant, quel qu'en soit l'auteur, à l'encontre d'un marin ayant présenté une plainte qui n'est pas manifestement abusive ni calomnieuse.

4. Tous les gens de mer doivent recevoir, outre un exemplaire de leur contrat d'engagement maritime, un document décrivant les procédures de plainte en vigueur à bord du navire. Le document doit mentionner notamment les coordonnées de l'autorité compétente dans l'Etat du pavillon et, si ce n'est pas le même, dans le pays de résidence des gens de mer, ainsi que le nom

Standard A5.2.1 — Inspektioner i hamn

1. En mera ingående inspektion för att fastställa arbets- och levnadsförhållandena ombord på fartyget får göras när en bemyndigad tjänsteman, som har kommit ombord för att utföra en inspektion och i tillämpliga fall begärt att få se sjöarbetscertifikatet och förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss, finner:

a) att de begärda handlingarna inte visas upp eller inte hålls aktuella alls eller på ett oriktigt sätt, eller att de handlingar som visas upp inte innehåller den information som krävs i denna konvention eller är ogiltiga av annat skäl, eller

b) att det finns uppenbara skäl att tro att arbets- och levnadsförhållanden på fartyget inte uppfyller kraven i denna konvention, eller

c) att det finns rimliga skäl att tro att fartyget har skiftat flagg för att undvika efterlevnad av denna konvention, eller

d) att det finns klagomål på att vissa arbets- och levnadsförhållanden på fartyget inte uppfyller kraven i denna konvention.

En sådan inspektion skall i varje fall göras när arbets- och levnadsförhållanden som antas eller påstås uppvisa brister kan utgöra en klar risk för sjömännens säkerhet, hälsa eller trygghet, eller när den bemyndigade tjänstemannen har skäl att tro att några brister utgör en allvarlig överträdelse av kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter).

2. När bemyndigade tjänstemän gör en mera grundlig inspektion av förhållanden som fastställs i punkt 1 a, 1 b eller 1 c i denna standard på ett utländskt fartyg i en medlemsstats hamn, skall inspektionen i princip omfatta de förhållanden som förtecknas i bilaga A5—III.

d'une ou de plusieurs personnes se trouvant à bord qui seraient susceptibles, à titre confidentiel, de les conseiller de manière impartiale quant à leur plainte et de les aider de toute autre manière à mettre en uvre la procédure de plainte qui leur est ouverte tandis qu'ils sont à bord.

Principe directeur B5.1.5 — Procédures de plainte à bord

1. Sous réserve de toutes dispositions pertinentes d'une convention collective applicable, l'autorité compétente devrait, en étroite consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer, établir un modèle en vue de l'établissement de procédures équitables, rapides et étayées par des documents pour le traitement des plaintes à bord des navires battant le pavillon du Membre concerné. Les éléments suivants devraient être pris en compte lors de l'établissement de ces procédures:

a) de nombreuses plaintes peuvent viser précisément les personnes à qui elles doivent être soumises, voire le capitaine du navire. En tout état de cause, les gens de mer devraient aussi pouvoir se plaindre directement au capitaine ou auprès d'instances extérieures;

b) afin d'éviter toute victimisation des gens de mer ayant présenté une plainte relative à des questions relevant de la présente convention, les procédures devraient encourager la désignation à bord du navire d'une personne à même de conseiller les gens de mer sur les procédures auxquelles ils peuvent avoir recours et, si le marin auteur de la plainte le lui demande, d'assister à tout entretien ou audience se rapportant au motif du litige.

2. Les procédures examinées pendant les consultations visées au paragraphe 1 du présent principe directeur devraient au minimum prévoir ce qui suit:

a) les plaintes devraient être soumises au chef de service du marin qui porte plainte ou à son responsable hiérarchique;

b) le chef de service ou le responsable hiérarchique du marin devrait s'efforcer de régler le problème dans un délai prescrit,

3. Beträffande klagomål enligt punkt 1 d i denna standard, skall inspektionen i regel begränsas till de förhållanden klagomålet avser, men ett klagomål, eller utredningen av detta, kan ge klara skäl för en grundligare inspektion enligt punkt 1 b i denna standard. När det gäller punkt 1 d i denna standard, avses med "klagomål" information som lämnats av en sjöman, en yrkessammanslutning, en förening, en fackförening eller, i regel, varje person som berörs av fartygets säkerhet, bland annat hälsa eller säkerhet hos sjömännen ombord.

4. När det vid en grundligare inspektion befinns att arbets- och levnadsförhållandena på fartyget inte uppfyller kraven i denna konvention, skall den bemyndigade tjänstemannen genast göra fartygets befälhavare uppmärksam på bristerna och fastställa ett slutdatum för avhjälpande av dessa. Om den bemyndigade tjänstemannen anser att bristerna är betydande, eller om de tagits upp i ett klagomål enligt punkt 3 i denna standard, skall tjänstemannen upplysa berörda redar- och sjöfolksorganisationer i den medlemsstat där inspektionen genomförs om dem, och får:

- a) underrätta en representant för flaggstaten,
- b) lämna upplysningar i fallet till de behöriga myndigheterna i nästa angränsande hamn.

5. Den medlemsstat där inspektionen görs skall ha rätt att skicka en kopia av tjänstemannens rapport, som måste åtföljas av eventuellt svar från flaggstatens behöriga myndigheter inom den föreskrivna tidsfristen, till Internationella arbetsbyråns generaldirektör för sådan åtgärd som kan bedömas lämplig och ändamålsenlig för att säkerställa att sådan information dokumenteras och blir känd för parter som kan ha intresse av att vidta lämpliga rättsliga åtgärder.

adapté à la gravité de l'objet du litige;

c) si le chef de service ou le responsable hiérarchique ne parvient pas à régler le litige à la satisfaction du marin, celui-ci peut en référer au capitaine, qui devrait s'occuper personnellement de la question;

d) les gens de mer devraient en tout temps avoir le droit d'être accompagnés et représentés par un autre marin de leur choix à bord du navire concerné;

e) les plaintes et les décisions auxquelles elles ont donné lieu devraient être enregistrées et copie devrait en être remise aux gens de mer concernés;

f) si une plainte ne peut être réglée à bord, elle devrait être soumise à terre à l'armateur, qui devrait disposer d'un délai suffisant pour régler le problème, s'il y a lieu en consultation avec les gens de mer concernés ou toute personne qu'ils peuvent nommer pour les représenter;

g) dans tous les cas, les gens de mer devraient avoir le droit d'adresser leur plainte directement au capitaine et à l'armateur ainsi qu'aux autorités compétentes.

Règle 5.1.6 — Accidents maritimes

1. Tout Membre diligente une enquête officielle sur tout accident maritime grave ayant entraîné blessure ou perte de vie humaine qui implique un navire battant son pavillon. Le rapport final de cette enquête est en principe rendu public.

2. Les Membres doivent coopérer en vue de faciliter les enquêtes sur les accidents maritimes graves visés au paragraphe 1 de la présente règle.

Norme A5.1.6 — Accidents maritimes

(Pas de dispositions)

Principe directeur B5.1.6 — Accidents maritimes

(Pas de dispositions)

Règle 5.2 — Responsabilités de l'Etat du port

6. Om en bemyndigad tjänsteman efter en grundligare inspektion finner att fartyget inte uppfyller kraven i denna konvention, och:

a) förhållandena ombord är klart farliga för sjöpersonals säkerhet, hälsa eller trygghet, eller

b) den bristande efterlevnaden utgör en allvarlig eller upprepad överträdelse av kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter),

skall den bemyndigade tjänstemannen se till att fartyget inte går till sjöss förrän alla fall av bristande överensstämmelse som faller inom räckvidden för a eller b i denna punkt har rättats till, eller den bemyndigade tjänstemannen har godkänt en åtgärdsplan för att rätta till dessa brister och är förvissad om att planen kommer att genomföras snabbt. Om fartyget hindras från att segla, skall den bemyndigade tjänstemannen genast upplysa flaggstaten om detta och be en representant för flaggstaten att om möjligt närvara, samt begära att flaggstaten svarar inom en föreskriven tidsfrist. Den bemyndigade tjänstemannen skall också genast informera berörda redar- och sjöfolksorganisationer i den hamnstat där inspektionen gjordes.

7. Varje medlemsstat skall se till att dess bemyndigade tjänstemän får vägledning enligt del B i koden om de förhållanden som motiverar att ett fartyg hålls kvar enligt punkt 6 i denna standard.

8. När medlemsstaterna fullgör sina skyldigheter enligt denna standard, skall de så långt möjligt bemöda sig om att undvika att fartyg hålls kvar eller försenas i onödan. Om ett fartyg befinns bli kvarhållet eller försenat i onödan, skall ersättning utgå för eventuell förlust eller skada. Bevisbördan skall alltid vila på klaganden.

Anvisning B5.2.1 — Inspektioner i hamn

1. Den behöriga myndigheten bör utarbeta riktlinjer för inspektion för bemyndigade tjänstemän som utför inspektioner enligt regel

Objet: permettre à tout Membre d'assumer les responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention en ce qui concerne la coopération internationale nécessaire pour assurer la mise en uvre et le respect des normes de la convention à bord de navires étrangers

Règle 5.2.1 — Inspections dans le port

1. Chaque navire étranger faisant escale, dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, dans le port d'un Membre est susceptible d'être inspecté, conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article V, pour vérifier la conformité aux prescriptions de la présente convention relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire, y compris les droits des gens de mer.

2. Tout Membre accepte le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime exigés par la règle 5.1.3 comme attestant, sauf preuve contraire, la conformité aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer. En conséquence, sauf dans les cas précisés dans le code, l'inspection dans ses ports est limitée à un contrôle du certificat et de la déclaration.

3. Les inspections dans les ports sont effectuées par des fonctionnaires autorisés, conformément aux dispositions du code et des autres accords internationaux applicables régissant les inspections menées sur le territoire du Membre au titre du contrôle des navires par l'Etat du port. Ces inspections se limitent à vérifier que les aspects examinés sont conformes aux prescriptions applicables des articles et des règles de la présente convention ainsi que de la seule partie A du code.

4. Les inspections effectuées en application de la présente règle se fondent sur un système efficace d'inspection et de surveillance relevant de l'Etat du port et propre à contribuer à assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires relâchant dans le port du Membre intéressé sont conformes aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.

5.2.1. Målet för riktlinjerna bör vara att skapa konsekvens och på annat sätt styra inspektionsverksamheten och tillämpningen av kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter). Riktlinjerna bör tillställas alla bemyndigade tjänstemän och bör finnas tillgängliga för allmänheten, redarna och sjömännen.

2. När riktlinjer utarbetas om de förhållanden som motiverar att den behöriga myndigheten håller kvar fartyg enligt standard A5.2.1 punkt 6, bör det beaktas att när det gäller överträdelser enligt standard A5.2.1 punkt 6 b kan svårighetsgraden bero på bristens art. Detta är särskilt fallet när grundläggande rättigheter och principer eller sjömännens anställnings- och sociala rättigheter enligt artiklarna III och IV överträds. Som exempel bör anställning av en underårig betraktas som en allvarlig överträdelse, även om det endast finns en sådan person ombord. I andra fall bör antalet olika brister som påträffas vid en viss inspektion beaktas. Så kan till exempel flera brister som rör bostäder eller mat och förplägnad, vilka inte hotar hälsa eller säkerhet, accepteras innan de bör anses utgöra en allvarlig överträdelse.

3. Medlemsstater bör i största möjliga utsträckning samarbeta med varandra när de antar internationellt överenskomna riktlinjer för inspektion, särskilt sådana som har att göra med omständigheter som motiverar att ett fartyg hålls kvar.

Regel 5.2.2 — Rutiner för hantering av sjöpersonals klagomål i land

1. Varje medlemsstat skall se till att sjömän på fartyg som angör hamn på en medlemsstats territorium och som hävdar att kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter) överträds, har rätt att rapportera

5. Des informations relatives au système visé au paragraphe 4 de la présente règle, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, figurent dans les rapports soumis par les Membres en application de l'article 22 de la Constitution.

Norme A5.2.1 — Inspections dans le port

1. Lorsqu'un fonctionnaire autorisé, s'étant présenté à bord pour effectuer une inspection et ayant demandé, le cas échéant, le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime, constate que:

a) les documents requis ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour, ou le sont de façon mensongère, ou que les documents présentés ne contiennent pas les informations exigées par la présente convention ou ne sont pas valables pour une autre raison; ou

b) il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention; ou

c) il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de se conformer aux dispositions de la présente convention; ou

d) une plainte a été déposée au motif que certaines conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention;

une inspection plus approfondie peut être effectuée afin de vérifier les conditions de travail et de vie à bord du navire. Une telle inspection sera en tout état de cause effectuée lorsque les conditions de travail et de vie dont il est jugé ou allégué qu'elles ne sont pas conformes pourraient constituer un réel danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, ou lorsque le fonctionnaire autorisé a des raisons de croire que tout manquement constitue une infraction grave aux prescriptions de la

ett sådant klagomål för att underlätta snabb och ändamålsenlig rättelse.

Standard A5.2.2 — Rutiner för hantering av sjömäns klagomål i land

1. Sjömän som hävdar att kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter) överträds, kan rapportera klagomål till en bemyndigad tjänsteman i en hamn som sjömännens fartyg angör. I sådana fall skall den bemyndigade tjänstemannen göra en inledande utredning.

2. I tillämpliga fall och beroende på klagomålets art bör den inledande utredningen bland annat ta hänsyn till om de rutiner för klagomål ombord som finns i regel 5.1.5 har undersökts. Den bemyndigade tjänstemannen kan också göra en mera ingående inspektion enligt standard A5.2.1.

3. Den bemyndigade tjänstemannen skall så långt möjligt arbeta för en lösning av klagomålen ombord på fartyget.

4. Om den utredning eller inspektion som görs enligt denna standard avslöjar bristande efterlevnad enligt standard A5.2.1 punkt 6, skall bestämmelserna i den punkten tillämpas.

5. När bestämmelserna i punkt 4 i denna standard inte är tillämpliga och klagomålen inte har lösts ombord på fartyget, skall den bemyndigade tjänstemannen genast underrätta flaggstaten och infordra yttrande och en handlingsplan för rättelse inom en föreskriven tidsram.

6. Om klagomålet inte har undanröjts sedan åtgärder vidtagits enligt punkt 5 i denna standard, skall hamnstaten skicka en kopia av den bemyndigade tjänstemannens rapport till generaldirektören. Eventuella svar som inkommit från flaggstatens behöriga myndighet inom den föreskrivna tidsfristen måste bifogas. Redar- och sjöfolksorganisationer i hamnstaten skall också informeras. Hamnstaten skall dessutom regelbundet skicka statistik och information över klagomål som har lösts till generaldirektören. Dessa underrättelser föreskrivs för att de, på grundval av ett agerande som kan bedömas lämpligt och ändamålsenligt, skall kunna registreras och bli

présente convention, y compris les droits des gens de mer.

2. Lorsqu'une inspection plus approfondie est effectuée sur un navire étranger dans le port d'un Membre par des fonctionnaires autorisés dans les circonstances indiquées au paragraphe 1 a), b) ou c) de la présente norme, elle porte, en principe, sur les points énumérés à l'annexe A5—III.

3. Lorsqu'une plainte est déposée en vertu du paragraphe 1 d) de la présente norme, l'inspection doit se limiter en général à l'objet de la plainte, à moins que la plainte ou son instruction ne fournisse de solides raisons de procéder à une inspection approfondie, conformément au paragraphe 1 b) de la présente norme. Aux fins du paragraphe 1 d) de la présente norme, il faut entendre par «plainte» toute information soumise par un marin, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, de manière générale, toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris sous l'aspect des risques pour la sécurité ou la santé des gens de mer à bord.

4. Lorsque, à la suite d'une inspection plus détaillée, il est constaté que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention, le fonctionnaire autorisé doit immédiatement porter à la connaissance du capitaine du navire les manquements constatés et les délais dans lesquels il doit y être remédié. Au cas où le fonctionnaire autorisé considère que les manquements constatés sont importants, ou si ces manquements ont un rapport avec une plainte déposée en vertu du paragraphe 3 de la présente norme, le fonctionnaire autorisé les porte à la connaissance des organisations d'armateurs et de gens de mer présentes sur le territoire du Membre où l'inspection est effectuée, et il peut:

a) informer un représentant de l'Etat du pavillon;

b) communiquer les informations pertinentes aux autorités compétentes du port d'escale suivant.

5. Le Membre sur le territoire duquel l'inspection est effectuée a le droit d'adresser au Directeur général du Bureau international du Travail une copie du rapport d'inspection

tillgängliga för parter, bland annat redar- och sjöfolksorganisationer, som kan ha intresse av att utnyttja tillämpliga rättsliga förfaranden.

7. Det skall säkerställas att sjömännens klagomål förblir konfidentiella.

Anvisning B5.2.2 — Rutiner för hantering av sjömäns klagomål i land

1. När en bemyndigad tjänsteman handlägger ett klagomål enligt standard A5.2.2, bör det först kontrolleras om klagomålet är av allmän natur och berör alla sjömän på fartyget eller en kategori av personalen, eller om det är ett enskilda fall som endast berör en enskild person.

2. Om klagomålet är av allmän natur bör en mera detaljerad inspektion enligt standard A5.2.1 övervägas.

3. Gäller klagomålet ett enskilt fall bör resultatet av rutiner för klagomål ombord för att lösa det undersökas. Om ingen sådan undersökning har gjorts, bör den bemyndigade tjänstemannen föreslå klaganden att utnyttja alla tillgängliga rutiner. Det bör finnas goda skäl för att beakta ett klagomål innan rutiner för klagomål ombord har undersökts. Sådana skäl kan vara att de interna rutinerna är otillräckliga eller sätts in alltför sent, eller att klaganden är rädd för repressalier om klagomål framförs.

4. Vid varje utredning av ett klagomål bör den bemyndigade tjänstemannen ge befälhavaren, redaren och varje annan person som berörs av klagomålet en rimlig möjlighet att yttra sig.

5. Om flaggstaten som svar på hamnstatens anmälan enligt standard A5.2.2 punkt 5 visar att den kommer att ta hand om ärendet och att den har effektiva rutiner för detta ändamål

accompagnée, le cas échéant, de la réponse communiquée dans le délai prescrit par les autorités compétentes de l'Etat du pavillon, afin que soit prise toute mesure pouvant être considérée comme appropriée et utile pour s'assurer que cette information est consignée et qu'elle est portée à la connaissance des parties susceptibles d'utiliser les moyens de recours pertinents.

6. Au cas où, après une inspection plus approfondie de la part du fonctionnaire autorisé, il est constaté que le navire n'est pas conforme aux prescriptions de la présente convention et que:

a) les conditions à bord présentent un danger évident pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer; ou

b) la non-conformité constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer,

le fonctionnaire autorisé prend des mesures pour assurer que le navire ne prendra pas la mer tant que les non-conformités visées aux alinéas a) ou b) du présent paragraphe n'auront pas été rectifiées, ou encore tant qu'il n'aura pas accepté un plan visant à les rectifier et ne sera pas convaincu que le plan sera mis en œuvre rapidement. Si le navire est interdit d'appareiller, le fonctionnaire autorisé en informe sans délai l'Etat du pavillon et invite un de ses représentants à être présent, si possible, et demande une réponse de l'Etat du pavillon dans le délai prescrit. Le fonctionnaire autorisé informe également, sans délai, les organisations d'armateurs et de gens de mer appropriées de l'Etat du port où a eu lieu l'inspection.

7. Tout Membre veille à ce que ses fonctionnaires autorisés reçoivent des orientations, du type indiqué dans la partie B du code, concernant la nature des circonstances qui justifient l'immobilisation d'un navire en vertu du paragraphe 6 de la présente norme.

8. Dans l'exercice des responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente norme, tout Membre évite, dans toute la mesure possible, d'immobiliser ou de retarder indûment un navire. S'il est établi qu'un navire a été indûment immobilisé ou retardé,

och har överlämnat en godtagbar åtgärdsplan, får den bemyndigade tjänstemannen avstå från att i fortsättningen befatta sig med klagomålet.

Regel 5.3 — Rekryteringsansvar

Syfte: Att säkerställa att varje medlemsstat uppfyller sina skyldigheter enligt denna konvention när det gäller rekrytering av och arbetsförmedling och socialt skydd för dess sjömän

1. Utan att det påverkar principen om varje medlemsstats ansvar för sjömännens arbets- och levnadsförhållanden på fartyg som för dess flagg, har medlemsstaten också ansvar för att kraven i denna konvention tillämpas när det gäller rekrytering av och arbetsförmedling och socialförsäkringsskydd för sjöpersonal som är dess medborgare eller bor eller har hemvist på dess territorium, i den mån sådant ansvar föreskrivs i denna konvention.

2. Utförliga föreskrifter om genomförandet av punkt 1 i denna regel finns i koden.

3. Varje medlemsstat skall inrätta ett effektivt system för att inspektera och övervaka att dess ansvar för rekrytering enligt denna konvention uppfylls.

4. Information om det system som avses i punkt 3 i denna regel, bland annat den metod som används för att bedöma dess effektivitet, skall ingå i medlemsstatens rapporter enligt artikel 22 i stadgan.

Standard A5.3 — Rekryteringsansvar

1. Varje medlemsstat skall tillämpa de krav i denna konvention som gäller drift av och rutiner för rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän som verkar på dess territorium genom ett system för inspektion, övervakning och rättsliga förfaranden för överträdelse av

des dommages et intérêts sont payés pour toute perte ou tout préjudice subi. La charge de la preuve incombe dans chaque cas au plaignant.

Principe directeur B5.2.1 — Inspection dans le port

1. L'autorité compétente devrait élaborer une politique d'inspection à l'intention des fonctionnaires autorisés qui procèdent à des inspections en vertu de la règle 5.2.1. Cette politique devrait viser à assurer une certaine cohérence et à guider par ailleurs les activités d'inspection et de mise en application liées aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer. L'énoncé de cette politique devrait être communiqué à tous les fonctionnaires autorisés et tenu à la disposition du public ainsi que des armateurs et des gens de mer.

2. Aux fins de l'élaboration d'une politique relative aux circonstances justifiant l'immobilisation d'un navire en vertu du paragraphe 6 de la norme A5.2.1, l'autorité compétente devrait tenir compte que, en ce qui concerne les infractions visées au paragraphe 6 b) de la norme A5.2.1, la gravité de la violation peut être due à la nature du manquement en question. Cela s'applique particulièrement aux cas de violation des droits et principes fondamentaux ou des droits en matière d'emploi et des droits sociaux des gens de mer tels qu'établis par les articles III et IV. Par exemple, l'emploi d'une personne d'un âge inférieur à l'âge prescrit devrait être considéré comme une infraction grave, même si cela ne concerne qu'une seule personne à bord. Dans d'autres cas, le nombre de manquements différents constatés au cours d'une inspection donnée devrait être pris en compte: par exemple, il faudrait éventuellement plusieurs manquements concernant le logement ou l'alimentation et le service de table qui ne menacent pas la sécurité ou la santé pour que cela soit considéré comme constitutif d'une infraction grave.

3. Les Membres devraient, autant que possible, coopérer les uns avec les autres pour l'adoption de directives relatives aux

licensiering och andra föreskrifter för driften som ges i standard A1.4.

politiques d'inspection, reconnues au niveau international, notamment en ce qui concerne les circonstances justifiant l'immobilisation d'un navire.

Anvisning B5.3 — Rekryteringsansvar

1. Privata kontor för rekrytering och förmedling av sjömän med säte på medlemsstatens territorium som knyter tjänster från sjöpersonal till en redare, oavsett var denne finns, skall se till att redarna uppfyller villkoren i de anställningsavtal de sluter med sjömännen.

Règle 5.2.2 — Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer

1. Tout Membre veille à ce que les gens de mer se trouvant à bord de navires faisant escale dans un port situé sur son territoire qui font état d'une infraction à des prescriptions de la convention, y compris les droits des gens de mer, aient le droit de déposer une plainte pour y remédier de façon rapide et concrète.

Norme A5.2.2 — Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer

1. Une plainte d'un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, peut être déposée auprès d'un fonctionnaire autorisé au port où le navire fait escale. Dans ce cas, ledit fonctionnaire doit entreprendre une enquête initiale.

2. Dans les cas appropriés, eu égard à la nature de la plainte, l'enquête initiale doit vérifier si les procédures de plaintes à bord prévues à la règle 5.1.5 ont été envisagées. Le fonctionnaire autorisé peut également mener une inspection plus détaillée conformément à la norme A5.2.1.

3. Le fonctionnaire autorisé doit, dans les cas appropriés, encourager le règlement de la plainte à bord du navire.

4. Si l'enquête ou l'inspection menée au titre de la présente norme révèle la non-conformité avec le paragraphe 6 de la norme A5.2.1, les dispositions de ce paragraphe sont appliquées.

5. Lorsque les dispositions du paragraphe 4 de la présente norme ne s'appliquent pas et que la plainte n'a pas été réglée à bord du navire, le fonctionnaire autorisé doit sans délai en aviser l'Etat du pavillon, en cherchant à obtenir, dans un délai prescrit, des conseils et un plan de mesures correctives.

6. Lorsque la plainte n'a pas été réglée malgré les mesures prises conformément au paragraphe 5 de la présente norme, l'Etat du port doit communiquer une copie du rapport établi par le fonctionnaire autorisé au Directeur général. Le rapport doit être accompagné de toute réponse reçue dans les délais prescrits de la part de l'autorité compétente de l'Etat du pavillon. Les organisations d'armateurs et de gens de mer appropriées de l'Etat du port sont également informées. En outre, des statistiques et des informations concernant les plaintes réglées doivent être régulièrement communiquées par l'Etat du port au Directeur général. Ces deux communications sont faites afin que, sur la base d'une action appropriée et rapide, un registre de ces informations soit tenu et porté à la connaissance des parties, y compris les organisations d'armateurs et de gens de mer qui sont susceptibles d'utiliser les moyens de recours pertinents.

7. Des mesures appropriées doivent être prises pour garantir la confidentialité des plaintes déposées par les gens de mer.

Principe directeur B5.2.2 — Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer

1. Lorsqu'une plainte visée à la norme A5.2.2 est traitée par un fonctionnaire autorisé, celui-ci devrait déterminer dans un premier temps s'il s'agit d'une plainte de nature générale qui concerne tous les gens de mer à bord du navire ou une catégorie d'entre eux, ou d'une plainte relative au cas particulier du marin concerné.

2. Si la plainte est de nature générale, le recours à une inspection plus détaillée, conformément à la norme A5.2.1, devrait être envisagé.

3. Si la plainte concerne un cas particulier, il convient de prendre connaissance de l'issue des procédures d'examen de la plainte éventuellement menées à bord du navire pour son règlement. Si de telles procédures n'ont pas été envisagées, le fonctionnaire autorisé devrait encourager le plaignant à avoir recours à toutes procédures disponibles à bord du navire. De bonnes raisons doivent exister pour justifier l'examen d'une plainte

avant que toute procédure de plainte à bord du navire ait été envisagée. Celles-ci incluent l'inadéquation ou la lenteur des procédures internes ou encore la crainte du plaignant de subir des représailles pour avoir déposé une plainte.

4. Dans toute enquête relative à une plainte, le fonctionnaire autorisé devrait donner au capitaine, à l'armateur et à toute personne impliquée dans la plainte la possibilité de faire connaître leurs vues.

5. Le fonctionnaire autorisé peut s'abstenir d'intervenir davantage dans le règlement de la plainte dans le cas où l'Etat du pavillon, répondant à la notification de l'Etat du port conformément au paragraphe 5 de la norme A5.2.2, démontre qu'il est en mesure de traiter la question et dispose de procédures adéquates à cette fin, et qu'il a présenté un plan d'action acceptable.

Règle 5.3 — Responsabilités du fournisseur de main-d'oeuvre

Objet: assurer que tout Membre s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention en ce qui concerne le recrutement et le placement des gens de mer ainsi que leur protection sociale

1. Sans préjudice du principe de sa responsabilité en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires battant son pavillon, tout Membre a également la responsabilité de veiller à l'application des prescriptions de la présente convention relatives au recrutement, au placement et à la protection en matière de sécurité sociale des gens de mer qui sont ses nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur son territoire, dans la mesure où cette responsabilité est prévue dans la présente convention.

2. Des précisions détaillées pour la mise en œuvre du paragraphe 1 de la présente règle figurent dans le code.

3. Tout Membre met en place un système efficace d'inspection et de surveillance pour s'acquitter de ses responsabilités en tant que fournisseur de main-d'oeuvre en vertu de la présente convention.

4. Des informations relatives au système mentionné au paragraphe 3 de la présente règle, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, devront figurer dans les rapports soumis par les Membres en application de l'article 22 de la Constitution.

Norme A5.3 — Responsabilités du fournisseur de main-d'oeuvre

1. Tout Membre assure le respect des prescriptions de la présente convention applicables à l'administration et aux activités des services de recrutement et de placement des gens de mer établis sur son territoire au moyen d'un système d'inspection et de surveillance et par des procédures légales en cas d'infraction aux dispositions en matière de licence et autres prescriptions prévues dans la norme A1.4.

Principe directeur B5.3 — Responsabilités du fournisseur de main-d'oeuvre

1. Les services privés de recrutement et de placement des gens de mer établis sur le territoire du Membre et fournissant les services d'un marin à un armateur, où qu'ils se trouvent, devraient être tenus de s'engager à veiller au respect par l'armateur des termes des contrats d'engagement maritime conclus avec les gens de mer.

BILAGA A5—I

De arbets- och levnadsförhållanden för sjöpersonal som måste inspekteras och godkännas av flaggstaten innan denna certifierar fartyget i överensstämmelse med standard A 5.1.3 punkt 1:

Minimiålder

Läkarintyg

Sjöpersonalens kvalifikationer

Anställningsavtal för sjöpersonal

Anlitande av en licensierad eller certifierad eller reglerad privat sjömansförmedling

Arbets- eller vilotid

Bemanningsnivåer

Bostad

Rekreationsmöjligheter ombord

Mat och förplägnad

Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor

Sjukvård ombord

Rutiner för klagomål ombord

Utbetalning av löner

ANNEXE A5—I

Conditions de travail et de vie des gens de mer devant être inspectées et approuvées par l'Etat du pavillon avant la certification d'un navire conformément à la norme A5.1.3, paragraphe 1:

Age minimum

Certificat médical

Qualifications des gens de mer

Contrats d'engagement maritime

Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé

Durée du travail ou du repos

Effectifs du navire

Logement

Installations de loisirs à bord

Alimentation et service de table

Santé et sécurité et prévention des accidents

Soins médicaux à bord

Procédures de plainte à bord

Paie des salaires

BILAGA A5—II**Sjöarbetscertifikat**

(Obs! Till detta certifikat ska fogas en förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss.)

Grundar sig på bestämmelserna i artikel V och avdelning 5
i konventionen om arbete till sjöss från 2006, (nedan ”konventionen”)
enligt bemyndigande av regeringen i

.....
(fullständigt namn på den stat vars flagg fartyget har rätt att föra)

utfärdat av.....

(fullständigt namn och adress på behörig myndighet eller erkänd organisation
som är bemyndigad enligt bestämmelserna i konventionen)

Detaljerade uppgifter om fartyget

Fartygets namn.....

Registreringsnummer eller signalbokstäver.....

Registreringsort.....

Registreringsdatum.....

Bruttodräktighet ¹

IMO-nummer

Fartygstyp.....

Redarens ² namn och adress.....

.....

.....

¹ För fartyg som omfattas av den provisoriska ordning för mätning av dräktighet som Internationella sjöfartsorganisationen antagit, är bruttodräktigheten det som ingår i kolumnen REM-ARKS i det internationella mätbrevet. Se artikel II.1 c i konventionen.

² Med *redare* avses fartygets ägare eller annan organisation eller person, såsom en manager, agent eller tidsbefraktare, som har övertagit ansvaret för fartygets drift från ägaren och som vid övertagandet av detta ansvar har gått med på att ta över det ansvar och de skyldigheter som vilar på redare enligt denna konvention, oberoende av om någon annan organisation eller person tar visst ansvar eller uppfyller vissa skyldigheter på uppdrag av redaren. Se artikel II.1 j i konventionen.

Härmed intygas

1. att detta fartyg har inspekterats och uppfyller kraven i konventionen och bestämmelserna i den bifogade förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss

2. att de arbets- och levnadsförhållanden som specificeras i bilaga A5—I till konventionen befanns motsvara ovannämnda lands nationella krav genom vilka konventionen har genomförts. Dessa nationella krav har sammanfattats i del I av förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss.

Detta certifikat gäller till och med....., om inte något annat följer av inspektionerna i enlighet med standard A5.1.3 och A5.1.4 i konventionen.

Detta certifikat gäller endast när förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss utfärdats iden.....har bifogats till det.

Den inspektion, som detta certifikat baserar sig på, avslutades.....

Utfärdats i den.....

Underskrift av den bemyndigade tjänsteman som utfärdar certifikatet

(Vid behov myndighetens sigill eller stämpel)

Godkännande av obligatorisk intermediär inspektion och vid behov tilläggsinspektion

Härmed intygas att fartyget har inspekterats i överensstämmelse med standarderna A5.1.3 och A5.1.4 i konventionen och att de arbets- och levnadsförhållandena för sjöpersonal som specificeras i bilaga A5—I till konventionen befanns motsvara ovannämnda lands nationella krav genom vilka konventionen har genomförts.

Intermediär inspektion
(ska slutföras mellan andra och tredje årsdagen)

Underskrift.....
(den bemyndigade tjänstemannens underskrift)

Plats.....

Datum.....

Vid behov myndighetens sigill eller stämpel

Tilläggsgodkännanden (vid behov)

Härmed intygas att fartyget var föremål för en tilläggsinspektion för att verifiera att fartyget fortsättningsvis stämmer överens med de nationella krav med vilka konventionen har genomförts i enlighet med vad som krävs i standard A3.1.3 i konventionen (vid återregistrering eller väsentlig ändring av bostäder) eller av andra orsaker.

Tilläggsinspektion
(vid behov)

Underskrift.....
(den bemyndigade tjänstemannens underskrift)

Plats.....

Datum.....

Vid behov myndighetens sigill eller stämpel

Tilläggsinspektion
(vid behov)

Underskrift.....
(den bemyndigade tjänstemannens underskrift)

Plats.....

Datum.....

Vid behov myndighetens sigill eller stämpel

Tilläggsinspektion
(vid behov)

Underskrift.....
(den bemyndigade tjänstemannens underskrift)

Plats.....

Datum.....

Vid behov myndighetens sigill eller stämpel

ANNEXE A5—II

Certificat de travail maritime

(Note: le présent certificat doit être accompagné en annexe d'une déclaration de conformité du travail maritime)

Délivré en vertu des dispositions de l'article V et du titre 5 de la convention du travail maritime, 2006
(ci-après «la convention»)
sous l'autorité du gouvernement de:

.....
(dénomination exacte de l'Etat dont le navire est autorisé à battre pavillon)

par
(désignation exacte et adresse complète de l'autorité compétente ou de l'organisme reconnu dûment habilité en vertu des dispositions de la convention)

Caractéristiques du navire

Nom du navire.....

Lettres ou numéro distinctifs.....

Port d'immatriculation.....

Date d'immatriculation.....

Jauge brute¹

Numéro OMI.....

Type de navire.....

Nom et adresse de l'armateur²

.....

.....

¹ Pour les navires couverts par les dispositions transitoires concernant le jaugeage adoptées par l'OMI, la jauge brute est celle qui est indiquée dans la rubrique OBSERVATIONS du Certificat international de jaugeage des navires (1969). (Article II.1 c) de la convention)

² *Armateur* désigne le propriétaire du navire ou une autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités. (Article II.1 j) de la convention)

Il est certifié:

1. Que ce navire a été inspecté et que sa conformité aux prescriptions de la convention et aux dispositions de la déclaration de conformité du travail maritime cjointe a été vérifiée.

2. Que les conditions de travail et de vie des gens de mer telles que spécifiées à l'annexe A5—I de la convention ont été jugées correspondre aux prescriptions nationales adoptées par le pays susmentionné pour mettre en oeuvre la convention. La déclaration de conformité du travail maritime figurant en annexe contient dans sa partie I un récapitulatif de ces prescriptions nationales.

Le présent certificat est valide jusqu'au sous réserve d'inspections réalisées conformément aux dispositions des normes A5.1.3 et A5.1.4 de la convention.

Le présent certificat n'est valide que s'il est accompagné de la déclaration de conformité du travail maritime délivrée

à le

Date de l'inspection sur la base de laquelle le présent certificat est établi

Etabli à le

Signature du fonctionnaire dûment autorisé qui délivre le certificat

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

Inspection intermédiaire obligatoire et, le cas échéant, inspection supplémentaire

Il est certifié que le navire a été inspecté conformément aux dispositions des norms A.5.1.3 et A5.1.4 de la convention et que les conditions de travail et de vie des gens de mer spécifiées à l'annexe A5—I de la convention ont été jugées correspondre aux prescriptions nationales adoptées par le pays susmentionné pour mettre en oeuvre la convention.

Inspection intermédiaire:
(à effectuer entre le deuxième
et le troisième anniversaire de la date
d'établissement du certificat)

Signé.....
(Signature du fonctionnaire autorisé)

Lieu.....

Date

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Mentions supplémentaires (le cas échéant)

Il est certifié que le navire a fait l'objet d'une inspection supplémentaire pour vérifier qu'il continuait d'être en conformité avec les prescriptions nationales mettant en oeuvre la convention, conformément aux dispositions de la norme A3.1, paragraphe 3, de la convention (nouvelle immatriculation ou modification substantielle du logement) ou pour d'autres raisons.

Inspection supplémentaire:
(le cas échéant)

Signé.....
(Signature du fonctionnaire autorisé)

Lieu

Date

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Inspection supplémentaire:
(le cas échéant)

Signé.....
(Signature du fonctionnaire autorisé)

Lieu

Date

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Inspection supplémentaire:
(le cas échéant)

Signé.....
(Signature du fonctionnaire autorisé)

Lieu

Date

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Konvention om arbete till sjöss från 2006

Förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss — del I

(Obs! Denna förklaring måste fogas till fartygets sjöarbetscertifikat.)

Utfärdad enligt bemyndigande av.....
(namnet på behörig myndighet som avses i artikel II.1 a i konventionen)

Följande fartyg under referens

Fartygets namn	IMO-nummer	Bruttodräktighet

är underhållet i överensstämmelse med standard A5.1.3 i konventionen om arbete till sjöss från 2006.

Undertecknad konstaterar på uppdrag av ovannämnda behöriga myndighet att

- bestämmelserna i konventionen om arbete till sjöss från 2006 ingår fullständigt i nedan nämnda nationella krav,
- dess nationella krav ingår i nedan nämnda nationella bestämmelser, förklaringar av innehållet i dessa bestämmelser tillhandahålls vid behov,
- detaljerad information om i huvudsak likvärdiga bestämmelser enligt artikel VI.3 och VI.4 ges >under motsvarande nationella krav som förtecknas nedan >< i det avsnitt som har reserverats för detta ändamål nedan> *(stryk det som inte behövs)*,
- de undantag som den behöriga myndigheten i enlighet med avdelning 3 har beviljat, har tydligt angetts i det avsnitt som nedan har reserverats för detta ändamål och
- specifika krav gällande fartygstyper enligt nationell lagstiftning nämns också under kraven i fråga.

1. Minimiålder (regel 1.1).....
2. Läkarintyg (regel 1.2).....
3. Sjöpersonalens kvalifikationer (regel 1.3).....
4. Anställningsavtal för sjöpersonal (regel 2.1).....
5. Anlitande av en licensierad eller certifierad eller reglerad privat sjömansförmedling (regel 1.4).....
6. Arbets- och vilotid (regel 2.3).....
7. Bemanningsnivåer (regel 2.7).....
8. Bostad (regel 3.1).....
9. Rekreationsmöjligheter ombord (regel 3.1).....
10. Mat och förplägnad (regel 3.2)
11. Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor (regel 4.3).....

12. Sjukvård ombord (regel 4.1).....
13. Rutiner för klagomål ombord (regel 5.1.5).....
14. Utbetalning av löner (regel 2.2).....

Namn:

Titel:

Underskrift:.....

Plats:

Datum:

(Vid behov myndighetens sigill eller stämpel)

I huvudsak likvärdiga bestämmelser

(Observera! Stryk det som inte behövs.)

Följande i huvudsak likvärdiga bestämmelser enligt artikel VI.3 och VI.4 i konventionen, utom ovannämnda, noteras (inför beskrivning i tillämpliga delar).

.....

.....

Inga likvärdiga bestämmelser.

Namn:

Titel:

Underskrift:.....

Plats:

Datum:

(Vid behov myndighetens sigill eller stämpel)

Undantag

(Observera! Stryk det som inte behövs.)

Följande undantag, som i enlighet med avdelning 3 i konventionen beviljats av den behöriga myndigheten, noteras:

Inga undantag har beviljats.

Namn:

Titel:

Underskrift:.....

Plats:

Datum:

(Vid behov myndighetens sigill eller stämpel)

Convention du travail maritime, 2006**Déclaration de conformité du travail maritime — Partie I**

*(Note: la présente déclaration doit être annexée
au certificat de travail maritime du navire)*

Délivrée sous l'autorité de:
(insérer le nom de l'autorité compétente telle que définie à l'article II, paragraphe 1 a), de la convention)

Le navire répondant aux caractéristiques suivantes:

Nom du navire	Numéro OMI	Jauge brute

est exploité conformément aux prescriptions de la norme A5.1.3 de la convention du travail maritime, 2006.

Le soussigné déclare, au nom de l'autorité compétente susmentionnée, que:

a) les dispositions de la convention du travail maritime sont pleinement incorporées dans les prescriptions nationales visées ci-dessous;

b) ces prescriptions nationales sont contenues dans les dispositions nationales auxquelles il est fait référence ci-dessous; des explications concernant la teneur de ces dispositions sont fournies si nécessaire;

c) les détails de toute disposition équivalente dans l'ensemble applicable en vertu de l'article VI, paragraphes 3 et 4, sont fournis <sous la rubrique correspondante des prescriptions nationales énumérées ci-après> <dans la section prévue à cet effet ci-après> (*biffer la mention inutile*);

d) toutes dérogations octroyées par l'autorité compétente conformément au titre 3 sont clairement indiquées dans la section prévue à cet effet ci-après;

e) les prescriptions relatives à une catégorie spécifique de navires prévues par la législation nationale sont également mentionnées sous la rubrique correspondante.

1. Age minimum (règle 1.1)

2. Certificat médical (règle 1.2).....

3. Qualifications des gens de mer (règle 1.3).....

4. Contrats d'engagement maritime (règle 2.1).....

5. Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé (règle 1.4).....

6. Durée du travail ou du repos (règle 2.3).....

- 7. Effectifs du navire (règle 2.7).....
- 8. Logement (règle 3.1).....
- 9. Installations de loisirs à bord (règle 3.1).....
- 10. Alimentation et service de table (règle 3.2).....
- 11. Santé et sécurité et prévention des accidents (règle 4.3).....
- 12. Soins médicaux à bord (règle 4.1).....
- 13. Procédures de plainte à bord (règle 5.1.5).....
- 14. Paiement des salaires (règle 2.2).....

Nom:

Titre:

Signature:

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Dispositions équivalentes dans l'ensemble

(Note: biffer le paragraphe sans objet)

Les dispositions équivalentes dans l'ensemble applicables conformément aux paragraphes 3 et 4 de l'article VI de la convention, à l'exception de celles mentionnées ci-dessus, sont indiquées ci-après (donner une description s'il y a lieu):

.....

.....

Aucune disposition équivalente dans l'ensemble n'est applicable.

Nom:

Titre:

Signature:

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Dérogations conformément au titre 3

(Note: biffer le paragraphe sans objet)

Les dérogations octroyées par l'autorité compétente conformément au titre 3 de la convention sont indiquées ci-après:

.....

.....

Aucune dérogation n'a été octroyée.

Nom:

Titre:

Signature:

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss — del II

Åtgärder som säkerställer att villkoren fortgående iakttas under tiden mellan inspektionerna

Följande åtgärder har upprättats av den redare som namngetts i sjöarbetscertifikatet, som denna förklaring har bifogats till, för att säkerställa ett fortgående iakttagande av villkoren under tiden mellan inspektionerna:

(Ange nedan de åtgärder som säkerställer att varje punkt som nämns i del 1 uppfylls.)

- | | |
|---|--------------------------|
| 1. Minimiålder (regel 1.1) | ☐ |
| | |
| 2. Läkarintyg (regel 1.2) | ☐ |
| | |
| 3. Sjöpersonalens kvalifikationer (regel 1.3) | ☐ |
| | |
| 4. Anställningsavtal för sjöpersonal (regel 2.1) | ☐ |
| | |
| 5. Anlitande av en licensierad eller certifierad eller reglerad privat
sjömansförmedling (regel 1.4) | ☐ |
| | |
| 6. Arbets- och vilotid (regel 2.3) | ☐ |
| | |
| 7. Bemanningsnivåer (regel 2.7) | ☐ |
| | |
| 8. Bostad (regel 3.1) | ☐ |
| | |
| 9. Rekreationsmöjligheter ombord (regel 3.1) | ☐ |
| | |
| 10. Mat och förplägnad (regel 3.2) | ☐ |
| | |
| 11. Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor (regel 4.3) | ☐ |
| | |
| 12. Sjukvård ombord (regel 4.1) | ☐ |
| | |
| 13. Rutiner för klagomål ombord (regel 5.1.5) | ☐ |
| | |
| 14. Utbetalning av löner (regel 2.2) | ☐ |
| | |

Härmed intygas att ovannämnda åtgärder har upprättats för att säkerställa att de krav som förtecknas i del I fortgående iakttas under tiden mellan inspektionerna.

Redarens¹ namn.....

.....

Bolagets adress:.....

.....

Namntecknare:

.....

Titel:

Namntecknarens underskrift:

.....

Datum :.....
(Redarens¹ stämpel eller sigill)

Ovannämnda åtgärder har granskats av.....
(*namnet på behörig myndighet eller erkänd organisation*) och efter inspektion av fartyget konstaterats uppfylla de syften som anges i standard A5.1.3 punkt 10 b gällande åtgärder för att säkerställa att de krav som ställs i del I av denna förklaring från början och fortgående uppfylls.

Namn:

Titel:

Adress:

.....

Underskrift:

Plats:

Datum:
(Vid behov myndighetens sigill eller stämpel)

¹ Med *redare* avses fartygets ägare eller annan organisation eller person, såsom en manager, agent eller tidsbefraktare, som har övertagit ansvaret för fartygets drift från ägaren och som vid övertagandet av detta ansvar har gått med på att ta över det ansvar och de skyldigheter som vilar på redare enligt denna konvention, oberoende av om någon annan organisation eller person tar visst ansvar eller uppfyller vissa skyldigheter på uppdrag av redaren. Se artikel II.1 j i konventionen.

Déclaration de conformité du travail maritime — Partie II

Mesures adoptées pour assurer la conformité continue entre deux inspections

Les mesures ci-après ont été établies par l'armateur dont le nom figure dans le certificat de travail maritime auquel est annexée la présente déclaration pour assurer la conformité continue entre les inspections:

(Veuillez mentionner ci-dessous les mesures établies pour assurer la conformité à chacun des éléments énoncés dans la partie I)

- | | |
|--|--------------------------|
| 1. Age minimum (règle 1.1)
..... | ☐ |
| 2. Certificat médical (règle 1.2)
..... | ☐ |
| 3. Qualifications des gens de mer (règle 1.3)
..... | ☐ |
| 4. Contrats d'engagement maritime (règle 2.1)
..... | ☐ |
| 5. Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence
ou agréé ou réglementé (règle 1.4)
..... | ☐ |
| 6. Durée du travail ou du repos (règle 2.3)
..... | ☐ |
| 7. Effectifs du navire (règle 2.7)
..... | ☐ |
| 8. Logement (règle 3.1)
..... | ☐ |
| 9. Installations de loisirs à bord (règle 3.1)
..... | ☐ |
| 10. Alimentation et service de table (règle 3.2)
..... | ☐ |
| 11. Santé et sécurité et prévention des accidents (règle 4.3)
..... | ☐ |
| 12. Soins médicaux à bord (règle 4.1)
..... | ☐ |
| 13. Procédures de plainte à bord (règle 5.1.5)
..... | ☐ |
| 14. Paiement des salaires (règle 2.2) | ☐ |

Je soussigné certifie que les mesures ci-dessus ont été établies afin d'assurer entre les inspections la conformité continue aux prescriptions citées dans la partie I.

Nom de l'armateur:¹

.....

Adresse de la société:

.....

Nom de la personne habilitée à signer:

.....

Titre:

Signature de la personne habilitée à signer:

.....

Date:
(Sceau ou cachet de l'armateur¹)

Les mesures susvisées ont été vérifiées par
(indiquer le nom de l'autorité compétente ou de l'organisme dûment reconnu) et, après inspection du navire, ont été jugées conformes aux objectifs visés à l'alinéa b) du paragraphe 10 de la norme A5.1.3 en ce qui concerne les mesures visant à garantir la conformité initiale et continue aux prescriptions énoncées dans la partie I de la présente déclaration.

Nom:

Titre:

Adresse:

.....

Signature:

Lieu:

Date:
(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

¹ *Armateur* désigne le propriétaire du navire ou une autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités. (Article II.1 j) de la convention)

Interimistiskt sjöarbetscertifikat

Grundar sig på bestämmelserna i artikel V och avdelning 5
i konventionen om arbete till sjöss (nedan ”konventionen”)
enligt bemyndigande av regeringen i

.....
(fullständigt namn på den stat vars flagg fartyget har rätt att föra)

utfärdat av.....
(fullständigt namn och adress på behörig myndighet eller erkänd organisation som är bemyndigad enligt bestämmelserna i konventionen)

Detaljerade uppgifter om fartyget

Fartygets namn.....

Registreringsnummer eller signalbokstäver.....

Registreringsort.....

Registreringsdatum.....

Bruttodräktighet¹

IMO-nummer

Fartygstyp.....

Redarens² namn och adress.....

.....

För de syften som anges i standard 5.1.3 i konventionen intygas härmed att

a) detta fartyg så långt det är rimligt och möjligt har inspekterats med avseende på de förhållanden som anges i bilaga A5—I till konventionen med beaktande av verifikationen av kraven i b, c och d nedan,

b) redaren har visat den behöriga myndigheten eller den erkända organisationen att fartyget har tillräckliga rutiner för att iaktta konventionen,

¹ För fartyg som omfattas av den provisoriska ordning för mätning av dräktighet som Internationella sjöfartsorganisationen antagit, är bruttodräktigheten det som ingår i kolumnen REM-ARKS i det internationella mätbrevet (1969). Se artikel II.1 c i konventionen.

² Med *redare* avses fartygets ägare eller annan organisation eller person, såsom en manager, agent eller tidsbefraktare, som har övertagit ansvaret för fartygets drift från ägaren och som vid övertagandet av detta ansvar har gått med på att ta över det ansvar och de skyldigheter som vilar på redare enligt denna konvention, oberoende av om någon annan organisation eller person tar visst ansvar eller uppfyller vissa skyldigheter på uppdrag av redaren. Se artikel II.1 j i konventionen.

c) befälhavaren är förtrogen med kraven i konventionen och med ansvaret för uppfyllandet av dem, och

d) relevant information har lämnats till den behöriga myndigheten eller den erkända organisationen för upprättande av en förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss.

Detta intyg gäller till och med....., om inte något annat följer av inspektionerna i enlighet med standarderna A5.1.3 och A5.1.4 i konventionen.

Avslutningsdag för den inspektion som avses ovan i punkt a var.....

Utfärdat i den

Underskrift av den bemyndigade tjänsteman
som utfärdar det interimistiska certifikatet.....

(vid behov myndighetens sigill eller stämpel)

Certificat de travail maritime provisoire

Etabli en vertu des dispositions de l'article V et du titre 5 de la
convention du travail maritime, 2006
(ci-après «la convention»)
sous l'autorité du gouvernement de:

.....
(dénomination exacte de l'Etat dont le navire est autorisé à battre pavillon)

par
(désignation exacte et adresse complète de l'autorité compétente ou de l'organisme reconnu
dûment habilité en vertu des dispositions de la convention)

Caractéristiques du navire

Nom du navire.....

Lettres ou numéro distinctifs.....

Port d'immatriculation.....

Date d'immatriculation.....

Jauge brute ¹

Numéro OMI.....

Type de navire.....

Nom et adresse de l'armateur ²

.....

Il est certifié, aux fins du paragraphe 7 de la norme A5.1.3 de la convention, que:

a) ce navire a été inspecté, dans la mesure de ce qui est raisonnable et possible, au regard des rubriques énumérées à l'annexe A5—I de la convention, compte tenu de la vérification des éléments spécifiés sous b), c) et d) ci-dessous;

¹ Pour les navires couverts par les dispositions transitoires concernant le jaugeage adoptées par l'OMI, la jauge brute est celle qui est indiquée dans la rubrique OBSERVATIONS du Certificat international de jaugeage des navires (1969). (Article II.1 c) de la convention)

² Armateur désigne le propriétaire du navire ou une autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités. (Article II.1 j) de la convention)

b) l'armateur a démontré à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu que des procédures adéquates sont mises en oeuvre à bord du navire en vue d'assurer la conformité avec les dispositions de la convention;

c) le capitaine est averti des prescriptions de la convention et des obligations relatives à sa mise en oeuvre;

d) les informations requises ont été présentées à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

Le présent certificat est valide jusqu'au sous réserve d'inspections effectuées conformément aux dispositions des normes A5.1.3 et A5.1.4 de la convention.

Date de l'inspection visée au point a) ci-dessus

Etabli à le

Signature du fonctionnaire dûment autorisé
ayant établi le présent certificat provisoire.....

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

BILAGA A5—III

Allmänna områden som är föremål för en detaljerad inspektion av en bemyndigad tjänsteman i en medlemsstats hamn som utför en hamnstatsinspektion enligt standard A5.2.1:

Minimiålder

Läkarintyg

Sjöpersonalens kvalifikationer

Anställningsavtal för sjöpersonal

Anlitande av en licensierad eller certifierad eller reglerad privat sjömansförmedling

Arbets- eller vilotid

Bemanningsnivåer

Bostad

Rekreationsmöjligheter ombord

Mat och förplägnad

Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor

Sjukvård ombord

Rutiner för klagomål ombord

Utbetalning av löner

ANNEXE A5—III

Eléments généraux sujets à un contrôle détaillé par un fonctionnaire autorisé de l'Etat du port effectuant une inspection au titre de la norme A5.2.1:

Age minimum

Certificat médical

Qualifications des gens de mer

Contrats d'engagement maritime

Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé

Durée du travail ou du repos

Effectifs du navire

Logement

Installations de loisirs à bord

Alimentation et service de table

Santé et sécurité et prévention des accidents

Soins médicaux à bord

Procédures de plainte à bord

Paiement des salaires

BILAGA B5-I – EXEMPEL PÅ NATIONELL FÖRKLARING

Se anvisning B5.1.3, punkt 5

Konvention om arbete till sjöss, från 2006
Förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss – del I

(Observera! Denna förklaring måste fogas till fartygets sjöarbetscertifikat.)

Utfärdad på uppdrag av **sjöfartsministeriet** i

Fartyget under referens

Fartygets namn	IMO-nummer	Bruttodräktighet
M.S. EXAMPLE	12345	1,000

är underhållet i överensstämmelse med standard A5.1.3 i konventionen om arbete till sjöss, från 2006.

Undertecknad konstaterar på uppdrag av ovannämnda myndighet att

- a) bestämmelserna i konventionen om arbete till sjöss ingår fullständigt i nedannämnda nationella krav,
- b) dessa nationella krav ingår i nedannämnda nationella bestämmelser, förklaringar av innehållet i dessa bestämmelser tillhandahålls vid behov,
- c) detaljerad information om i huvudsak likvärdiga bestämmelser i enlighet med artikel VI.3 och VI.4 ges >under motsvarande nationella krav som förtecknas nedan >< i det avsnitt som har reserverats för detta ändamål nedan> (*stryk det som inte behövs*),
- d) de undantag som den behöriga myndigheten i enlighet med avdelning 3 har beviljat, har tydligt angetts i det avsnitt som nedan har reserverats för detta ändamål och
- e) eventuella specifika krav gällande fartygstyper enligt nationell lagstiftning nämns också under kraven i fråga.

1. 1. Minimiålder (regel 1.1)

Rederilag, nr 123, 1905, sådan den lyder ändrad i (nedan "lagen"), X kap., rederiförordning (nedan "förordningen"), 2006, bestämmelserna 1111–1222.

Minimiåldrarna är desamma som i konventionen.

Med "natt" avses tiden kl. 21–06, om inte sjöfartsministeriet (nedan "ministeriet") godkänner någon annan period.

Exempel på farligt arbete som har begränsats till 18-åringar eller äldre anges i bifogade lista A. På lastfartyg får ingen under 18 år arbeta i de områden som på fartygets planritning har märkts ut som "farligt område".

2. Läkarintyg (regel 1.2)

Lagen, XI kap, förordningen, bestämmelserna 1223–1233.

Läkarintygen ska i tillämpliga delar motsvara kraven i STCW-konventionen, i andra fall tillämpas kraven i STCW-konventionen med nödvändig anpassning.

Synintyg får utfärdas av kvalificerade optiker som anges i ministeriets lista.

Vid läkarundersökningar följs de ILO/WHO-anvisningar som det hänvisas till i anvisning B1.2.1.

.....

.....

ANNEXE B5-I – EXEMPLE DE DÉCLARATION NATIONALE

Voir principe directeur B5.1.3, paragraphe 5

Convention du travail maritime, 2006
Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I

*(Note: la présente déclaration doit être annexée
au certificat de travail maritime du navire)*

Délivrée sous l'autorité du: **ministère des Transports maritimes de**.....

Le navire répondant aux caractéristiques suivantes:

Nom du navire	Numéro OMI	Jauge brute
M.S. EXAMPLE	12345	1,000

est exploité conformément à la norme A5.1.3 de la convention du travail maritime, 2006.

Le soussigné déclare, au nom de l'autorité compétente susmentionnée, que:

- a) les dispositions de la convention du travail maritime sont pleinement incorporées dans les prescriptions nationales visées ci-dessous;
- b) ces prescriptions nationales sont contenues dans les dispositions nationales auxquelles il est fait référence ci-dessous; des explications concernant la teneur de ces dispositions sont fournies si nécessaire;
- c) les détails de toute disposition équivalente dans l'ensemble applicable en vertu de l'article VI, paragraphes 3 et 4, sont fournis < sous la rubrique correspondante des prescriptions nationales énumérées ci-après > < dans la section prévue à cet effet ci-après > (*biffer la mention inutile*);
- d) toutes dérogations octroyées par l'autorité compétente conformément au titre 3 sont clairement indiquées dans la section prévue à cet effet ci-après; et
- e) les prescriptions relatives à une catégorie spécifique de navires prévues par la législation nationale sont également mentionnées sous la rubrique correspondante.

1. Age minimum (règle 1.1)

Loi maritime no 123 de 1905, telle qu'amendée («Loi»), Chapitre X; Réglementation maritime («Réglementation»), 2006, Règles 1111-1222.

Les âges minima sont ceux énoncés dans la convention.

Le terme «nuit» s'entend de la période comprise entre 21 heures et 6 heures, à moins que le ministère des Transports maritimes (le «ministère») n'en dispose

autrement, is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

L'annexe A donne des exemples de travaux dangereux interdits aux personnes de moins de 18 ans. Dans le cas des navires de charge, aucune personne de moins de 18 ans ne travaille dans les zones indiquées comme dangereuses sur le plan du navire (annexé à la présente déclaration).

2. Certificat médical (règle 1.2)

Loi, Chapitre XI; Réglementation, Règles 1223-1233.

Les certificats médicaux doivent être conformes aux prescriptions de la STCW, lorsqu'elles sont applicables; dans les autres cas, les prescriptions de la STCW sont appliquées avec les ajustements nécessaires.

Les opticiens qualifiés figurant sur la liste approuvée par le ministère peuvent établir des certificats relatifs à l'acuité visuelle.

Les examens médicaux répondent aux prescriptions des directives OIT/OMS mentionnées dans le principe directeur B1.2.1

.....

.....

Förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss - del II

Åtgärder som säkerställer att villkoren fortgående iakttas under tiden mellan inspektionerna

Följande åtgärder har upprättats av den redare som namnges i det sjöarbetscertifikat, till vilket denna förklaring har bifogats, för att säkerställa att villkoren iakttas under tiden mellan inspektionerna.

(Ange nedan de åtgärder som säkerställer att varje punkt som nämns i del 1 uppfylls.)

1. Minimiålder (regel 1.1)

Födelsetiden för varje person som hör till sjöpersonalen antecknas invid hans eller hennes namn på besättningslistan. Listan kontrolleras vid början av varje resa av befälhavaren eller av en befälsperson som agerar på uppdrag av befälhavaren ("behörig befälsperson"), som antecknar dagen för en sådan verifikation.

Varje person under 18 år som hör till sjöpersonalen får vid anställningens början ett meddelande, där personen förbjuds att utföra nattarbete eller arbete som speciellt har angetts som farligt (se del I, avsnitt 1 ovan) och varje annat farligt arbete och där det krävs att han eller hon konsulterar den behöriga befälspersonen i osäkra fall. Den behöriga befälspersonen har en kopia av meddelandet, försett med personens underskrift under "mottaget och läst", och underskriftens datum.

2. Läkarintyg (regel 1.2)

Den behöriga befälspersonen förvarar läkarintygen under strikt konfidentialitet tillsammans med en lista, som har sammanställts under den behöriga befälspersonens ansvar och där det för varje person ombord som hör till sjöpersonalen konstateras personens uppgifter, datum för aktuellt läkarintyg (aktuella läkarintyg) och det hälsotillstånd som framgår av intyget.

Om det råder tvivel om huruvida personen av hälsoskäl lämpar sig för en viss uppgift eller vissa uppgifter, konsulterar den behöriga befälspersonen personens läkare eller någon annan kvalificerad praktiserande läkare och antecknar ett sammandrag av läkarens slutsatser, liksom också läkarens namn och telefonnummer samt dagen för konsultationen.

.....
.....

Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II*Mesures adoptées pour assurer la conformité permanente entre deux inspections*

Les mesures ci-après ont été établies par l'armateur dont le nom figure dans le certificat de travail maritime auquel est annexée la présente déclaration pour assurer la conformité permanente entre les inspections:

(Veuillez mentionner ci-dessous les mesures établies pour assurer la conformité à chacun des éléments énoncés dans la partie I)

1. Age minimum (règle 1.1)

La date de naissance de chaque marin est mentionnée à côté de son nom sur le rôle d'équipage. Le capitaine ou un officier agissant en son nom («l'officier compétent») vérifie le rôle au début de chaque voyage et note la date de cette vérification.

Chaque marin de moins de 18 ans reçoit, au moment de son engagement, une note qui lui interdit de travailler de nuit ou d'effectuer les travaux jugés dangereux énumérés dans l'annexe (voir partie I, section 1) ou tout autre travail dangereux. Cette note prescrit également au marin de consulter l'officier compétent en cas de doute en la matière. L'officier compétent conserve une copie de la note portant la signature du marin au-dessous de la mention «reçu et lu» ainsi que la date du jour de signature.

2. Certificat médical (règle 1.2)

L'officier compétent conserve les certificats médicaux à titre strictement confidentiel, ainsi qu'une liste, élaborée sous sa responsabilité, qui indique pour chaque marin à bord: les fonctions, la date du certificat médical/des certificats médicaux en cours de validité ainsi que l'état de santé indiqué sur le certificat.

En cas de doute quant à l'aptitude du marin à exercer une fonction ou des fonctions particulières, l'officier compétent consulte le médecin traitant du marin ou tout autre praticien qualifié et consigne un résumé de ses conclusions, ainsi que son nom, son numéro de téléphone et la date de la consultation.

.....
.....