

DEN INTERNATIONALE ARBEJDSKONFERENCE

KONVENTION OM SØFARENDES
ARBEJDSVILKÅR, 2006

DEN INTERNATIONALE ARBEJDSKONFERENCE
Indhold

	Page
KONVENTION OM SØFARENDES ARBEJDSVILKÅR, 2006	1
FORORD	1
GENERELLE FORPLIGTELSESR	2
Artikel I.....	2
DEFINITIONER OG ANVENDELSESOMRÅDE	2
Artikel II	2
GRUNDLÆGGENDE RETTIGHEDER OG PRINCIPPER	4
Artikel III	4
SØFARENDES ANSÆTTELSE OG SOCIALE RETTIGHEDER.....	4
Artikel IV	4
IMPLEMENTERINGS- OG HÅNDHÆVELSESANSVAR.....	5
Artikel V	5
FORSKRIFTER OG KODEKSENS DEL A OG B.....	5
Artikel VI.....	5
SAMRÅD MED REDERNES OG DE SØFARENDES ORGANISATIONER	6
Artikel VII.....	6
IKRAFTTRÆDELSE	6
Artikel VIII	6
OPHÆVELSE.....	6
Artikel IX.....	6
IKRAFTTRÆDELSENS VIRKNING	7
Artikel X	7
DEPOSITARFUNKTIONER	8
Artikel XI	8
Artikel XII.....	8
SÆRLIG TRESIDIGT UDVALG	8
Artikel XIII	8
ÆNDRING AF DENNE KONVENTION.....	8
Artikel XIV	8
ÆNDRING AF KODEKSEN	9
Artikel XV	9
GYLDIGE SPROG	11
Artikel XVI.....	11
BEMÆRKNINGER TIL FORSKRIFTER OG KODEKS I DEN INTERNATIONALE KONVENTION OM SØFARENDES ARBEJDSVILKÅR	12
FORSKRIFTER OG KODEKSEN	14
AFSNIT 1. MINIMUMSKRAV FOR SØFARENDE, DER SKAL ARBEJDE PÅ ET SKIB	15
Forskrift 1.1 - Mindstealder	15
Forskrift 1.2 - Lægeattest.....	16

Forskrift 1.3 – Uddannelse og kvalifikationer	17
Forskrift 1.4 – Forhyring og formidling.....	18
AFSNIT 2. ANSÆTTELSESVILKÅR	23
Forskrift 2.1 – Søfarendes ansættelsesaftaler.....	23
Forskrift 2.2 - Løn.....	25
Forskrift 2.3 – Arbejds- og hviletimer	29
Forskrift 2.4 – Ret til ferie	31
Forskrift 2.5 - Hjemsendelse.....	33
Forskrift 2.6 – Søfarendes kompensation for skibbrud eller forlis	37
Forskrift 2.7 - Bemandingsniveauer.....	37
Forskrift 2.8 – Karriere- og færdighedsudvikling og muligheder for beskæftigelse for søfarende.....	38
AFSNIT 3. OPHOLDSRUM, FRITIDSFACILITETER, KOST OG FORPLEJNING.....	40
Forskrift 3.1 – Opholdsrum og fritidsfaciliteter.....	40
Forskrift 3.2 – Fødevarer og forplejning.....	50
AFSNIT 4. SUNDHEDSBESKYTTELSE, SYGDOMSBEHANDLING, VELFÆRD OG SOCIAL SIKKERHEDSBESKYTTELSE	53
Forskrift 4.1 – Sygdomsbehandling om bord og i land.....	53
Forskrift 4.2 - Redernes ansvar	57
Forskrift 4.3 – Sundheds- og sikkerhedsbeskyttelse samt forebyggelse af ulykker.....	59
Forskrift 4.4 – Adgang til landbaserede velfærdsfaciliteter.....	66
Forskrift 4.5 - Social sikring	70
AFSNIT 5. OVERHOLDELSE OG HÅNDHÆVELSE.....	73
Forskrift 5.1 – Flagstatens ansvar	73
Forskrift 5.1.1 – Generelle principper.....	73
Forskrift 5.1.2 – Bemyndigelse af anerkendte organisationer	74
Forskrift 5.1.3 – Certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår og overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsvilkår.....	76
Forskrift 5.1.4 – Inspektion og håndhævelse	80
Forskrift 5.1.5 – Procedurer for klager om bord.....	84
Forskrift 5.1.6 – Ulykkestilfælde til søs.....	85
Forskrift 5.2 – Havnestatens ansvar.....	86
Forskrift 5.2.1 – Inspektioner i havn.....	86
Forskrift 5.2.2 – Procedurer til behandling af klager fra søfarende i land	88
Forskrift 5.3 – Ansvar i forbindelse med levering af arbejdskraft.....	90
BILAG A5-I.....	91
BILAG A5-II.....	92
BILAG A5-III.....	101
BILAG B5-I – EKSEMPEL PÅ EN NATIONAL ERKLÆRING	102

KONVENTION OM SØFARENDES ARBEJDSVILKÅR, 2006

FORORD

Den Internationale Arbejdsorganisations generalkonference,

Der er sammenkaldt i Genève af Det Internationale Arbejdsbureaus styrelsesråd, og som er trådt sammen til sin 94. samling den 7. februar 2006, og

Som ønsker at skabe et enkelt, sammenhængende dokument, der så vidt muligt omfatter alle opdaterede gældende normer for eksisterende internationale konventioner om søfarendes arbejdsvilkår og rekommandationer samt de grundlæggende principper, der findes i andre internationale arbejdskonventioner, herunder:

- Konvention (nr. 29) om tvangsarbejde (1930),
- Konvention (nr. 87) om foreningsfrihed og beskyttelse af retten til at organisere sig (1948),
- Konvention nr. 98 om retten til at organisere sig og føre kollektive forhandlinger (1949),
- Konvention nr. 100 om lige løn til mandlige og kvindelige arbejdere for arbejde af samme værdi (1951),
- Konvention nr. 105 om afskaffelse af tvangsarbejde (1957),
- Konvention nr. 111 om forskelsbehandling med hensyn til beskæftigelse og erhverv (1958),
- Konventionen om børnearbejde (nr. 138, 1973),
- Konvention nr. 182 af 1999 om forbud mod og omgående indsats til afskaffelse af de værste former for børnearbejde, og

som er opmærksom på, at organisationens kernemandat er at fremme menneskeværdige arbejdsvilkår,

der henviser til ILO's erklæring fra 1998 om arbejdslivets fundamentale principper og rettigheder, 1998, og

som også er opmærksom på, at søfarende dækkes af bestemmelserne i andre ILO-dokumenter og har andre rettigheder, der er etableret som grundlæggende rettigheder og friheder, der gælder for alle, og

som tager i betragtning, at søfarende i betragtning af skibsfartens globale karakter har behov for særlig beskyttelse, og

som også er opmærksom på de internationale standarder for skibssikkerhed, menneskelig sikkerhed og kvalitetsmæssig skibsadministration i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1974 med ændringer, 1972-konventionen om de internationale regler til forebyggelse af sammenstød til søs med ændringer og søfarendes behov for uddannelse og kompetence i den internationale konvention om uddannelse af søfarende, sønæring og vagthold af 1978 med ændringer, og

som henviser til, at FN's havretskonvention af 1982 opstiller en generel juridisk ramme, inden for hvilken alle aktiviteter på oceanerne og havene skal udføres, og er af strategisk vigtighed som grundlag for nationale, regionale og globale tiltag og samarbejde inden for søfartssektoren, og at dens integritet skal opretholdes, og

som henviser til, at artikel 94 i FN's havretskonvention af 1982 fastlægger en flagstats opgaver og forpligtelser med hensyn til f.eks. arbejdsvilkår, bemanning og sociale spørgsmål på skibe, der fører dens flag, og

som er opmærksom på i artikel 19, stk. 8 i Den Internationale Arbejdsorganisations statut, der fastlægger, at konferencens vedtagelse af en konvention eller rekommandation eller et medlems ratifikation af en konvention ikke i noget tilfælde skal anses for at påvirke nogen lov, kendelse, praksis eller aftale, der sikrer mere favorable forhold for de pågældende arbejdere, end de forhold, der er fastlagt i konventionen eller rekommandationen, og

som er fast besluttet på, at dette nye dokument skal udformes således, at det kan opnå den bredest mulige accept blandt regeringer, skibsredere og søfarende, der kan forpligte sig til principperne om menneskeværdigt arbejde, at det nemt kan opdateres, og at det egner sig til effektiv implementering og håndhævelse, og

som har besluttet at vedtage visse forslag vedrørende realisering af et sådant dokument, som er det eneste punkt på samlingens dagsorden, og

som har besluttet, at disse forslag skal være i form af en international konvention vedtaget i dag den 23. februar 2006 følgende konvention, der benævnes konvention om søfarendes arbejdsvilkår, 2006.

GENERELLE FORPLIGTELSE

Artikel I

1. Alle medlemmer, der ratificerer denne konvention, påtager sig fuldt ud at implementere konventionens bestemmelser på den i artikel VI anførte måde med henblik på at sikre alle søfarendes ret til menneskeværdig beskæftigelse.
2. Medlemmerne skal samarbejde med hinanden med henblik på at sikre effektiv implementering og håndhævelse af denne konvention.

DEFINITIONER OG ANVENDELSESOMRÅDE

Artikel II

1. Medmindre andet er angivet i specifikke bestemmelser har nedenstående udtryk i denne konvention følgende betydning:
 - (a) *kompetent myndighed* betyder den minister, det ministerium eller anden myndighed, der er bemyndiget til at udstede forskrifter, bekendtgørelser og andre bestemmelser, der har retskraft på den pågældende bestemmelses sagsområde,

- (b) *overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsvilkår* betyder den i forskrift 5.1.3 omtalte erklæring,
- (c) *bruttotonnage* betyder den bruttotonnage, der beregnes i henhold til reglerne for måling af tonnage i bilag I til den internationale konvention om tonnagemåling af skibe, 1969 eller evt. efterfølgende konvention. For skibe, der dækkes af den midlertidige ordning for tonnagemåling, der er vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation, er bruttotonnagen det, der er inkluderet i kolonnen BEMÆRKNINGER i det internationale tonnagocertifikat (1969),
- (d) *certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår* betyder den i forskrift 5.1.3 omtalte erklæring,
- (e) *denne konventions bestemmelser* henviser til bestemmelserne i disse artikler samt i Forskrifterne og i del A af denne konventions kodeks,
- (f) *søfarende* betyder en person, der, uanset i hvilken egenskab, er ansat eller beskæftiget eller arbejder om bord på et skib, for hvilket denne konvention er gældende,
- (g) *søfarendes ansættelsesaftale* inkluderer både en ansættelseskontrakt og overenskomster,
- (h) *forhyrings- og formidlingstjeneste for søfarende* betyder enhver person, virksomhed, institution, bureau eller en anden organisation i den offentlige eller private sektor, der beskæftiger sig med forhyring af søfarende på vegne af redere eller formidling af søfarende til redere,
- (i) *skib* betyder et skib med undtagelse af skibe, der udelukkende anvendes i indre farvande eller farvande inden for eller umiddelbar nærhed af beskyttede farvande eller områder, for hvilke havnereglementer gælder,
- (j) *reder* betyder ejeren af skibet eller enhver anden organisation eller person såsom en korresponderende reder, agent eller bareboatchartrer, der har overtaget ansvaret for skibets drift fra rederen, og som – ved at overtage dette ansvar – har accepteret at påtage sig de opgaver og pligter, der er pålagt redere i overensstemmelse med denne konvention, uanset om andre organisationer eller personer opfylder visse af opgaverne eller pligterne på rederens vegne.

2. Denne konvention gælder for alle søfarende, medmindre andet udtrykkeligt er angivet.

3. I tilfælde af tvivl om, hvorvidt en personkategori skal betragtes som søfarende i denne konvention, skal spørgsmålet afgøres af den kompetente myndighed i hver medlemsstat efter høring af de organisationer for skibsredere og søfarende, der beskæftiger sig med dette spørgsmål.

4. Medmindre andet udtrykkeligt er angivet, gælder denne konvention for alle skibe, uanset om disse ejes af det offentlige eller af private, der normalt er beskæftiget med kommercielle aktiviteter, bortset fra skibe, der beskæftiger sig med fiskeri eller lignende og skibe med traditionel bygning såsom dhows og junker. Denne konvention gælder ikke for krigsskibe og flådens hjælpeskibe.

5. I tilfælde af tvivl om, hvorvidt denne konvention gælder for et skib eller en bestemt kategori af skibe, skal dette spørgsmål afgøres af den kompetente myndighed i hvert medlemsland efter høring af de relevante organisationer for skibsredere og søfarende.

6. Såfremt den kompetente myndighed beslutter, at det på det pågældende tidspunkt ikke vil være rimeligt eller praktisk muligt, at visse detaljer i den i artikel VI,

stk. 1 omtalte kodeks skal gælde for et skib eller en bestemt kategori af skibe, der fører medlemsstatens flag, skal de relevante bestemmelser i kodeksen ikke være gældende, såfremt det pågældende sagsområde behandles anderledes af nationale love eller regler eller kollektive overenskomster eller andre kontrolforanstaltninger. En sådan beslutning kan kun træffes efter konsultation af de relevante organisationer for redere og søfarende og kan kun træffes med hensyn til skibe med en bruttotonnage på under 200, der ikke udfører internationale rejser.

7. Enhver beslutning, der træffes af en medlemsstat i henhold til denne artikels stk. 3, 5 eller 6, skal meddeles generaldirektøren for Det Internationale Arbejdsbureau, som skal informere organisations medlemsstater.

8. Medmindre andet udtrykkeligt er angivet, er en henvisning til denne konvention også en henvisning til forskrifterne og kodeksen.

GRUNDLÆGGENDE RETTIGHEDER OG PRINCIPPER

Artikel III

Alle medlemsstater skal sørge for, at bestemmelserne i landets love og regler i sammenhæng med denne konvention respekterer de grundlæggende rettigheder til:

- (a) foreningsfrihed og reel anerkendelse af retten til overenskomstforhandlinger,
- (b) afskaffelse af alle former for tvangsarbejde,
- (c) effektiv afskaffelse af børnearbejde, og
- (d) afskaffelse af diskrimination med hensyn til ansættelse og beskæftigelse.

SØFARENDES ANSÆTTELSE OG SOCIALE RETTIGHEDER

Artikel IV

1. Alle søfarende har ret til en sikker arbejdsplads, der er i overensstemmelse med sikkerhedsnormerne.

2. Alle søfarende har ret til rimelige ansættelsesvilkår.

3. Alle søfarende har ret til menneskeværdige arbejds- og levevilkår om bord på skibet.

4. Alle søfarende har ret til beskyttelse af deres sundhed, sygdomsbehandling, velfærdstiltag og andre former for social beskyttelse.

5. Hver medlemsstat skal inden for grænserne af sin jurisdiktion sikre, at de søfarendes ansættelsesrettigheder og sociale rettigheder, der er angivet i de foregående stykker i denne artikel, implementeres fuldt ud i overensstemmelse med denne konventions bestemmelser. Medmindre andet er angivet i konventionen, kan en sådan implementering opnås gennem nationale love eller regler, gennem gældende kollektive overenskomster eller gennem andre tiltag eller i praksis.

IMPLEMENTERINGS- OG HÅNDHÆVELSESANSVAR

Artikel V

1. Hver medlemsstat skal implementere og håndhæve de love, forskrifter og andre tiltag, som medlemsstaten har vedtaget for at opfylde sine forpligtelser i henhold til denne konvention med hensyn til skibe og søfarende inden for statens jurisdiktion.

2. Hver medlemsstat skal på effektiv måde gøre brug af sin jurisdiktion og kontrol med skibe, der fører medlemsstatens flag, ved at etablere et system, der sikrer overholdelse af denne konventions bestemmelser, herunder regelmæssige inspektioner, rapportering, overvågning og retsforfølgelse i henhold til gældende love.

3. Hver medlemsstat skal sikre, at skibe, der fører medlemsstatens flag, har et certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår og en overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsvilkår i henhold til denne konventions bestemmelser.

4. Et skib, der omfattes af konventionen, kan i overensstemmelse med international ret inspiceres af en anden medlemsstat end flagstaten, hvis skibet er i en af medlemsstatens havne, med henblik på at fastslå, om skibet er i overensstemmelse med denne konventions bestemmelser.

5. Hver medlemsstat skal på effektiv måde gøre brug af sin jurisdiktion og kontrol med forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, hvis disse er etableret inden for medlemsstatens område.

6. Hver medlemsstat skal forbyde overtrædelse af denne konventions bestemmelser og skal i overensstemmelse med international ret fastsætte sanktioner eller kræve vedtagelse af korrigerende tiltag i henhold til medlemsstatens love, der er tilstrækkelige til at modvirke overtrædelse.

7. Hver medlemsstat skal implementere sit ansvar i henhold til denne konvention på en sådan måde, at det sikres, at skibe, der fører et flag fra en stat, der ikke har ratificeret denne konvention, ikke behandles mere favorabelt end skibe, der fører et flag fra en stat, der har ratificeret konventionen.

FORSKRIFTER OG KODEKSENS DEL A OG B

Artikel VI

1. Forskrifterne og bestemmelserne i kodeksens del A er obligatoriske. Bestemmelserne i kodeksens del B er ikke obligatoriske.

2. Hver medlemsstat påtager sig at respektere de rettigheder og principper, der er angivet i forskrifterne, og at implementere hver forskrift på den måde, der er angivet i de tilsvarende bestemmelser i kodeksens del A. Endvidere skal medlemsstaten behørigt overveje, hvorvidt den kan gennemføre sit ansvar på den måde, der er angivet i kodeksens del B.

3. En medlemsstat, der ikke er i stand til at gennemføre rettighederne og principperne på den måde, der er angivet i kodeksens del A, kan, medmindre andet udtrykkeligt er angivet i denne konvention, implementere del A ved hjælp af bestemmelser i statens love og regler eller andre tiltag, der i væsentlig grad svarer til bestemmelserne i del A.

4. Enhver lov, forskrift, kollektiv aftale og anden implementeringsforanstaltning skal udelukkende med henblik på denne artikels stk. 3 anses for at være substantielt ækvivalent med denne konvention, hvis medlemsstaten sørger for, at:

- (a) den medvirker til fuldt ud at opnå det generelle mål for og formål med bestemmelsen eller de relevante bestemmelser i kodeksens del A, og
- (b) den implementerer bestemmelsen eller de relevante bestemmelser i kodeksens del A.

SAMRÅD MED REDERNE OG DE SØFARENDES ORGANISATIONER

Artikel VII

Enhver fravigelse, undtagelse eller anden fleksibel anvendelse af denne konvention, der ifølge konventionen skal drøftes med rederne og de søfarendes organisationer, kan, såfremt der ikke i medlemsstaten findes repræsentative organisationer for redere eller søfarende, kun besluttes af den pågældende medlemsstat gennem samråd med det i artikel XIII omtalte udvalg.

IKRAFTTRÆDELSE

Artikel VIII

1. Denne konventions formelle ratifikation skal meddeles generaldirektøren for Det Internationale Arbejdsbureau for registrering.

2. Denne konvention er kun bindende for de medlemmer af Den Internationale Arbejdsorganisation, hvis ratifikation er registreret af generaldirektøren.

3. Denne konvention træder i kraft 12 måneder efter den dato, hvor der er registreret ratifikation af mindst 30 medlemsstater med en samlet andel af verdens bruttotonnage for skibe på 33 %.

4. Konventionen vil derefter træde i kraft for ethvert medlem 12 måneder efter den dato, hvor medlemmets ratifikation er registreret.

OPHÆVELSE

Artikel IX

1. En medlemsstat, der har ratificeret denne konvention, kan ophæve ratifikationen efter 10 år fra den dato, hvor konventionen første gang er trådt i kraft, ved en meddelelse om registrering til generaldirektøren for Det Internationale Arbejdsbureau. En sådan ophævelse træder først i kraft et år efter datoen for dens registrering.

2. En medlemsstat, der ikke har gjort brug af den i denne artikel angivne ret til ophævelse inden for et år efter udløbet af den i stk. 1 nævnte tiårsperiode, er bundet i endnu en periode på 10 år og kan derefter ophæve konventionen ved udløbet af hver ny periode på 10 år i henhold til denne artikels bestemmelser.

IKRAFTTRÆDELSENS VIRKNING

Artikel X

Denne konvention reviderer følgende konventioner:

Konvention, hvorved der fastsættes mindstealder for børns arbejde til søs, 1920 (nr. 7)

Konvention vedrørende erstatning for arbejdsløshed i tilfælde af skibbrud, 1920 (nr. 8)

Konvention om forhyring, 1920 (nr. 9)

Konvention angående tvungent lægetilsyn med børn og unge mennesker, der beskæftiges om bord på skibe, 1921 (nr. 16)

Konvention angående søfolks forhyringskontrakt, 1926 (nr. 22)

Konvention angående søfolks hjemsendelse, 1926 (nr. 23)

Konvention angående minimumskrav i henseende til faglig duelighed hos skibsofficerer i handelsskibe, 1936 (nr. 53)

Konvention angående årlig ferie med hyre for søfolk, 1936 (nr. 54)

Konvention angående rederens ansvar i tilfælde af søfolks sygdom, tilskadekomst el. død, 1936 (nr. 55)

Konvention angående søfolks sygeforsikring, 1936 (nr. 56)

Konvention angående arbejdstid om bord og skibes bemanning, 1936 (nr. 57)

Konvention angående mindstealder for børns arbejde til søs, 1936 (nr. 58)

Konvention angående kost og forplejning for besætningerne om bord i skibe, 1946 (nr. 68)

Konvention angående udstedelse af duelighedsbeviser for skibskokke, 1946 (nr. 69)

Konvention angående social sikkerhed for søfarende, 1946 (nr. 70)

Konvention angående ferie med hyre for søfolk, 1946 (nr. 72)

Konvention angående lægeundersøgelse af søfarende, 1946 (nr. 73)

Konvention angående udstedelse af duelighedsbeviser for matroser, 1946 (nr. 74)

Konvention angående skibsmandskabets opholdsrum om bord, 1946 (nr. 75)

Konvention om hyre, arbejdstid om bord og skibets bemanning, 1946 (nr. 76)

Konvention angående ferie med hyre for søfarende, 1949 (nr. 91)

Konvention angående skibsmandskabets opholdsrum om bord, 1949 (nr. 92)

Konvention om hyre, arbejdstid om bord og skibets bemanning, 1949 (nr. 93)

Konvention om hyre, arbejdstid om bord og skibets bemanning, 1958 (nr. 109)

Konvention angående skibsmandskabets opholdsrum om bord, 1970 (nr. 133)

Konvention angående lægeundersøgelse af søfarende, 1970 (nr. 134)

Konvention om kontinuitet i beskæftigelsen af søfarende, 1976 (nr. 145)

Konvention om årlig ferie med løn for søfolk, 1976 (nr. 146)

Konvention om minimumsnormer i handelsskibe, 1976 (nr. 147)

Protokol af 1996 til konventionen om minimumsnormer i handelsskibe, 1976 (nr. 147)

Konvention om søfarendes velfærd til søs og i havn, 1987 (nr. 163)

Konvention om sundhedspleje og lægebehandling for søfarende, 1987 (nr. 164)

Konvention om social sikring af søfarende, 1987 (nr. 165)

Konvention om hjemsendelse af søfarende, 1987 (nr. 166)

Konvention angående social sikkerhed for søfarende, 1996 (nr. 178)

Konvention om forhyring og formidling for søfolk, 1996 (nr. 179)

Konvention om søfarendes arbejdstid og bemanning af skibe, 1996 (nr. 180)

DEPOSITARFUNKTIONER

Artikel XI

1. Generaldirektøren for Det Internationale Arbejdsbureau skal informere alle medlemmer af Den Internationale Arbejdsorganisation om registreringen af alle ratifikationer, accepter og ophævelser i henhold til denne konvention.

2. Når de i artikel VIII, stk. 3 angivne betingelser er opfyldt, skal generaldirektøren gøre medlemmerne af organisationen opmærksom på konventionens ikrafttrædelsesdato.

Artikel XII

Generaldirektøren for Det Internationale Arbejdsbureau skal med henblik på registrering informere FN's generalsekretær i henhold til artikel 102 i FN's charter om de nærmere enkeltheder i forbindelse med alle ratifikationer, accepter og ophævelser, der er registreret i henhold til denne konvention.

SÆRLIG TRESIDIGT UDVALG

Artikel XIII

1. Det Internationale Arbejdsbureaus styrelsesråd skal kontinuerligt gennemgå denne konventions anvendelse ved hjælp af et udvalg, der er nedsat af styrelsesrådet med særlig kompetence inden for området arbejdsnormer til søs.

2. Udvalget skal ved sager, der behandles i henhold til denne konvention, bestå af to repræsentanter, der nomineres af regeringen i hver af de medlemsstater, der har ratificeret konventionen, og repræsentanterne for redere og søfarende, der er udpeget af styrelsesrådet efter høring af Den Fælles Søfartskommission.

3. Regeringsrepræsentanterne for medlemsstater, der endnu ikke har ratificeret konventionen, kan deltage i udvalget, men har ikke stemmeret i forbindelse med sager, der behandles i henhold til denne konvention. Styrelsesrådet kan indbyde andre organisationer eller enheder til at være repræsenteret i udvalget gennem observatører.

4. Stemmerne for hver repræsentant for rederne og de søfarende i udvalget skal vægtes således, at det sikres, at redergruppen og de søfarendes gruppe hver har halvt så mange stemmer som det samlede antal regeringer, der er repræsenteret på det pågældende møde, og som har stemmeret.

ÆNDRING AF DENNE KONVENTION

Artikel XIV

1. Denne konventions bestemmelser kan ændres af Den Internationale Arbejdsorganisations generalkonference inden for rammerne af artikel 19 i Den Internationale Arbejdsorganisations konstitution samt organisationens regler og procedurer vedrørende vedtagelse af konventioner. Ændring af kodeksen kan også vedtages i henhold til procedurerne i artikel XV.

2. Medlemsstater, hvis ratifikation af denne konvention er registreret før vedtagelsen af ændringen, skal informeres om ændringens tekst med henblik på ratifikation.

3. Andre medlemmer af organisationen skal informeres om konventionens tekst med ændringer med henblik på ratifikation i overensstemmelse med konstitutionens artikel 19.

4. En ændring anses for at være accepteret, når ratifikation af ændringen eller af konventionen med ændringer, alt efter hvad der er relevant, er deponeret af mindst 30 medlemsstater med en samlet andel af verdens bruttoskibstonnage på mindst 33 %.

5. En ændring, der er vedtaget inden for rammerne af konstitutionens artikel 19, er kun bindende for de medlemmer af organisationen, hvis ratifikation er registreret af generaldirektøren.

6. For medlemsstater, der er omtalt i stk. 2 i denne artikel, skal en ændring træde i kraft 12 måneder efter datoen for den i stk. 4 i denne artikel omtalte accept eller 12 måneder efter datoen, hvor medlemmets ratifikation af ændringen er registreret alt efter, hvilket dato der forekommer senest.

7. I forbindelse med medlemsstater, der er omtalt i stk. 3 i denne artikel, skal konventionen med ændringer, med forbehold af denne artikels stk. 9, træde i kraft 12 måneder efter datoen for den i stk. 4 i denne artikel omtalte accept eller 12 måneder efter datoen, hvor medlemsstaternes ratifikation af konventionen er registreret alt efter, hvilken dato der forekommer senest.

8. Ved medlemmer, hvis ratifikation af konventionen er registreret før vedtagelsen af ændringen, men som ikke har ratificeret ændringen, forbliver konventionen i kraft uden den pågældende ændring.

9. Medlemsstater, hvis ratifikation af konventionen er registreret efter vedtagelsen af ændringen, men før den i denne artikels stk. 4 omtalte dato, kan i en erklæring, der ledsager ratifikationsdokumentet, angive, at ratifikationen angår konventionen uden den pågældende ændring. Ved ratifikation med en sådan erklæring vil konventionen træde i kraft for den pågældende medlemsstat 12 måneder efter den dato, hvor ratifikationen er registreret. Hvis et ratifikationsdokument ikke ledsages af en sådan erklæring, eller hvis ratifikationen er registreret på eller efter den i stk. 4 omtalte dato, træder konventionen i kraft for den pågældende medlemsstat 12 måneder efter datoen, hvor ratifikationen blev registreret, og ændringen er ved sin ikrafttrædelse i overensstemmelse med denne artikels stk. 7 bindende for den pågældende medlemsstat, medmindre andet er angivet i ændringen.

ÆNDRING AF KODEKSEN

Artikel XV

1. Kodeksen kan ændres enten ved hjælp af den i artikel XIV angivne procedure eller, medmindre andet udtrykkeligt er angivet, i overensstemmelse med de i denne artikel angivne procedurer.

2. Forslag til ændring af kodeksen kan forelægges generaldirektøren for Det Internationale Arbejdsbureau af regeringen i en af organisationens medlemsstater eller repræsentanter for redergruppen eller repræsentanter for gruppen af søfarende, der er udpeget til det i artikel XIII omtalte udvalg. En ændring, der foreslås af en regering, skal være foreslået af eller støttes af mindst fem regeringer i medlemsstater, der har

ratificeret konventionen, eller af repræsentanter for redergruppen eller for de søfarendes gruppe, der er omtalt i dette stykke.

3. Generaldirektøren skal efter at have verificeret, at ændringsforslaget opfylder kravene i denne artikels stk. 2, straks informere alle medlemmerne af organisationen om forslaget ledsaget af evt. kommentarer eller forslag, der anses for relevante, og opfordre medlemsstaterne til at fremsætte deres kommentarer eller forslag vedrørende forslaget.

4. Ved slutningen af den i denne artikels stk. 3 omtalte periode skal forslaget, ledsaget af et sammendrag af evt. kommentarer og forslag, der er fremsat i henhold til stk. 3, fremsendes til udvalget til behandling på et møde. En ændring skal anses for vedtaget af udvalget, såfremt:

- (a) mindst halvdelen af regeringerne i de medlemsstater, der har ratificeret denne konvention, er repræsenteret på det møde, hvor forslaget behandles,
- (b) et flertal på mindst to tredjedele af udvalgsmedlemmerne stemmer for ændringen, og
- (c) dette flertal omfatter ja-stemmer fra mindst halvdelen af regeringsstemmerne, halvdelen af redernes stemmer og halvdelen af de søfarendes stemmer fra de udvalgsmedlemmer, der er registreret på mødet, når der stemmes om forslaget.

5. Ændringer, der vedtages i henhold til denne artikels stk. 4, skal fremlægges på konferencens næste møde til godkendelse. En sådan godkendelse kræver et flertal på 2/3 af de stemmer, der afgives af de tilstedeværende delegerede. Såfremt dette flertal ikke opnås, sendes den foreslåede ændring tilbage til udvalget til fornyet overvejelse, såfremt dette ønskes af udvalget.

6. Ændringer, der godkendes af konferencen, skal af generaldirektøren rapporteres til medlemsstater, hvis ratifikation af denne konvention er registreret før datoen for godkendelsen på konferencen. Disse medlemmer omtales nedenfor som ”de ratificerende medlemmer”. Rapporteringen skal indeholde en henvisning til denne artikel og skal angive en periode til meddelelse af evt. formel uenighed. Denne periode skal være 2 år fra rapporteringsdatoen, medmindre konferencen på godkendelsestidspunktet har fastlagt en anden periode, der skal være på mindst 1 år. En kopi af rapporteringen skal til orientering fremsendes til de øvrige medlemmer af organisationen.

7. En ændring, der godkendes af konferencen anses for at være accepteret, medmindre generaldirektøren ved slutningen af den foreskrevne periode har modtaget formelle udtryk for uenighed fra mere end 40 % af de medlemmer, der har ratificeret konventionen, og som repræsenterer mindst 40 % af bruttoskibstonnagen for de medlemmer, der har ratificeret konventionen.

8. En ændring, der anses for at være accepteret, træder i kraft 6 måneder efter afslutningen af den foreskrevne periode for alle ratificerende medlemmer, bortset fra de medlemmer, der formelt har givet udtryk for deres uenighed i henhold til stk. 7 i denne artikel, og som ikke har trukket en sådan uenighed tilbage i henhold til stk. 11. Dog kan et ratificerende medlem

- (a) inden afslutningen af den foreskrevne periode informere generaldirektøren om, at medlemmet kun vil være bundet af ændringen efter efterfølgende udtrykkelig meddelelse om medlemmets accept, og
- (b) før ændringens ikrafttrædelsesdato informere generaldirektøren om, at medlemmet ikke vil implementere den pågældende ændring i en angivet periode.

9. En ændring, der er genstand for en i denne artikels stk. 8(a) omtalt meddelelse, træder i kraft for den medlemsstat, der har afgivet en sådan meddelelse, 6 måneder efter, at medlemmet har informeret generaldirektøren om sin accept af ændringen, eller på den dato, hvor ændringer første gang træder i kraft alt efter, hvilken dato der forekommer senest.

10. Den i stk. 8(b) omtalte periode må ikke strække sig ud over 1 år fra ændringens ikrafttrædelsesdato eller ud over en evt. længere periode, der fastlægges af konferencen på ændringens godkendelsestidspunkt.

11. En medlemsstat, der formelt har givet udtryk for uenighed med ændringen, kan til enhver tid trække sin uenighed tilbage. Såfremt meddelelse om en sådan tilbagetrækning modtages af generaldirektøren efter ændringens ikrafttrædelse, træder ændringen i kraft for dette medlem 6 måneder efter den dato, hvor meddelelsen er registreret.

12. Konventionen kan efter en ændrings ikrafttrædelse kun ratificeres i sin ændrede form.

13. Såfremt et certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår har relation til spørgsmål, der dækkes af en ændring af konventionen, der er trådt i kraft:

- (a) er en medlemsstat, der selv har godkendt den pågældende ændring, ikke forpligtet til at udstrække fordelene ved konventionen i forbindelse med de certifikater vedrørende søfarendes arbejdsvilkår, der er udstedt til skibe, der fører en anden medlemsstats flag, hvis denne stat
 - (i) i henhold til denne artikels stk. 7 formelt har givet udtryk for uenighed i forbindelse med ændringen, og som ikke har trukket en sådan uenighed tilbage, eller
 - (ii) i henhold til stk. 8(a) har givet meddelelse om, at den pågældende medlemsstats accept er givet med forbehold af efterfølgende udtrykkelige meddelelse, og at
- (b) skal et medlem, der selv har accepteret denne ændring, lade konventionen gælde for sådanne certifikater, der er udstedt til skibe under et andet medlems flag, hvis det pågældende medlem i henhold til stk. 8(b) i denne artikel har meddelt, at den ikke vil sætte den pågældende ændring i kraft i den i henhold til stk. 10 i denne artikel nærmere fastsatte periode.

GYLDIGE SPROG

Artikel XVI

Den engelske og franske version af denne konventions tekst har samme gyldighed.

BEMÆRKNINGER TIL FORSKRIFTER OG KODEKS I DEN INTERNATIONALE KONVENTION OM SØFARENDES ARBEJDSVILKÅR

1. Hensigten med disse bemærkninger, der ikke udgør en del af den internationale konvention om søfarendes arbejdsvilkår, er, at de skal være en almindelig vejledning til konventionen.

2. Konventionen omfatter 3 forskellige, men relaterede dele: artiklerne, forskrifterne og kodeksen.

3. Artiklerne og forskrifterne fastlægger kernerettighederne og -principperne samt de grundlæggende forpligtelser for de medlemsstater, der ratificerer konventionen. Artiklerne og forskrifterne kan kun ændres af Konferencen inden for rammerne af artikel 19 i Den Internationale Arbejdsorganisations konstitution (se konventionens artikel XIV).

4. Kodeksen indeholder de nærmere oplysninger om forskrifternes implementering. Den omfatter del A (obligatoriske normer) og del B (ikke-obligatoriske retningslinjer). Kodeksen kan ændres ved hjælp af en enkel procedure, der er fastlagt i artikel XV i konventionen. Da kodeksen har relation til detaljeret implementering, skal ændringer af kodeksen ligge inden for artiklernes og forskrifternes almindelige omfang.

5. Forskrifterne og kodeksen er organiseret inden for generelle områder under 5 afsnit:

Afsnit 1: Minimumskrav for søfarende, der skal arbejde på et skib.

Afsnit 2: Ansættelsesvilkår

Afsnit 3: Indkvartering, fritidsfaciliteter, kost og forplejning

Afsnit 4: Beskyttelse af sundhed, sygdomsbehandling, velfærd og social sikring

Afsnit 5: Overholdelse og håndhævelse

6. Hvert afsnit indeholder grupper af bestemmelser, der har relation til en bestemt ret eller et bestemt princip (eller en håndhævelsesforanstaltning i afsnit 5) med tilhørende nummerering. Den første gruppe i afsnit 1 består f.eks. af forskrift 1.1, norm A1.1 og vejledning B1.1 i relation til mindstealder.

7. Konventionen har tre underliggende formål:

- (a) at fastlægge et fast sæt rettigheder og principper i sine artikler og forskrifter,
- (b) gennem kodeksen at give mulighed for en betydelig grad af fleksibilitet i den måde, hvorpå medlemsstaterne implementerer disse rettigheder og principper, og
- (c) gennem afsnit 5 at sikre, at rettighederne og principperne overholdes og håndhæves korrekt.

8. Der er to hovedområder for fleksibilitet i forbindelse med implementeringen: Det ene er muligheden for, at en medlemsstat om nødvendigt (se artikel VI, stk. 3) kan implementere de detaljerede krav i kodeksens del A gennem substantiel ækvivalens (som angivet i artikel VI, stk. 4).

9. Det andet fleksibilitetsområde i forbindelse med implementering er, at de obligatoriske krav i mange af del A's bestemmelser er formuleret på en mere generel måde, hvorved der er større mulighed for skøn med hensyn til det nøjagtige tiltag, der skal udføres på nationalt plan. I disse tilfælde gives der vejledning vedrørende

implementeringen i kodeksens ikke-obligatoriske del B. På denne måde kan medlemsstater, der har ratificeret denne konvention, vurdere den type tiltag, der kunne blive forventet af dem i henhold til den tilsvarende generelle forpligtelse i del A samt handlinger, der ikke nødvendigvis kræves. Norm A4.1 kræver f.eks., at alle skibe skal levere prompte adgang til medicin, der er nødvendig for lægebehandling om bord på skibet (stk. 1(b)) og skal "have en medicinkiste om bord" (stk. 4(a)). Opfyldelse i god tro af denne sidste forpligtelse betyder helt klart mere end blot at have en medicinkiste om bord på hvert skib. En mere nøjagtig indikation af, hvad det drejer sig om, illustreres i den tilsvarende vejledning B4.1.1 (stk. 4) for at sikre, at medicinkistens indhold opbevares, anvendes og vedligeholdes korrekt.

10. Medlemsstater, der har ratificeret denne konvention, er ikke bundet af den pågældende vejledning, og inspektioner vil som angivet i bestemmelserne i afsnit 5 vedrørende havnestatskontrol kun dreje sig om de relevante krav i denne konvention (artikler, forskrifter og normerne i del A). Medlemsstaterne skal imidlertid i henhold til artikel VI, stk. 2 behørigt overveje, hvorvidt de vil implementere deres ansvar i henhold til kodeksens del A på den måde, der er beskrevet i del B. Hvis en medlemsstat efter behørig overvejelse af de relevante vejledninger beslutter at sørge for andre tiltag, der sikrer korrekt opbevaring, anvendelse og vedligeholdelse af medicinkistens indhold, for at bruge ovennævnte eksempel, i henhold til normen i del A, er dette acceptabelt. Den pågældende medlemsstat og de ILO-organer, der er ansvarlige for at gennemgå implementeringen af internationale arbejdskonventioner, kan på den anden side ved at følge vejledningen i del B uden yderligere overvejelser være sikre på, at de ordninger, som medlemsstaten har sørget for, er tilstrækkelige til at implementere det ansvar i henhold til del A, som vejledningen angår.

FORSKRIFTER OG KODEKSEN

AFSNIT 1. MINIMUMSKRAV FOR SØFARENDE, DER SKAL ARBEJDE PÅ ET SKIB

Forskrift 1.1 - Mindstealder

Formål: At sikre, at ingen mindreårige arbejder på et skib

1. Ingen personer under mindstealderen må ansættes eller engageres til at arbejde på et skib.
2. Mindstealderen er på tidspunktet for denne konventions indledningsvise ikrafttræden 16 år.
3. Der kræves under de i kodeksen angivne forhold en højere mindstealder.

Norm A1.1 - Mindstealder

1. En person, der er under 16 år gammel, må ikke være ansat eller forhyret eller arbejde på et skib.
2. Der er forbud mod, at søfarende under 18 år udfører natarbejde. "Nat" defineres i denne norm i henhold til national lov og praksis. Natten dækker en periode på mindst ni timer, der begynder senest ved midnat og slutter tidligst kl. 5.
3. Den kompetente myndighed kan undtage for en nøje overholdelse af begrænsningerne for natarbejde, hvis:
 - (a) den effektive uddannelse af de pågældende søfarende i henhold til etablerede programmer og planer ville blive forringet, eller
 - (b) opgavens specifikke art eller et anerkendt uddannelsesprogram kræver, at de søfarende, der dækkes af undtagelsen, udfører opgaver om natten, og myndigheden efter høring af redernes og de søfarendes relevante organisationer beslutter, at arbejdet ikke vil være skadeligt for deres sundhed og velbefindende.
4. Det er forbudt for søfarende under 18 år at være ansat, forhyret og at arbejde, hvis arbejdet kan forventes at bringe deres sundhed eller sikkerhed i fare. Efter høring af redernes og de søfarendes relevante organisationer skal det i henhold til relevante internationale standarder i nationale love og forskrifter fastsættes, hvilken type af arbejder, der kan bringe sundhed eller sikkerhed i fare.

Vejledning B1.1 - Mindstealder

1. Medlemsstaterne bør ved regulering af arbejds- og levevilkår være specielt opmærksomme på de behov, som unge under 18 år har.

Forskrift 1.2 - Lægeattest

Formål: At sikre, at alle søfarende sundhedsmæssigt er egnede til at udføre deres pligter til søs

1. Søfarende må ikke arbejde på et skib, medmindre de har attest på, at de sundhedsmæssigt er egnede til at udføre deres opgaver.
2. Undtagelser er kun tilladt i henhold til det i kodeksen foreskrevne.

Norm A1.2 - Lægeattest

1. Den ansvarlige myndighed skal kræve, at søfarende, før de påbegynder arbejde på et skib, har en gyldig lægeattest, der bekræfter, at de sundhedsmæssigt er egnede til at udføre de opgaver, de skal udføre til søs.

2. For at sikre, at lægeattester virkelig afspejler de søfarendes sundhedstilstand i forbindelse med de opgaver, de skal udføre, skal den ansvarlige myndighed efter høring af redernes og de søfarendes relevante organisationer og under behørig hensyntagen til de i del B i denne kodeks omtalte gældende internationale retningslinjer foreskrive arten af den lægelige undersøgelse og lægeattesten.

3. Denne norm er uden præjudice for den internationale konvention om uddannelse af søfarende, sønæring og vagthold, 1978, med ændringer ("STCW-konventionen"). En lægeattest, der er udstedt i overensstemmelse med kravene i STCW-konventionen, skal med henblik på forskrift 1.2 accepteres af den ansvarlige myndighed. En lægeattest, der opfylder indholdet af disse krav, skal ligeledes accepteres i forbindelse med søfarende, der ikke dækkes af STCW-konventionen.

4. Lægeattesten skal udstedes af en behørigt kvalificeret læge eller i tilfælde af en attest, der udelukkende drejer sig om syn, af en person, der af den ansvarlige myndighed anerkendes som kvalificeret til at udstede en sådan attest. Lægerne skal professionelt være helt uafhængige i udøvelsen af deres lægelige vurdering ved udførelsen af lægeundersøgelsens procedurer.

5. Søfarende, der er blevet nægtet lægeattest, eller som har fået pålagt begrænsninger for deres arbejdsevne – specielt med hensyn til tid, arbejdsområde og handelsområde – skal have mulighed for at få endnu en undersøgelse af en anden uafhængig læge eller af en uafhængig medicinsk opmand.

6. Hver lægeattest skal specielt angive,
- (a) at den pågældende søfarendes hørelse og syn samt farvesyn for søfarende, der skal ansættes i en stilling, hvor egnetheden til det arbejde, der skal udføres, påvirkes af defekt farvesyn, er tilfredsstillende, og
 - (b) at den pågældende søfarende ikke lider af en medicinsk tilstand, der kan forventes at blive forværret af arbejde til søs eller gøre den søfarende uegnet til det pågældende arbejde eller bringe andre ombordværendes sundhed i fare.

7. Medmindre der som følge af de specifikke opgaver, som den pågældende søfarende skal udføre, eller i henhold til STCW-konventionen kræves en kortere periode:

- (a) skal en lægeattest være gyldig i en periode på højst 2 år, medmindre den søfarende er under 18 år, idet den maksimale gyldighedsperiode i så fald skal være 1 år,
- (b) skal en attest på farvesyn have en gyldighedsperiode på maksimalt 6 år.

8. Ved hastesager kan den ansvarlige myndighed tillade, at en søfarende arbejder uden en gyldig lægeattest indtil den næste anløbshavn, hvor den søfarende kan få en lægeattest fra en kvalificeret læge under forudsætning af, at:

- (a) perioden for en sådan tilladelse ikke overstiger 3 måneder, og
- (b) den pågældende søfarende er i besiddelse af en udløbet lægeattest af nyere dato.

9. Hvis en attests gyldighedsperiode udløber i løbet af en rejse, fortsætter attesten med at være i kraft, indtil næste anløbshavn, hvor den søfarende kan få en lægeattest fra en kvalificeret læge under forudsætning af, at denne periode ikke overstiger 3 måneder.

10. Lægeattester til søfarende, der arbejder på skibe, der normalt foretager internationale rejser, skal som minimum være på engelsk.

Vejledning B1.2 – Lægeattest

Vejledning B1.2.1 – Internationale retningslinjer

1. Den ansvarlige myndighed, læger, kontrollanter, redere, repræsentanter for søfarende og alle andre, der beskæftiger sig med foretagelse af undersøgelse af søfarendes sundhedsmæssige egnethed, kandidater såvel som eksisterende søfarende, bør følge ILO/WHO's vejledning vedrørende sundhedsundersøgelser af søfarende, inklusive evt. efterfølgende versioner og evt. andre gældende internationale retningslinjer, der er udgivet af Den Internationale Arbejdsorganisation, Den Internationale Søfartsorganisation eller Verdenssundhedsorganisationen.

Forskrift 1.3 – Uddannelse og kvalifikationer

Formål: At sikre, at søfarende er uddannet i eller kvalificerede til at udføre deres opgaver om bord på skibe

- 1. Søfarende må ikke arbejde på et skib, medmindre de er uddannet eller er certificeret som kompetente eller på anden måde kvalificerede til at udføre deres opgaver.
- 2. Søfarende må ikke arbejde på et skib, medmindre de har gennemført uddannelse i personlig sikkerhed om bord på skibe.
- 3. Uddannelse og certificering i overensstemmelse med de obligatoriske dokumenter, der er vedtaget af Den Internationale Maritime Organisation, skal anses for at opfylde kravene i denne forskrifts stk. 1 og 2.
- 4. Medlemsstater, der på tidspunktet for deres ratifikation af denne konvention, er bundet af Konvention angående udstedelse af duelighedsbeviser for matroser, 1946 (nr. 74), skal fortsat udføre forpligtelserne i henhold til den pågældendes konvention, medmindre og indtil obligatoriske bestemmelser, der dækker dens sagsområde, er godkendt af Den Internationale Maritime Organisation og trådt i kraft, eller indtil der er

gået 5 år efter denne konventions ikrafttrædelse i henhold til artikel VIII, stk. 3 alt efter, hvad der forekommer først.

Forskrift 1.4 – Forhyring og formidling

Formål: At sikre, at søfarende har adgang til et effektivt og velreguleret forhyrings- og formidlingssystem for søfarende

1. Alle søfarende skal have adgang til et effektivt, tilstrækkeligt og ansvarligt system, der kan tilvejebringe ansættelse om bord på skibe uden omkostninger for den søfarende.

2. Forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, der fungerer på en medlemsstats område, skal overholde de i kodeksen angivne normer.

3. Hver medlemsstat skal med hensyn til søfarende, der arbejder på skibe, der fører dens flag, kræve, at redere, der anvender forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, der hører til i lande eller områder, hvor denne konvention ikke gælder, skal sikre, at de pågældende tjenester overholder de i kodeksen angivne krav.

Norm A1.4 – Forhyring og formidling

1. Hver medlemsstat, der driver en offentlig forhyrings- og formidlingstjeneste for søfarende, skal sikre, at tjenesten drives på en ordentlig måde, der beskytter og fremmer søfarendes ansættelsesrettigheder, som disse er angivet i denne konvention.

2. Hvis en medlemsstat har private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende inden for sit område, hvis primære formål er at forhyre og formidle arbejde til søfarende, eller som forhyrer og formidler arbejde til et betydeligt antal søfarende, skal disse udelukkende drives i overensstemmelse med et standardiseret system med licens eller certificering eller en anden form for regulering. Dette system må kun oprettes, modificeres og ændres efter høring af redernes og de søfarendes relevante organisationer. I tilfælde af tvivl om, hvorvidt denne konvention gælder for en privat forhyrings- og formidlingstjeneste, skal dette spørgsmål afgøres af den ansvarlige myndighed i hver medlemsstat efter høring af de relevante organisationer for skibsredere og søfarende. Utilbørlig vækst i private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende må ikke fremmes.

3. Bestemmelserne i stk. 2 i denne norm finder også anvendelse på forhyrings- og formidlingstjenester, der drives af en organisation for søfarende inden for medlemsstatens område for at levere søfarende, der er statsborgere i den pågældende medlemsstat, til skibe, der fører dens flag, såfremt det af den ansvarlige myndighed i samråd med redernes og de søfarendes relevante organisationer anses for at være hensigtsmæssigt. De tjenester, der dækkes af dette stykke, er de tjenester, der opfylder følgende betingelser:

- (a) forhyrings- og formidlingstjenesten drives i henhold til en kollektiv overenskomst mellem den pågældende organisation og en reder,
- (b) både de søfarendes organisation og rederen er hjemmehørende inden for medlemsstatens område,

- (b) Medlemsstaten har nationale love eller forskrifter eller en procedure til autorisering eller registrering af den kollektive overenskomst, der tillader driften af forhyrings- og formidlingstjenesten, og
- (d) forhyrings- og formidlingstjenesten drives på en ordentlig og regulær måde, og der findes foranstaltninger til beskyttelse og fremme af søfarendes ansættelsesrettigheder, der svarer til de foranstaltninger, der er angivet i denne norms stk. 5.

4. Intet i denne norm eller i forskrift 1.4 skal anses for at:

- (a) forhindre en medlemsstat i at opretholde en gratis offentlig forhyrings- og formidlingstjeneste for søfarende inden for rammerne af en politik, der skal opfylde de søfarendes og rederens behov, uanset om tjenesten er en del af eller er koordineret med en offentlig beskæftigelsestjeneste for alle arbejdere og arbejdsgivere, eller
- (b) pålægge en medlemsstat en forpligtelse til at etablere et system til drift af private forhyrings- eller formidlingstjenester for søfarende inden for dennes område.

5. En medlemsstat, der indfører et system, der er omtalt i denne norms stk. 2, skal i sine love og forskrifter eller andre foranstaltninger som minimum:

- (a) forbyde, at forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende anvender midler, mekanismer og lister, der er beregnet til, at søfarende forhindres i eller afskrækkes fra at opnå beskæftigelse, som de er kvalificeret til,
- (b) kræve, at søfarende hverken direkte eller indirekte, helt eller delvist betaler gebyrer for forhyring eller formidling for søfarende, bortset fra den søfarendes omkostninger til opnåelse af en national, lovbefalet attest, den nationale søfartsbog og et pas eller andre tilsvarende personlige rejsedokumenter, men eksklusive visaomkostninger, som betales af rederen,
- (c) sikre, at forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, der fungerer inden for statens område:
 - (i) fører et opdateret register over alle søfarende, der er rekrutteret eller formidlet gennem dem, der er til rådighed for inspektion fra de ansvarlige myndigheders side.
 - (ii) sørger for, at søfarende før deres ansættelse eller under ansættelsesforløbet informeres om deres rettigheder og forpligtelser i henhold til deres ansættelsesaftale, og at søfarende har mulighed for at gennemgå deres ansættelsesaftale før og efter underskrivelsen, og at de modtager en kopi af aftalen.
 - (iii) verificerer, at søfarende, der rekrutteres eller formidles af dem, er kvalificerede og har de dokumenter, der er nødvendige for det pågældende job, og at de søfarendes ansættelsesaftale er i overensstemmelse med gældende love og forskrifter samt evt. kollektive overenskomster, der er en del af ansættelsesaftalen,
 - (iv) så vidt muligt sørger for, at rederen er i stand til at beskytte de søfarende mod at blive efterladt i en udenlandsk havn,
 - (v) undersøger og reagerer på enhver klage vedrørende deres aktiviteter og informerer den ansvarlige myndighed om en evt. ikke løst klage,
 - (vi) etablerer et beskyttelsessystem i form af forsikring eller en tilsvarende passende foranstaltning, der kompenserer søfarende for monetære tab, som de måtte lide som følge af en forhyrings- og formidlingstjenestes eller den

relevante reders manglende overholdelse af sine forpligtelser i henhold til den søfarendes ansættelsesaftale.

6. Den ansvarlige myndighed skal føre nøje opsyn med og kontrollere alle forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, der fungerer inden for den pågældende medlemsstats område. Evt. licenser og attester eller lignende bemyndigelser til drift af private tjenester inden for området bevilges og fornyes kun efter verifikation af, at den pågældende forhyrings- og formidlingstjeneste overholder kravene i nationale love og forskrifter.

7. Den ansvarlige myndighed skal sikre, at der er tilstrækkeligt system og tilstrækkelige procedurer til om nødvendigt at undersøge klager vedrørende forhyrings- og formidlingstjenesters aktiviteter, der, såfremt dette er relevant, involverer repræsentanter for redere og søfarende.

8. Hver medlemsstat, der har ratificeret denne konvention, skal så vidt muligt informere sine borgere om evt. problemer i forbindelse med mønstring på et skib, der fører et flag fra en stat, der ikke har ratificeret konventionen, indtil staten finder det godt gjort, at der gælder normer, der svarer til de normer, der er fastlagt i denne konvention. Foranstaltninger, der foretages af den medlemsstat, der har ratificeret konventionen, må ikke være i modstrid med princippet om arbejdskraftens frie bevægelse, der er angivet i traktater, som de to stater måtte have underskrevet.

9. Hver medlemsstat, der har ratificeret konventionen, skal kræve, at redere, der fører dens flag, og som anvender forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, der er hjemmehørende i lande eller områder, hvor denne konvention ikke gælder, så vidt muligt skal sikre, at de pågældende tjenester overholder de i denne kodeks angivne krav.

10. Intet i denne norm skal fortolkes som en nedsættelse af rederes eller medlemsstaters forpligtelser og ansvar med hensyn til skibe, der fører medlemsstatens flag.

Vejledning B1.4 – Forhyring og formidling

Vejledning B1.4.1 – Organisationsmæssige og driftsmæssige retningslinjer

1. Den ansvarlige myndighed bør ved opfyldelsen af sine forpligtelser i henhold til norm A1.4, stk. 1:

- (a) overveje at tage de nødvendige skridt til fremme af effektivt samarbejde mellem forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, uanset om de er offentlige eller private,
- (b) i samarbejde med redere, søfarende og de relevante uddannelsesinstitutioner overveje søfartssektorens behov både på nationalt og internationalt niveau i forbindelse med udvikling af uddannelsesprogrammer for søfarende, der indgår i den skibsbesætning, der er ansvarlig for skibets sikre navigering og forureningsbekæmpende aktiviteter,
- (c) overveje at foretage egnede foranstaltninger for samarbejde mellem de repræsentative rederes og søfarendes organisationer i forbindelse med

- organisering og drift af offentlige forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, hvor disse findes,
- (d) med behørig hensyntagen til retten til privatlivets fred og behovet for at beskytte fortrolige oplysninger overveje at fastslå de forhold, hvorunder søfarendes personlige oplysninger kan behandles af forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, herunder indsamling, opbevaring, sammenkørsel og videregivelse af disse data til tredjemand,
 - (e) overveje at opretholde en ordening til indsamling og analyse af alle relevante informationer på det maritime arbejdsmarked, herunder den aktuelle og fremtidige forsyning af søfarende, der arbejder som besætning og er klassificeret i henhold til alder, køn, rang og kvalifikationer, og sektorens behov, idet indsamling af oplysninger om alder og køn kun er tilladt til statistiske formål, eller hvis de anvendes inden for rammerne af et program for at forhindre diskriminering på grund af alder og køn,
 - (f) overveje at sikre, at de medarbejdere, der er ansvarlige for tilsynet med offentlige og private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende til skibsbesætninger med ansvar for skibets sikre navigering og miljøforurenende aktiviteter, har fået tilstrækkelig uddannelse, inklusive godkendt erfaring med arbejde til søs, og har viden, der er relevant for søfartssektoren, inklusive de relevante internationale søfartsdokumenter vedrørende uddannelse, certificering og arbejdsnormer,
 - (g) overveje at foreskrive driftsmæssige normer og indføre adfærdskodekser og etiske normer for forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, og
 - (h) overveje at udføre tilsyn med licens- og certificeringssystemet på grundlag af et system af kvalitetsnormer.

2. Hver medlemsstat bør i forbindelse med etableringen af det i norm A1.4, stk. 2 omtalte system overveje at kræve, at forhyrings- og arbejdstjenester for søfarende, der er etableret inden for statens område, udarbejder og vedligeholder en driftspraksis, der kan verificeres. Denne driftspraksis for private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende og for offentlige forhyrings- og formidlingstjenester, hvis det er relevant, bør behandle følgende spørgsmål:

- (a) lægeundersøgelser, søfarendes identitetsdokumenter og sådanne andre emner, der måtte være nødvendige, for at den søfarende kan opnå ansættelse,
- (b) opretholdelse, under behørig hensyntagen til retten til privatlivets fred og behovet for at beskytte fortrolige oplysninger, af fuldstændige og komplette oplysninger om de søfarende, der dækkes af deres forhyrings- og formidlingssystem, som bør inkludere men ikke være begrænset til:
 - (i) den søfarendes kvalifikationer,
 - (ii) ansættelseshistorie,
 - (iii) personlige oplysninger, der er relevante for ansættelsen, og
 - (iv) helbredsoplysninger, der er relevante for ansættelsen,
- (c) opretholdelse af opdaterede lister over de skibe, som forhyrings- og formidlingstjenesten for søfarende forsyner med søfarende, og sikring af, at der er en måde, hvorpå tjenesten kan kontaktes døgnet rundt i tilfælde af en nødsituation,
- (d) procedurer til sikring af, at søfarende ikke udnyttes af forhyrings- og formidlingstjenesterne for søfarende eller deres medarbejdere med hensyn til tilbud om ansættelse på bestemte skibe eller hos bestemte virksomheder,

- (e) procedurer, der forhindrer, at der er mulighed for at udnytte søfarende som følge af tilmeldelsesfordele eller andre økonomiske transaktioner mellem rederen og den søfarende, der håndteres af forhyrings- og formidlingstjenesterne for søfarende,
- (f) evt. klare publiceringsomkostninger, som den søfarende forventes at betale i forbindelse med forhyringsprocessen.
- (g) sikring af, at søfarende informeres om evt. særlige betingelser, der gælder for det job, som de skal ansættes til, og om den bestemte reders politik vedrørende deres ansættelse,
- (h) procedurer, der er i overensstemmelse med principperne for retsplejeregler for behandling af sager om inkompetence eller manglende disciplin, der er i overensstemmelse med nationale love og national praksis og, hvor dette er relevant, kollektive overenskomster,
- (i) procedurer til sikring af, at alle obligatoriske certifikater og dokumenter, der fremsendes vedrørende beskæftigelse, så vidt muligt er opdaterede og ikke er indhentet svigagtigt, og at referencer vedrørende ansættelse verificeres,
- (j) procedurer til sikring af, at anmodninger om oplysninger eller rådgivning fra de søfarendes familier, mens de søfarende er til søs, håndteres hurtigt og velvilligt og gratis, og
- (k) verificering af, at arbejdsvilkårene på de skibe, hvor de søfarende placeres, er i overensstemmelse med gældende kollektive overenskomster mellem en reder og en repræsentativ organisation for søfarende og, at politikken kun er at levere søfarende til redere, der tilbyder søfarende ansættelsesbetingelser, der er i overensstemmelse med gældende love, forskrifter og kollektive overenskomster.

3. Det bør overvejes at opmuntre til internationalt samarbejde mellem medlemsstater og relevante organisationer om f.eks.:

- (a) systematisk udveksling af oplysninger om søfartssektoren og arbejdsmarkedet på et bilateralt, regionalt og multilateralt grundlag,
- (b) udveksling af oplysninger om maritim arbejdslovgivning,
- (c) harmonisering af politik, arbejdsmetoder og lovgivning, der regulerer forhyring og formidling for søfarende,
- (d) forbedring af procedurer og betingelser for international forhyring og formidling af søfarende, og
- (e) medarbejderplanlægning, idet der tages hensyn til levering af og efterspørgsel efter søfarende og søfartsbranchens behov.

AFSNIT 2. ANSÆTTELSESVILKÅR

Forskrift 2.1 – Søfarendes ansættelsesaftaler

Formål: At sikre, at søfarende har en fair ansættelsesaftale

1. En søfarendes ansættelsesvilkår skal anføres, eller der skal være henvisning til dem, i en klar, skriftlig retskraftig aftale og skal være i overensstemmelse med de normer, der er angivet i kodeksen.
2. Søfarendes ansættelsesaftaler skal godkendes af den søfarende under forhold, der sikrer, at den søfarende har mulighed for at gennemgå og søge råd vedrørende vilkårene i aftalen og frit acceptere dem før underskrivelsen.
3. Det er underforstået, at søfarendes ansættelsesaftaler i den udstrækning, dette er foreneligt med medlemsstatens nationale lovgivning og praksis, inkorporerer evt. gældende kollektive overenskomster.

Norm A2.1 – Søfarendes ansættelsesaftaler

1. Hver medlemsstat skal vedtage love og forskrifter, der kræver, at skibe, der fører dens flag, overholder følgende krav:
 - (a) søfarende, der arbejder om bord på skibe, der fører medlemsstatens flag, skal have en ansættelsesaftale for søfarende, der er underskrevet af både den søfarende og rederen eller en repræsentant for rederen (eller, hvis der ikke er nogen medarbejdere, bevis på kontraktmæssige eller lignende ordninger), der sikrer dem menneskeværdige arbejds- og levevilkår om bord på skibet i overensstemmelse med konventionens krav,
 - (b) søfarende, der underskriver en ansættelsesaftale for søfarende, skal have mulighed for at gennemgå og søge råd om aftalen, inden den underskrives, samt de øvrige faciliteter, der måtte være nødvendige for at sikre, at den søfarende frit har indgået aftalen med tilstrækkelig forståelse af sine rettigheder og forpligtelser,
 - (c) rederen og den søfarende skal hver have en underskrevet original af den søfarendes ansættelsesaftale,
 - (d) der skal tages forholdsregler for at sikre, at de søfarende, inklusive skibsføreren, nemt kan indhente klare oplysninger vedrørende deres ansættelsesvilkår om bord, og at disse oplysninger, inklusive en kopi af den søfarendes ansættelsesaftale også er tilgængelig for gennemgang af en ansvarlig myndigheds medarbejdere, herunder i havne, der skal besøges, og
 - (e) søfarende skal have udleveret et dokument, der indeholder en registrering af deres ansættelse om bord på skibet.
2. Hvis en kollektiv overenskomst udgør hele eller en del af en søfarendes ansættelsesaftale, skal en kopi af denne overenskomst være til rådighed om bord. Hvis sproget i den søfarendes ansættelsesaftale og evt. gældende kollektiv overenskomst ikke er engelsk, skal følgende også være til rådighed på engelsk (bortset fra på skibe der udelukkende foretager indenlandske rejser):
 - (a) en kopi af en standardudgave af aftalen, og

- (b) de dele af den kollektive overenskomst, der er genstand for en havnestatsinspektion i henhold til forskrift 5.2.

3. Det i stk. 1(e) i denne norm omtalte dokument må ikke indeholde udtalelser om kvaliteten af den søfarendes arbejde eller løn. Dokumentets form, de oplysninger, der skal registreres, og måden, hvorpå disse oplysninger skal angives, skal fastlægges ved national lov.

4. Hver medlemsstat skal vedtage love og forskrifter, der angiver de spørgsmål, der skal inkluderes i de søfarendes ansættelsesaftaler, der er underlagt den nationale lovgivning. Søfarendes ansættelsesaftaler skal i alle tilfælde indeholde følgende oplysninger:

- (a) den søfarendes fulde navn, fødselsdag eller alder og fødested,
- (b) rederens navn og adresse,
- (c) sted og dato for indgåelsen af den søfarendes ansættelsesaftale,
- (d) den kapacitet, hvori den søfarende ansættes,
- (e) den søfarendes løn eller, hvor dette er relevant, den formel, der anvendes til beregning af lønnen,
- (f) den søfarendes årlige ferie med løn eller, hvor dette er relevant, den formel, der anvendes til beregning af ferien,
- (g) aftalens ophør og betingelserne herfor, inklusive:
 - (i) hvis aftalen er indgået for en ubestemt periode, de forhold, der giver en af parterne ret til at opsige aftalen samt den krævede opsigelsesfrist, der ikke må være kortere for rederen end for den søfarende.
 - (ii) datoen for aftalens udløb, hvis den er indgået for en bestemt periode, og
 - (iii) destinationshavnen, hvis aftalen er indgået for en rejse, og den tid der skal gå efter ankomsten, før den søfarende skal afmønstre,
- (h) de fordele med hensyn til beskyttelse af sundhed og social sikkerhed, som rederen skal give den søfarende,
- (i) den søfarendes ret til hjemrejse,
- (j) henvisning til den kollektive overenskomst, hvis dette er relevant, og
- (k) evt. andre oplysninger, som måtte kræves i henhold til national lovgivning.

5. Alle medlemsstater skal vedtage love eller forskrifter, der fastlægger minimale opsigelsesvarsler, som søfarende og redere skal give ved førtidig opsigelse af en søfarendes ansættelsesaftale. Disse minimumsvarslers længde fastsættes efter høring af redernes og de søfarendes relevante organisationer, men de må ikke være på under 7 dage.

6. Der kan gives en kortere opsigelsesperiode i situationer, der i henhold til national lovgivning eller nationale forskrifter eller gældende kollektive overenskomster anses for at berettige, at ansættelsesaftalen opsiges med kortere varsel eller uden varsel. En medlemsstat skal ved fastlæggelsen af disse situationer sikre, at der tages hensyn til den søfarendes behov for uden bod at opsige ansættelsesaftalen med kortere varsel eller uden varsel af medmenneskelige eller andre presserende grunde.

Vejledning B2.1 – Søfarendes ansættelsesaftaler

Vejledning B2.1.1 – Registrering af ansættelse

1. Ved fastlæggelse af de oplysninger, der skal registreres i den i norm A2.1, stk. 1(e) omtalte ansættelseshistorie, bør medlemsstaten sikre, at dette dokument indeholder tilstrækkelige oplysninger med en oversættelse til engelsk til at lette opnåelse af yderligere arbejde eller til at opfylde kravene til tjeneste til søs i forbindelse med opgradering eller forfremmelse. En søfarendes afmønstringsbog kan opfylde kravene i stk. 1(e) i den pågældende norm.

Forskrift 2.2 - Løn

Formål: At sikre, at søfarende betales for deres ydelser

1. Alle søfarende skal betales for deres arbejde med regelmæssige mellemrum og fuldt ud i overensstemmelse med deres ansættelsesaftaler.

Norm A2.2 - Løn

1. Hver medlemsstat skal kræve, at søfarende, der arbejder på skibe, der fører medlemsdens flag, betales med højst 1 måneds mellemrum og i overensstemmelse med en evt. gældende kollektiv overenskomst.

2. Søfarende skal have en månedlig opgørelse af de betalinger, de har til gode, og de betalte beløb, inklusive lønninger, ekstra betalinger og den anvendte valutakurs, hvis betalingen er foretaget i en valuta eller til en kurs, der adskiller sig fra det, der er aftalt.

3. Hver medlemsstat skal kræve, at redere træffer foranstaltninger som dem, der er anført i stk. 4 i denne norm, således at søfarende har mulighed for at overføre hele eller en del af deres indtjening til deres familie, pårørende eller legale ydelsesmodtagere.

4. Foranstaltninger til sikring af, at søfarende kan overføre deres indtjening til deres familie, omfatter:

- (a) et system, der sætter søfarende i stand til, når de påbegynder ansættelsen eller i løbet af ansættelsen, såfremt de ønsker det, at afsætte en del af deres løn til overførsel til deres familie med regelmæssige mellemrum ved hjælp af bankoverførsel eller lignende, og
- (b) et krav om, at de afsatte beløb skal overføres på det korrekte tidspunkt og direkte til den eller de personer, der er udpeget af den søfarende.

5. Et evt. gebyr for ydelsen i henhold til stk. 3 og 4 i denne norm skal være rimeligt med hensyn til beløbet, og valutakursen skal, medmindre andet er fastlagt, i overensstemmelse med nationale love og forskrifter være den herskende markedskurs eller den officielt offentliggjorte kurs og ikke ufordelagtig for den søfarende.

6. Alle medlemsstater, der vedtager nationale love eller forskrifter, der dækker søfarendes lønninger, skal overveje de retningslinjer, der findes i kodeksens del B.

Vejledning B2.2 - Løn

Vejledning B2.2.1 – Specifikke definitioner

1. Med henblik på denne vejledning har nedenstående udtryk følgende betydning:

- (a) *habil søfarende* betyder en søfarende, der anses for at være kompetent til at udføre enhver opgave, der måtte kræves for en klassificering til arbejde i dækafdelingen bortset fra opgaver, der er klassificeret som tilsyns- eller specialistopgaver, eller som er defineret som sådan i nationale love, forskrifter eller national praksis eller ved kollektivt overenskomst,
- (b) *grundlæggende betaling eller løn* betyder betalingen, uanset, hvordan den er sammensat, for normale arbejdstimer. Den inkluderer ikke betalinger for overarbejde, bonusser, tillæg, ferie med løn eller anden ekstrabetaling,
- (c) *konsolideret løn* betyder en løn, der inkluderer den grundlæggende betaling og andre betalingsrelaterede fordele. En konsolideret løn kan inkludere kompensation for alt overarbejde, der er udført, og alle andre betalingsrelaterede fordele, eller den kan udelukkende inkludere visse fordele i en delvis konsolidering,
- (d) *arbejdstimer* betyder tid, hvor den søfarende skal udføre arbejde for skibet,
- (e) *overtid* betyder tid, der er arbejdet ud over den normale arbejdstid.

Vejledning B2.2.2 – Beregning og betaling

1. For søfarende, hvis løn inkluderer særskilt kompensation for udført overarbejde:

- (a) bør den normale arbejdstid til søs og i havn med henblik på beregning af lønnen ikke overstige 8 timer pr. dag,
- (b) bør det normale antal timer pr. uge, der dækkes af grundbetalingen eller –lønnen, med henblik på beregning af overarbejde være foreskrevet i nationale love eller forskrifter, hvis det ikke er fastlagt i kollektive aftaler, men bør ikke overstige 48 timer pr. uge. Kollektive aftaler kan foreskrive anden, men ikke mindre favorabel behandling,
- (c) bør satsen eller satserne for overarbejde, som ikke bør være mindre end 1¼ gange grundbetalingen eller –lønnen pr. time, være foreskrevet i nationale love eller forskrifter eller i kollektive aftaler, hvis dette er relevant, og
- (d) et register over alt overarbejde bør føres af skibsføreren eller en person, der er udpeget af skibsføreren, og godkendes af den søfarende med et mellemrum på højst 1 måned.

2. For søfarende, hvis løn er helt eller delvist konsolideret:

- (a) den søfarendes ansættelsesaftale bør, hvor dette er relevant, klart angive det antal timer, som den søfarende forventes at arbejde til gengæld for sin løn og evt. yderligere tillæg, der måtte forfalde i tillæg til den konsoliderede løn og betingelserne herfor,
- (b) hvis der skal betales overtid for timer, der er arbejdet ud over de timer, der dækkes af den konsoliderede løn, bør timelønnen ikke være under 1¼ gange den grundsats, der svarer til de normale arbejdstimer som angivet i stk. 1 i denne vejledning. Det samme princip bør gælde for overtid, der er inkluderet i den konsoliderede løn,

- (c) honoreringen for den del af den helt eller delvist konsoliderede løn, der repræsenterer den normale arbejdstid, der er defineret i stk. 1 (a) i denne vejledning, bør mindst være det gældende minimumsbeløb, og
- (d) for søfarende, hvis løn er delvist konsolideret, bør der føres et register over alt udført overarbejde, der skal godkendes som angivet i stk. 1 (d) i denne vejledning.

3. Nationale love og forskrifter samt kollektive overenskomster kan fastlægge kompensation for overarbejde eller for arbejde, der er udført på den ugentlige hviledag og på helligdage i form af mindst et tilsvarende antal timers afspadsering væk fra skibet eller yderligere orlov i stedet for betaling eller evt. anden kompensation herfor.

4. Nationale love og forskrifter, der er vedtaget efter høring af de repræsentative organisationer for redere og søfarende eller, hvis dette er relevant, kollektive overenskomster bør tage følgende principper i betragtning:

- (a) lige løn for arbejde af ens værdi skal gælde for alle søfarende, der er ansat på samme skib, uden diskriminering på grund af race, hudfarve, køn, religion, politisk overbevisning, nationalitet og social oprindelse,
- (b) de søfarendes ansættelsesaftaler, der angiver den gældende løn eller lønsatser, skal være om bord på skibet. Oplysninger om lønbeløbet eller lønsatsen skal være til rådighed for hver enkelt af de søfarende, enten i form af mindst en underskrevet kopi af de relevante oplysninger til de søfarende i et sprog, som den søfarende forstår, eller ved opslag af en kopi af aftalen på et sted, der er tilgængeligt for de søfarende eller på en anden velegnet måde.
- (c) lønnen skal betales i et lovligt betalingsmiddel og kan, hvor dette er hensigtsmæssigt, betales ved hjælp af bankoverførsel, bankcheck, girokort eller pengeanvisning,
- (d) ved ansættelsens ophør betales al skyldig løn uden ophør,
- (e) en ansvarlig myndighed skal pålægge tilstrækkelige straffeforanstaltninger, hvis rederen uretmæssigt betaler for sent eller undlader at betale al skyldig løn,
- (f) løn skal betales direkte til den søfarendes angivne bankkonto, medmindre der skriftligt anmodes om andet,
- (g) rederen må med forbehold af litra (h) i dette stykke ikke pålægge nogen begrænsning i den søfarendes frihed til at disponere over sin løn,
- (h) fradrag i lønnen bør kun være tilladt, hvis:
 - (i) der er en udtrykkelig bestemmelse i nationale love eller forskrifter eller i en gældende kollektiv overenskomst, og den søfarende – på den måde, der af den ansvarlige myndighed anses for mest passende - er informeret om betingelserne for sådanne fradrag, og
 - (ii) de samlede fradrag ikke overstiger den grænse, der måtte være fastlagt i nationale love eller forskrifter eller kollektive overenskomster eller domstolsbeslutninger med hensyn til foretagelse af sådanne fradrag,
- (i) der bør ikke foretages fradrag i en søfarendes løn med hensyn til opnåelse eller bibeholdelse af beskæftigelse,
- (j) pengemæssige bøder til søfarende skal være forbudt, bortset fra bøder der er godkendt af nationale love, forskrifter, kollektive overenskomster eller andre foranstaltninger,
- (k) den ansvarlige myndighed skal have beføjelser til at inspicere depoter og ydelser, der leveres om bord på skibe, for at sikre, at der anvendes fair og rimelige priser til fordel for de pågældende søfarende, og

- (l) såfremt de søfarendes krav på lønninger og andre beløb, der skyldes med hensyn til deres beskæftigelse, ikke er sikrede i henhold til bestemmelserne i den internationale konvention om søpanterrettigheder og andre panterrettigheder fra 1993, skal sådanne krav være beskyttet i henhold til Konventionen om arbejdstagerens krav i forbindelse med arbejdsgiverens insolvens, 1992 (nr. 173).

5. Hver medlemsstat bør efter høring af de repræsentative organisationer for redere og søfarende have procedurer til undersøgelse af klager i relation til enhver sag, der dækkes af denne vejledning.

Vejledning B2.2.3 – Minimumsløn

1. Hver medlemsstat bør, uden at fravige for princippet om frie overenskomstforhandlinger, efter høring af de repræsentative organisationer for redere og søfarende etablere procedurer til fastlæggelse af minimumslønninger for søfarende. De repræsentative organisationer for redere og søfarende bør deltage i anvendelsen af de pågældende procedurer.

2. Der bør ved etableringen af disse procedurer og fastlæggelsen af minimumslønninger tages behørigt hensyn til internationale arbejdsnormer vedrørende fastlæggelse af minimumsløn samt følgende principper:

- (a) minimumslønnens niveau bør tage hensyn til arten af ansættelse til søs, bemandingsniveauet for skibe og de søfarendes normale arbejdstid, og
- (b) minimumslønnens niveau bør justeres således, at den tager hensyn til ændringer i leveomkostninger og de søfarendes behov.

3. Den ansvarlige myndighed bør:

- (a) ved hjælp af et system bestående af overvågning og sanktioner sikre, at lønnen er mindst den/de fastsatte satser, og
- (b) sikre, at søfarende, som er blevet betalt en lavere sats end minimumslønnen, er i stand til at inddrive det beløb, hvormed de er blevet underbetalt, ved hjælp af en billig og hurtig juridisk eller anden procedure.

Vejledning B2.2.4 – Mindste månedlige grundbetaling eller lønbeløb for habile søfarende

1. Grundbetalingen eller -lønnen for en habil søfarendes ydelse i en kalendermåned bør ikke være under det beløb, der med mellemrum fastsættes af Den Fælles Søfartskommission eller et andet organ, der er bemyndiget af Det Internationale Arbejdsbureaus styrelsesråd. Generaldirektøren skal, når dette besluttet af styrelsesrådet, informere organisationens medlemsstater om et evt. revideret beløb.

2. Intet i denne vejledning bør anses for at præjudicere ordninger, der er aftalt mellem redere eller deres organisationer og de søfarendes organisationer med hensyn til reguleringen af standardminimumsbetingelser for ansættelse, forudsat at disse betingelser anerkendes af den ansvarlige myndighed.

Forskrift 2.3 – Arbejds- og hviletimer

Formål: At sikre, at søfarende har regulerede arbejdstimer eller hviletimer

1. Hver medlemsstat skal sikre, at søfarendes arbejds- eller hviletimer er regulerede.
2. Hver medlemsstat skal fastlægge maksimale arbejdstimer eller minimale hviletimer inden for givne perioder, der er i overensstemmelse med bestemmelserne i kodeksen.

Norm A2.3 – Arbejds- og hviletimer

1. Nedenstående udtryk har med henblik på denne vejledning følgende betydning:
 - (a) arbejdstimer betyder tid, hvor den søfarende skal udføre arbejde for skibet,
 - (b) hviletid betyder tid uden for arbejdstimerne, og dette udtryk inkluderer ikke korte pauser.
2. Hver medlemsstat skal inden for de grænser, der er angivet i denne norms stk. 5 og 8, fastlægge enten et maksimalt antal arbejdstimer, der ikke må overskrides inden for en given periode, eller et minimalt antal hviletimer, der skal leveres inden for en given periode.
3. Hver medlemsstat anerkender, at normen for normale arbejdstimer for søfarende ligesom for andre arbejdere skal baseres på en ottetimers arbejdsdag med en hviledag pr. uge og fri på sønehelligdage. Dette må imidlertid ikke forhindre medlemsstaterne i at have procedurer, der bemyndiger eller registrerer en kollektiv overenskomst, der fastlægger de søfarendes normale arbejdstimer på et grundlag, der ikke er mindre favorabel end denne norm.
4. Hver medlemsstat skal ved fastlæggelse af nationale normer tage hensyn til den fare, som søfarendes træthed indebærer, især for søfarende, hvis arbejde involverer navigationssikkerhed og sikker drift af skibet.
5. Grænserne for arbejdstimer og hviletid skal være som følger:
 - (a) de maksimale arbejdstimer må ikke overstige:
 - (i) 14 timer inden for en periode på 24 timer, og
 - (ii) 72 timer inden for en periode på 7 dage, eller
 - (b) de minimale hviletimer må ikke være mindre end:
 - (i) 10 timer inden for en periode på 24 timer, og
 - (ii) 77 timer inden for en periode på 7 dage.
6. Hviletimer kan inddeles i højst to perioder, hvoraf 1 skal være på mindst 6 timer, og intervallet mellem konsekutive hvileperioder må ikke overstige 14 timer.
7. Mønstringer, brandsluknings- og redningsbådsøvelser og øvelser, der er foreskrevet i nationale love og forskrifter samt i internationale dokumenter, skal udføres på en måde, der minimerer indgriben i hvileperioder og ikke medfører træthed.
8. Når en søfarende er i beredskab, f.eks. når en maskinplads er ubemandet, skal den søfarende have en tilstrækkelig kompenserende hvileperiode, hvis den normale hvileperiode forstyrres af udkald til arbejde.

9. Hvis der ikke findes en kollektiv overenskomst eller en voldgiftsdom, eller hvis den ansvarlige myndighed beslutter, at bestemmelserne i overenskomsten eller dommen er utilstrækkelige med hensyn til denne norms stk. 7 eller 8, skal den ansvarlige myndighed fastlægge sådanne bestemmelser for at sikre, at de pågældende søfarende har tilstrækkelig hviletid.

10. Hver medlemsstat skal kræve, at der på et nemt tilgængeligt sted opsættes en tabel med de skibsbårne arbejdsordninger, der for hver stilling mindst skal indeholde:

- (a) planen for arbejde til søs og arbejde i havn, og
- (b) de maksimale arbejdstimer eller de minimale hviletimer, der kræves i henhold til nationale love eller forskrifter eller gældende kollektive overenskomster.

11. Den i denne norms stk. 10 omtalte tabel skal oprettes i et standardformat på skibets arbejdsprog og på engelsk.

12. Medlemsstaterne skal kræve, at der føres et register over søfarendes daglige arbejdstimer eller deres daglige hviletimer, således at det kan overvåges, at der er overensstemmelse med denne norms stk. 5 til 11. Registrerne skal være i et standardformat, der er fastlagt af den ansvarlige myndighed, idet der tages hensyn til evt. retningslinjer, der er til rådighed fra Den Internationale Arbejdsorganisation, eller skal være i et standardformat, der er udarbejdet af organisationen. Registrerne skal være på det sprog, der kræves i denne norms stk. 11. De søfarende skal have udleveret et eksemplar af det register, der vedrører dem, som skal være godkendt af skibsføreren eller en person, der er bemyndiget af skibsføreren, og af den søfarende.

13. Intet i denne norms stk. 5 og 6 forhindrer, at en medlemsstat har nationale love eller forskrifter eller en procedure, hvorved den ansvarlige myndighed kan godkende eller registrere kollektive overenskomster, der tillader undtagelser fra de angivne grænser. Sådanne undtagelser skal så vidt muligt følge bestemmelserne i denne norm, men kan tage hensyn til mere hyppige eller længere ferieperioder eller indrømmelse af kompenserende ferie for søfarende, der holder vagt, eller søfarende, der arbejder om bord på skibe på korte rejser.

14. Intet i denne norm skal anses for at svække skibsførerens ret til at kræve, at en søfarende udfører arbejde i det antal timer, der er nødvendige for skibets, de ombordværendes eller lastens umiddelbare sikkerhed, eller med henblik på at hjælpe andre skibe eller personer, der er i havsnød. Skibsføreren kan derfor suspendere planen over arbejdstimer og hviletid og kræve, at en søfarende udfører arbejde i det antal timer, der er nødvendige, indtil den normale situation er genoprettet. Skibsføreren skal, så hurtigt som muligt efter at den normale situation er genoprettet, sikre, at evt. søfarende, der har udført arbejde i en planlagt hvileperiode, gives en tilstrækkelig hvileperiode.

Vejledning B2.3 – Arbejds- og hviletimer

Vejledning B2.3.1 – Unge søfarende

1. Følgende bestemmelser bør gælde for alle unge søfarende under 18 år både til søs og i havn:

- (a) arbejdstimerne bør ikke overstige 8 timer pr. dag og 40 timer pr. uge, og overarbejde bør kun udføres, hvis det er uundgåeligt af sikkerhedsgrunde.

- (b) der bør gives tilstrækkelig tid til måltider, og der bør sikres mindst en pause på mindst 1 time til dagens hovedmåltid.
- (c) der bør gives en hvileperiode på 15 minutter så hurtigt som muligt efter, at der har været udført kontinuerligt arbejde i 2 timer.

2. Bestemmelserne i denne vejlednings stk. 1 gælder ikke i undtagelsestilfælde, hvis:

- (a) de er uigennemførlige for unge søfarende i dæk-, maskinrums- og cateringafdelingerne, der er udpeget til at holde udkig eller arbejde i et skifteholdssystem i henhold til en vagtplan, eller
- (b) hvis den effektive uddannelse af unge søfarende i henhold til etablerede programmer og planer ville blive svækket.

3. Sådanne exceptionelle situationer bør registreres med årsag og underskrives af skibsføreren.

4. Denne vejlednings stk. 1 fritager ikke unge søfarende fra den generelle forpligtelse, som alle søfarende har til at arbejde under en nødsituation som anført i norm A2.3, stk. 14.

Forskrift 2.4 – Ret til ferie

Formål: At sikre, at søfarende har tilstrækkelig ferie

1. Hver medlemsstat skal kræve, at søfarende, der er ansat på skibe, der fører dens flag, har ferie med løn under passende forhold i overensstemmelse med kodeksens bestemmelser.

2. Søfarende skal have landlov af hensyn til deres sundhed og velbefindende og med deres stillings driftsmæssige krav.

Norm A2.4 – Ret til ferie

1. Hver medlemsstat skal vedtage love og forskrifter, der fastlægger minimumsnormer for ferie for søfarende, der arbejder på skibe, der fører dens flag, idet der tages behørigt hensyn til den søfarendes særlige behov med hensyn til en sådan ferie.

2. Retten til årlig ferie med løn skal med forbehold af evt. kollektive overenskomster eller love og forskrifter, der fastlægger en passende metode til beregning, der tager hensyn til de søfarendes særlige behov i den forbindelse, beregnes på grundlag af et minimum på 2,5 kalenderdag pr. måneds ansættelse. Den måde, hvorpå ansættelsens længde beregnes, fastlægges af den ansvarlige myndighed eller ved hjælp af det relevante system i hvert land. Berettiget fravær fra arbejde anses ikke for ferie.

3. En evt. aftale om at give afkald på den minimale ferie med løn, der er angivet i denne norm, er forbudt bortset fra tilfælde, der er fastlagt af den ansvarlige myndighed.

Vejledning B2.4 – Ret til ferie

Vejledning B2.4.1 – Beregning af rettigheden

1. Tjenestefravær bør på de betingelser, der er fastlagt af den ansvarlige myndighed eller ved hjælp af det relevante system i hvert land, tælle med som en del af ansættelsesperioden.

2. Fravær fra arbejde for at deltage i et godkendt maritimt erhvervsuddannelseskursus eller på grund af sygdom eller tilskadekomst eller barsel bør tælle med som en del af ansættelsesperioden på de betingelser, der er fastlagt af den ansvarlige myndighed eller i en gældende kollektiv overenskomst.

3. Lønniveauet for den årlige ferie bør være på den søfarendes normale lønniveau, der er fastlagt i nationale love og forskrifter eller i den gældende ansættelsesaftale for søfarende. For søfarende, der ansættes for kortere perioder end 1 år eller i tilfælde af ansættelsens ophør, bør retten til ferie beregnes på et forholdsmæssigt grundlag.

4. Følgende bør ikke tælle med som en del af den årlige ferie med løn:

- (a) offentlige og sædvanemæssige helligdage, der anerkendes som sådan i flagstaten, uanset om de falder under den årlige ferie med løn,
- (b) perioder med uarbejdsdygtighed som følge af sygdom eller tilskadekomst eller på grund af barsel på de betingelser, der er fastlagt af den ansvarlige myndighed eller ved hjælp af det relevante system i hvert land,
- (c) midlertidig landlov, der tildeles en søfarende, mens den søfarende er underlagt en ansættelsesaftale, og
- (d) kompenserende ferie af enhver art på betingelser, der er fastlagt af den ansvarlige myndighed eller ved hjælp af det relevante system i hvert land.

Vejledning B2.4.2 – Feriens afholdelse

1. Det tidspunkt, hvor ferien skal afholdes, bør, medmindre dette er fastlagt ved forskrift, kollektiv overenskomst, voldgiftsdom eller andet, der er i overensstemmelse med national praksis, afgøres af rederen efter høring af og så vidt muligt efter aftale med de pågældende søfarende eller deres repræsentanter.

2. Søfarende bør i princippet have ret til at holde ferie det sted, som de har betydelig forbindelse til, hvilket normalt vil være det samme sted, som de har ret til at blive hjemsendt til. Det bør ikke kræves af søfarende, at de uden deres godkendelse skal holde ferie, som de har til gode, andre steder, medmindre dette er fastlagt i den søfarendes ansættelsesaftale eller i nationale love og forskrifter.

3. Hvis det kræves af søfarende, at de holder ferie et andet sted end det, der er tilladt i denne vejlednings stk. 2, bør de være berettiget til gratis transport til det sted, hvor de blev ansat eller rekrutteret, alt efter hvad der er nærmest deres hjem. Fortæringsomkostninger og andre direkte involverede omkostninger bør betales af rederen, og den involverede rejsetid bør ikke trækkes fra den ferie med løn, som den søfarende har til gode.

4. En søfarende, der holder ferie, bør kun kaldes tilbage i alvorlige nødstilfælde og med den søfarendes godkendelse.

Vejledning B2.4.3 – Opdeling og akkumulering

1. Opdeling af ferien med løn eller akkumulering af den ferie, der er til gode for et år sammen med en efterfølgende ferieperiode kan godkendes af den ansvarlige myndighed eller ved hjælp af det relevante system i hvert land.

2. Den ferie med løn, der er anbefalet i denne vejledning, bør med forbehold af denne vejlednings stk. 1 og medmindre andet er angivet i en aftale, der er gældende for den pågældende reder og søfarende, bestå af en uafbrudt periode.

Vejledning B2.4.4 – Unge søfarende

1. Der bør overvejes særlige foranstaltninger med hensyn til unge søfarende under 18 år, som har arbejdet i 6 måneder eller en kortere periode i henhold til en kollektiv overenskomst eller en ansættelsesaftale for søfarende uden ferie på et skib i udlandsfart, der ikke er vendt tilbage til hjemlandet i denne periode og ikke vil vende tilbage i de efterfølgende 3 måneder af rejsen. Sådanne foranstaltninger kunne bestå i hjemsendelse uden udgift for de unge søfarende til stedet for deres oprindelige ansættelse i deres hjemland med henblik på afholdelse af evt. ferie, der er optjent under rejsen.

Forskrift 2.5 - Hjemsendelse

Formål: At sikre, at søfarende er i stand til at vende hjem

1. Søfarende har under de i kodeksen angivne omstændigheder og forhold ret til at blive sendt hjem uden udgift for dem selv.

2. Hver medlemsstat skal kræve, at skibe, der fører dens flag, sørger for økonomisk sikkerhed for at sikre, at søfarende hjemsendes i overensstemmelse med kodeksen.

Norm A2.5 - Hjemsendelse

1. Hver medlemsstat skal sikre, at søfarende på skibe, der fører dens flag, har ret til hjemsendelse under følgende omstændigheder:

- (a) hvis den søfarendes ansættelsesaftale udløber, mens den søfarende er i udlandet,
- (b) hvis den søfarendes ansættelsesaftale opsiges:
 - (i) af rederen, eller
 - (ii) af den søfarende med berettiget begrundelse, samt
- (c) hvis den søfarende ikke længere er i stand til at udføre sine opgaver i henhold til ansættelsesaftalen eller ikke kan forventes at udføre dem under de specifikke omstændigheder.

2. En medlemsstat skal sikre, at der i landets love og forskrifter eller andre foranstaltninger eller i kollektive overenskomster findes egnede bestemmelser, der foreskriver:

- (a) de omstændigheder, hvorunder søfarende er berettiget til hjemsendelse i overensstemmelse med denne norms stk. 1(b) og (c),
- (b) den maksimale længde af ansættelsesperioder om bord, hvorefter en søfarende er berettiget til hjemsendelse – idet disse perioder skal være under 12 måneder, og
- (c) de nøjagtige rettigheder, som rederen skal levere vedrørende hjemsendelse, inklusive rettigheder i relation til hjemsendelsesdestinationerne, transportmåden, de udgifter, der skal dækkes, og andet, der skal ordnes af rederen.

3. En medlemsstat skal forbyde rederne at kræve, at søfarerne ved starten af deres ansættelse foretager en forskudsbetaling for hjemsendelsesomkostningerne og at inddrive hjemsendelsesomkostningerne fra de søfarendes løn eller andre rettigheder bortset fra tilfælde, hvor det er konstateret, at den søfarende i henhold til nationale love eller forskrifter eller andre foranstaltninger eller gældende kollektive overenskomster i alvorlig grad har misligholdt sine forpligtelser i henhold til ansættelsen.

4. Nationale love og forskrifter må ikke præjudicere rederens ret til at inddrive hjemsendelsesomkostningerne i henhold til kontraktmæssige ordninger med tredjemand.

5. Hvis en reder undlader at træffe foranstaltninger for eller betale hjemsendelsesomkostningerne for søfarende, der er berettiget til at blive hjemsendt:

- (a) skal den ansvarlige myndighed i den medlemsstat, hvis flag skibet fører, sørge for hjemsendelse af den pågældende søfarende. Såfremt den ansvarlige myndighed undlader dette, kan den stat, hvorfra den søfarende skal hjemsendes, eller den stat, hvor den søfarende er statsborger, sørge for hjemsendelsen og inddrive omkostningerne fra den medlemsstat, hvis flag skibet fører,
- (b) omkostninger i forbindelse med hjemsendelse af søfarende skal af den medlemsstat, hvis flag skibet fører, kunne inddrives fra rederen,
- (c) udgifterne i forbindelse med hjemsendelse må ikke under nogen omstændigheder være en omkostning for den søfarende bortset fra det i denne norms stk. 3 angivne.

6. En medlemsstat, der har betalt omkostningerne ved hjemsendelse i henhold til denne kodeks, kan under hensyntagen til gældende internationale dokumenter, inklusive den internationale konvention om arrest i skibe fra 1999, tilbageholde eller anmode om tilbageholdelse af den pågældendes reders skibe, indtil der sker godtgørelse i henhold til denne norms stk. 5.

7. Enhver medlemsstat skal fremme hjemsendelsen af søfarende, der arbejder om bord på skibe, der anløber statens havne eller passerer gennem dens territoriale eller indre farvande, samt deres erstatninger om bord.

8. Enhver medlemsstat kan specielt ikke nægte en søfarende ret til hjemsendelse på grund af en reders økonomiske forhold eller på grund af rederens manglende evne eller vilje til at erstatte en søfarende.

9. Enhver medlemsstat skal kræve, at skibe, der fører dens flag, skal have et eksemplar af de gældende nationale bestemmelser vedrørende hjemsendelse på et hensigtsmæssigt sprog, og skal stille dette til rådighed for de søfarende.

Vejledning B2.5 - Hjemsendelse

Vejledning B2.5.1 – Rettigheder

1. Søfarende bør være berettiget til hjemsendelse:
 - (a) i tilfælde, der dækkes af norm A2.5, stk. 1(a), ved udløbet af opsigelsesperioden i henhold til bestemmelserne i den søfarendes ansættelsesaftale, og
 - (b) i tilfælde, der dækkes af norm A2.5, stk. 1(b) og (c):
 - (i) i tilfælde af sygdom eller tilskadekomst eller anden medicinsk tilstand, der nødvendiggør hjemsendelse, når den pågældende sundhedsmæssigt er i stand til at rejse,
 - (ii) i tilfælde af skibbrud,
 - (iii) i tilfælde af, at rederen ikke er i stand til fortsat at opfylde sine juridiske eller kontraktmæssige forpligtelser som den søfarendes arbejdsgiver som følge af insolvens, skibets salg, ændring af skibets registrering eller anden tilsvarende årsag.
 - (iv) i tilfælde af, at et skib er på vej mod en krigszone i henhold til definitionen i nationale love eller forskrifter eller ansættelsesaftaler for søfarende, som den søfarende ikke er indforstået med at tage til, og
 - (v) i tilfælde af ansættelsens ophør eller afbrydelse i henhold til en faglig dom eller kollektiv overenskomst eller ansættelsens ophør af en anden tilsvarende årsag.
2. Der bør ved fastsættelsen af den maksimale længde af ansættelsesperioder om bord, hvorefter en søfarende er berettiget til hjemsendelse i henhold til denne kodeks, tages hensyn til faktorer, der påvirker den søfarendes arbejdsmiljø. En medlemsstat bør så vidt muligt forsøge at reducere disse perioder i lyset af teknologiske ændring og udviklinger og kan lade sig vejlede af evt. anbefalinger vedrørende dette spørgsmål fra Den Fælles Søfartskommission.
3. De omkostninger, der skal betales af rederen vedrørende hjemsendelse i henhold til norm A2.5, bør mindst inkludere følgende:
 - (a) rejse til den valgte hjemsendelsesdestination i henhold til denne vejlednings stk. 6,
 - (b) ophold og fortæring fra det tidspunkt, hvor den søfarende forlader skibet, og indtil den søfarende når hjemsendelsesdestinationen,
 - (c) løn og tillæg fra det tidspunkt, hvor den søfarende forlader skibet, og indtil den søfarende når hjemsendelsesdestinationen, hvis dette er fastlagt i nationale love eller forskrifter eller kollektive overenskomster,
 - (d) transport af 30 kg af den søfarendes personlige bagage til hjemsendelsesdestinationen, og
 - (e) lægebehandling, hvis dette er nødvendigt, indtil den søfarende sundhedsmæssigt er i stand til at rejse til hjemsendelsesdestinationen.
4. Den tid, der går med at vente på hjemsendelse, og rejsetiden i forbindelse med hjemsendelse bør ikke trækkes fra den ferie med løn, som den søfarende har optjent.
5. Rederne bør være forpligtet til fortsat at dække hjemsendelsesomkostningerne, indtil den pågældende søfarende er landet på en destination, der er foreskrevet i henhold til denne kodeks, eller som er forsynet med egnet beskæftigelse om bord på et skib, der fortsætter til en af disse destinationer.
6. Hver medlemsstat bør kræve, at rederen tager ansvaret for hjemsendelsesordninger ved hjælp af passende og hurtige måder. Den normale

transportmåde bør være med fly. Medlemsstaten bør foreskrive de destinationer, hvortil søfarende kan hjemsendes. Destinationerne bør inkludere de lande, som søfarende kan anses for at have betydelig forbindelse til, herunder:

- (a) det sted, hvor den søfarende indvilgede i at blive ansat,
- (b) det sted, der er angivet ved hjælp af en kollektiv overenskomst,
- (c) den søfarendes bopælsland, eller
- (d) et andet sted, der måtte være gensidig enighed om på ansættelsestidspunktet.

7. Søfarende bør have ret til blandt de foreskrevne destinationer at vælge det sted, hvortil den søfarende skal hjemsendes.

8. Retten til hjemsendelse kan bortfalde, såfremt den pågældende søfarende ikke gør denne ret gældende inden for en rimelig tid, der skal defineres i nationale love og forskrifter eller i kollektive overenskomster.

Vejledning B2.5.2 – Implementering i medlemsstaterne

1. En søfarende, der er strandet i en udenlandsk havn, mens den søfarende afventer hjemsendelse, bør gives al mulig praktisk assistance, og såfremt hjemsendelsen af den søfarende forsinkes, bør den ansvarlige myndighed i den fremmede havn sikre, at konsulatsrepræsentanten eller den lokale repræsentant for flagstaten og det land, hvor den søfarende er statsborger eller bosiddende, alt efter, hvad der er relevant, straks informeres.

2. Hver medlemsstat bør være opmærksom på, om der træffes passende foranstaltninger:

- (a) for at sende søfarende, der er ansat på et skib, der fører et fremmed lands flag, og som sættes i land i en fremmed havn af grunde, som de ikke er ansvarlige for:
 - (i) tilbage til den havn, hvor den pågældende søfarende blev ansat, eller
 - (ii) tilbage til en havn i den stat, hvor den søfarende er statsborger, alt efter, hvad der er relevant, eller
 - (iii) tilbage til en anden havn, der aftales mellem den søfarende og skibsføreren eller rederen med den ansvarlige myndigheds godkendelse eller i henhold til andre passende sikkerhedsforanstaltninger,
- (b) med hensyn til lægebehandling og underhold af søfarende, der er ansat på et skib, der fører et fremmed lands flag, og som sættes i land i en fremmed havn som følge af sygdom eller tilskadekomst, der er opstået under arbejdet på skibet og ikke skyldes deres egen grove uagtsomhed.

3. Såfremt det bliver klart, at unge søfarende under 18 år efter at have arbejdet på et skib i mindst 4 måneder under deres første rejse til fremmede lande ikke er egnede til livet til søs, bør de have mulighed for at blive hjemsendt uden udgifter for dem selv fra den første egnede anløbshavn, hvor flagstaten eller det land, hvor den unge søfarende er statsborger eller bosiddende, har et konsulat. En sådan hjemsendelse og årsagen hertil bør meddeles den myndighed, der har udstedt de papirer, der har sat de pågældende unge søfarende i stand til at få beskæftigelse til søs.

Forskrift 2.6 – Søfarendes kompensation for skibbrud eller forlis

Formål: At sikre, at søfarende kompenseres, hvis et skib går tabt eller forliser

1. Søfarende er berettigede til tilstrækkelig kompensation i tilfælde af skader, tab eller arbejdsløshed som følge af, at skibet går tabt eller forliser.

Norm A2.6 – Søfarendes kompensation for skibbrud eller forlis

1. Hver medlemsstat skal udarbejde regler, der sikrer, at rederen i alle tilfælde af skibbrud eller forlis skal betale alle søfarende om bord på skibet en erstatning for arbejdsløshed som følge af et sådant tab eller forlis.

2. De i denne norms stk. 1 omtalte regler er uden præjudice for andre rettigheder, som en søfarende måtte have i henhold til medlemsstatens nationale love, der behandler tab eller skader som følge af et skibbrud eller forlis.

Vejledning B2.6 – Søfarendes kompensation for skibbrud eller forlis

Vejledning B2.6.1 – Beregning af kompensation for arbejdsløshed

1. Skadesløsholdelse for arbejdsløshed som følge af et skibs forlis eller tab, bør betales for de dage, hvor den søfarende rent faktisk er arbejdsløs, med den samme sats som den løn, der skal betales i henhold til ansættelsesaftalen, men den samlede skadesløsholdelse, der skal betales til en enkelt søfarende, kan begrænses til 2 måneders løn.

2. Hver medlemsstat bør sikre, at søfarende har de samme juridiske afhjælpningsforanstaltninger til inddrivning af skyldige lønninger, der er indtjent under ansættelsen.

Forskrift 2.7 - Bemandingsniveauer

Formål: At sikre, at søfarende arbejder på skibe med tilstrækkelig bemanning til sikker og effektiv drift af skibet.

1. Hver medlemsstat skal kræve, at alle skibe, der fører dens flag, har et tilstrækkeligt antal søfarende ansat om bord til at sikre, at skibene drives sikkert, effektivt og med behørigt hensyn til sikkerhed under alle forhold, idet der tages hensyn til bekymring vedrørende søfarendes træthed og rejsens særlige art og forhold.

Norm A2.7 - Bemandingsniveauer

1. Hver medlemsstat skal kræve, at alle skibe, der fører dens flag, har et tilstrækkeligt antal søfarende om bord til at sikre, at skibene drives sikkert, effektivt og med behørigt hensyn til sikkerhed. Alle skibe skal være bemanded af en besætning, der er tilstrækkelig med hensyn til størrelse og kvalifikationer til at sikre skibets og dets besætnings sikkerhed under alle driftsforhold i overensstemmelse med dokumentet

vedrørende minimumskrav til sikker bemanning eller et tilsvarende dokument udstedt af den ansvarlige myndighed, og for at overholde normerne i denne konvention.

2. Den ansvarlige myndighed skal ved fastlæggelse, godkendelse og revidering af bemandingsniveauer tage hensyn til behovet for at undgå eller minimere urimelige arbejdstimer for at sikre tilstrækkelig hvile and for at begrænse træthed samt principperne i gældende internationale dokumenter, i særdeleshed dokumenter fra Den Internationale Maritime Organisation vedrørende bemandingsniveauer.

3. Den ansvarlige myndighed skal ved fastlæggelse af bemandingsniveauer tage hensyn til alle kravene i forskrift 3.2 og norm A3.2 vedrørende fødevarer og forplejning.

Vejledning B2.7 - Bemandingsniveauer

Vejledning B2.7.1 – Afgørelse af tvister

1. Hver medlemsstat bør opretholde eller forvise sig om, at der opretholdes et effektivt system til undersøgelse og afgørelse af klager eller tvister vedrørende et skibs bemandingsniveau.

2. De repræsentative organisationer for redere og søfarende bør – med eller uden andre personer eller myndigheder - deltage i driften af et sådant system.

Forskrift 2.8 – Karriere- og færdighedsudvikling og muligheder for beskæftigelse for søfarende

Formål: At fremme søfarendes karriere- og færdighedsudvikling og muligheder for beskæftigelse

1. Hver medlemsstat skal have nationale politikker til fremme af beskæftigelsen inden for søfartsområdet og for at opmuntre til karriere- og færdighedsudvikling og større mulighed for beskæftigelse for søfarende, der er hjemmehørende inden for statens område.

Norm A2.8 – Karriere- og færdighedsudvikling og muligheder for beskæftigelse for søfarende

1. Hver medlemsstat skal have nationale politikker, der fremmer karriere- og færdighedsudvikling og beskæftigelsesmulighederne for søfarende med henblik på at forsyne søfartssektoren med en stabil og kompetent arbejdsstyrke.

2. Hensigten med de i denne norms stk. 1 omtalte politikker er at hjælpe søfarende med at styrke deres færdigheder, kvalifikationer og beskæftigelsesmuligheder.

3. Hver medlemsstat skal efter høring af de relevante organisationer for redere og søfarende opstille klare målsætninger for den faglige vejledning, uddannelse og oplæring af søfarende, hvis opgaver om bord primært har relation til sikker drift og navigation af skibet, herunder løbende oplæring.

Vejledning B2.8 – Karriere- og færdighedsudvikling og beskæftigelsesmuligheder for søfarende

Vejledning B2.8.1 – Tiltag til fremme af søfarendes karriere- og færdighedsudvikling samt beskæftigelsesmuligheder

1. Foranstaltninger til opnåelse af de målsætninger, der er opstillet i norm A2.8, kan inkludere:

- (a) aftaler, der fastlægger karriere- og færdighedsudvikling hos en reder eller en rederorganisation,
- (b) ordninger vedrørende fremme af beskæftigelse gennem etablering og vedligeholdelse af registre eller lister over kvalificerede søfarende efter kategori, eller
- (c) fremme af muligheder for yderligere oplæring og uddannelse af søfarende både om bord og i land til færdighedsudvikling og mobile kompetencer for at sikre og fastholde menneskeværdigt arbejde, for at forbedre den enkeltes beskæftigelsesudsigter og for at imødekomme den skiftende teknologi og de skiftende arbejdsmarkedsforhold inden for søfartssektoren.

Vejledning B2.8.2 – Register over søfarende

1. Såfremt beskæftigelsen af søfarende er styret af registre eller lister, bør disse registre og lister inkludere alle beskæftigelseskategorier af søfarende på en måde, der er fastlagt i nationale love eller national praksis eller ved kollektiv overenskomst.

2. De søfarende i et sådant register eller på en sådan liste bør have førsteprioritet ved ansættelse i søfart.

3. Søfarende i disse registre eller på disse lister bør være til rådighed for arbejde på en måde, der skal fastlægges ved national lov eller praksis eller ved kollektiv overenskomst.

4. Antallet af søfarende i disse registre og på disse lister bør, såfremt dette er tilladt i henhold til nationale love og forskrifter, med mellemrum gennemgås med henblik på at opnå et niveau, der passer til søfartssektorens behov.

5. Hvis det bliver nødvendigt at nedsætte antallet af søfarende i disse registre og på disse lister, bør der træffes alle rimelige foranstaltninger for at forhindre og minimere de skadelige virkninger for søfarende, idet der skal tages hensyn til det pågældende lands økonomiske og sociale situation.

AFSNIT 3. OPHOLDSRUM, FRITIDSFACILITETER, KOST OG FORPLEJNING

Forskrift 3.1 – Opholdsrum og fritidsfaciliteter

Formål: At sikre, at søfarende har menneskeværdige opholdsrum og fritidsfaciliteter om bord

1. Hver medlemsstat skal sikre, at skibe, der fører dens flag, sørger for og vedligeholder menneskeværdige opholdsrum og fritidsfaciliteter for søfarende, der arbejder eller lever om bord eller begge dele, der er i overensstemmelse med fremme af de søfarendes sundhed og velbefindende.

2. Kravene i den kodeks, der implementerer denne forskrift, der har relation til skibskonstruktion og -udstyr, gælder kun for skibe, der er konstrueret på eller efter datoen for denne konventions ikrafttræden for den pågældende medlemsstat. Ved skibe, der er konstrueret før denne dato, vil de krav vedrørende skibskonstruktion og -udstyr, der er angivet i Konvention Angående Skibsmandskabets Opholdsrum om Bord (revideret), 1949 (nr. 92) og Konvention om Skibsmandskabets Opholdsrum (supplerende bestemmelser), 1970 (nr. 133) fortsat være gældende, såfremt de var gældende før den pågældende dato i henhold til den pågældende medlemsstats love og praksis. Et skib skal anses for at være konstrueret på den dato, hvor skibets køl strækkes, eller når det er på et tilsvarende konstruktionsstadiet.

3. Medmindre andet udtrykkeligt er angivet, gælder evt. krav i henhold til en ændring af kodeksen, der vedrører levering af opholdsrum og fritidsfaciliteter til søfarende, kun for skibe, der er konstrueret på eller efter datoen for ændringens ikrafttræden for den pågældende medlemsstat.

Norm A3.1 – Opholdsrum og fritidsfaciliteter

1. Hver medlemsstat skal vedtage love og forskrifter, der kræver, at skibe, der fører dens flag:

- (a) opfylder minimumsnormer for at sikre, at alle opholdsrum for søfarende, der arbejder eller lever om bord eller begge dele, er sikre, menneskeværdige og i overensstemmelse med denne norms relevante bestemmelser, og
- (b) inspiceres for at sikre indledende og fortsat overensstemmelse med disse normer.

2. Den ansvarlige myndighed skal ved udarbejdelse og anvendelse af love og forskrifter til implementering af denne norm og efter høring af redernes og de søfarendes relevante organisationer:

- (a) tage hensyn til forskrift 4.3 og bestemmelserne i den tilhørende kodeks vedrørende beskyttelse af sundhed og sikkerhed samt forebyggelse af ulykker i lyset af de specifikke behov hos søfarende, der både lever og arbejder ombord på skibet, og
- (b) tage behørigt hensyn til retningslinjerne i denne kodes del B.

3. De i henhold til forskrift 5.1.4 krævede inspektioner skal udføres, når:

- (a) et skib registreres eller genregistreres, eller
- (b) de søfarendes opholdsrum på et skib ændres væsentligt.

4. Den ansvarlige myndighed skal især være opmærksom på at sikre implementering af denne konventions krav i relation til:

- (a) størrelsen på rum og andre opholdssteder,
- (b) varme og ventilation,
- (c) støj og vibrationer og andre omgivende faktorer,

- (d) sanitære faciliteter,
- (e) lys og
- (f) hospitalslokaler.

5. I hver medlemsstat skal den ansvarlige myndighed kræve, at skibe, der fører dens flag, opfylder de minimumsnormer for opholdsrum og fritidsfaciliteter om bord, der er angivet i denne norms stk. 6 til 17.

6. Følgende gælder med hensyn til de generelle krav til opholdsrum:

- (a) der skal være tilstrækkelig fri højde i alle opholdsrum til søfarende. Den minimale tilladte frie højde må i opholdsrum til søfarende, hvor fuld og fri bevægelighed er nødvendig, ikke være under 203 cm. Den ansvarlige myndighed kan tillade begrænset nedsættelse af den frie højde på et sted eller en del af et sted i sådanne opholdsrum, hvis myndigheden finder det godtgjort, at en sådan nedsættelse:
 - (i) er rimelig, og
 - (ii) ikke vil medføre gener for de søfarende,
- (b) opholdsrummene skal være isoleret i tilstrækkelig grad,
- (c) i skibe, der ikke er passagerskibe i henhold til definitionen i forskrift 2(e) og (f) i Den Internationale Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv til Søs, 1974, med ændringer ("SOLAS-konventionen"), skal soverum være placeret over lastelinjen midtskibs eller agter bortset fra, at soverum i særlige tilfælde, hvor skibets størrelse, type eller fart gør enhver anden placering uigennemførlig, kan være placeret i den forreste del af skibet, men under ingen omstændigheder foran kollisionsskottet,
- (d) ved passagerskibe og i skibe til særlige formål, der er konstrueret i overensstemmelse med IMO's *sikkerhedskode for skibe til særlige formål* af 1983, og senere udgaver (i det følgende kaldet "skibe til særlige formål"), kan den ansvarlige myndighed, såfremt der træffes tilfredsstillende foranstaltninger vedrørende lys og ventilation, tillade, at soverum placeres under lastelinjen, men de må ikke under nogen omstændigheder placeres umiddelbart under arbejdspassager,
- (e) der må ikke være direkte åbninger ind til soverum fra last- og maskinområder eller fra kabysser, lagerrum, tørrerum og sanitære fællesområder. Den del af et skot, der adskiller disse steder fra soverum og udvendige skotter, skal være effektivt konstrueret af stål eller et andet godkendt materiale og være vand- og lufttæt,
- (f) de materialer, der anvendes til konstruktion af indvendige skotter, paneler og plader, gulve og samlinger, skal være egnede til formålet og hjælpe med at sikre et sundt miljø,
- (g) der skal være korrekt belysning og tilstrækkeligt afløb, og
- (h) opholdsrum samt fritids- og cateringfaciliteter skal opfylde kravene i forskrift 4.3 og de relaterede bestemmelser i kodeksen vedrørende sundhed og sikkerhedsbeskyttelse og forebyggelse af ulykker med hensyn til forhindring af risikoen for udsættelse for farlige støj- og vibrationsniveauer og andre omgivende faktorer og kemikalier om bord på skibe samt med hensyn til levering af et acceptabelt arbejds- og boligmiljø om bord.

7. Følgende gælder med hensyn til kravene til ventilation og varme:

- (a) soverum og messerum skal have tilstrækkelig ventilation,
- (b) skibe skal være forsynet med aircondition til de søfarendes opholdsrum, til et evt. særskilt radiorum samt til et evt. centralt maskinkontrollrum, medmindre det drejer sig om skibe, der regelmæssigt er engageret i handel, hvor tempererede klimaforhold betyder, at dette ikke er nødvendigt,
- (c) alle sanitære steder skal have ventilation til fri luft, uafhængigt af andre dele af opholdsrummet, og
- (d) der skal sørges for tilstrækkelig varme gennem et egnet varmesystem bortset fra på skibe, der udelukkende sejler i tropiske klimaer.

8. Soverum og messerum skal med forbehold af de særlige arrangementer, der måtte være tilladt i passagerskibe, med hensyn til krav til belysning være oplyst af naturligt lys og være forsynet med tilstrækkeligt kunstigt lys.

9. Hvis der kræves mulighed for at sove om bord på skibe, gælder følgende krav til soverum:

- (a) i skibe, der ikke er passagerskibe, skal der - ved skibe med en bruttotonnage på under 3.000 og ved skibe til særlige formål - være et særskilt soverum til hver søfarende. Den ansvarlige myndighed kan give tilladelse til undtagelser fra disse krav efter høring af de relevante organisationer for redere og søfarende,
- (b) der skal være separate soverum til mænd og kvinder,
- (c) soverum skal have en tilstrækkelig størrelse og have egnet udstyr til at sikre rimelig komfort og fremme ryddelighed,
- (d) der skal under alle omstændigheder være en særskilt køje til hver søfarende,
- (e) en køjes indvendige minimumsmål skal være mindst 198 cm x 80 cm,
- (f) i soverum til søfarende med én køje må gulvarealet ikke være under:
 - (i) 4,5 kvadratmeter i skibe med en bruttotonnage på under 3.000,
 - (ii) 5,5 kvadratmeter i skibe med en bruttotonnage på 3.000 eller mere, men under 10.000,
 - (iii) 7 kvadratmeter i skibe med en bruttotonnage på 10.000 eller mere,
- (g) den ansvarlige myndighed kan imidlertid tillade et mindre gulvareal med henblik på at fremskaffe enkeltmandsrum på skibe med en bruttotonnage på under 3.000, passagerskibe og skibe til særlige formål,
- (h) i skibe med en bruttotonnage på under 3.000, bortset fra passagerskibe og skibe til særlige formål, må soverum maksimalt bebos af to søfarende, idet gulvarealet i sådanne soverum ikke må være under 7 kvadratmeter,
 - (i) på passagerskibe og skibe til særlige formål må gulvarealet i soverum til søfarende, der ikke udfører opgaver som skibsofficerer, ikke være mindre end:
 - (i) 7,5 kvadratmeter i rum, der bebos af 2 personer,
 - (ii) 11,5 kvadratmeter i rum, der bebos af 3 personer,
 - (iii) 14,5 kvadratmeter i rum, der bebos af 4 personer,
- (j) på skibe til særlige formål kan soverum bebos af mere end 4 personer, og gulvarealet i sådanne soverum må ikke være under 3,6 kvadratmeter pr. person,
- (k) på skibe, der ikke er passagerskibe og skibe til særlige formål, må gulvarealet pr. person i soverum til søfarende, der udfører opgaver som skibsofficer, og hvor der ikke findes en privat dagligstue eller et privat dagsrum, ikke være under:
 - (i) 7,5 kvadratmeter i skibe med en bruttotonnage på under 3.000,
 - (ii) 8,5 kvadratmeter i skibe med en bruttotonnage på 3.000 eller derover, men under 10.000,
 - (iii) 10 kvadratmeter i skibe med en bruttotonnage på 10.000 eller derover,
- (l) på passagerskibe og skibe til specialformål skal søfarende, der udfører opgaver som skibsofficer, hvor der ikke findes en privat dagligstue eller et privat dagsrum, have et gulvareal, der pr. person for juniorofficerer skal være mindst 7,5 kvadratmeter og for seniorofficerer mindst 8,5 kvadratmeter. Juniorofficerer skal forstås som værende på operativt niveau, og seniorofficerer på ledelsesniveau,
- (m) skibsføreren, maskinmesteren og den ledende navigationsofficer skal ud over deres soverum have en tilstødende dagligstue, et dagsrum eller tilsvarende yderligere plads. Skibe med en bruttotonnage på under 3.000 kan af den ansvarlige myndighed fritages for dette krav efter høring af de relevante organisationer for redere og søfarende,
- (n) møblerne skal for hver beboer omfatte et klædeskab med tilstrækkelig plads (minimum 475 liter) og en skuffe eller tilsvarende plads på mindst 56 liter. Såfremt skuffen er en

del af klædeskabet, skal klædeskabet have en mindstevolumen på 500 liter. Skabet skal være forsynet med en hylde og skal kunne låses af beboeren for at sikre privatlivets fred,

- (o) hvert soverum skal være forsynet med et bord eller skrivebord, der kan være fast, opklappeligt eller udtrækkeligt, og en komfortabel siddeplads efter behov.

10. Følgende gælder med hensyn til kravene til messerum:

- (a) messerum skal være adskilt fra soverummene og så tæt som muligt på kabyssen. Skibe med en bruttotonnage på under 3.000 kan af den ansvarlige myndighed fritages for dette krav efter høring af de relevante organisationer for redere og søfarende, og
- (b) messerum skal være tilstrækkeligt store og komfortable og være korrekt møbleret og udstyret (inklusive vedvarende adgang til forfriskninger), idet der tages hensyn til det antal søfarende, der til enhver tid kan forventes at bruge dem. Der skal sørges for separate eller fælles messerumsfaciliteter efter behov.

11. Følgende gælder med hensyn til kravene til sanitære faciliteter:

- (c) alle søfarende skal på skibet have bekvem adgang til sanitære faciliteter, der opfylder minimale normer for sundhed og hygiejne og rimelige normer for komfort, idet der skal være separate sanitære faciliteter for mænd og kvinder,
- (d) der skal være sanitære faciliteter i nærheden af kommandobroen og maskinområdet eller i nærheden af maskinrummets kontrolcenter. Skibe med en bruttotonnage på under 3.000 kan af den ansvarlige myndighed fritages for dette krav efter høring af de relevante organisationer for redere og søfarende,
- (e) alle skibe skal på et bekvemt sted have mindst et toilet, en vaskekumme og et badekar eller en bruser eller begge dele for hver 6 personer eller derunder, som ikke har personlige faciliteter,
- (f) bortset fra passagerskibe skal hvert soverum være forsynet med en vaskekumme med varmt og koldt rindende ferskvand, medmindre en sådan vaskekumme er placeret i det private badeværelse, der er til rådighed,
- (g) på passagerskibe, der normalt anvendes til rejser af højst 4 timers varighed, kan den ansvarlige myndighed overveje specielle ordninger eller en nedsættelse af det antal faciliteter, der kræves, og
- (h) der skal være varmt og koldt rindende ferskvand til rådighed på alle vaskesteder.

12. Med hensyn til krav til hospitalsrum skal skibe med 15 eller flere søfarende, der er på en rejse af mere end 3 dages varighed, sørge for særskilte hospitalsrum, der udelukkende må anvendes til medicinske formål. Den ansvarlige myndighed kan lempe dette krav for skibe, der beskæftiger sig med kystfart. Den ansvarlige myndighed skal ved godkendelse af hospitalsrum om bord sikre sig, at der vil være nem adgang til rummene under alle vejrforhold, at de giver komfortabelt husly for dem, der skal opholde sig der, og at de medvirker til, at de pågældende får hurtig og korrekt behandling.

13. Der skal være velplacerede og udstyrede vaskerifaciliteter til rådighed.

14. Alle skibe skal have en eller flere pladser på et åbent dæk, som de søfarende har adgang til, når de har fri, og som er tilstrækkeligt stort i relation til skibets størrelse og antallet af søfarende om bord.

15. Alle skibe skal være forsynet med særskilte kontorer eller et fælles skibskontor til brug for dæks- og maskinafdelingerne. Skibe med en bruttotonnage på under 3.000 kan af den ansvarlige myndighed fritages fra dette krav efter høring af de relevante organisationer for redere og søfarende.

16. Skibe, der regelmæssigt sejler til moskitobefængte havne, skal være udstyret med passende anordninger i henhold til den ansvarlige myndigheds krav.

17. Der skal være passende fritidsfaciliteter, bekvemmeligheder og ydelser til rådighed for alle søfarende, og de skal være indrettet til at opfylde de særlige behov hos søfarende, der skal leve og arbejde på skibe, idet der tages hensyn til bestemmelserne vedrørende beskyttelse af sundhed og sikkerhed og forebyggelse af ulykker i forskrift 4.3 og den tilhørende kodeks.

18. Den ansvarlige myndighed skal kræve, at der af skibsføreren eller med dennes bemyndigelse udføres hyppige inspektioner af skibet for at sikre, at de søfarendes opholdsrum er rene, værdige til beboelse og i god vedligeholdelsesmæssig stand. Resultatet af hver enkelt inspektion skal registreres og være til rådighed for gennemgang.

19. Ved skibe, hvor der er behov for uden diskriminering at tage hensyn til søfarende med forskellige og særegne religiøse og sociale skikke, kan den ansvarlige myndighed efter høring af de relevante organisationer for redere og søfarende tillade rimelige afvigelser fra denne norm på den betingelse, at resultatet af disse afvigelser ikke er overordnede faciliteter, der er mindre favorable end dem, der ville være resultatet af anvendelsen af denne norm.

20. Hver medlemsstat kan efter høring af de relevante organisationer for redere og søfarende undtage skibe med en bruttotonnage på under 200, hvor dette er rimeligt, idet der skal tages hensyn til skibets størrelse og det antal personer, der er om bord i relation til kravene i nedenstående bestemmelser i denne norm:

- (a) stk. 7(b), 11(d) og 13, og
- (b) stk. 9(f) og (h) til (l) inklusive, udelukkende med hensyn til gulvarealet.

21. Evt. fritagelse for kravene i denne norm må kun finde sted, hvis dette udtrykkeligt er tilladt i denne norm og kun i forbindelse med særlige omstændigheder, hvor stærke grunde berettiger sådanne fritagelser og under forudsætning af, at de beskytter de søfarendes sundhed og sikkerhed.

Vejledning A3.1 – Opholdsrum og fritidsfaciliteter

Vejledning B3.1.1 – Udformning og konstruktion

1. Udvendige skotter i soverum og messerum bør være tilstrækkeligt isolerede. Alle maskinkapper og alle grænseskotter i kabysser og andre steder, hvor der produceres varme, bør være tilstrækkeligt isolerede, hvis der er mulighed for, at varmen kan brede sig til tilstødende opholdsrum og gange. Der bør også træffes foranstaltninger til at tilvejebringe beskyttelse mod varmeevirkningen af både damp- og varmtvandsrør.

2. Soverum, messerum, fritidsrum og passager inden for beboelsesområdet bør være tilstrækkeligt isoleret til at forhindre kondens eller overophedning.

3. Skotoverflader og lofter bør være af et materiale med en overflade, der er nem at holde ren. Der må ikke anvendes nogen form for konstruktion, der kan skjule skadedyr.

4. Skotoverfladerne og lofterne i soverum og messerum bør være nemme at holde rene og være i lyse farver med en holdbar, ugiftig overflade.

5. Alle dæk i de søfarendes opholdsrum bør være af godkendt materiale og konstruktion og bør have en skridsikker overflade, der ikke kan gennemtrænges af fugt og er nem at holde ren.

6. Hvis dørkbelægningen er fremstillet af kompositmateriale, bør samlingerne med siderne være profilerede for at undgå sprækker.

Vejledning B3.1.2 – Ventilation

1. Ventilationssystemet i soverum og messerum bør kunne styres med henblik på at holde luften i tilfredsstillende stand og sikre tilstrækkelig luftbevægelse under alle vejr- og klimaforhold.

2. Airconditionanlæg bør, uanset om de er centrale eller individuelle enheder, være konstrueret til:

- (i) at holde luften på en tilfredsstillende temperatur og luftfugtighed i forhold til de udvendige luftforhold, sikre tilstrækkelig luftudskiftning i alle airconditionerede områder, tage hensyn til de særlige karakteristika i forbindelse med drift til søs og ikke frembringe overdreven støj eller vibrationer, og
- (j) fremme nem rengøring og desinfektion for at forhindre eller kontrollere spredning af sygdomme.

3. Strømmen til driften af airconditionanlæg og andre ventilationsordninger, der kræves i de foregående stykker i denne vejledning, bør til enhver tid være til rådighed, når søfarende lever og arbejder om bord og forholdene tilsiger dette. Denne strøm behøver imidlertid ikke tages fra en nødkilde.

Vejledning B3.1.3 – Opvarmning

1. Det system, der opvarmer de søfarendes opholdsrum bør være i drift hele tiden, når søfarende lever og arbejder om bord, og forholdene gør dette nødvendigt.

2. På alle skibe, hvor der kræves et varmesystem, bør opvarmningen ske ved hjælp af varmt vand, varm luft, elektricitet, damp eller tilsvarende. Inden for opholdsområder bør damp imidlertid ikke anvendes som medium til varmeoverførsel. Varmesystemet bør være i stand til at holde temperaturen i de søfarendes opholdsrum på et tilfredsstillende niveau under de normale vejr- og klimaforhold, der kan forventes inden for den fart, som skibet er engageret i. Den ansvarlige myndighed bør foreskrive den norm, der skal overholdes.

3. Radiatorer og andre varmeapparater bør placeres, og om nødvendigt afskærmes, med henblik på at undgå risiko for brand, fare og ubehag for beboerne.

Vejledning B3.1.4 – Lys

1. Alle skibe bør være forsynet med elektrisk lys i de søfarendes opholdsrum. Hvis der ikke er 2 uafhængige elektricitetskilder til lys, bør der tilvejebringes yderligere belysning fra korrekt konstruerede lamper eller lysudstyr til brug i nødstilfælde.

2. I soverum bør der være monteret en elektrisk læselampe ved hovedgærdet af hver køje.

3. Den ansvarlige myndighed bør fastlægge egnede normer for naturlig og kunstig belysning.

Vejledning B3.1.5 – Soverum

1. Der bør være tilstrækkelige køjer om bord, således at det er så komfortabelt som muligt for de søfarende og en evt. partner, der ledsager den søfarende.
2. Hvis skibets størrelse, den aktivitet, hvori det er engageret og dets indretning gør det rimeligt og praktisk muligt, bør soverummene planlægges og udstyres med private badeværelser, inklusive et toilet, således at der tilvejebringes rimelig komfort for beboerne og for at fremme ryddelighed.
3. De søfarendes soverum bør så vidt muligt arrangeres således, at vagter er adskilt, og således at en søfarende, der arbejder om dagen, ikke deler rum med folk, der har vagt.
4. Hvis søfarende fungerer som underofficerer, må der ikke være mere end 2 personer pr. soverum.
5. Det bør overvejes at udvide den i norm A3.1, stk. 9(m) omtalte facilitet til anden maskinmester, hvor dette er muligt.
6. Plads, der optages af køjer og skabe, kommoder og siddepladser bør inkluderes i opmålingen af gulvområdet. Små eller uregelmæssigt udformede områder, som ikke effektivt tilføjer noget til den plads, der er til rådighed til fri bevægelse, og som ikke kan anvendes til placering af møbler, bør udelukkes.
7. Køjer bør ikke arrangeres i flere etager end 2. Hvis køjer er placeret langs skibets side, bør der kun være en enkelt etage med et sidelys placeret over køjen.
8. Underkøjen i en opstilling med 2 etager bør være mindst 30 cm over gulvet, idet overkøjen bør placeres ca. halvvejs mellem bunden af underkøjen og underkanten af dæksbjælkerne.
9. En køjes ramme og evt. sengehest bør være af godkendt materiale, hårdt, glat og som ikke forventes at ruste eller skjule skadedyr.
10. Hvis der anvendes rørformede rammer til konstruktionen af køjer, bør disse forsegles helt og være uden perforeringer, der kan give adgang for skadedyr.
11. Hver køje bør være forsynet med en komfortabel madras med fjederbund eller en kombineret fjedermadras, inklusive en fjederbund eller en springmadras. Det anvendte madras- og fjedermateriale bør være lavet af et godkendt materiale. Der må ikke anvendes stopning af et materiale, der kan forventes at skjule skadedyr.
12. Hvis en køje er placeret over en anden køje, bør der være monteret en støvtæt bund under overkøjens nederste madras eller fjederbund.
13. Møblerne bør være af glat, hårdt materiale, der ikke slår sig eller rustner.
14. Soverum bør være forsynet med gardiner eller lignende for sidelanterne.
15. Soverum bør være udstyret med et spejl, små skabe til toiletartikler, en boghylde og et tilstrækkeligt antal knager.

Vejledning B3.1.6 – Messerum

1. Messerumsfaciliteterne kan være enten fælles eller adskilte. Beslutningen herom bør tages efter høring af repræsentanter for de søfarende og rederne og med forbehold af godkendelse af den ansvarlige myndighed. Der bør tages hensyn til faktorer såsom skibets størrelse og de søfarendes særegne kulturelle, religiøse og sociale behov.

2. Hvis de søfarende skal have adskilte messerumsfaciliteter, bør der være adskilte messerum for:

- (a) skibsfører og officerer, og
- (b) underofficerer og andre søfarende.

3. På skibe, der ikke er passagerskibe, må gulvområdet i messerum til søfarende ikke være under 1,5 kvadratmeter pr. person, der planlægges siddeplads til.

4. Messerum bør på alle skibe være forsynet med borde og egnede siddepladser, faste eller flytbare, nok til at dække det største antal søfarende, der til enhver tid kan forventes at anvende dem.

5. Følgende bør til enhver tid være til rådighed, når der er søfarende om bord:

- (a) et køleskab, der bør være bekvemt placeret og have tilstrækkelig kapacitet til det antal personer, der anvender messerummet eller messerummene,
- (b) faciliteter til varme drikke, og
- (c) koldtvandsfaciliteter.

6. Hvis kabysserne ikke er tilgængelige fra messerummene, bør der tilvejebringes tilstrækkelige skabe til messeredskaber og egnede faciliteter til opvask af redskaber.

7. Bord- og sædeoverflader bør være af et fugtbestandigt materiale.

Vejledning B3.1.7 – Sanitære rum

1. Vaskekummer og badekar bør være tilstrækkeligt store og fremstillet af et godkendt materiale med en glat overflade, der ikke revner, skaller eller rustner.

2. Alle toiletter bør være af en godkendt model og forsynet med rigeligt vand til udskylning eller med en anden egnet udskylningsmetode såsom luft, der til enhver tid er til rådighed og kan kontrolleres uafhængigt.

3. Sanitære rum, der skal anvendes af mere end én person, bør være i overensstemmelse med følgende:

- (a) dørkene skal være af et holdbart materiale, der ikke kan gennemtrænges af fugt, og have velfungerende afløb,
- (b) skotter skal være af stål eller et andet godkendt materiale og skal være vandtætte op til mindst 23 cm over dørkniveau,
- (c) rummet skal have tilstrækkeligt lys, varme og ventilation,
- (d) toiletter skal være placeret bekvemt i forhold til, men adskilt fra, soverum og vaskerum uden direkte adgang fra soverummene eller fra en passage mellem soverum og toiletter, hvortil der ikke er anden adgang. Dette krav gælder ikke, hvis et toilet er placeret i et rum mellem to soverum med i alt højst 4 søfarende, og
- (e) hvis der er mere end 1 toilet i et rum, skal disse være tilstrækkeligt afskærmede for at sikre privatlivets fred.

4. De vaskerifaciliteter, der er til rådighed for de søfarende, bør inkludere:

- (a) vaskemaskiner,

- (b) tørretumblere eller tørrerum med tilstrækkelig opvarmning og ventilation og
- (c) strygejern og strygebrætter eller tilsvarende.

Vejledning B3.1.8 – Hospitalsrum

1. Hospitalsrummene bør være konstrueret således, at det er nemt at foretage konsultation og give førstehjælp, og således at de er med til at forhindre spredning af smitsomme sygdomme.
2. Placeringen af indgang, køjer, belysning, ventilation, opvarmning og vandforsyning bør være således, at brugernes komfort sikres, og deres behandling fremmes.
3. Det nødvendige antal køjer bør foreskrives af den ansvarlige myndighed.
4. Der bør være sanitære rum udelukkende til brug for brugerne af hospitalsrummene enten som en del af disse rum eller i umiddelbar nærhed heraf. Disse sanitære rum bør omfatte mindst et toilet, en vaskekumme og et badekar eller en bruser.

Vejledning B3.1.9 – Andre faciliteter

1. Hvis der findes separate faciliteter, hvor medarbejderne i maskinafdelingen kan skifte tøj, bør disse være:
 - (a) placeret uden for maskinområdet, men med nem adgang til dette område, og
 - (b) forsynet med individuelle skabe til tøj samt badekar eller brusere eller begge dele samt vaskekummer med varmt og koldt rindende ferskvand.

Vejledning B3.1.10 – Sengetøj, messeredskaber og diverse forsyninger

1. Hver medlemsstat bør overveje at anvende følgende principper:
 - (a) rent sengetøj og messeredskaber skal leveres af rederen til alle søfarende til brug om bord under arbejde på skibet, og de pågældende søfarende er ansvarlige for at returnere sengetøj og redskaber på det af skibsføreren angivne tidspunkt, og når arbejdet om bord på skibet ophører.
 - (b) sengetøj skal være af god kvalitet, og tallerkener, kopper og andre messeredskaber skal være af et passende materiale, der nemt kan rengøres, og
 - (c) rederen skal levere håndklæder, sæbe og toiletpapir til alle søfarende.

Vejledning B3.1.11 – Arrangementer vedrørende fritidsfaciliteter, post og skibsbesøg

1. Fritidsfaciliteter og -ydelser bør jævnligt gennemgås for at sikre, at de er passende i lyset af ændringer i de søfarendes behov som følge af den tekniske, driftsmæssige og anden udvikling inden for søfartssektoren.
2. Møblerne i forbindelse med fritidsfaciliteter bør som minimum inkludere en bogreol og faciliteter til læsning, skrivning og, hvor dette er gennemførligt, spil.
3. Den ansvarlige myndighed bør i forbindelse med planlægningen af fritidsfaciliteter overveje, om der skal være en kantine.

4. Det bør desuden overvejes, om følgende faciliteter, hvor dette er gennemførligt, skal inkluderes uden omkostning for den søfarende:

- (a) et rygerum,
- (b) mulighed for at se fjernsyn og høre radio,
- (c) filmforevisning, hvor udvalget bør være tilstrækkeligt til rejsens varighed og om nødvendigt ændres med rimelige mellemrum,
- (d) sportsudstyr inklusive motionsudstyr, bordspil og dækspil,
- (e) faciliteter til svømning, hvor dette er muligt,
- (f) et bibliotek med faglige og andre bøger, hvor udvalget bør være tilstrækkeligt til rejsens varighed og bør ændres med rimelige mellemrum,
- (g) faciliteter til fritidssløjd,
- (h) elektronisk udstyr såsom radio, fjernsyn, videooptagere, DVD-/CD-afspillere, PC'er og software samt båndoptager/-afspiller,
- (i) hvor dette er passende, barer om bord til de søfarende, medmindre dette er i modstrid med nationale, religiøse eller sociale skikke,
- (j) rimelig adgang til en landforbindelse til telefonkommunikation og e-mail og internetfaciliteter, hvor dette er muligt, hvor evt. gebyrer for brug af disse tjenester er rimelige.

5. Det bør så vidt muligt sikres, at fremsendelsen af de søfarendes post er så pålidelig og hurtig som muligt. Det bør endvidere undgås, at de søfarende skal betale ekstra porto, når posten skal omdirigeres som følge af omstændigheder, som de ikke er herrer over.

6. Der bør overvejes tiltag for at sikre, at de søfarende, hvor dette er muligt og rimeligt, og med forbehold af evt. gældende nationale eller internationale love og forskrifter, hurtigt gives tilladelse til at få deres partnere, slægtninge og venner på besøg om bord på deres skib, når det er i havn. Sådanne tiltag bør imødegå evt. problemer med hensyn til sikkerhedskontrol.

7. Det bør overvejes, om søfarende af og til skal have mulighed for at have deres partnere med om bord på rejser, hvor dette er gennemførligt og rimeligt. Disse partnere bør have tilstrækkelig forsikringsdækning mod ulykker og sygdom, og rederne bør på enhver måde hjælpe den søfarende med at tegne den pågældende forsikring.

Vejledning B3.1.12 – Forhindring af støj og vibrationer

1. Opholdsrum samt fritids- og cateringfaciliteter bør være placeret så langt som muligt fra maskinerne, styrerum, spil på dækket, ventilations-, varme og airconditionudstyr samt andre støjende maskiner og apparater.

2. Der bør anvendes akustisk isolering og andre egnede lydabsorberende materialer ved konstruktionen og færdiggørelsen af skotter, lofter og dørke inden for de lydfrembringende områder samt selvlukkende lydisolerede døre til maskinområder.

3. Maskinrum og andre maskinområder bør, hvor dette er gennemførligt, være forsynet med lydtætte, centrale kontrolrum til maskinister. Arbejdsområder såsom maskinværkstedet bør så vidt muligt være isoleret mod den almindelige maskinrumsstøj, og der bør træffes foranstaltninger til at nedsætte støjen i forbindelse med driften af maskineri.

4. Grænserne for støjniveauet i arbejds- og beboelsesområder bør være i overensstemmelse med ILO's internationale retningslinjer vedrørende grænseværdier, herunder retningslinjerne i ILO's regelsæt omgivende faktorer på arbejdspladsen, 2001, og, hvor dette er relevant, den specifikke beskyttelse, der anbefales af Den Internationale

Søfartsorganisation, tillige med evt. efterfølgende ændrings- og supplementsdokumenter for acceptable støjniveauer om bord på skibe. Der bør på skibet være en kopi af de gældende dokumenter på engelsk eller på skibets arbejdssprog, og de søfarende bør have adgang hertil.

5. Opholdsrum og fritids- og cateringfaciliteter må ikke udsættes for overdrevne vibrationer.

Forskrift 3.2 – Fødevarer og forplejning

Formål: At sikre, at søfarende har adgang til fødevarer af god kvalitet og drikkevand, der leveres under regulerede, hygiejniske forhold

1. Hver medlemsstat skal sikre, at skibe, der fører dens flag, medbringer og serverer fødevarer og drikkevand af passende kvalitet, næringsværdi og i passende mængde, der i tilstrækkelig grad dækker skibets behov og tager hensyn til forskelligartede kulturelle og religiøse baggrunde.

2. Søfarende på et skib skal under deres ansættelsesperiode forsynes med gratis fødevarer.

3. Søfarende, der er ansat som skibskokke med ansvar for tilberedelsen af fødevarer, skal være uddannede og kvalificerede til deres stilling på skibet.

Norm A3.2 – Fødevarer og forplejning

1. Hver medlemsstat skal vedtage love og forskrifter og andre foranstaltninger for at tilvejebringe minimumsnormer for mængden og kvaliteten af fødevarer og drikkevand samt for de cateringnormer, der gælder for måltider til de søfarende på skibe, der fører dens flag, og skal påtage sig uddannelsesmæssige aktiviteter for at fremme opmærksomheden på og implementeringen af de i dette stk. omtalte normer.

2. Hver medlemsstat skal sikre, at skibe, der fører dens flag, opfylder følgende minimumsnormer:

- (a) fødevarer- og drikkevandsforsyninger skal, under hensyntagen til antallet af søfarende om bord, deres religiøse krav og kulturelle praksis med hensyn til fødevarer og rejsens varighed og art, være egnede med hensyn til mængde, næringsværdi, kvalitet og mangfoldighed.
- (b) cateringafdelingens indretning og udstyr skal gøre det muligt at forsyne de søfarende med tilstrækkelige, varierede og sunde måltider, der er tilberedt og serveres under hygiejniske forhold, og
- (c) cateringmedarbejderne skal være korrekt uddannet og instrueret til deres job.

3. Rederne skal sikre, at søfarende, der er ansat som skibskokke, er uddannede, kvalificerede og kompetente til jobbet i overensstemmelse med de krav, der er angivet i love og forskrifter i den pågældende medlemsstat.

4. Kravene i henhold til denne norms stk. 3 skal inkludere fuldførelse af et uddannelseskursus, der er godkendt og anerkendes af den ansvarlige myndighed, og som dækker praktisk madlavning, fødevarerhygiejne og personlig hygiejne, opbevaring af fødevarer, lagerkontrol samt miljøbeskyttelse og sundhed og sikkerhed inden for forplejning.

5. På skibe, der fungerer med en foreskrevet bemanning på under 10, og for hvilke den ansvarlige myndighed på grund af mandskabets størrelse eller handelsmønsteret ikke kan

kræve, at det skal have en fuldt kvalificeret kok, skal enhver, der tilbereder fødevarer i kabysen, være uddannet eller oplært inden for områder, der inkluderer fødevarer og personlig hygiejne samt håndtering og opbevaring af fødevarer om bord på skibe.

6. Den ansvarlige myndighed kan under særlige omstændigheder give en dispensation, der tillader, at en ikke fuldt kvalificeret kok kan arbejde på et angivet skib i en angivet begrænset periode indtil det næste bekvemme havneanløb eller i en periode, der ikke overstiger 1 måned, forudsat at den person, som dispensationen er udstedt til, er uddannet eller oplært inden for områder, der inkluderer fødevarer og personlig hygiejne samt håndtering og opbevaring af fødevarer om bord på skibe.

7. Den ansvarlige myndighed skal i overensstemmelse med den løbende overholdelsesprocedure i henhold til afsnit 5 kræve, at der af skibsføreren eller i henhold til dennes bemyndigelse udføres hyppige, dokumenterede inspektioner af skibet med hensyn til:

- (a) fødevarer- og drikkevandsforsyning,
- (b) alle områder og alt udstyr, der anvendes til opbevaring og håndtering af fødevarer og drikkevand og
- (c) kabysudstyr og andet udstyr til tilberedning og servering af måltider.

8. Ingen søfarende under 18 år må ansættes eller engageres til at arbejde som skibskok.

Vejledning B3.2 – Fødevarer og forplejning

Vejledning B3.2.1 – Inspektion, uddannelse, undersøgelse og offentliggørelse

1. Den ansvarlige myndighed bør i samarbejde med andre relevante styrelser og organisationer indsamle opdaterede oplysninger om næring og metoder til indkøb, opbevaring, konservering, tilberedning og servering af fødevarer med særlig henvisning til kravene til forplejning om bord på et skib. Disse oplysninger bør gratis eller mod en rimelig betaling stilles til rådighed for folk, der fremstiller og handler med fødevarerforsyninger og udstyr til skibe, skibsførere, hovmestre og kokke samt de relevante organisationer for redere og søfarende. Der bør til dette formål anvendes passende former for offentliggørelse såsom manualer, brochurer, plakater, diagrammer eller annoncer i fagblade.

2. Den ansvarlige myndighed bør udstede anbefalinger på, hvordan man undgår spild af fødevarer, fremmer opretholdelse af en korrekt hygiejnestandart og sikrer den maksimalt opnåelige bekvemmelighed i forbindelse med arbejdsordninger.

3. Den ansvarlige myndighed bør samarbejde med de relevante styrelser og organisationer om udviklingen af oplysningsmateriale og informationer om bord vedrørende metoder til sikring af korrekt fødevarerforsyning og cateringtjenester.

4. Den ansvarlige myndighed bør samarbejde tæt med de relevante organisationer for redere og søfarende og med nationale og lokale myndigheder, der behandler spørgsmål om fødevarer og sundhed, og kan om nødvendigt anvende de pågældende myndigheders tjenester.

Vejledning B3.2.2 – Skibskokke

1. Søfarende bør kun få kvalifikation som skibskokke, hvis de har:
- (a) arbejdet til søs i en minimumsperiode, der skal fastlægges af den ansvarlige myndighed, og som kan varieres, så den tager hensyn til eksisterende kvalifikationer og erfaring, og

(b) bestået en eksamen, der er foreskrevet af den ansvarlige myndighed, eller har bestået en tilsvarende eksamen på et godkendt uddannelseskursus for kokke.

2. Den foreskrevne eksamen kan foretages; og beviser kan udstedes enten direkte af den ansvarlige myndighed eller, under forudsætning af myndighedens kontrol, af en godkendt skole til uddannelse af kokke.

3. Den ansvarlige myndighed bør, hvor dette er relevant, sørge for anerkendelse af beviser på kvalifikation som skibskok, der er udstedt af andre medlemsstater, der har ratificeret denne konvention eller konvention angående udstedelse af duelighedsbeviser for skibskokke, 1946 (nr. 69) eller et andet godkendt organ.

AFSNIT 4. SUNDHEDSBESKYTTELSE, SYGDOMSBEHANDLING, VELFÆRD OG SOCIAL SIKKERHEDSBESKYTTELSE

Forskrift 4.1 – Sygdomsbehandling om bord og i land

Formål: At beskytte de søfarendes sundhed og sikre, at de straks har adgang til sygdomsbehandling om bord og i land

1. Hver medlemsstat skal sikre, at alle søfarende på skibe, der fører dens flag, er dækket af tilstrækkelige foranstaltninger til at beskytte deres sundhed, og at de har adgang til omgående og tilstrækkelig sygdomsbehandling, mens de arbejder om bord.
2. Beskyttelsen og den medicinske behandling i henhold til denne forskrifts stk. 1 skal i princippet tilvejebringes uden omkostninger for de søfarende.
3. Hver medlemsstat skal sikre, at søfarende på skibe inden for statens område, der har behov for øjeblikkelig sygdomsbehandling, får adgang til medlemsstatens medicinske faciliteter i land.
4. De krav til sundhedsbeskyttelse og sygdomsbehandling om bord, der er angivet i kodeksen, inkluderer normer for foranstaltninger, der har til formål at give søfarende sundhedsbeskyttelse og sygdomsbehandling, der så i videst muligt omfang svarer til det, der generelt er til rådighed for arbejdere i land.

Norm A4.1 – Sygdomsbehandling om bord og i land

1. Hver medlemsstat skal sikre, at der vedtages foranstaltninger, der sørger for sundhedsbeskyttelse og sygdomsbehandling, herunder nødvendig tandlægehjælp, for søfarende, der arbejder på et skib, der fører dens flag, og at disse:
 - (a) sikrer, at evt. generelle bestemmelser vedrørende beskyttelse af sundheden på arbejdspladsen og sygdomsbehandling, der er relevant for søfarendes arbejde, samt særlige bestemmelser, der er specifikke for arbejdet på et skib, anvendes for søfarende,
 - (b) sikrer, at søfarende får sundhedsbeskyttelse og sygdomsbehandling, der så godt som muligt svarer til det, der almindeligvis er til rådighed for arbejdere i land, inklusive omgående adgang til nødvendig medicin, medicinsk udstyr og faciliteter til diagnose og behandling og til medicinske informationer og ekspertise i sygdomsbehandling,
 - (c) giver søfarende ret til uden ophør at søge en uddannet læge eller tandlæge i anløbshavne, hvor dette er gennemførligt,
 - (d) sikrer, at sygdomsbehandling og sundhedsydelse leveres gratis til søfarende, når disse er på et skib eller i en fremmed havn, i det omfang dette er i overensstemmelse med medlemsstatens nationale love og praksis, og
 - (e) ikke er begrænset til behandling af syge eller tilskadekomne søfarende, men inkluderer foranstaltninger af forebyggende art såsom programmer vedrørende sundhedsfremme og sundhedsoplysning.
2. Den ansvarlige myndighed skal indføre en formular til sygdomsbehandling til brug for skibets fører og relevante sygdomsbehandlere i land og om bord. Den udfyldte formular og dens indhold skal holdes fortroligt og må kun anvendes til fremme af behandlingen af søfarende.

3. Hver medlemsstat skal indføre love og forskrifter, der fastlægger krav til hospitals- og sygdomsbehandlingsfaciliteter om bord samt udstyr og uddannelse på skibe, der fører dens flag.

4. Nationale love og forskrifter skal som minimum sikre følgende:

- (a) alle skibe skal medføre en medicinkiste, medicinsk udstyr og en vejledning i sygdomsbehandling, der skal beskrives nærmere, og som skal være underlagt regelmæssig inspektion fra den ansvarlige myndigheds side. De nationale krav skal tage hensyn til skibstypen, antallet af personer om bord og rejsernes art, destination og varighed og relevante nationale og internationale anbefalede medicinske normer,
- (b) skibe med 100 personer eller derover, der normalt foretager internationale rejser af mere end 3 dages varighed, skal have en uddannet læge om bord, som er ansvarlig for at levere lægebehandling. Nationale love og forskrifter skal endvidere angive, hvilke andre skibe der skal have en læge om bord, idet der tages hensyn til f.eks. faktorer såsom rejsens varighed, art og omstændigheder samt antallet af søfarende om bord,
- (c) skibe, der ikke har en læge om bord, skal have enten mindst én søfarende om bord, som er ansvarlig for sygdomsbehandlingen og uddeling af medicin som en del af den pågældendes almindelige opgaver, eller mindst én søfarende om bord, der har kompetence til at give førstehjælp. Personer, der har ansvaret for sygdomsbehandling om bord, og som ikke er læger, skal have bestået oplæring i sygdomsbehandling, der opfylder kravene i den internationale konvention om normer for uddannelse, certificering og vagttjeneste for søfarende, 1978, med ændringer ("STCW"). Søfarende, der er udpeget til at give førstehjælp, skal have bestået uddannelse i førstehjælp, der opfylder kravene i STCW. Nationale love og forskrifter skal angive det krævede niveau for den godkendte uddannelse, idet der tages hensyn til f.eks. faktorer såsom rejsens varighed, art og omstændigheder samt antallet af søfarende om bord, og
- (d) den ansvarlige myndighed skal ved hjælp af et på forhånd arrangeret system sikre, at lægerådgivning er til rådighed hele døgnet ved hjælp af radio eller satellitkommunikation til skibe til søs. Lægerådgivning, herunder videresendelse af lægemeddelelser ved hjælp af radio- eller satellitkommunikation mellem et skib og de mennesker i land, der rådgiver, skal være gratis til rådighed for alle skibe, uanset hvilket flag de fører.

Vejledning B4.1 – Sygdomsbehandling om bord og i land

Vejledning B4.1.1 – Ydelse af sygdomsbehandling

1. Ved fastlæggelse af niveauet for den medicinske uddannelse, der skal gives om bord på skibe, der ikke skal have en læge om bord, bør den ansvarlige myndighed kræve, at:

- (a) skibe, der normalt er i stand til at nå frem til kvalificeret lægebehandling og medicinske faciliteter inden for 8 timer, skal have mindst 1 udpeget søfarende med den i STCW krævede godkendte førstehjælpsuddannelse, der vil sætte den pågældende i stand til straks at handle effektivt i tilfælde af ulykker eller sygdomme, der kan forventes at forekomme på et skib, og gøre brug af lægerådgivningen ved hjælp af radio- og satellitkommunikation, og
- (b) alle andre skibe skal have mindst 1 udpeget søfarende med den i STCW krævede godkendte uddannelse i medicinsk hjælp, herunder praktisk uddannelse og uddannelse i livredningsteknikker såsom intravenøs behandling, der vil sætte den pågældende i stand til at deltage effektivt i koordinerede ordninger vedrørende sygdomsbehandling til skibe

til søs og give den syge eller tilskadekomne en sygdomsbehandling af en tilfredsstillende standard i den periode, hvor de kan forventes at forblive om bord.

2. Den i stk. 2 i denne vejledning omtalte uddannelse bør bygge på indholdet af den nyeste udgave af international vejledning om sygdomsbehandling om bord i skibe, vejledning om medicinsk førstehjælp ved ulykker med farligt gods, vejledningsdokumentet - en international maritim undervisningsvejledning og den medicinske del af den internationale signalkode samt tilsvarende nationale vejledninger.

3. Personer, der er omtalt i denne vejlednings stk. 1, og de andre søfarende, som den ansvarlige myndighed måtte kræve, bør med ca. fem års mellemrum deltage i opfriskningskurser, således at de kan vedligeholde og øge deres viden og færdigheder og holde sig opdateret med udviklingen.

4. Medicinkisten og dens indhold samt det medicinske udstyr og den medicinske vejledning, der foregår om bord, bør vedligeholdes korrekt og inspiceres med regelmæssige mellemrum på højst 12 måneder af ansvarlige personer, der er udpeget af den ansvarlige myndighed, som skal sikre, at mærkning, udløbsdatoer og opbevaringsforhold for al medicin samt retningslinjer for medicinens anvendelse kontrolleres, og at alt udstyr fungerer, som det skal. Den ansvarlige myndighed bør ved vedtagelse eller gennemgang af skibets medicinske vejledning, der anvendes nationalt, og ved fastlæggelse af medicinskabets indhold og det medicinske udstyr tage hensyn til internationale anbefalinger inden for dette område, herunder den seneste udgave af international vejledning vedrørende medicin om bord i skibe og andre vejledninger, der er nævnt i denne vejlednings stk. 2.

5. Såfremt en last, der er klassificeret som farlig, ikke er inkluderet i den nyeste udgave af vejledning om medicinsk førstehjælp ved ulykker med farligt gods, bør de nødvendige oplysninger om stoffets art, den involverede risiko, de nødvendige personlige beskyttelsesanordninger, de relevante medicinske procedurer og den specifikke modgift stilles til rådighed for de søfarende. Denne specifikke modgift og de personlig beskyttelsesanordninger bør være om bord, når der transporteres farligt gods. Disse oplysninger bør integreres i skibets politik og programmer vedrørende arbejdssikkerhed og sundhed, der er beskrevet i forskrift 4.3 og relaterede kodebestemmelser.

6. Alle skibe bør medføre en fuldstændig og opdateret liste over radiostationer, hvor der kan indhentes medicinsk rådgivning, og såfremt skibet er forsynet med et satellitkommunikationssystem, bør der medføres en opdateret og fuldstændig liste over kystjordsstationer, hvor der kan indhentes medicinsk rådgivning. Søfarende med ansvar for medicinsk hjælp eller førstehjælp om bord bør være instrueret i brugen af skibets medicinske vejledning og den medicinske del af den nyeste udgave af den internationale signalkode, således at de kan forstå den type informationer, som den rådgivende læge har behov for, og de modtagne råd.

Vejledning B4.1.2 – Formular til sygdomsbehandling

1. Den i henhold til denne kodes del A krævede formular til sygdomsbehandling for søfarende bør være udformet, så den letter udvekslingen af medicinske og relaterede oplysninger vedrørende individuelle søfarende mellem skib og land i tilfælde af sygdom og tilskadekomst.

Vejledning B4.1.3 – Sygdomsbehandling i land

1. Landbaserede medicinske faciliteter til behandling af søfarende bør være tilstrækkelige til formålet. Læger, tandlæger og andet personale, der skal udføre sygdomsbehandling, bør have de korrekte kvalifikationer.
2. Der bør træffes foranstaltninger til at sikre, at søfarende, når de er i land, har adgang til:
 - (a) ambulans behandling ved sygdom og tilskadekomst,
 - (b) indlæggelse på hospital, hvor dette er nødvendigt og
 - (c) faciliteter til tandlægebehandling, især til nødstilfælde.
3. Der bør træffes passende foranstaltninger til at lette behandlingen af søfarende, der er syge. Søfarende bør i særdeleshed straks og uden problemer indlægges på klinikker og hospitaler i land uanset deres nationalitet og religiøse overbevisning, og der bør så vidt muligt træffes foranstaltninger til om nødvendigt at sikre fortsættelse af behandlingen som supplement til de medicinske faciliteter, der er til rådighed for dem.

Vejledning B4.1.4 – Sygdomsbehandling til andre skibe og internationalt samarbejde

1. Hver medlemsstat bør overveje at deltage i internationalt samarbejde inden for området assistance, programmer og forskning i forbindelse med sundhedsbeskyttelse og sygdomsbehandling. Dette samarbejde kan dække:
 - (a) udvikling og koordinering af eftersøgnings- og redningsarbejde samt organisering af omgående sygdomsbehandling og evakuering til søs af alvorligt syge eller tilskadekomne på et skib ved hjælp af f.eks. periodiske skibspositionsrapporteringssystemer, redningskoordineringscentre og redningshelikoptertjenester i overensstemmelse med 1979-konventionen om maritim eftersøgning og redning, med ændringer, og den internationale håndbog om aeronautiske og maritime redningstjenester (IAMSAR),
 - (b) optimal anvendelse af alle skibe med en læge om bord og stationering af skibe til søs, der kan levere hospitals- og redningsfaciliteter,
 - (c) indsamling og vedligeholdelse af en international liste over læger og medicinske behandlingsfaciliteter, der er til rådighed over hele verden til levering af sygdomsbehandling til søfarende,
 - (d) ilandsætning af søfarende for nødbehandling,
 - (e) hjemsendelse af søfarende, der indlagt på hospital i udlandet, så hurtigt som muligt i overensstemmelse med de medicinske råd fra de læger, der er ansvarlige for behandlingen, og under hensyntagen til den søfarendes ønsker og behov,
 - (f) organisering af personlig assistance til søfarende under hjemsendelse i overensstemmelse med de medicinske råd fra de læger, der er ansvarlige for behandlingen, og under hensyntagen til den søfarendes ønsker og behov,
 - (g) bestræbelser på at oprette sundhedscentre for søfarende med henblik på:
 - (i) at udføre undersøgelse af de søfarendes sundhedsstatus, medicinske behandling og forebyggende sundhedspleje, og
 - (ii) at uddanne læge- og sundhedstjenestens personale i maritim medicin,
 - (h) indsamling og vurdering af statistikker vedr. arbejdsulykker, sygdomme og dødsulykker blandt søfarende samt integrering og harmonisering af statistikkerne med alle eksisterende nationale statistiksystemer vedr. arbejdsulykker og sygdomme, der dækker andre kategorier af arbejdere,

- (i) organisering af international udveksling af tekniske oplysninger, uddannelsesmateriale og personale samt internationale uddannelseskurser, seminarer og arbejdsgrupper,
- (j) forsyning af alle søfarende med særlige helbredende og forebyggende sundheds- og lægetjenester i havn eller at stille generelle sundheds-, læge- og rehabiliteringstjenester til rådighed for dem
- (k) organisering af hurtig hjemsendelse af afdøde søfarendes lig eller aske i overensstemmelse med de pårørendes ønsker.

2. Internationalt samarbejde inden for området sundhedsbeskyttelse og lægebehandling for søfarende bør bygge på bilaterale eller multilaterale aftaler eller samråd blandt medlemsstaterne.

Vejledning B4.1.5 – De søfarendes pårørende

1. Hver medlemsstat bør vedtage foranstaltninger til sikring af korrekt og tilstrækkelig lægebehandling for pårørende til søfarende, der er hjemmehørende inden for statens område, i afventning af udviklingen af en lægebehandlingstjeneste, der inden for sit omfang vil inkludere arbejdere generelt og deres pårørende, hvis disse tjenester ikke findes, og bør informere Det Internationale Arbejdsbureau om de foranstaltninger, der er truffet til dette formål.

Forskrift 4.2 - Redernes ansvar

Formål: At sikre, at søfarende er beskyttet mod de økonomiske konsekvenser af sygdom, tilskadekomst og død i forbindelse med deres ansættelse

1. Hver medlemsstat skal sikre, at der i overensstemmelse med kodeksen på skibe, der fører dens flag, findes foranstaltninger til at give søfarende, der er beskæftiget på skibene, ret til materiel assistance og støtte fra rederen med hensyn til de økonomiske konsekvenser af sygdom, tilskadekomst og død mens de søfarende arbejder i henhold til en ansættelsesaftale for søfarende eller som følge af deres ansættelse i henhold til en sådan aftale.

2. Denne forskrift påvirker ikke andre juridiske retsmidler som en søfarende måtte anvende.

Norm 4.2 - Redernes ansvar

1. Hver medlemsstat skal vedtage love og forskrifter, der kræver, at ejere af skibe, der fører dens flag, er ansvarlige for sundhedsbeskyttelse og lægebehandling for alle søfarende, der arbejder om bord på skibene i overensstemmelse med følgende minimumsnormer:

- (a) rederne er ansvarlige for de omkostninger, som søfarende, der arbejder på deres skibe, har vedrørende sygdom og tilskadekomst, der forekommer mellem datoen for starten af deres ansættelse og den dato, hvor de anses for at være behørigt hjemsendt, eller som opstår på grund af deres ansættelse mellem disse datoer,
- (b) rederne skal tilvejebringe økonomisk sikkerhed for at sikre kompensation i tilfælde af søfarendes død eller langvarige invaliditet som følge af en arbejdsskade, sygdom eller fare som angivet i national lovgivning, ansættelsesaftale for søfarende eller en kollektiv overenskomst,

- (c) rederne er ansvarlige for at afholde udgifterne til lægebehandling, inklusive sygdomsbehandling og køb af den nødvendige medicin og de nødvendige terapeutiske redskaber samt forplejning og logi uden for hjemmet, indtil den syge eller tilskadekomne søfarende er rask, eller indtil sygdommen eller uarbejdsdygtigheden er erklæret permanent, og
- (d) rederne er ansvarlige for at betale begravelsesudgifterne i tilfælde af død om bord eller i land under ansættelsesperioden.

2. Nationale love og forskrifter kan begrænse rederens ansvar for at betale udgifterne til lægebehandling, forplejning og logi til en periode, der ikke må være mindre end 16 uger fra datoen for tilskadekomsten eller sygdommens start.

3. Hvis sygdommen eller tilskadekomsten medfører uarbejdsdygtighed, er rederen ansvarlig for:

- (a) at betale fuld løn, så længe den syge eller tilskadekomne søfarende forbliver om bord, eller indtil den søfarende er hjemsendt i overensstemmelse med denne konvention, og
- (b) at betale hele eller en del af lønnen i henhold til nationale love og forskrifter eller bestemmelserne i kollektive overenskomster fra det tidspunkt, hvor de søfarende er hjemsendt eller ilandsat, og indtil de er raske eller, hvis dette sker tidligere, indtil de er berettigede til kontanthjælp i henhold til den pågældende medlemsstats lovgivning.

4. Nationale love og forskrifter kan i forbindelse med en søfarende, der ikke længere er om bord, begrænse rederens ansvar for at betale hele eller en del af lønnen i en periode, der ikke må være mindre end 16 uger fra datoen for tilskadekomsten eller sygdommens start.

5. Nationale love og forskrifter kan friholde rederen for ansvar med hensyn til:

- (a) tilskadekomst, der er sket på anden måde end ved arbejde på skibet,
- (b) tilskadekomst eller sygdom som følge af bevidst forsømmelighed fra den syge, tilskadekomne eller afdøde søfarendes side, og
- (c) sygdom eller svagelighed, der bevidst er holdt skjult ved ansættelsesaftalens indgåelse.

6. Nationale love og forskrifter kan fritage rederen for ansvar for at afholde udgifterne til lægebehandling, fortæring, logi og begravelse, såfremt dette ansvar overtages af de offentlige myndigheder.

7. Rederne eller deres repræsentanter skal tage skridt til at sikre ejendele, der er efterladt om bord af syge, tilskadekomne eller afdøde søfarende, og til at returnere disse ejendele til de søfarende eller deres pårørende.

Vejledning B4.2 - Redernes ansvar

1. Den i norm A4.2, stk. 3(a) krævede betaling af fuld løn kan være eksklusive bonusser.

2. Nationale love og forskrifter kan fastlægge, at en reder ophører med at være ansvarlig for omkostningerne i forbindelse med en syg eller tilskadekomne søfarende fra det tidspunkt, hvor den søfarende kan få ydelser i henhold til en tvungen sygeforsikring, tvungen ulykkesforsikring eller arbejders kompensation for ulykker.

3. Nationale love og forskriften kan fastlægge, at begravelsesudgifter, der er betalt af rederen, skal godtgøres af et forsikringselskab i tilfælde, hvor der skal betales begraveshjælp i forbindelse med den afdøde søfarende i henhold til love og forskrifter i relation til social sikring eller kompensation til arbejdere.

Forskrift 4.3 – Sundheds- og sikkerhedsbeskyttelse samt forebyggelse af ulykker

Formål: At sikre, at søfarendes arbejdsmiljø om bord på skibe fremmer arbejdssikkerhed og sundhed

1. Hver medlemsstat skal sikre, at søfarende på skibe, der fører dens flag, har arbejdsmæssig sundhedsbeskyttelse og bor, arbejder og uddannes på skibet i et sikkert og hygiejnisk miljø.
2. Hver medlemsstat skal udarbejde og offentliggøre nationale retningslinjer for styringen af arbejdssikkerheden og sundheden om bord på skibe, der fører dens flag, efter høring af de repræsentative organisationer for redere og søfarende, idet der tages hensyn til gældende koder, retningslinjer og normer, der er anbefalet af internationale organisationer, nationale administrationer og organisationer inden for søfartssektoren.
3. Hver medlemsstat skal vedtage love og forskrifter og andre foranstaltninger, der behandler de spørgsmål, der er angivet i kodeksen, idet der tages hensyn til relevante internationale dokumenter, og opstille normer til beskyttelse af arbejdssikkerheden og sundheden samt forebyggelse af ulykker på skibe, der fører dens flag.

Norm A4.3 – Sundheds- og sikkerhedsbeskyttelse samt forebyggelse af ulykker

1. De love, forskrifter og andre foranstaltninger, der skal fastsættes i henhold til forskrift 4.3, stk. 3, skal inkludere følgende emner:
 - (a) vedtagelse og effektiv implementering og fremme af arbejdssikkerheds- og sundhedspolitik og -programmer på skibe, der fører medlemsstatens flag, herunder risikovurdering samt uddannelse og oplæring af søfarende,
 - (b) rimelige forholdsregler til forhindring af arbejdsulykker, skader og sygdomme om bord, inklusive foranstaltninger til nedsættelse og forhindring af risikoen for udsættelse for skadelige niveauer af omgivende faktorer og kemikalier samt risikoen for skader og sygdomme, der måtte opstå i forbindelse med anvendelse af udstyr og maskineri på skibe,
 - (c) programmer om bord til forebyggelse af arbejdsulykker, skader og sygdomme og til løbende forbedring af arbejdssikkerheden og sundhedsbeskyttelsen, der involverer de søfarendes repræsentanter og alle andre, der er involveret i implementeringen heraf, idet der tages hensyn til forebyggende foranstaltninger, inklusive teknik- og designkontrol, udskiftning af processer og procedurer for kollektive og individuelle opgaver og brugen af personlige værnemidler, og
 - (d) krav om inspektion, rapportering og korrektion af usikre forhold og om undersøgelse og rapportering af arbejdsulykker om bord.
2. De i denne norms stk. 1 omtalte bestemmelser skal:
 - (a) tage hensyn til relevante internationale dokumenter, der behandler arbejdssikkerhed og sundhedsbeskyttelse generelt og med specifikke risici, og skal tage sig af alle spørgsmål, der er relevante for forebyggelse af arbejdsulykker, skader og sygdomme, der måtte gælde for søfarendes arbejde og i særdeleshed dem, der er specifikke for beskæftigelse til søs,
 - (b) klart angive rederes, søfarendes og andre relevante personers forpligtelse til at overholde de gældende normer og skibets arbejdssikkerheds- og sundhedspolitik og -program, idet der især tages hensyn til sikkerhed og sundhed for søfarende under 18 år,

- (c) angive den forpligtelse, som skibsføreren og/eller en person udpeget af skibsføreren har til at tage specifikt ansvar for implementeringen og overholdelsen af skibets arbejdssikkerheds- og sundhedspolitik og -program, og
- (d) angive den af skibets søfarende udpegede eller valgte sikkerhedsrepræsentants kompetence til at deltage i møder i skibets sikkerhedsudvalg. Dette udvalg skal oprettes om bord på et skib, hvis der er 5 eller flere søfarende.

3. De i forskrift 4.3, stk. 3 omtalte love, forskrifter og andre foranstaltninger skal regelmæssigt gennemgås i samråd med repræsentanterne for redernes og de søfarendes organisationer og skal om nødvendigt revideres således, at de tager hensyn til ændringer i teknologi og forskning med henblik på at fremme løbende forbedring af arbejdssikkerheds- og sundhedspolitikker og -programmer og for at sikre et sikkert arbejdsmiljø for søfarende på skibe, der fører medlemsstatens flag.

4. Overholdelse af kravene i gældende internationale dokumenter vedrørende acceptable niveauer for udsættelse for risici på arbejdspladsen på skibe og vedrørende udviklingen og implementeringen af skibes arbejdssikkerheds- og sundhedspolitikker og -programmer, skal anses for at opfylde kravene i denne konvention.

5. Den ansvarlige myndighed skal sikre:

- (a) at arbejdsulykker, skader og sygdomme rapporteres korrekt, idet der tages hensyn til retningslinjerne fra Den Internationale Arbejdsorganisation med hensyn til rapportering og registrering af arbejdsulykker og sygdomme,
- (b) at der føres omfattende statistikker over sådanne ulykker og sygdomme, der, hvor dette er relevant, analyseres og offentliggøres og følges op med undersøgelse af de generelle tendenser og de identificerede risici, og
- (c) at arbejdsulykker undersøges.

6. Rapportering og undersøgelse af arbejdsmæssige sikkerheds- og sundhedsspørgsmål skal være beregnet på at sikre beskyttelse af de søfarendes personlige oplysninger og skal tage hensyn til retningslinjerne fra Den Internationale Arbejdsorganisation i forbindelse hermed.

7. Den ansvarlige myndighed skal samarbejde med redernes og de søfarendes organisationer for at træffe foranstaltninger til at gøre alle søfarende opmærksomme på oplysninger vedrørende særlige risici om bord på skibe f.eks. ved at fremsende officielle meddelelser, der indeholder relevante instruktioner.

8. Den ansvarlige myndighed skal forlange, at redere, der udfører risikovurdering i relation til styringen af arbejdsmæssig sikkerhed og sundhed, henviser til relevante statistiske oplysninger fra rederens skibe og fra generelle statistikker leveret af den ansvarlige myndighed.

Vejledning A4.3 – Sundheds- og sikkerhedsbeskyttelse samt forebyggelse af ulykker

Vejledning B4.3.1 – Bestemmelser vedrørende arbejdsulykker, -skader og -sygdomme

1. De i norm A4.3 krævede bestemmelser bør tage hensyn til ILO's regelsæt forebyggelse af ulykker om bord på skibe til søs og i havn, 1996, og senere udgaver samt andre relaterede ILO-normer and andre internationale normer, retningslinjer og regelsæt med hensyn til arbejdsmæssig sikkerheds- og sundhedsbeskyttelse inklusive evt. eksponeringsniveauer, som disse måtte identificere.

2. Den ansvarlige myndighed bør sikre, at de nationale retningslinjer for styring af arbejdsmæssig sikkerhed og sundhed i særdeleshed behandler følgende spørgsmål:

- (a) generelle og grundlæggende bestemmelser,
- (b) skibets konstruktionsmæssige egenskaber, inklusive adgangsmuligheder og risici i relation til asbest,
- (c) maskiner,
- (d) virkningen af de særdeles lave eller høje temperaturer på evt. overflader, som søfarende måtte komme i kontakt med,
- (e) virkningen af støj på arbejdspladsen og i skibsbårne opholdsrum,
- (f) virkningen af vibrationer på arbejdspladsen og i skibsbårne opholdsrum,
- (g) virkningen af andre omgivende faktorer end dem, der er omtalt i litra (e) og litra (f), på arbejdspladsen og i skibsbårne opholdsrum, herunder tobaksrøg,
- (h) særlige sikkerhedsforanstaltninger på og under dæk,
- (i) lastning og losning af udstyr,
- (j) brandsikring og -bekæmpelse,
- (k) ankre, kæder og liner,
- (l) farlig last og ballast,
- (m) personlige værnemidler for søfarende,
- (n) arbejde i lukkede områder,
- (o) de fysiske og mentale virkninger af træthed,
- (p) virkningen af afhængighed af narkotika og alkohol,
- (q) beskyttelse mod og forebyggelse af HIV/AIDS og
- (r) reaktion på nødsituationer og ulykker.

3. Risikovurderingen og lavere eksponering i forbindelse med de i denne vejlednings stk. 2 omtalte spørgsmål bør tage hensyn til de fysiske, arbejdsmæssige sundhedsvirkninger, inklusive manuel håndtering af last, støj og vibration, de kemiske og biologiske arbejdsmæssige sundhedsvirkninger, de mentale arbejdsmæssige sundhedsvirkninger, de fysiske og mentale sundhedsvirkninger af træthed samt arbejdsulykker. De nødvendige foranstaltninger bør tage behørigt hensyn til det forebyggende princip i henhold til hvilket bl.a. bekæmpelse af risiko ved kilden, tilpasning af arbejdet til den enkelte - specielt med hensyn til arbejdspladsens udformning - og udskiftning af farlige ting med ufarlige eller mindre farlige ting har forrang for personlige værnemidler for søfarende.

4. Endvidere bør den ansvarlige myndighed sikre, at konsekvensen for sundhed og sikkerhed tages i betragtning - specielt inden for følgende områder:

- (a) reaktion på nødsituationer og ulykker,
- (b) virkningen af afhængighed af narkotika og alkohol og
- (c) beskyttelse mod og forebyggelse af HIV/AIDS.

Vejledning B4.3.2 – Udsættelse for støj

1. Den ansvarlige myndighed bør i samarbejde med de ansvarlige internationale organer samt repræsentanter for de relevante organisationer for redere og søfarende løbende gennemgå støjproblemer om bord på skibe med henblik på så vidt muligt at forbedre beskyttelsen af søfarende mod de negative virkninger af udsættelse for støj.

2. Den i denne vejlednings stk. 1 omtalte gennemgang bør tage hensyn til den negative virkning, som udsættelse for overdreven støj har på de søfarendes hørelse, sundhed og komfort, og de foranstaltninger, der skal foreskrives eller anbefales til nedsættelse af skibsbåren støj for at beskytte de søfarende. De foranstaltninger, der bør overvejes, bør inkludere følgende:

- (a) instruering af de søfarende i den fare, som længere udsættelse for høje støjniveauer udgør for hørelse og sundhed, og i den korrekte brug af støjbeskyttelsesordninger og -udstyr,
- (b) udlevering af godkendt høreværnsudstyr til de søfarende, hvor dette er nødvendigt og
- (c) risikovurdering og nedsættelse af eksponeringsniveauerne med hensyn til støj i alle opholds- og fritidsrum samt cateringfaciliteter samt maskinrum og andre maskinområder.

Vejledning B4.3.3 – Udsættelse for vibrationer

1. Den ansvarlige myndighed bør i samarbejde med de ansvarlige internationale organer samt repræsentanter for de relevante organisationer for redere og søfarende, idet der efter behov tages hensyn til relevante internationale normer, løbende gennemgå vibrationsproblemer om bord på skibe med henblik på så vidt muligt at forbedre beskyttelsen af søfarende mod de negative virkninger af udsættelse for vibrationer.

2. Den i denne vejlednings stk. 1 omtalte gennemgang bør dække den virkning, som udsættelse for overdrevne vibrationer har på de søfarendes sundhed og komfort, og de foranstaltninger, der skal foreskrives eller anbefales til nedsættelse af skibsbårne vibrationer for at beskytte de søfarende. De foranstaltninger, der bør overvejes, bør inkludere følgende:

- (a) instruering af de søfarende i den fare, som længere udsættelse for vibrationer udgør for deres sundhed,
- (b) udlevering af godkendte personlige værnemidler til de søfarende, hvor dette er nødvendigt, og
- (c) risikovurdering og lavere udsættelse for vibrationer i alle opholds-, fritids- og cateringfaciliteter ved at indføre foranstaltninger i henhold til retningslinjerne i ILO's regelsæt omgivende faktorer på arbejdspladsen, 2001, og evt. senere revisioner, idet der tages hensyn til forskellen mellem eksponering i disse områder og på arbejdspladsen.

Vejledning B4.3.4 – Redernes forpligtelser

1. Rederens forpligtelse til at udlevere værnemidler eller andre ulykkesforebyggende foranstaltninger bør generelt ledsages af bestemmelser, der kræver, at de søfarende anvender disse, og af et krav til de søfarende om at overholde de relevante ulykkesforebyggende og sundhedsbeskyttende foranstaltninger.

2. Der bør endvidere tages hensyn til artikel 7 og 11 i konvention om sikring af maskineri, 1963 (nr. 119) og de tilsvarende bestemmelser i henstilling om sikring af maskineri, 1963 (nr. 118), i henhold til hvilke det er arbejdsgiverens pligt at sikre overensstemmelse med kravet om, at anvendt maskineri skal være korrekt afskærmet, og forhindre, at det ikke anvendes uden korrekt afskærmning, samtidig med at medarbejderen har pligt til ikke at anvende maskineri, medmindre afskærmningen er på plads, og ikke sætte de tilvejebragte afskærmninger ud af funktion.

Vejledning B4.3.5 – Rapportering og indsamling af statistikker

1. Alle arbejdsulykker, -skader og -sygdomme bør rapporteres, således at de kan blive undersøgt, og der kan udarbejdes en omfattende statistik, der kan analyseres og offentliggøres, idet der tages hensyn til beskyttelsen af de pågældende søfarendes personlige oplysninger. Rapporter bør ikke begrænses til ulykker med dødelig udgang eller til ulykker, der involverer skibet.

2. De i denne vejlednings stk. 1 omtalte statistikker bør registrere antallet, arten, årsagen og virkningen af arbejdsulykker, -skader og -sygdomme med klar angivelse af, efter behov, afdelingen om bord på et skib, ulykkens art, og om den er sket til søs eller i havn.

3. Hver medlemsstat bør tage behørigt hensyn til et evt. internationalt system eller en model til registrering af ulykker for søfarende, der kan være oprettet af Den Internationale Arbejdsorganisation.

Vejledning B4.3.6 – Undersøgelser

1. Den ansvarlige myndighed bør foretage en undersøgelse af årsagerne til og omstændighederne ved alle arbejdsulykker, -skader og -sygdomme, der medfører død eller alvorlig personskade, og sådanne andre tilfælde, der måtte være angivet i nationale love og forskrifter.

2. Følgende bør overvejes som undersøgelsesemne:

- (a) arbejdsmiljø, såsom arbejdsoverflader, maskinernes indretning, adgangsmuligheder, belysning og arbejdsmetoder,
- (b) hyppigheden af arbejdsulykker, -skader og -sygdomme i forskellige aldersgrupper,
- (c) særlige fysiologiske eller psykologiske problemer, der skyldes det skibsbårne miljø,
- (d) problemer, der skyldes fysisk stress om bord på et skib, specielt som følge af øget arbejdsbelastning,
- (e) problemer som følge af og virkningen af den tekniske udvikling og problemernes virkning på besætningens sammensætning og
- (f) problemer som følge af evt. menneskelige fejl.

Vejledning B4.3.7 – Nationale beskyttelses- og forebyggelsesprogrammer

1. Der bør med henblik på at tilvejebringe et forsvarligt grundlag for tiltag til fremme af arbejdsmæssig sikkerhed og sundhedsbeskyttelse samt forebyggelse af ulykker, skader og sygdomme, der skyldes bestemte risici i forbindelse med ansættelse til søs, foretages undersøgelse af de generelle tendenser og af de risici, der afdækkes af statistikkerne.

2. Implementeringen af beskyttelses- og forebyggelsesprogrammer til fremme af arbejdsmæssig sikkerhed og sundhed bør organiseres således, at den ansvarlige myndighed, rederne og de søfarende eller deres repræsentanter og andre egnede organer kan spille en aktiv rolle, herunder ved hjælp af f.eks. oplysningssessioner, retningslinjer om bord vedrørende maksimale eksponeringsniveauer for potentielle skadelige omgivende arbejdspladsfaktorer og andre risici eller resultatet af en systematisk risikovurderingsproces. Der bør især etableres fælles national eller lokal sikkerheds- og sundhedsbeskyttelse, et udvalg til forebyggelse af ulykker eller ad hoc-arbejdsgrupper og udvalg om bord, hvor de relevante organisationer for redere og søfarende er repræsenteret.

3. Hvis sådanne aktiviteter finder sted på virksomhedsniveau, bør man overveje, at de søfarende repræsenteres i et evt. sikkerhedsudvalg om bord på den pågældende reders skibe.

Vejledning B4.3.8 – Beskyttelses- og forebyggelsesprogrammernes indhold

1. Det bør overvejes at inkludere følgende i de funktioner, der udføres af udvalgene og andre organer, der er omtalt i stk. 2 i vejledning B4.3.7:

- (a) forberedelse af nationale retningslinjer og politikker i forbindelse med styringssystemer vedrørende arbejdssikkerhed og -sundhed og i forbindelse med bestemmelser, regler og manualer til forebyggelse af ulykker,
- (b) organisering af uddannelse og programmer vedrørende arbejdssikkerhed, sundhedsbeskyttelse og forebyggelse af ulykker,
- (c) organisering af offentlig omtale af arbejdssikkerhed og sundhedsbeskyttelse samt forebyggelse af ulykker, inklusive film, plakater, opslag og brochurer, og
- (d) uddeling af litteratur og oplysninger om arbejdssikkerhed og sundhedsbeskyttelse samt forebyggelse af ulykker således, at de når de søfarende om bord på skibene.

2. De personer, der udarbejder tekster vedrørende arbejdssikkerhed og sundhedsbeskyttelse samt foranstaltninger til forebyggelse af ulykker eller anbefalet praksis, bør tage de relevante bestemmelser og anbefalinger, der er vedtaget af de pågældende nationale myndigheder eller organisationer eller internationale organisationer, i betragtning.

3. Hver medlemsstat bør ved udformningen af programmer vedrørende arbejdssikkerhed, sundhedsbeskyttelse og forebyggelse af ulykker tage behørigt hensyn til evt. regelsæt vedrørende søfarendes sikkerhed og sundhed, der måtte være offentliggjort af Den Internationale Arbejdsorganisation.

Vejledning B4.3.9 – Uddannelse i arbejdssikkerhed og sundhedsbeskyttelse samt forebyggelse af arbejdsulykker

1. Pensummet for den i stk. 1(a) i norm A4.3 omtalte uddannelse bør med mellemrum gennemgås og opdateres i lyset af udviklingen inden for skibenes type og størrelse og deres udstyr samt ændring i bemandingspraksis, nationalitet, sprog og arbejdets organisering på skibene.

2. Der bør løbende ske offentliggørelse af arbejdssikkerhed, sundhedsbeskyttelse og forebyggelse af ulykker. Denne offentliggørelse kan have følgende form:

- (a) audiovisuelt uddannelsesmateriale såsom film til brug i erhvervsuddannelsescentre for søfarende og så vidt muligt vist på skibene,
- (b) ophængning af plakater på skibene,
- (c) optagelse af artikler om risici i forbindelse med ansættelse til søs og om arbejdssikkerhed, sundhedsbeskyttelse og foranstaltninger til forebyggelse af ulykker i tidsskrifter, der læses af søfarende, og
- (d) særlige kampagner ved hjælp af forskellige offentliggørelsesmedier til informering af søfarende, inklusive kampagner vedrørende sikker arbejdspraksis.

3. Den i denne vejlednings stk. 2 omtalte offentliggørelse bør tage hensyn til de forskellige nationaliteter, sprog og kulturer blandt de søfarende på skibene.

Vejledning B4.3.10 – Unge søfarendes uddannelse i sikkerhed og sundhed

1. Sikkerheds- og sundhedsforskrifter bør henvise til evt. generelle bestemmelser vedrørende lægeundersøgelser før og under ansættelsen og forebyggelse af ulykker og beskyttelse af sundheden under ansættelsen, der kan være gældende for søfarendes arbejde. Sådanne forskrifter bør angive foranstaltninger, der vil minimere arbejdsmæssige risici for unge søfarende under udførelsen af deres arbejde.

2. Medmindre unge søfarende af den ansvarlige myndighed anerkendes som fuldt kvalificerede i en relevant færdighed, bør forskrifterne angive begrænsninger for, at unge søfarende uden passende tilsyn og instruktion kan påtage sig visse typer arbejde, der indebærer en særlig risiko for ulykke eller skadelig virkning på deres sundhed eller fysiske udvikling, eller som kræver en bestemt grad af modenhed, erfaring eller færdighed. Den ansvarlige myndighed kan ved fastlæggelse af den type arbejde, der skal begrænses af forskrifterne, i særdeleshed overveje arbejde, der involverer:

at løfte, flytte og bære tunge læs eller genstande,

at gå ind i kedler, tanke og sænkekasser,

at blive udsat for skadelige støj- og vibrationsniveauer,

at betjene af hejseværker og andet elektrisk maskineri og værktøj eller fungere som signalgivere for operatører af sådant udstyr,

at håndtere af fortøjnings- eller trækliner eller ankringsudstyr, rigning,

at arbejde til vejrs eller på dækket i hårdt vejr,

nattevagtspligter,

servicering af elektrisk udstyr,

at blive udsat for potentielt skadelige materialer eller skadelige fysiske midler såsom farlige eller giftige substanser og ioniserende stråling,

rengøring af cateringmaskineri, og

håndtering eller ansvar for skibets både.

3. Der bør af den ansvarlige myndighed eller gennem det relevante system træffes praktiske foranstaltninger til at gøre unge søfarende opmærksomme på oplysninger vedrørende forebyggelse af ulykker og beskyttelse af deres sundhed om bord på skibe. Disse foranstaltninger kan inkludere tilstrækkelige oplysninger om kurser, offentlige oplysninger om forebyggelse af ulykker, der er beregnet for unge, og professionelle instrukser og tilsyn med unge søfarende.

4. Uddannelse og oplæring af unge søfarende bør både i land og om bord inkludere vejledning i den skadelige virkning, som misbrug af alkohol og narkotika og andre potentielt skadelige stoffer har på deres sundhed og velbefindende samt risici og bekymringer i relation til HIV/AIDS og andre aktiviteter, der er forbundet med sundhedsrisici.

Vejledning B4.3.11 – Internationalt samarbejde

1. Medlemsstaterne bør med passende assistance efter behov fra mellemstatslige og andre internationale organisationer og i samarbejde med hinanden bestræbe sig på at opnå den størst mulige ensartethed i forbindelse med tiltag til fremme af arbejdssikkerhed og sundhedsbeskyttelse samt forebyggelse af ulykker.

2. Hver medlemsstat bør ved udarbejdelse af programmer til fremme af arbejdssikkerhed og sundhedsbeskyttelse samt forebyggelse af ulykker i henhold til norm

A4.3 tage behørigt hensyn til relevante regelsæt, der er offentliggjort af Den Internationale Arbejdsorganisation, og de internationale organisationers relevante normer.

3. Medlemsstaterne bør tage hensyn til behovet for internationalt samarbejde i forbindelse med den løbende fremme af aktiviteter i relation til arbejdssikkerhed og sundhedsbeskyttelse samt forebyggelse af ulykker. Dette samarbejde kan have følgende form:

bilaterale eller multilaterale ordninger vedrørende ensartethed inden for normer og sikkerhedsforanstaltninger vedrørende arbejdssikkerhed, sundhedsbeskyttelse og forebyggelse af ulykker,
udveksling af oplysninger om specielle risici, der har indvirkning på de søfarende, og fremme af arbejdssikkerhed og sundhedsbeskyttelse samt forebyggelse af ulykker,
assistance ved prøvning af udstyr og inspektioner i henhold til flagstatens nationale forskrifter,
samarbejde om forberedelse og udbredelse af bestemmelser, regler og manualer vedrørende arbejdssikkerhed, sundhedsbeskyttelse og forebyggelse af ulykker,
samarbejde om fremstilling og brug af uddannelseshjælpemidler og fælles faciliteter eller gensidig assistance i forbindelse med søfarendes uddannelse i arbejdssikkerhed og sundhedsbeskyttelse, forebyggelse af ulykker samt sikker arbejdspraksis.

Forskrift 4.4 – Adgang til landbaserede velfærdsfaciliteter

Formål: At sikre, at søfarende, der arbejder om bord på et skib, har adgang til landbaserede faciliteter og -tjenester, der sikrer deres sundhed og velbefindende

1. Hver medlemsstat skal sikre, at der er nem adgang til landbaserede velfærdsfaciliteter, hvor disse findes. Medlemsstaten skal endvidere fremme udviklingen af velfærdsfaciliteter, som f.eks. de i kodeksen angivne, i udpegede havne for at give søfarende på skibe, der er i statens havne, adgang til tilstrækkelige velfærdsfaciliteter og -tjenester.

2. Medlemsstatens ansvar i forbindelse med landbaserede faciliteter såsom velfærds-, kultur-, fritids- og oplysningsfaciliteter og -tjenester er angivet i kodeksen.

Norm A4.4 – Adgang til landbaserede velfærdsfaciliteter

1. Hver medlemsstat skal, hvor der findes velfærdsfaciliteter inden for statens område, kræve, at disse er til rådighed for alle søfarende, uanset nationalitet, race, hudfarve, køn, religion, politisk overbevisning og social oprindelse og uanset flagstaten for det skib, hvor de er ansat og arbejder.

2. Hver medlemsstat skal fremme udviklingen af velfærdsfaciliteter i passende havne i landet og efter høring af de relevante organisationer for redere og søfarende fastslå, hvilke havne der skal anses for passende.

3. Hver medlemsstat skal tilskynde til oprettelse af velfærdsudvalg, der regelmæssigt skal gennemgå velfærdsfaciliteterne og -tjenesterne for at sikre, at de er passende i lyset af ændringer i de søfarendes behov som følge af den tekniske, driftsmæssige og anden udvikling inden for søfartssektoren.

Vejledning B4.4 – Adgang til landbaserede velfærdsfaciliteter

Vejledning B4.4.1 – Medlemsstaternes ansvar

1. Hver medlemsstat bør:
 - (a) træffe foranstaltninger til sikring af, at der tilvejebringes tilstrækkelige velfærdsfaciliteter og -tjenester for søfarende i udpegede anløbshavne, og at der er tilstrækkelig beskyttelse til, at søfarende kan udøve deres profession, og
 - (b) ved implementeringen af disse foranstaltninger tage hensyn til de søfarendes særlige behov med hensyn til deres sikkerhed, sundhed og fritidsaktiviteter, især når de befinder sig i et fremmed land, og når de bevæger sig ind i krigszoner.
2. Ordninger vedrørende tilsyn med velfærdsfaciliteter og -tjenester bør inkludere deltagelse af de relevante repræsentative rederes og søfarendes organisationer.
3. Hver medlemsstat bør træffe foranstaltninger, der er beregnet til at fremme, at velfærdsmateriale såsom film, bøger, aviser og sportsudstyr kan cirkulere frit mellem skibe, centrale forsyningsagenturer og velfærdsetablissementer til brug for søfarende om bord på deres skibe og i velfærdscentre i land.
4. Medlemsstaterne bør samarbejde med hinanden vedrørende fremme af de søfarendes velfærd til søs og i havn. Dette samarbejde bør inkludere følgende:
 - (a) samråd blandt ansvarlige myndigheder med henblik på tilvejebringelse og forbedring af velfærdsfaciliteter og -tjenester for søfarende både i havnene og på skibene,
 - (b) aftaler om sammenlægning af ressourcer og fælles tilvejebringelse af velfærdsfaciliteter i større havne for at undgå unødvendig overlappning.
 - (c) organisering af internationale sportskonkurrencer og opmuntring til, at søfarende deltager i sportsaktiviteter og
 - (d) organisering af internationale seminarer vedrørende de søfarendes velfærd til søs og i havn.

Vejledning B4.4.2 – Velfærdsfaciliteter og -tjenester i havne

1. Hver medlemsstat bør sørge for eller sikre tilvejebringelse af de velfærdsfaciliteter og -tjenester, der måtte være behov for i relevante havne i landet.
2. Velfærdsfaciliteter og -tjenester bør i overensstemmelse med nationale betingelser og praksis tilvejebringes af en eller flere af følgende:
 - (a) offentlige myndigheder,
 - (b) de relevante organisationer for redere og søfarende i henhold til kollektive overenskomster eller andre aftalte ordninger og
 - (c) frivillige organisationer.
3. Der bør i havnene etableres eller udvikles nødvendige velfærds- og fritidsfaciliteter. Disse bør omfatte:
møde- og fritidsrum efter behov,
faciliteter til sport og udendørs faciliteter, inklusive konkurrencer,
uddannelsesfaciliteter og
faciliteter til religiøse handlinger og personlig terapi, hvor dette er passende.
4. Disse faciliteter kan tilvejebringes ved at stille faciliteter, der er beregnet til mere generel anvendelse, til rådighed for de søfarende.

5. Hvis et stort antal søfarende af forskellige nationaliteter har behov for faciliteter såsom hoteller, klubber og sportsfaciliteter i en bestemt havn, bør de ansvarlige myndigheder eller organer i de søfarendes hjemland og i flagstaterne samt de relevante internationale foreninger konsultere og samarbejde med de ansvarlige myndigheder og organer i det land, hvor havnen er beliggende, og med hinanden med henblik på at sammenlægge ressourcerne og undgå unødvendig overlappning.

6. Hoteller eller herberger, der er egnede til søfarende, bør være til rådighed, hvor der er behov for dem. De bør have faciliteter, der svarer til de faciliteter, der findes i gode hoteller, og bør så vidt muligt være beliggende i gode omgivelser og ikke i umiddelbar nærhed af havnen. Disse hoteller eller herberger bør være under passende tilsyn, prisen bør være rimelig, og der bør, hvor dette er nødvendigt og muligt, være mulighed for indkvartering af de søfarendes familier.

7. Disse indkvarteringsfaciliteter bør være til rådighed for alle søfarende, uanset nationalitet, race, hudfarve, køn, religion, politisk overbevisning og social oprindelse og uanset flagstaten for det skib, hvor de er ansat og arbejder. Det kan i visse havne være nødvendigt uden på nogen måde at krænke dette princip at sørge for flere typer faciliteter, der svarer til hinanden i standard, men er tilpasset til de forskellige grupper søfarendes skikke og behov.

8. Der bør træffes foranstaltninger til at sikre, at der i tillæg til evt. frivillige arbejdere efter behov ansættes teknisk kompetente personer på fuld tid i forbindelse med driften af de søfarendes velfærdsfaciliteter og -tjenester.

Vejledning B4.4.3 – Velfærdsudvalg

1. Der bør efter behov oprettes velfærdsudvalg på havneniveau samt på regionalt og nationalt niveau. Udvalgenes funktioner bør inkludere:

- (a) løbende gennemgang af de eksisterende velfærdsfaciliteters tilstrækkelighed og overvågning af behovet for tilvejebringelse af yderligere faciliteter eller lukning af faciliteter, der ikke anvendes tilstrækkeligt, og
- (b) assistance til og rådgivning af de personer, der er ansvarlige for at tilvejebringe velfærdsfaciliteter og sørge for, at de er koordineret.

2. Medlemmerne af velfærdsudvalgene bør inkludere repræsentanter for redernes og de søfarendes organisationer, de ansvarlige myndigheder og, hvor dette er relevant, frivillige organisationer og social organer.

3. Konsulater for søfartsnationer og lokale repræsentanter for udenlandske velfærdsorganisationer bør efter behov og i overensstemmelse med nationale love og forskrifter være knyttet til arbejdet i havneudvalg, samt regionale og nationale velfærdsudvalg.

Vejledning B4.4.4 – Finansiering af velfærdsfaciliteter

1. Økonomisk støtte til havnevelfærdsfaciliteter bør i overensstemmelse med nationale forhold og skikke stilles til rådighed gennem en eller flere af følgende:

- (a) bevillinger fra offentlige midler,
- (b) afgifter eller andre særlige kontingenter fra søfartskilder,
- (c) frivillige bidrag fra redere, søfarende eller disses organisationer og

(d) frivillige bidrag fra andre kilder.

2. Hvis der pålægges skatter, gebyrer og særlige kontingenter, må disse udelukkende anvendes til de formål, hvortil de er opkrævet.

Vejledning B4.4.5 – Udbredelse af oplysninger og simplificeringstiltag

1. De søfarende bør informeres om de faciliteter, der er åbne for befolkningen i almindelighed i anløbshavne, især transport-, velfærds-, underholdnings- og uddannelsesfaciliteter samt bedesteder tillige med faciliteter, der er specifikke for søfarende.

2. Tilstrækkelige transportmidler bør på ethvert rimeligt tidspunkt være til rådighed til en moderat pris, således at de søfarende er i stand til at komme til byområder fra bekvemme lokaliteter i havnen.

3. De ansvarlige myndigheder bør træffe alle passende foranstaltninger for at gøre redere og søfarende, der anløber en havn, bekendt med evt. særlige love og skikke, hvis overtrædelse kan bringe deres frihed i fare.

4. De ansvarlige myndigheder bør forsyne havneområder og adgangsveje med tilstrækkelig belysning og skiltning og regelmæssig patruljering til beskyttelse af søfarende.

Vejledning B4.4.6 – Søfarende i en fremmed havn

1. Der bør for at beskytte søfarende i fremmede havne træffes foranstaltninger for at lette: adgangen til konsulatet for den stat, hvor den søfarende er statsborger eller bor og effektivt samarbejde mellem konsulatet og de lokale eller nationale myndigheder.

2. Søfarende, der tilbageholdes i en fremmed havn, bør behandles hurtigt i henhold til en rimelig og retfærdig retsproces og med passende konsulær beskyttelse.

3. Hvis en søfarende af en eller anden grund tilbageholdes på en medlemsstats område, bør den ansvarlige myndighed efter anmodning fra den søfarende straks informere flagstaten og den stat, hvor den søfarende er statsborger. Den ansvarlige myndighed bør straks informere den søfarende om retten til at fremkomme med en sådan anmodning. Den stat, hvor den søfarende er statsborger, bør straks informere den søfarendes pårørende. Den ansvarlige myndighed bør straks give konsulære medarbejdere fra disse stater adgang til den søfarende og derefter til regelmæssige besøg, så længe den søfarende er tilbageholdt.

4. Hver medlemsstat bør om nødvendigt træffe foranstaltninger for at beskytte de søfarende mod aggression og andre ulovlige handlinger, når skibene er i statens territorialfarvande og især ved anløb af havne.

5. De personer, der i havn og om bord på skibet er ansvarlige for at lette de søfarendes landlov, bør gøre alt, hvad de kan så hurtigt som muligt efter, at skibet ankommer til havnen.

Forskrift 4.5 - Social sikring

Formål: At sikre, at der træffes foranstaltninger med henblik på at give søfarende adgang til social sikring

1. Hver medlemsstat skal sikre, at alle søfarende og, deres pårørende, i det omfang dette er fastlagt i national lovgivning, har adgang til social sikring i henhold til kodeksen, dog uden at forringe muligheden for eventuelle mere favorable betingelser, der er omtalt i konstitutionens artikel 19, stk. 8.

2. Hver medlemsstat påtager sig at tage skridt til at opnå stadig mere omfattende social sikring for søfarende i overensstemmelse med nationale forhold - individuelt og gennem internationalt samarbejde.

3. Hver medlemsstat skal sikre, at søfarende, der er omfattet af statens sociale sikringslovgivning, og deres pårørende, i det omfang dette er fastlagt i national lovgivning, er berettiget til sociale sikringsydelse, der ikke er mindre favorable end den beskyttelse, der gælder for arbejdere i land.

Norm A4.5 - Social sikring

1. De sikringsgrene, der skal overvejes med henblik på at opnå stadig mere omfattende social sikring i henhold til forskrift 4.5 er: Sygdomsbehandling, sygedagpenge, arbejdsløshedsunderstøttelse, folkepension, arbejdsulykkesydelse, familieydelse, barseldagpenge, invaliditetsydelse og enke-/enkemandsydelse, der supplerer den beskyttelse, der er fastlagt i henhold til forskrift 4.1 vedrørende sygdomsbehandling og 4.2 vedrørende rederens ansvar og i henhold til andre af denne konventions afsnit.

2. Den beskyttelse, som hver medlemsstat skal yde i henhold til forskrift 4.5, stk. 1, skal på ratifikationstidspunktet omfatte mindst tre af de ni sikringsgrene, der er angivet i denne norms stk. 1.

3. Hver medlemsstat skal i overensstemmelse med sine nationale forhold tage skridt til at yde den supplerende sociale sikring, jf. denne norms stk. 1, til alle søfarende, der normalt er bosiddende inden for dens territorium. Dette ansvar kan f.eks. opfyldes gennem passende bilaterale eller multilaterale aftaler eller bidragsbaserede systemer. Den deraf følgende beskyttelse må ikke være mindre favorabel end den beskyttelse, der gælder for arbejdere i land, der er bosiddende inden for statens territorium.

4. Medlemsstater kan, uanset ansvarsfordelingen i denne norms stk. 3, gennem bilaterale og multilaterale aftaler og gennem bestemmelser, der vedtages inden for rammen af regionale økonomiske integrationsorganisationer, fastlægge andre regler vedrørende den sociale sikringslovgivning, som søfarende er underlagt.

5. Hver medlemsstats ansvar skal med hensyn til søfarende på skibe, der fører dens flag, omfatte det ansvar, der er fastlagt i forskrift 4.1 og 4.2 og de tilsvarende bestemmelser i kodeksen samt det ansvar, der er forbundet med statens generelle forpligtelser i henhold til internationale love.

6. Hver medlemsstat skal overveje, på hvilken måde sammenlignelige ydelser efter national lovgivning og praksis kan gives til søfarende, hvis der ikke er tilstrækkelig dækning inden for de sikringsgrene, der er nævnt i denne norms stk.1.

7. Den sociale sikring efter forskrift 4.5, stk. 1, kan enten være indeholdt i love eller forskrifter, i private ordninger eller i kollektive overenskomster eller i en kombination heraf.

8. I det omfang det er i overensstemmelse med national lovgivning og praksis, skal medlemsstaterne samarbejde gennem bilaterale eller multilaterale aftaler eller på anden måde for at sikre, at alle søfarende uanset bopæl kan bevare sociale sikkerhedsrettigheder, der optjenes gennem bidragsfinansierede eller ikke-bidragsfinansierede ordninger, og som er erhvervet eller er ved at blive erhvervet.

9. Hver medlemsstat skal oprette retfærdige og effektive procedurer til afgørelse af tvister.

10. Hver medlemsstat skal på tidspunktet for ratifikation angive de sikringsgrene, for hvilke der er sikring i henhold til denne norms stk. 2. Staten skal efterfølgende informere Det Internationale Arbejdsbureaus generaldirektør, hvis staten yder social sikring inden for et eller flere andre sikringsgrene, der er angivet i denne norms stk. 1. Generaldirektøren skal føre et register over disse informationer og skal stille dette til rådighed for alle interesserede parter.

11. Rapporterne til Det Internationale Arbejdsbureau i henhold til konstitutionens artikel 22 skal endvidere indeholde information om tiltag i henhold til forskrift 4.5, stk. 2, for at udvide den sociale sikring til andre sikringsgrene.

Vejledning B4.5 - Social sikring

1. Den beskyttelse, der skal leveres på ratifikationstidspunktet i henhold til norm A4.5, stk. 2, bør mindst omfatte sikringsgrenene sygdomsbehandling, sygedagpenge og arbejdsulykkesydelse.

2. Sammenlignelige ydelser kan under de i norm A4.5, stk. 6, omtalte omstændigheder gives gennem forsikring, bilaterale og multilaterale aftaler eller andre effektive måder, under hensyn til bestemmelserne i relevante kollektive overenskomster. Såfremt sådanne foranstaltninger anvendes, bør søfarende, der dækkes af disse foranstaltninger, informeres om på hvilken måde, sikringen inden for de forskellige sociale sikringsgrene leveres.

3. Hvis søfarende er underlagt mere end én stats lovgivning vedrørende social sikring, bør de pågældende medlemsstater samarbejde for i fællesskab at fastslå, hvilken lovgivning der skal anvendes, under hensyn til faktorer som f.eks., hvilken art og hvilket sikringsniveau, der er mest gunstig for den pågældende søfarende efter den respektive lovgivning, samt hvad den søfarende foretrækker.

4. De procedurer, der skal etableres i henhold til norm A4.5, stk. 9, bør udformes således, at de dækker alle tvister, der er relevante for de pågældende søfarendes krav uanset den måde, hvorpå dækningen ydes.

5. Når der på skibe, der fører en medlemsstats flag, er ansat søfarende, der er statsborgere i den pågældende stat og/eller søfarende, der ikke er statsborgere i den pågældende stat, bør medlemsstaten sørge for social sikring i henhold til konventionen i det omfang den finder anvendelse og bør med mellemrum gennemgå sikringsgrene inden for social sikring i norm A4.5, stk. 1, med henblik på at identificere eventuelle yderligere sikringsgrene, der kunne være passende for de pågældende søfarende.

6. De søfarendes ansættelsesaftale bør identificere de måder, hvorpå rederen skal levere de forskellige grene af social sikring til den søfarende, samt evt. andre relevante oplysninger, der er til rådighed for rederen såsom lovbestemte fradrag i den søfarendes løn og rederens bidrag, der kan ske i henhold til kravene fra identificerede bemyndigede organer i henhold til relevante nationale sociale sikringsordninger.

7. Den medlemsstat, hvis flag skibet fører, bør ved effektivt at udøve sin jurisdiktion i forbindelse med sociale spørgsmål sikre sig, at redernes ansvar vedrørende social sikring opfyldes, inklusive betaling af de krævede bidrag til sociale sikringsordninger.

AFSNIT 5. OVERHOLDELSE OG HÅNDHÆVELSE

1. Forskrifterne inden for dette afsnit angiver hver medlemsstats ansvar til fuldt ud at implementere og håndhæve de principper og rettigheder, der er angivet i denne konventions artikler, samt de særlige forpligtelser, der er fastlagt i henhold til afsnit 1, 2, 3 og 4.
2. Artikel VI, stk. 3 og 4, som tillader implementering af kodeksens del A ved hjælp af substantielt ækvivalente bestemmelser, gælder ikke for del A i dette afsnits kodeks.
3. Hver medlemsstat skal i henhold til artikel VI, stk. 2, implementere sit ansvar i henhold til forskrifterne på den måde, der er angivet i de tilsvarende normer i kodeksens del A, idet der tages behørigt hensyn til de tilsvarende retningslinjer i kodeksens del B.
4. Dette afsnits bestemmelser skal implementeres under hensyntagen til, at søfarende og redere ligesom alle andre er lige for loven og er berettigede til lige beskyttelse fra loven og ikke må udsættes for forskelsbehandling i forbindelse med deres adgang til domstole, tribunaler og andre mekanismer til løsning af tvister. Bestemmelserne i dette afsnit fastlægger ikke retlig kompetence og retligt værneting.

Forskrift 5.1 – Flagstatens ansvar

Formål: At sikre, at hver medlemsstat implementerer sit ansvar i henhold til denne konvention med hensyn til skibe, der fører dens flag

Forskrift 5.1.1 – Generelle principper

1. Hver medlemsstat er ansvarlig for at sikre effektivering af sine forpligtelser i henhold til denne konvention på skibe, der fører dens flag.
2. Hver medlemsstat skal etablere et effektivt system til inspektion og certificering af arbejdsvilkårene til søs i overensstemmelse med forskrift 5.1.3 og 5.1.4, idet det skal sikres, at de søfarendes arbejds- og levevilkår på skibe, der fører dens flag, opfylder og fortsætter med at opfylde denne konventions standarder.
3. En medlemsstat kan ved etableringen af et effektivt system til inspektion og certificering af arbejdsvilkårene til søs efter behov bemyndige offentlige institutioner eller andre organisationer (inklusive i en anden medlemsstat, hvis denne er indforstået hermed), som staten anerkender som ansvarlige og uafhængige, til at udføre inspektioner og/eller udstede certifikater. Medlemsstaten er i alle tilfælde fuldt ud ansvarlig for inspektionen og certificeringen af de pågældende søfarendes arbejds- og levevilkår på skibe, der fører dens flag.
4. Et certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår, der suppleres af en overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsvilkår, er et umiddelbart bevis på, at skibet er behørigt inspiceret af den medlemsstat, hvis flag det fører, og at denne konventions bestemmelser vedrørende søfarendes arbejds- og levevilkår er opfyldt, i den udstrækning dette er certificeret.
5. Oplysninger om det i denne forskrifts stk. 2 omtalte system, inklusive den metode, der er anvendt til vurdering af systemets effektivitet, skal inkluderes i medlemsstatens rapporter til Det Internationale Arbejdsbureau i henhold til konstitutionens artikel 22.

Norm A5.1.1 – Generelle principper

1. Hver medlemsstat skal etablere klare mål og standarder, der dækker administrationen af statens inspektions- og certificeringssystem, samt passende behov overordnede procedurer for vurderingen af, i hvilken udstrækning disse mål og normer opnås.
2. Hver medlemsstat skal kræve, at alle skibe, der fører dens flag, skal have et eksemplar af denne konvention om bord.

Vejledning B5.1.1 – Generelle principper

1. Den ansvarlige myndighed bør træffe passende foranstaltninger til fremme af effektivt samarbejde mellem offentlige institutioner og andre organisationer, der er omtalt i forskrift 5.1.1 og 5.1.2 vedrørende søfarendes arbejds- og levevilkår om bord.
2. Den ansvarlige myndighed bør for at sikre samarbejde mellem inspektører og redere samt søfarende og deres respektive organisationer og for at opretholde eller forbedre de søfarendes arbejds- og levevilkår med regelmæssige mellemrum rådføre sig med repræsentanterne for de pågældende organisationer med hensyn til, hvordan man bedst opnår disse mål. Måden, hvorpå denne rådføring samråd skal foregå, bør fastlægges af den ansvarlige myndighed efter høring af redernes og de søfarendes organisationer.

Forskrift 5.1.2 – Bemyndigelse af anerkendte organisationer

1. Den ansvarlige myndighed skal have anerkendt, at de i forskrift 5.1.1, stk. 3, omtalte offentlige institutioner og andre organisationer ("anerkendte organisationer") opfylder kravene i kodeksen med hensyn til kompetence og uafhængighed. Den inspektions- og certificeringsfunktion, som de anerkendte organisationer måtte blive bemyndiget til at udføre, skal falde inden for rammerne af de aktiviteter, der udtrykkeligt er nævnt i kodeksen som aktiviteter, der skal udføres af den ansvarlige myndighed eller en anerkendt organisation.
2. De i forskrift 5.1.1, stk. 5, omtalte rapporter skal indeholde oplysninger om en evt. anerkendt organisation, den givne bemyndigelses omfang og de foranstaltninger, som medlemsstaten har truffet for at sikre, at de bemyndigede aktiviteter udføres korrekt og effektivt.

Norm A5.1.2 – Bemyndigelse af anerkendte organisationer

1. Den ansvarlige myndighed skal med henblik på anerkendelse i henhold til forskrift 5.1.2, stk. 1, gennemgå den pågældende organisations kompetence og uafhængighed og afgøre, hvorvidt organisationen i den udstrækning, der er nødvendig for udførelse af de aktiviteter, der dækkes af bemyndigelsen, har bevist, at organisationen:
 - (a) har den nødvendige ekspertise inden for de relevante aspekter af denne konvention og den fornødne viden om driften af et skib, inklusive minimumskravene for søfarendes arbejde på et skib, ansættelsesvilkår, opholdsrum, fritidsfaciliteter, fødevarer og forplejning, forebyggelse af ulykker, sundhedsbeskyttelse, lægebehandling, velfærd og social sikring,
 - (b) er i stand til at opretholde og opdatere sine medarbejders ekspertise,

- (c) har den nødvendige viden om kravene i denne konvention samt om gældende nationale love og forskrifter og relevante internationale dokumenter og
- (d) har en hensigtsmæssig størrelse, struktur, erfaring og kompetence, der er svarer til bemyndigelsens art og omfang.

2. Alle bemyndigelser, der gives med henblik på inspektioner, skal som minimum bemyndige den anerkendte organisation til at kræve udbedring af mangler, der identificeres i forbindelse med søfarendes arbejds- og levevilkår, og udføre inspektioner i forbindelse hermed efter anmodning fra en havnestat.

3. Hver medlemsstat skal etablere:

- (a) et system, der sikrer tilstrækkeligheden af det arbejde, der udføres af anerkendte organisationer, og som inkluderer oplysninger om alle gældende nationale love og forskrifter og relevante internationale dokumenter og
- (b) procedurer til kommunikation og tilsyn med disse organisationer.

4. Hver medlemsstat skal forsyne Det Internationale Arbejdsbureau med en aktuel liste over alle anerkendte organisationer, der er bemyndiget til at handle på statens vegne, og staten skal holde denne liste opdateret. Listen skal angive de funktioner, som de anerkendte organisationer er bemyndiget til at udføre. Bureauet skal stille listen til rådighed for offentligheden.

Vejledning B5.1.2 – Bemyndigelse af anerkendte organisationer

1. Den organisation, der søger anerkendelse, bør bevise sin tekniske, administrative og ledelsesmæssige kompetence og evne til at sikre rettidig levering af ydelser af tilfredsstillende kvalitet.

2. Den ansvarlige myndighed bør ved vurderingen af en organisations kvalifikationer afgøre, hvorvidt organisationen:

- (a) har tilstrækkelig teknisk, ledelsesmæssigt og administrativt personale,
- (b) har et tilstrækkeligt antal kvalificerede professionelle medarbejdere til at levere den krævede ydelse med tilstrækkelig geografisk dækning,
- (c) beviseligt er i stand til at levere rettidige ydelser af tilfredsstillende kvalitet, og
- (d) er uafhængig og ansvarlig ved udførelsen af sine aktiviteter.

3. Den ansvarlige myndighed bør indgå en skriftlig aftale med enhver organisation, som myndigheden anerkender med henblik på bemyndigelse. Aftalen bør indeholde følgende elementer:

- (a) anvendelsesomfang,
- (b) formål,
- (c) almindelige betingelser,
- (d) udførelsen af funktionerne i henhold til bemyndigelsen,
- (e) det juridiske grundlag for funktionerne i henhold til bemyndigelsen,
- (f) rapportering til den ansvarlige myndighed,
- (g) specifikation af bemyndigelsen fra den ansvarlige myndighed til den anerkendte organisation, og
- (h) den ansvarlige myndigheds tilsyn med de aktiviteter, der er delegeret til den anerkendte organisation.

4. Hver medlemsstat bør kræve, at de anerkendte organisationer udarbejder et system til kvalificering af medarbejdere, der er ansat hos dem som inspektører, for at sikre rettidig opdatering af deres viden og ekspertise.

5. Hver medlemsstat bør kræve, at de anerkendte organisationer opretholder registre over de ydelser, som de leverer, således at de er i stand til at bevise, at de har opnået den krævede standard i forbindelse med de elementer, der dækkes af ydelserne.

6. Hver medlemsstat bør ved etableringen af de i norm A5.1.2, stk. 3(b) omtalte tilsynsprocedurer tage hensyn til vejledninger vedrørende bemyndigelse af organisationer, der handler på vegne af administrationen, som er vedtaget inden for rammerne af Den Internationale Maritime Organisation.

Forskrift 5.1.3 – Certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår og overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsvilkår

1. Denne forskrift gælder for skibe med:

- (a) en bruttotonnage på 500 og derover, der foretager internationale rejser, og
- (b) en bruttotonnage på 500 og derover, der fører flaget fra en medlemsstat og fungerer fra en havn eller mellem havne i et andet land.

"International rejse" betyder i denne forskrift en rejse fra et land til en havn uden for det pågældende land.

2. Denne forskrift gælder desuden, efter anmodning fra rederen i en medlemsstat, for skibe, der fører den pågældende medlemsstats flag, og som ikke dækkes af stk. 1 i denne forskrift.

3. Hver medlemsstat skal kræve, at skibe, der fører dens flag, skal medføre og vedligeholde et certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår, der dokumenterer, at de søfarendes arbejds- og levevilkår på skibet, inklusive foranstaltninger til løbende overensstemmelse, der skal indgå i overensstemmelseserklæringen vedrørende søfarendes arbejdsvilkår i stk. 4 i denne forskrift, er kontrolleret og opfylder kravene i nationale love og forskrifter eller andre foranstaltninger, der gennemfører denne konvention.

4. Hver medlemsstat skal kræve, at skibe, der fører dens flag, skal medføre og vedligeholde en overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsvilkår, der angiver, at de nationale krav, der implementerer denne konvention vedrørende søfarendes arbejds- og levevilkår og fastlægger de foranstaltninger, der er vedtaget af rederne for at sikre overensstemmelse med kravene til det eller de pågældende skibe.

5. Certifikatet vedrørende søfarendes arbejdsvilkår og overensstemmelseserklæringen vedrørende søfarendes arbejdsvilkår skal være i overensstemmelse med den i kodeksen foreskrevne model.

6. Den ansvarlige myndighed i medlemsstaten eller en anerkendt organisation, der er behørigt bemyndiget til dette formål, skal udstede eller forny certifikatet vedrørende søfarendes arbejdsvilkår med henblik på at etablere og vedligeholde et offentligt tilgængeligt register for det pågældende certifikat, hvis myndigheden eller organisationen ved inspektion har konstateret, at et skib, der fører medlemsstatens flag, opfylder eller fortsat opfylder standarderne i denne konvention.

7. Kodeksens del A indeholder de nærmere krav til certifikatet vedrørende søfarendes arbejdsvilkår og overensstemmelseserklæringen vedrørende søfarendes arbejdsvilkår samt en liste over de spørgsmål, der skal inspiceres og godkendes.

Norm A5.1.3 – Certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår og overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsvilkår

1. Certifikatet vedrørende søfarendes arbejdsvilkår skal udstedes til et skib af den ansvarlige myndighed eller af en anerkendt organisation, der er behørigt bemyndiget hertil, for en periode, der ikke må overstige 5 år. Bilag A5-I indeholder en liste over det, der skal kontrolleres, og som skal opfylde nationale love og forskrifter eller andre foranstaltninger, der implementerer kravene i denne konvention vedrørende søfarendes arbejds- og levevilkår på skibe, før der kan udstedes et certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår.

2. Gyldigheden af certifikatet vedrørende søfarendes arbejdsvilkår er betinget af en mellemliggende inspektion fra den ansvarlige myndighed eller en anerkendt organisation, der er behørigt bemyndiget hertil, for at sikre fortsat overensstemmelse med de nationale krav, der implementerer denne konvention. Hvis der kun udføres én mellemliggende kontrol, og certifikatets gyldighedsperiode er 5 år, skal kontrollen finde sted mellem certifikatets anden og tredje årsdag. Årsdag betyder den dag og måned i hvert år, der svarer til udløbsdagen for certifikatet vedrørende søfarendes arbejdsvilkår. Den mellemliggende kontrols omfang og grundighed skal svare til en kontrol i forbindelse med fornyelse af certifikatet. Certifikatet skal endosseres efter en tilfredsstillende mellemliggende kontrol.

3. Er fornyelsesinspektionen fuldført inden for 3 måneder før udløbet af det eksisterende certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår, er det nye certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår, uanset denne norms stk. 1, gyldigt fra datoen for fornyelsesinspektionens fuldførelse i en periode, der ikke overstiger 5 år fra datoen for det eksisterende certifikats udløb.

4. Er fornyelsesinspektionen fuldført mere end 3 måneder før udløbet af det eksisterende certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår, er det nye certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår gyldigt i en periode, der ikke overstiger 5 år fra datoen for fornyelsesinspektionens fuldførelse.

5. Et certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår kan udstedes på et midlertidigt grundlag:

- (a) til nye skibe ved leveringen,
- (b) hvis et skib ændrer flag, eller
- (c) hvis en reder påtager sig ansvaret for driften af et skib, der er nyt for den pågældende reder.

6. Et midlertidigt certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår kan udstedes af den ansvarlige myndighed eller af en anerkendt organisation, der er behørigt bemyndiget hertil for en periode, der ikke overstiger 6 måneder.

7. Et midlertidigt certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår må kun udstedes efter verifikation af:

- (a) at skibet, så vidt dette er rimeligt og gennemførligt, er inspiceret for de forhold, der er angivet i bilag A5-I, idet der tages hensyn til verifikation af forhold i henhold til litra (b), (c) og (d) i dette stk.
- (b) at rederen over for den ansvarlige myndighed eller den anerkendte organisation har bevist, at skibet har tilstrækkelige procedurer til at overholde denne konvention,
- (c) at skibsføreren er bekendt med kravene i denne konvention og ansvaret for implementeringen, og
- (d) at de relevante oplysninger er fremsendt til den ansvarlige myndighed eller den anerkendte organisation, således at der kan udstedes en overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsvilkår.

8. Der skal udføres en komplet inspektion i overensstemmelse med denne norms stk. 1 før det midlertidige certifikats udløb for at muliggøre udstedelse af et certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår med fuld løbetid. Der må ikke udstedes yderligere midlertidige certifikater efter de indledende 6 måneder, der er omtalt i denne norms stk. 6. Det er ikke nødvendigt at udstede en overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsvilkår for det midlertidige certifikats gyldighedsperiode.

9. Certifikatet vedrørende søfarendes arbejdsvilkår, det midlertidige certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår og overensstemmelseserklæringen vedrørende søfarendes arbejdsvilkår skal være udarbejdet i en form, der svarer til de i bilag A5-II angivne modeller.

10. Overensstemmelseserklæringen vedrørende søfarendes arbejdsvilkår skal være vedhæftet certifikatet vedrørende søfarendes arbejdsvilkår. Det skal have 2 dele:

- (a) Del 1 skal være udarbejdet af den ansvarlige myndighed, der skal: (i) angive listen over forhold, der skal inspiceres i henhold til denne norms stk. 1, (ii) angive de nationale krav, der omfatter de relevante bestemmelser i denne konvention ved hjælp af en henvisning til de relevante nationale retlige bestemmelser samt i nødvendigt omfang præcise oplysninger om de nationale kravs hovedindhold, (iii) henvise til krav, der er specifikke for skibstypen i henhold til national lovgivning, (iv) registrere evt. substantielt ækvivalente bestemmelser, der er vedtaget i henhold til artikel VI, stk. 3, og (v) klart indikere en evt. undtagelse, der er bevilget af den ansvarlige myndighed, som angivet i afsnit 3, og
- (b) del II skal udarbejdes af rederen og skal angive de foranstaltninger, der er indført for at sikre løbende overholdelse af de nationale krav mellem inspektioner og de foranstaltninger, der er foreslået for at sikre, at der sker løbende forbedring.

Den ansvarlige myndighed eller den anerkendte organisation, der er behørigt bemyndiget til dette formål, skal certificere del II og skal udstede overensstemmelseserklæringen vedrørende søfarendes arbejdsvilkår.

11. Resultatet af alle efterfølgende inspektioner og andre verifikationer, der udføres med hensyn til det pågældende skib, og evt. betydelige mangler, der konstateres under en sådan verifikation, skal registreres sammen med datoen, hvor det konstateres, at manglerne er udbedret. Denne registrering skal tillige med en engelsk oversættelse, hvis den ikke er på engelsk, i overensstemmelse med nationale love og forskrifter indskrives i eller vedhæftes overensstemmelseserklæringen vedrørende søfarendes arbejdsvilkår eller på anden måde stilles til rådighed for søfarende, flagstatsinspektører, bemyndigede myndighedsrepræsentanter i havnestater og redernes og de søfarendes repræsentanter.

12. Skibet skal medføre et gyldigt certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår og en gyldig overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsvilkår tillige med en engelsk oversættelse, hvis disse ikke er på engelsk, og et eksemplar heraf skal være opsat på et iøjnefaldende sted på skibet, hvor det er tilgængeligt for de søfarende. En kopi skal i henhold til nationale love og forskrifter og efter anmodning stilles til rådighed for søfarende, flagstatsinspektører, bemyndigede myndighedsrepræsentant i havnestater og repræsentanter for redere og søfarende.

13. Kravet om en engelsk oversættelse i stk. 11 og 12 i denne norm gælder ikke i tilfælde, hvor et skib ikke foretager internationale rejser.

14. Et certifikat, der er udstedt i henhold til denne norms stk. 1 eller 5, ophører med at være gyldigt i følgende tilfælde:

- (a) hvis de relevante inspektioner ikke er fuldført inden for de angivne perioder i henhold til denne norms stk. 2,
- (b) hvis certifikatet ikke er endosseret i henhold til denne norms stk. 2,

- (c) hvis et skib ændrer flag,
- (d) hvis en reder ophører med at påtage sig ansvaret for driften af et skib, og
- (e) hvis der er udført betydelige ændringer af strukturen eller det udstyr, der dækkes af afsnit 3.

15. I det i denne norms stk. 14(c), (d) og (e) omtalte tilfælde, kan der kun udstedes et nyt certifikat, hvis den ansvarlige myndighed eller den anerkendte organisation, der udsteder det nye certifikat, finder det godtgjort, at skibet overholder kravene i denne norm.

16. Den ansvarlige myndighed eller den anerkendte organisation, der er behørigt bemyndiget hertil af flagstaten, skal tilbagekalde et certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår, såfremt der er bevis for, at det pågældende skib ikke overholder kravene i denne konvention, og evt. krævede korrigerende handlinger ikke er udført.

17. Den ansvarlige myndighed eller den anerkendte organisation skal ved overvejelse af, hvorvidt et certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår skal tilbagekaldes i henhold til denne norms stk. 16, tage hensyn til manglernes alvor og hyppighed.

Vejledning B5.1.3 – certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår og overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsvilkår

1. Erklæringen om nationale krav i del I i overensstemmelseserklæringen vedrørende søfarendes arbejdsvilkår bør inkludere eller være ledsaget af de lovgivningsmæssige bestemmelser i relation til søfarendes arbejds- og levevilkår i hvert af de i bilag A5-I anførte forhold. Følger den nationale lovgivning nøjagtigt de krav, der er angivet i denne konvention, kan en henvisning være tilstrækkelig. Hvis en bestemmelse i konventionen implementeres gennem substantiel ækvivalens i henhold til artikel VI, stk. 3, bør denne bestemmelse identificeres, og der bør gives en præcis forklaring. Såfremt der bevilges en dispensation af den ansvarlige myndighed i henhold til afsnit 3, bør den eller de særlige bestemmelser klart angives.

2. De i del II i overensstemmelseserklæringen vedrørende søfarendes arbejdsvilkår omtalte foranstaltninger, der er udarbejdet af rederen, bør især angive de omstændigheder, under hvilke løbende overholdelse af bestemte nationale krav vil blive verificeret, de personer, der er ansvarlige for verifikationen, de registreringer, der skal foretages, samt de procedurer, der skal følges i tilfælde af manglende overensstemmelse. Del II kan have en række udformninger. Den kan henvise til anden mere omfattende dokumentation, der dækker politikker og procedurer i relation til andre aspekter af søfartssektoren såsom dokumenter, der kræves af den internationale kode for sikker skibsdrift (ISM-kodeksen), eller de oplysninger, der kræves i forskrift 5 i SOLAS-konventionen, kapitel XI-1, i relation til skibets skibshistoriske dokument (CSR).

3. De foranstaltninger, der skal sikre løbende overensstemmelse, bør inkludere generelle internationale krav til rederen og skibsføreren om at holde sig informeret om de seneste teknologiske fremskridt og videnskabelige resultater vedrørende udformningen af arbejdspladsen, idet der tages hensyn til iboende risici i forbindelse med søfarendes arbejde, og om at informere de søfarendes repræsentanter herom, hvilket vil garantere et bedre beskyttelsesniveau for de søfarendes arbejds- og levevilkår om bord.

4. Overensstemmelseserklæringen vedrørende søfarendes arbejdsvilkår bør først og fremmest udarbejdes i et klart sprog, der er beregnet til at hjælpe alle involverede såsom flagstatsinspektører, bemyndigede myndighedsrepræsentant i havnestater og søfarende med at kontrollere, at kravene implementeres korrekt.

5. Et eksempel på den type oplysninger, der kan være indeholdt i en overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsvilkår findes i bilag B5-I.

6. Hvis et skib ændrer flag som omtalt i norm A5.1.3, stk. 14(c), og hvis begge de involverede stater har ratificeret denne konvention, bør den medlemsstat, hvis flag skibet tidligere var berettiget til at føre, så hurtigt som mulig fremsende kopier af certifikatet vedrørende søfarendes arbejdsvilkår og overensstemmelseserklæringen vedrørende søfarendes arbejdsvilkår, som skibet havde om bord før flagændringen, til den ansvarlige myndighed i den anden medlemsstat samt evt. kopier af de relevante inspektionsrapporter, hvis den ansvarlige myndighed anmoder om det inden for 3 måneder efter, at flagændringen har fundet sted.

Forskrift 5.1.4 – Inspektion og håndhævelse

1. Hver medlemsstat skal ved hjælp af et effektivt og koordineret system af regelmæssige inspektioner, overvågning og andre kontrolforanstaltninger verificere, at skibe, der fører dens flag opfylder kravene i denne konvention, som disse implementeres i nationale love og forskrifter.

2. De nærmere krav vedrørende det i denne forskrifts stk. 1 omtalte inspektions- og håndhævelsessystem er angivet i kodeksens del A.

Norm A5.1.4 – Inspektion og håndhævelse

1. Hver medlemsstat skal opretholde et inspektionssystem for de søfarendes forhold på skibe, der fører dens flag, som skal inkludere verifikation af, at foranstaltningerne i relation til arbejds- og levevilkår i henhold til overensstemmelseserklæringen vedrørende søfarendes arbejdsvilkår overholdes, hvor dette er relevant, og at kravene i denne konvention overholdes.

2. Den ansvarlige myndighed skal udpege et tilstrækkeligt antal kvalificerede inspektører til opfyldelse af myndighedens forpligtelser i henhold til denne norms stk. 1. Er anerkendte organisationer bemyndiget til at udføre inspektioner, skal medlemsstaten kræve, at de medarbejdere, der udfører inspektionen, er kvalificerede til at påtage sig disse opgaver, og skal forsyne dem med den nødvendige retlige bemyndigelse til at udføre deres opgaver.

3. Der skal træffes tilstrækkelig forholdsregler til at sikre, at inspektørerne har den uddannelse og kompetence, det mandat, de beføjelser og den status og uafhængighed, der er nødvendig eller ønskelig for at sætte dem i stand til at udføre verifikationen og sikre den overholdelse, der er omtalt i denne norms stk. 1.

4. Inspektioner skal, hvor dette er relevant, udføres med de intervaller, der kræves i norm A5.1.3. Intervallet må under ingen omstændigheder overstige 3 år.

5. Hvis en medlemsstat modtager en klage, som staten ikke anser for at være klart ubegrundet, eller får bevis for, at et skib, der fører dens flag, ikke opfylder kravene i denne konvention, eller at der er alvorlige mangler i forbindelse med implementeringen af de foranstaltninger, der er angivet i overensstemmelseserklæringen vedrørende søfarendes arbejdsvilkår, skal medlemsstaten tage de nødvendige skridt til at undersøge sagen og sikre, at der tages skridt til at udbedre de konstaterede mangler.

6. Hver medlemsstat skal sørge for tilstrækkelige regler, der skal håndhæves effektivt for at garantere, at inspektørerne har den status og de arbejdsvilkår, der sikrer, at de er uafhængige af regeringsændringer og upassende eksterne påvirkninger.

7. Inspektører, der gives klare retningslinjer med hensyn til de opgaver, der skal udføres, og forsynes med de korrekte akkreditiver, skal have bemyndigelse til:

- (a) at gå om bord på et skib, der fører medlemsstatens flag,
- (b) at udføre enhver gennemgang, test og undersøgelse, som de måtte anse for nødvendig for at konstatere, at normerne nøje overholdes, og
- (c) at kræve, at en evt. mangel udbedres og, hvis de har grund til at mene, at mangler udgør en alvorlig overtrædelse af kravene i denne konvention (herunder de søfarendes rettigheder) eller udgør en betydelig fare for de søfarendes sikkerhed eller sundhed, til at forbyde, at et skib forlader havnen, før de nødvendige forholdsregler er taget.

8. Enhver afgørelse, der træffes i henhold til denne norms stk. 7(c), skal kunne indbringes for en domstol eller for en administrativ myndighed.

9. Inspektører skal have skønsmæssige beføjelser til at give vejledning i stedet for at iværksætte eller anbefale retsforfølgning, hvis der ikke er en klar overtrædelse af kravene i denne konvention, der bringer de involverede søfarendes sikkerhed eller sundhed i fare, og hvis der ikke er nogen forhistorie med lignende overtrædelser.

10. En evt. klage vedrørende en risiko eller mangel i relation til søfarendes arbejds- og levevilkår eller en overtrædelse af love og forskrifter skal af inspektørerne behandles fortroligt, og de må ikke over for rederen, dennes repræsentant eller skibets operatør antyde, at en inspektion udføres som følge af en sådan klage.

11. Inspektørerne må ikke pålægges opgaver, der på grund af deres antal eller art kan gribe forstyrrende ind i en effektiv inspektion eller på nogen måde præjudicere inspektørernes autoritet eller upartiskhed i relation til rederne, de søfarende eller andre interesserede parter. Følgende skal især være gældende for inspektørerne:

- (a) inspektørerne skal have forbud mod at have direkte eller indirekte interesse i en operation, som de skal inspicere, og
- (b) inspektørerne må ikke, selv efter at de har forladt jobbet, under forbehold af passende sanktioner eller disciplinære foranstaltninger, afsløre evt. kommercielle hemmeligheder eller fortrolige arbejdsprocesser eller informationer af personlig art, som de måtte blive bekendt med under udførelsen af deres pligter.

12. Inspektørerne skal fremsende en rapport over hver inspektion til den ansvarlige myndighed. Et eksemplar af rapporten på engelsk eller på skibets arbejdssprog skal sendes til skibets fører og et andet eksemplar skal opsættes på skibets opslagstavle til oplysning for de søfarende og skal efter anmodning sendes til deres repræsentanter.

13. Den ansvarlige myndighed i hver medlemsstat skal opretholde et register over inspektionerne af de søfarendes forhold på skibe, der fører medlemsstatens flag. Staten skal inden for en rimelig tid, der ikke må strække sig ud over 6 måneder efter årets slutning, offentliggøre en årlig rapport over inspektionsaktiviteter.

14. I tilfælde af en undersøgelse efter en større hændelse skal rapporten fremsendes til den ansvarlige myndighed så hurtigt som muligt, men senest 1 måned efter undersøgelsens afslutning.

15. Ved udførelsen af en inspektion, eller hvis der træffes foranstaltninger i henhold til denne norm, skal det så vidt muligt undgås, at et skib tilbageholdes eller forsinkes i urimelig grad.

16. Der skal betales kompensation i henhold til nationale love og forskrifter for evt. tab eller skader som følge af uretmæssig udøvelse af inspektørens beføjelser. Bevisbyrden påhviler i hvert tilfælde klageren.

17. Hver medlemsstat skal fastlægge tilstrækkelige bøder og andre korrigerende foranstaltninger for overtrædelse af kravene i denne konvention (inklusive de søfarendes rettigheder) og for at hindre inspektørerne i udførelsen af deres opgaver og skal sørge for effektiv håndhævelse heraf.

Vejledning B5.1.4 – Inspektion og håndhævelse

1. Den ansvarlige myndighed og evt. andre tjenester eller myndigheder, der helt eller delvist er involveret i inspektionen af søfarendes arbejds- og levevilkår, bør have de ressourcer, der er nødvendige for at opfylde deres funktioner. Det vil især sige:

- (a) at hver medlemsstat bør træffe de nødvendige foranstaltninger, således at man efter behov kan tilkalde behørigt kvalificerede tekniske eksperter og specialister, der kan hjælpe inspektørerne, og
- (b) at inspektørerne bør have bekvemt beliggende lokaler samt udstyr og transportmidler, der er tilstrækkelige til effektiv udførelse af deres pligter.

2. Den ansvarlige myndighed bør udarbejde en overensstemmelses- og håndhævespolitik for at sikre konsistens og på anden måde styre inspektions- og håndhævesaktiviteterne i relation til denne konvention. Kopier af denne politik bør udleveres til alle inspektører og relevante retshåndhævesmyndighedsrepræsentanter og bør stilles til rådighed for offentligheden samt redere og søfarende.

3. Den ansvarlige myndighed bør etablere enkle procedurer, således at den kan modtage oplysninger i fortrolighed vedrørende mulige overtrædelser af kravene i denne konvention (inklusive de søfarendes rettigheder), der præsenteres af søfarende direkte eller af repræsentanter for de søfarende, og give inspektører mulighed for straks at undersøge disse sager, herunder:

- (a) at sætte skibsførere, søfarende eller repræsentanter for søfarende i stand til at anmode om en inspektion, hvis de anser den for nødvendig, og
- (b) at levere tekniske oplysninger og råd til redere og søfarende og de relevante organisationer vedrørende den mest effektive måde at overholde kravene i denne konvention på og frembringelse af en kontinuerlig forbedring af de søfarendes forhold om bord.

4. Inspektørerne bør være veluddannede og tilstrækkelige i antal til at sikre effektiv udførelse af deres opgaver med behørig hensyntagen til:

- (a) vigtigheden af de opgaver, som inspektørerne skal udføre, specielt antallet, arten og størrelsen af de skibe der er underlagt inspektion, samt antallet og kompleksiteten af de lovmæssige bestemmelser, der skal håndhæves,
- (b) de ressourcer, der er til rådighed for inspektørerne, og
- (c) de praktiske forhold, hvorunder inspektionerne skal udføres for at være effektive.

5. Inspektørerne bør, med forbehold for evt. betingelser vedrørende rekruttering til offentlig ansættelse, der måtte være fastlagt i nationale love og forskrifter, have kvalifikationer og tilstrækkelig uddannelse til at udføre deres opgaver og bør så vidt muligt have en søfartsuddannelse eller erfaring som søfarende. De bør have tilstrækkeligt kendskab til søfarendes arbejds- og levevilkår og til engelsk.

6. Der bør træffes foranstaltninger til at give inspektørerne passende uddannelse under deres ansættelse.

7. Alle inspektører bør have en klar forståelse af de omstændigheder, hvorunder en inspektion skal udføres, omfanget af den inspektion, der skal udføres under forskellige forhold, hvortil der henvises, og den generelle inspektionsmetode.

8. Inspektører, der har de korrekte akkreditiver i henhold til national lovgivning, bør mindst have beføjelser til:

- (a) frit at gå om bord på skibe uden forudgående varsel. Ved påbegyndelse af skibsinspektionen bør inspektørerne imidlertid give skibsføreren eller den person, der har kommandoen, og hvor dette er relevant, de søfarende eller deres repræsentanter, varsel om deres tilstedeværelse,
- (b) at udsørge skibsføreren, de søfarende eller enhver anden person, inklusive rederen eller rederens repræsentant med hensyn til ethvert spørgsmål vedrørende anvendelsen af bestemmelserne i henhold love og forskrifter under tilstedeværelse af et vidne, som den pågældende måtte have anmodet om,
- (c) at kræve fremlæggelse af enhver bog, logbog, ethvert register, alle certifikater og andre dokumenter eller oplysninger, der har direkte relation til forhold, der er underkastet inspektion, med henblik på at verificere overholdelse af nationale love og forskrifter, der implementerer denne konvention,
- (d) at håndhæve opslag af meddelelser, der kræves i henhold til nationale love og forskrifter, der implementerer denne konvention,
- (e) at tage eller medtage prøver på produkter, last, drikkevand, proviant samt anvendte eller håndterede materialer og stoffer med henblik på analyse,
- (f) straks efter en inspektion at gøre rederen, skibsoperatøren eller skibsføreren opmærksom på mangler, der måtte påvirke de ombordværendes sundhed og sikkerhed,
- (g) at gøre den ansvarlige myndighed og om nødvendigt den anerkendte organisation opmærksom på evt. mangler eller misbrug, der ikke specifikt er dækket af eksisterende love og forskrifter, og at fremlægge forslag for dem vedrørende forbedring af lovene og forskrifterne, og
- (h) at informere den ansvarlige myndighed om evt. arbejdsskader eller -sygdomme, der påvirker de søfarende, i de tilfælde og på den måde, der måtte være foreskrevet i love og forskrifter.

9. Hvis der tages eller medtages en prøve, hvortil der henvises i denne vejlednings stk. 8(e), bør rederen eller rederens repræsentant og, hvor dette er relevant, en søfarende informeres og være til stede, når prøven tages eller medtages. Prøvens størrelse bør registreres korrekt af inspektøren.

10. Den årlige rapport, som den ansvarlige myndighed offentliggør i hver medlemsstat for skibe, der fører dens flag, bør indeholde:

- (a) en liste over gældende love og forskrifter, der er relevante for de søfarendes arbejds- og levevilkår, og evt. ændringer, der er trådt i kraft i løbet af året,
- (b) nærmere oplysninger om inspektionssystemets indretning,
- (c) statistikker over skibe og andre lokaler, der er underlagt inspektion, og over skibe og andre lokaler, der er inspiceret,
- (d) statistikker over alle søfarende, der er underlagt statens nationale love og forskrifter,
- (e) statistikker over og informationer om overtrædelser af lovgivning, idømte bøder og sager vedrørende tilbageholdelse af skibe, og
- (f) statistikker over rapporterede arbejdsulykker og -sygdomme, der påvirker de søfarende.

Forskrift 5.1.5 – Procedurer for klager om bord

1. Hver medlemsstat skal kræve, at skibe, der fører dens flag, har procedurer til rimelig, effektiv og hurtig behandling af klager fra de søfarende om bord vedrørende overtrædelse af bestemmelserne i denne konvention (inklusive de søfarendes rettigheder).
2. Hver medlemsstat skal forbyde og straffe enhver form for personforfølgelse af en søfarende, der har klaget.
3. Bestemmelserne i denne forskrift og de relaterede afsnit i kodeksen er uden præjudice for en søfarendes ret til at søge erstatning på enhver legal måde, som den søfarende måtte anse for passende.

Norm A5.1.5 – Procedurer for klager om bord

1. Procedurerne om bord kan uden præjudice for et mere omfattende forskrifter, der måtte være angivet i nationale love og forskrifter eller kollektive overenskomster, anvendes af den søfarende til indgivelse af klager i relation til ethvert spørgsmål, der påstås at udgøre en overtrædelse af bestemmelserne i denne konvention (inklusive de søfarendes rettigheder).
2. Hver medlemsstat skal sikre, at statens love og forskrifter indeholder passende procedurer for klager om bord til opfyldelse af kravene i forskrift 5.1.5. Disse procedurer skal have til formål at løse klager på det lavest mulige niveau. Søfarende skal imidlertid i alle tilfælde have ret til at klage direkte til skibsføreren og om nødvendigt til de relevante eksterne myndigheder.
3. Procedurerne vedrørende klager ombord skal inkludere den søfarendes ret til at være ledsaget eller repræsenteret under klageproceduren samt beskyttelsesforanstaltninger mod muligheden for personforfølgelse af den søfarende på grund af indgivelse af klagen. Udtrykket "personforfølgelse" dækker enhver negativ handling fra en persons side i relation til en søfarendes indgivelse af en klage, der ikke er åbenlyst unødigt eller ondsindet.
4. Alle søfarende skal i tillæg til deres ansættelsesaftale have udleveret en kopi af de procedurer, der gælder for klager om bord på skibet. Denne skal inkludere kontaktoplysninger til den ansvarlige myndighed i flagstaten og i den søfarendes bopælsland, hvis disse er forskellige, samt navnet på en eller flere personer på skibet, som i fortrolighed kan give de søfarende upartiske råd om deres klage og på anden måde hjælpe dem med at følge de klageprocedurer, der er til rådighed for dem på skibet.

Vejledning B5.1.5 – Procedurer for klager om bord

1. Den ansvarlige myndighed bør med forbehold af evt. relevante bestemmelser i en gældende kollektiv overenskomst og i tæt samarbejde med redernes og de søfarendes organisationer udarbejde en model for rimelige, hurtige og veldokumenterede procedurer for behandling af klager om bord på alle skibe, der fører dens flag. Følgende bør tages i betragtning ved udarbejdelsen af disse procedurer:
 - (a) mange klager kan have særlig relation til de personer, som klagen skal indgives til eller endog til skibsføreren. De søfarende bør i alle tilfælde også være i stand til at klage direkte til skibsføreren og til at indgive en klage eksternt, og
 - (b) procedurerne bør hjælpe til at undgå problemer med personforfølgning af de søfarende, der klager over spørgsmål i henhold til denne konvention, procedurerne bør også tilskynde til udpegning af en person om bord, som kan rådgive de søfarende vedrørende

de procedurer, der er til rådighed for dem og, hvis de anmodes herom af den klagende søfarende, desuden deltage i eventuelle møder eller høringer vedrørende klagens genstand.

2. De procedurer, der drøftes under den i stk. 1 i denne vejledning omtalte konsultationsproces, bør som minimum inkludere følgende:

- (a) klager skal indgives til lederen af den klagende søfarendes afdeling eller til den søfarendes overordnede officer,
- (b) afdelingslederen eller den overordnede officer skal derefter forsøge at løse problemet inden for de foreskrevne tidsgrænser, der er relevante for problemets alvor,
- (c) hvis afdelingslederen eller den overordnede officer ikke kan løse problemet til den søfarendes tilfredshed, kan sidstnævnte gå videre til skibsføreren, som bør behandle sagen personligt,
- (d) de søfarende skal til enhver tid have ret til at være ledsaget og repræsenteret af en anden søfarende efter eget valg om bord på det pågældende skib,
- (e) alle klager og beslutninger vedrørende klagerne skal registreres, og den pågældende søfarende skal have en kopi.
- (f) hvis en klage ikke kan løses om bord, skal sagen henvises til rederen i land, som skal have en rimelig tidsfrist til løsning af sagen, om nødvendigt efter høring af den pågældende søfarende eller en person, som denne har udpeget som sin repræsentant, og
- (g) de søfarende skal i alle tilfælde være berettiget til at indgive deres klage direkte til skibsføreren, rederen eller de ansvarlige myndigheder.

Forskrift 5.1.6 – Ulykkestilfælde til søs

1. Hver medlemsstat skal gennemføre en officiel undersøgelse af alle alvorlige ulykkestilfælde til søs, der fører til tilskadekomst eller død, og som involverer et skib, der fører dens flag. Den endelige undersøgelsesrapport skal normalt offentliggøres.

2. Medlemsstater skal samarbejde med hinanden for at lette undersøgelsen af de i denne forskrifts stk. 1 omtalte alvorlige ulykkestilfælde til søs.

Norm A5.1.6 – Ulykkestilfælde til søs

(Ingen bestemmelser)

Vejledning B5.1.6 – Ulykkestilfælde til søs

(Ingen bestemmelser)

Forskrift 5.2 – Havnestatens ansvar

Formål: At sætte hver medlemsstat i stand til at implementere sit ansvar i henhold til denne konvention vedrørende internationalt samarbejde i forbindelse med implementering og håndhævelse af konventionens krav på udenlandske skibe

Forskrift 5.2.1 – Inspektioner i havn

1. Alle udenlandske skibe, der som en del af deres almindelige operation eller af driftsmæssige årsager anløber en havn i en medlemsstat, kan underkastes inspektion i henhold til artikel V, stk. 4, med henblik på gennemgang af overholdelse af denne konventions bestemmelser (inklusive de søfarendes rettigheder) i relation til de søfarendes arbejds- og levevilkår på skibet.

2. Hver medlemsstat skal acceptere certifikatet vedrørende søfarendes arbejdsvilkår og overensstemmelseserklæringen vedrørende søfarendes arbejdsvilkår, der kræves i henhold til forskrift 5.1.3 som umiddelbart bevis på overholdelse af denne konventions bestemmelser (inklusive de søfarendes rettigheder). I overensstemmelse hermed skal inspektionen i statens havne - bortset fra de i kodeksen angivne tilfælde - begrænses til en gennemgang af certifikatet og erklæringen.

3. Inspektioner i havn skal udføres af bemyndigede myndighedsrepræsentanter i overensstemmelse med bestemmelserne i kodeksen og andre gældende internationale ordninger, der dækker havnestaters kontrolinspektioner i medlemsstaten. Sådanne inspektioner skal begrænses til verificering af, at de inspicerede forhold er i overensstemmelse med de relevante krav, der er angivet i denne konventions artikler og forskrifter samt udelukkende i del A i kodeksen.

4. Inspektioner, der kan udføres i overensstemmelse med denne forskrift, skal bygge på en effektiv havnestatsinspektion og et overvågningssystem med henblik på at sikre, at de søfarendes arbejds- og levevilkår på skibe, der anløber en havn i den pågældende medlemsstat opfylder denne konventions bestemmelser (inklusive de søfarendes rettigheder).

5. Oplysninger om det i denne forskrifts stk. 4 omtalte system, inklusive den metode, der er anvendt til vurdering af systemets effektivitet, skal inkluderes i medlemsstatens rapporter i henhold til konstitutionens artikel 22.

Norm A5.2.1 – Inspektioner i havn

1. Hvis en bemyndiget myndighedsrepræsentant efter at være kommet om bord for at udføre en inspektion og efter evt. at have anmodet om certifikatet vedrørende søfarendes arbejdsvilkår og overensstemmelseserklæringen vedrørende søfarendes arbejdsvilkår konstaterer:

- (a) at de krævede dokumenter ikke fremlægges, eller ikke er opdateret, eller opdateringen er urigtig, eller at de fremlagte dokumenter ikke indeholder de i denne konvention krævede informationer eller på anden måde er ugyldige, eller
- (b) at der er begrundet mistanke om, at arbejds- og levevilkårene på skibet ikke er i overensstemmelse med denne konventions bestemmelser,
- (c) at der er rimelig grund til at tro, at skibet har ændret flag med henblik på at undgå at overholde denne konvention, eller

(d) at der er en klage, hvori det påstås, at arbejds- og levevilkårene på skibet ikke er i overensstemmelse med denne konventions bestemmelser, kan der udføres en mere detaljeret inspektion for at fastslå arbejds- og levevilkårene om bord på skibet. En sådan inspektion skal altid udføres, såfremt de arbejds- og levevilkår, der menes eller påstås ikke at være i orden, udgør en klar sikkerheds- eller sundhedsfare for de søfarende, eller såfremt den bemyndigede myndighedsrepræsentant har grund til at tro, at evt. mangler udgør en alvorlig overtrædelse af denne konventions bestemmelser (inklusive de søfarendes rettigheder).

2. Hvis bemyndigede myndighedsrepræsentanter udfører en mere detaljeret inspektion af et fremmed skib i en medlemsstats havn i henhold til det i denne norms stk. 1, litra (a), (b) eller (c) anførte, skal inspektionen i princippet dække de i bilag A5-III anførte forhold.

3. I tilfælde af en klage i henhold til denne norms stk. 1(d) skal inspektionen generelt begrænses til forhold, der ligger inden for klagens omfang, selv om en klage eller undersøgelsen af klagen kan give klare grunde til en detaljeret inspektion i overensstemmelse med stk. 1(b) i denne norm. "Klage" betyder med henblik på denne norms stk. 1(d) informationer, der er sendt af en søfarende, et professionelt organ, en forening, en fagforening eller generelt en person med interesse i skibets sikkerhed, inklusive interesse i sikkerheds- eller sundhedsfarer for de søfarende om bord.

4. Hvis det efter en mere detaljeret inspektion konstateres, at arbejds- og levevilkårene på skibet ikke er i overensstemmelse med denne konventions bestemmelser, skal den bemyndigede myndighedsrepræsentant straks gøre skibsføreren opmærksom på manglerne, herunder angive tidsfristerne for den krævede udbedring heraf. Såfremt sådanne mangler af den bemyndigede myndighedsrepræsentant anses for at være vigtige, eller hvis de har relation til en klage, der er sendt i henhold til denne norms stk. 3, skal den bemyndigede myndighedsrepræsentant gøre redernes og de søfarendes relevante organisationer i den medlemsstat, hvor inspektionen udføres, opmærksom på manglerne og kan:

- (a) informere en repræsentant for flagstaten, samt
- (b) give de ansvarlige myndigheder i den næste anløbshavn de relevante informationer.

5. Den medlemsstat, hvor inspektionen udføres, er berettiget til inden for den foreskrevne tidsfrist at sende en kopi af myndighedsrepræsentantens rapport, som skal være ledsaget af et evt. svar fra de ansvarlige myndigheder i flagstaten til Det Internationale Arbejdsbureaus generaldirektør med henblik på de tiltag, der måtte anses for passende og hensigtsmæssige med henblik på at sikre, at der føres en fortegnelse over de pågældende informationer, og at de parter, der måtte være interesseret i at anvende de relevante regresprocedurer, gøres opmærksom herpå.

6. Såfremt det efter en mere detaljeret inspektion fra en bemyndiget myndighedsrepræsentants side konstateres, at skibet ikke opfylder denne konventions bestemmelser og:

- (a) at forholdene om bord klart udgør en sikkerheds- og sundhedsfare for de søfarende, eller

- (b) at den manglende opfyldelse udgør en alvorlig eller gentaget overtrædelse af denne konventions bestemmelser (inklusive de søfarendes rettigheder),

skal den bemyndigede myndighedsrepræsentant tage skridt til at sikre, at skibet ikke står til søs, før den evt. manglende opfyldelse, der ligger inden for omfanget af dette stykkes litra (a) eller (b), er udbedret, eller indtil den bemyndigede myndighedsrepræsentant har accepteret en handlingsplan til udbedring af de pågældende mangler og finder det godtgjort, at planen vil blive implementeret på en effektiv måde. Hvis skibet er tilbageholdt, skal den bemyndigede myndighedsrepræsentant straks informere flagstaten herom og indbyde en repræsentant for

flagstaten til om muligt at være til stede, idet flagstaten anmodes om at svare inden for en bestemt tidsfrist. Den bemyndigede myndighedsrepræsentant skal desuden straks informere redernes og de søfarendes relevante organisationer i den havnestat, hvor inspektionen er udført.

7. Hver medlemsstat skal sikre, at dens bemyndigede myndighedsrepræsentanter får den i kodeksens del B angivne vejledning med hensyn til de omstændigheder, der berettiger tilbageholdelse af et skib i henhold til denne norms stk. 6.

8. Hver medlemsstat skal ved implementeringen af statens ansvar i henhold til denne norm gøre sit bedste for at undgå, at et skib tilbageholdes eller forsinkes i urimelig grad. Konstateres det, at et skib tilbageholdes eller forsinkes i urimelig grad, skal der betales kompensation for evt. tab eller skade. Bevisbyrden påhviler klageren.

Vejledning B5.2.1 – Inspektioner i havn

1. Den ansvarlige myndighed bør udarbejde en inspektionspolitik for bemyndigede myndighedsrepræsentanters udførelse af inspektioner i henhold til forskrift 5.2.1. Formålet med denne politik bør være at sikre konsistens og på anden måde styre inspektions- og håndhævelsesaktiviteter i relation til denne konventions bestemmelser (inklusive de søfarendes rettigheder). Alle bemyndigede myndighedsrepræsentanter bør have en kopi af denne politik, som bør være til rådighed for offentligheden samt redere og søfarende.

2. Den ansvarlige myndighed bør ved udarbejdelsen af en politik i relation til de omstændigheder, der berettiger tilbageholdelse af et skib i henhold til norm A5.2.1, stk. 6, tage i betragtning, at alvoren i forbindelse med de i norm A5.2.1, stk. 6(b) omtalte overtrædelser kan skyldes arten af den pågældende mangel. Dette vil især være relevant i tilfælde af overtrædelse af fundamentale rettigheder og principper eller de søfarendes ansættelsesrettigheder og sociale rettigheder i henhold til artikel III og IV. Ansættelse af en person, der ikke har nået mindstealderen, bør f.eks. anses for at være en alvorlig overtrædelse, selv om der kun er én sådan person om bord. I andre tilfælde bør antallet af forskellige mangler, der konstateres under en enkelt inspektion, tages i betragtning: der bør f.eks. flere tilfælde af mangler i relation til opholdsrum eller fødevarer og forplejning til, som ikke udgør en sikkerheds- eller sundhedsfare, før disse bør anses for at udgøre en alvorlig overtrædelse.

3. Medlemsstaterne skal i så stort et omfang som muligt samarbejde med hinanden om indførelse af internationalt aftalte retningslinjer for inspektionspolitikker, især med hensyn til de omstændigheder, der berettiger tilbageholdelse af et skib.

Forskrift 5.2.2 – Procedurer til behandling af klager fra søfarende i land

1. Hver medlemsstat skal sikre, at søfarende på skibe, der anløber en havn inden for medlemsstatens område, som påstår, at der er sket overtrædelse af denne konventions bestemmelser (inklusive de søfarendes rettigheder), har ret til at fremsætte en sådan klage med henblik på at fremme hurtige og praktiske afhjælpningsmuligheder.

Norm A5.2.2 – Procedurer til behandling af klager fra søfarende i land

1. En klage fra en søfarende, der påstår, at der er sket overtrædelse af en af denne konventions bestemmelser (inklusive de søfarendes rettigheder), kan fremsættes over for en bemyndiget myndighedsrepræsentant i den havn, som den søfarendes skib er anløbet. Den bemyndigede myndighedsrepræsentant skal i så fald påtage sig en indledende undersøgelse.

2. Den indledende undersøgelse skal, hvor dette er relevant i betragtning af klagens art, inkludere en overvejelse af, hvorvidt muligheden for at anvende procedurerne til behandling af klager om bord i henhold til forskrift 5.1.5 er blevet undersøgt. Den bemyndigede myndighedsrepræsentant kan desuden udføre en mere detaljeret inspektion i henhold til norm A5.2.1.

3. Den bemyndigede myndighedsrepræsentant skal, hvis dette er relevant, forsøge at fremme en løsning på klagen på skibsniveau.

4. Såfremt undersøgelsen eller inspektionen i henhold til denne norm afslører manglende overholdelse, der falder inden for rammerne af norm A5.2.1, stk. 6, skal det pågældende stykkes bestemmelser anvendes.

5. Såfremt bestemmelserne i denne norms stk. 4 ikke gælder, og klagen ikke er løst på skibsniveau, skal den bemyndigede myndighedsrepræsentant straks informere flagstaten og inden for en foreskrevet tidsfrist søge at anvende rådgivning og opnå en korrigerende handlingsplan.

6. Hvis klagen ikke er løst efter tiltagene i henhold til denne norms stk. 5, skal havnestaten sende en kopi af den bemyndigede myndighedsrepræsentants rapport til generaldirektøren. Rapporten skal ledsages af det svar, der evt. er modtaget fra flagstatens ansvarlige myndighed inden for den foreskrevne tidsfrist. Redernes og de søfarendes relevante organisationer i havnestaten skal ligeledes informeres. Endvidere skal statistikker og informationer vedrørende klager, der er løst, regelmæssigt sendes af havnestaten til generaldirektøren. Begge disse fremsendelser er fastlagt, således at der på grundlag af de tiltag, der måtte anses for passende og hensigtsmæssige, kan føres en fortegnelse over de pågældende informationer, som de parter, inklusive redernes og de søfarendes organisationer, der måtte være interesseret i at gøre brug af de relevante regresprocedurer, skal gøres opmærksom på.

7. Der skal tages passende skridt for at sikre fortroligheden af klager, der fremsættes af søfarende.

Vejledning B5.2.2 – Procedurer til behandling af klager fra søfarende i land

1. Såfremt en klage, der er omtalt i norm A5.2.2, behandles af en bemyndiget myndighedsrepræsentant, bør myndighedsrepræsentanten først kontrollere, om klagen er af generel art og vedrører alle eller en del af de søfarende på skibet, eller om den kun vedrører den pågældende søfarende.

2. Hvis klagen er generel, bør myndighedsrepræsentanten overveje at foretage en mere detaljeret inspektion i overensstemmelse med norm A5.2.1.

3. Hvis klagen har relation til en individuel sag, bør resultatet af eventuelle klageprocedurer om bord til løsning af den pågældende klage undersøges. Hvis disse procedurer ikke er udtømt, bør den bemyndigede myndighedsrepræsentant foreslå, at klageren benytter de procedurer, der evt. er til rådighed. Der bør være en god grund for at behandle en

klage, før evt. klageprocedurer om bord er udtømt. En sådan grund kan være utilstrækkelige interne procedurer eller unødigt forsinkelse af disse, eller klagerens frygt for repressalier på grund af klagens fremsættelse.

4. Den bemyndigede myndighedsrepræsentant skal ved undersøgelsen af en klage give skibsføreren, rederen og evt. andre, der er involveret i klagen, passende mulighed for at fremkomme med deres synspunkter.

5. Såfremt flagstaten som svar på meddelelsen fra havnestaten i henhold til stk. 5 i norm A5.2.2 beviser, at staten vil behandle sagen, og at staten har effektive procedurer til dette formål og har fremlagt en acceptabel handlingsplan, kan den bemyndigede myndighedsrepræsentant afstå fra yderligere involvering i klagen.

Forskrift 5.3 – Ansvar i forbindelse med levering af arbejdskraft

Formål: At sikre, at hver medlemsstat implementerer sit ansvar i henhold til denne konvention i forbindelse med forhyring og formidling af arbejde til søfarende samt den sociale beskyttelse af statens søfarende.

1. Medlemsstaten er endvidere uden præjudice for hver medlemsstats principielle ansvar for de søfarendes arbejds- og levevilkår på skibe, der fører dens flag, ansvarlig for at sikre implementering af denne konventions bestemmelser vedrørende forhyring og formidling af arbejde til søfarende samt den sociale beskyttelse af søfarende, der er statsborgere eller bosiddende eller på anden måde hjemmehørende inden for statens område, såfremt dette ansvar er fastlagt i denne konvention.

2. Kodeksen indeholder de nærmere krav til implementeringen af denne norms stk. 1.

3. Hver medlemsstat skal etablere et effektivt inspektions- og overvågningssystem til håndhævelse af statens ansvar i forbindelse med levering af arbejdskraft i henhold til denne konvention.

4. Oplysninger om det i denne forskrifts stk. 3 omtalte system, inklusive den metode, der er anvendt til vurdering af systemets effektivitet, skal inkluderes i medlemsstatens rapporter i henhold til konstitutionens artikel 22.

Norm A5.3 – Ansvar i forbindelse med levering af arbejdskraft

1. Hver medlemsstat skal håndhæve de bestemmelser i denne konvention, der gælder for virksomhed og praksis i forbindelse med forhyring af og formidlingstjenester til søfarende, der er etableret inden for statens område, ved hjælp af et inspektions- og overvågningssystem og retsforfølgning ved overtrædelse af licens- og andre driftskrav i henhold til norm A1.4.

Vejledning B5.3 – Ansvar i forbindelse med forsyning af arbejdskraft

1. Private forhyrings- og formidlingstjenester for søfarende, der er etableret inden for medlemsstatens område, og som fremskaffer arbejdskraft fra søfarende til redere, uanset hvor disse befinder sig, skal påtage sig at sikre, at rederne fuldt ud opfylder bestemmelserne i de ansættelsesaftaler, der er indgået med søfarende.

BILAG A5-I

Arbejds- og levevilkår for søfarende, der skal inspiceres og godkendes af flagstaten, før et skib certificeres i henhold til norm A5.1.3, stk. 1:

Mindstealder

Lægeattester

De søfarendes kvalifikationer

De søfarendes ansættelsesaftaler

Anvendelse af evt. autoriserede eller certificerede eller regulerede private forhyrings- og formidlingstjenester

Arbejds- eller hviletimer

Skibets bemanning

Opholdsrum

Fritidsfaciliteter om bord

Fødevarer og forplejning

Beskyttelse af sundhed og sikkerhed samt forebyggelse af ulykker

Sygdomsbehandling om bord

Klageprocedurer om bord

Betaling af løn

BILAG A5-II

certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår

(Bemærk: Dette certifikat skal være vedhæftet en overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsvilkår)

Udstedt i henhold til bestemmelserne i artikel V og afsnit 5 i den internationale konvention om søfarendes arbejdsvilkår, 2006 (i det følgende kaldet "konventionen") i henhold til nedenstående regerings beføjelser:

.....

(fuld angivelse af den stat, hvis flag skibet er berettiget til at føre)

Ved

(fuld betegnelse for og adresse på den ansvarlige myndighed eller anerkendte organisation, der er behørigt bemyndiget i henhold til konventionens bestemmelser)

Nærmere oplysninger om skibet

Skibets navn

Kendingstal eller -bogstaver

Registreringshavn

Registreringsdato

Bruttotonnage ¹

IMO-nummer

Skibets type

Rederens navn og adresse ²

¹ Ved skibe, der dækkes af den midlertidige ordning for måling af tonnage, der er vedtaget af IMO, udgør bruttotonnage den, der er angivet i kolonnen BEMÆRKNINGER i det internationale tonnagecertifikat (1969). Se artikel II(1)(j) i konventionen.

² *Reder* betyder ejeren af skibet eller en anden organisation eller person såsom den korresponderende reder, agenten eller bareboatchartren, der har overtaget ansvaret for skibets drift fra rederen, og som – ved at overtage dette ansvar – har accepteret at påtage sig de opgaver og pligter, der er pålagt redere i overensstemmelse med denne konvention, uanset om andre organisationer eller personer opfylder visse af opgaverne eller pligterne på rederens vegne. Se artikel II(1)(j) i konventionen.

Det bekræftes hermed:

At dette skib er inspiceret og verificeret som værende i overensstemmelse med konventionens bestemmelser samt den vedhæftede overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsvilkår.

At de søfarendes arbejds- og levevilkår som angivet i bilag A5-I i konventionen er i overensstemmelse med ovenstående lands nationale bestemmelser til implementering af konventionen. Et sammendrag af disse nationale bestemmelser findes i overensstemmelseserklæringen vedrørende søfarendes arbejdsvilkår, del I.

Dette certifikat er gældende til med forbehold af inspektioner i henhold til norm A5.1.3 og A5.1.4 i konventionen.

Dette certifikat er kun gyldigt, hvis den overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsvilkår, der er udstedt iden er vedhæftet.

Den inspektion, der danner grundlag for dette certifikat, blev afsluttet den

Udstedt i den

Underskrevet af den behørigt bemyndigede myndighedsrepræsentant, der udsteder certifikatet (Den udstedende myndigheds segl eller stempel)

Påtegninger for tvungen mellemliggende inspektion og om nødvendigt evt. yderligere inspektioner

Det bekræftes hermed, at skibet er inspiceret i henhold til konventionens norm A5.1.3 og A5.1.4, og at det er konstateret, at de søfarendes arbejds- og levevilkår i henhold til bilag A5-I til konventionen er i overensstemmelse med ovennævnte lands nationale bestemmelser til implementering af konventionen.

Mellemliggende inspektion:
(skal udfyldes mellem anden og tredje årssdag)

Underskrift
(Underskrevet af den bemyndigede myndighedsrepræsentant)

Sted

Dato
(Den udstedende myndigheds segl eller stempel)

Yderligere påtegninger (hvis relevant)

Det bekræftes hermed, at skibet har gennemgået en yderligere inspektion med henblik på at verificere, at skibet fortsat er i overensstemmelse med de nationale bestemmelser til implementering af konventionen i henhold til konventionens norm A3.1, stk. 3, (genregistrering eller væsentlig ændring af opholdsrum) eller af andre grunde.

Yderligere inspektion:
(hvis relevant)

Underskrift
(Underskrevet af bemyndiget myndigheds-
repræsentant)

Sted

Dato
(Den udstedende myndigheds segl eller stempel)

Yderligere inspektion:
(hvis relevant)

Underskrift
(Underskrevet af bemyndiget myndigheds-
repræsentant)

Sted

Dato
(Den udstedende myndigheds segl eller stempel)

Yderligere inspektion:
(hvis relevant)

Underskrift
(Underskrevet af bemyndiget myndigheds-
repræsentant)

Sted

Dato
(Den udstedende myndigheds segl eller stempel)

Den internationale konvention om søfarendes arbejdsvilkår, 2006

Overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsvilkår - del I

(Bemærk: Denne erklæring skal være vedhæftet skibets certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår)

Udstedt i henhold til følgende beføjelse: *(angiv navnet på den ansvarlige myndighed som angivet i artikel II, stk. 1(a), i konventionen)*

Nedenstående skib er med hensyn til bestemmelserne i den internationale konvention om søfarendes arbejdsvilkår, 2006:

Skibets navn	IMO-nummer	Bruttotonnage

vedligeholdt i overensstemmelse med konventionens norm A5.1.3. Undertegnede erklærer hermed på vegne af ovennævnte ansvarlige myndighed:

- (a) at bestemmelserne i den internationale konvention om søfarendes arbejdsvilkår fuldt ud er inkorporeret i de nedenfor omtalte nationale krav,
 - (b) at disse nationale krav er indeholdt i de nedenfor omtalte nationale bestemmelser, idet der, hvor dette er relevant, gives oplysning om indholdet af disse bestemmelser,
 - (c) at de nærmere oplysninger om eventuelle substantielle ækvivalenser i henhold til artikel VI, stk. 3 og 4, findes <under det nedenfor angivne tilsvarende nationale krav> <i det til dette formål nedenfor angivne afsnit> *(det ikke gældende overstreges)*,
 - (d) at eventuelle dispensationer bevilget af den ansvarlige myndighed i henhold til afsnit 3 er klart angivet i det til dette formål angivne afsnit nedenfor, og
 - (e) at eventuelle bestemmelser i den nationale lovgivning, der er specifikke for skibstypen, tillige er omtalt i de pågældende krav.
1. Mindstealder (forskrift 1.1)
 2. Lægeattest (forskrift 1.2)
 3. De søfarendes kvalifikationer (forskrift 1.3)
 4. Søfarendes ansættelsesaftaler (forskrift 2.1)
 5. Anvendelse af evt. autoriseret eller certificeret eller regulerede privat forhyrings- og formidlingstjeneste (forskrift 1.4)
 6. Arbejds- eller hviletimer (forskrift 2.3)
 7. Skibets bemanning (forskrift 2.7)
 8. Opholdsrum (forskrift 3.1)
 9. Fritidsfaciliteter om bord (forskrift 3.1)
 10. Fødevarer og forplejning (forskrift 3.2)
 11. Beskyttelse af sundhed og sikkerhed samt forebyggelse af ulykker (forskrift 4.3)
 12. Sygdomsbehandling om bord (forskrift 4.1)
 13. Procedurer for klager om bord (forskrift 5.1.5)
 14. Betaling af løn (forskrift 2.2)

Navn:

.....

Stilling:

Underskrift:

.....

Sted:

Dato:

(Den udstedende myndigheds segl eller stempel)

Substantielle ækvivalenser

(Bemærk: Det ikke gældende overstreges)

Bemærk nedenstående substantielle ækvivalenser i henhold til konventionens artikel VI, stk. 3 og 4, bortset fra hvor dette er angivet ovenfor (*indføj om nødvendigt beskrivelse*):

.....

.....

Ingen ækvivalens bevilget.

Navn:

Stilling:

Underskrift:

Sted:

Dato:

(Den udstedende myndigheds segl eller stempel)

Undtagelser

(Bemærk: Det ikke gældende overstreges)

Bemærk følgende undtagelser, der er bevilget af den ansvarlige myndighed i henhold til afsnit 3 i konventionen:

.....

.....

Ingen undtagelse bevilget.

Navn:

Stilling:

Underskrift:

Sted:

Dato:

(Den udstedende myndigheds segl eller stempel)

Overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsvilkår - del II

Foranstaltninger, der er indført for at sikre kontinuerlig overholdelse mellem inspektionerne

Følgende foranstaltninger er truffet af den reder, der er angivet i certifikatet vedrørende søfarendes arbejdsvilkår, som denne erklæring er vedhæftet, for at sikre kontinuerlig overholdelse mellem inspektionerne:

(De foranstaltninger, der er truffet for at sikre overholdelse af hvert af punkterne i del I, angives nedenfor)

- | | |
|--|--------------------------|
| 1. Mindstealder (forskrift 1.1) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 2. Lægeattest (forskrift 1.2) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 3. De søfarendes kvalifikationer (forskrift 1.3) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 4. Søfarendes ansættelsesaftaler (forskrift 2.1) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 5. Anvendelse af evt. autoriserede eller certificerede eller regulerede private
forhyrings- og formidlingstjenester (forskrift 1.4) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 6. Arbejds- eller hviletimer (forskrift 2.3) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 7. Skibets bemanning (forskrift 2.7) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 8. Opholdsrum (forskrift 3.1) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 9. Fritidsfaciliteter om bord (forskrift 3.1) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 10. Fødevarer og forplejning (forskrift 3.2) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 11. Beskyttelse af sundhed og sikkerhed samt forebyggelse af ulykker
(forskrift 4.3) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 12. Sygdomsbehandling om bord (forskrift 4.1) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 13. Procedurer for klager om bord (forskrift 5.1.5) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 14. Betaling af løn (forskrift 2.2) | <input type="checkbox"/> |
| | |

Undertegnede bekræfter hermed, at ovenstående foranstaltninger er truffet for at sikre kontinuerlig overholdelse af de i del I angivne krav mellem inspektionerne.

Rederens navn: ³
.....
Firmaadresse:
.....
Den bemyndigede underskrivers navn:
.....
Stilling:
Den bemyndigede underskrivers underskrift:
.....
Dato:
(Rederens stempel eller segl¹)

Ovenstående foranstaltninger er gennemgået af (*indsæt navnet på den ansvarlige myndighed eller behørigt anerkendte organisation*) og anses efter inspektion af skibet for at opfylde det i norm A5.1.3, stk. 10(b) angivne formål med hensyn til at sikre indledende og kontinuerlig overensstemmelse med de i denne erklærings del I angivne bestemmelser.

Navn:
Stilling:
Adresse:
.....
.....
Underskrift:
Sted:
Dato:
(Den udstedende myndigheds segl eller stempel)

³ *Reder* betyder ejeren af skibet eller en anden organisation eller person såsom den korresponderende reder, agenten eller bareboatchartren, der har overtaget ansvaret for skibets drift fra rederen, og som – ved at overtage dette ansvar – har accepteret at påtage sig de opgaver og pligter, der er pålagt redere i overensstemmelse med denne konvention, uanset om andre organisationer eller personer opfylder visse af opgaverne eller pligterne på rederens vegne. Se artikel II(1)(j) i konventionen.

Midlertidigt certifikat vedrørende søfarendes arbejdsvilkår

Udstedt i henhold til bestemmelserne i artikel V og afsnit 5 i den internationale konvention om søfarendes arbejdsvilkår, 2006 (i det følgende kaldet "konventionen") i henhold til nedenstående regerings beføjelser:

.....
(fuld angivelse af den stat, hvis flag skibet er berettiget til at føre)

ved

(fuld betegnelse for og adresse på den ansvarlige myndighed eller anerkendte organisation, der er behørigt bemyndiget i henhold til konventionens bestemmelser)

Nærmere oplysninger om skibet

Skibets navn

Kendingstal eller -bogstaver

Registreringshavn

Registreringsdato

Bruttotonnage ⁴

IMO-nummer

Skibstype

Rederens navn og adresse ⁵

.....
Det bekræftes hermed med henblik på konventionens norm A5.1.3, stk. 7:

- (a) at dette skib, så vidt dette er rimeligt og gennemførligt, er inspiceret for de forhold, der er angivet i bilag A5-I til konventionen, idet der tages hensyn til verifikation af forhold i henhold til nedenstående litra (b), (c) og (d),
- (b) at rederen over for den ansvarlige myndighed eller den anerkendte organisation har bevist, at skibet har tilstrækkelige procedurer til at overholde konventionen,
- (c) at skibsføreren er bekendt med kravene i konventionen og ansvaret for implementeringen, og
- (d) at de relevante oplysninger er fremsendt til den ansvarlige myndighed eller anerkendte organisation, således at der kan udstedes en overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsvilkår.

⁴ Ved skibe, der dækkes af den midlertidige ordning for måling af tonnage, der er vedtaget af IMO, udgør bruttotonnagen det, der er angivet i kolonnen BEMÆRKNINGER i det internationale tonnagecertifikat (1969). Se artikel II(1)(j) i konventionen.

⁵ Reder betyder ejeren af skibet eller en anden organisation eller person såsom den korresponderende reder, agenten eller bareboatchartren, der har overtaget ansvaret for skibets drift fra rederen, og som – ved at overtage dette ansvar – har accepteret at påtage sig de opgaver og pligter, der er pålagt redere i overensstemmelse med denne konvention, uanset om andre organisationer eller personer opfylder visse af opgaverne eller pligterne på rederens vegne. Se artikel II(1)(j) i konventionen.

Dette certifikat er gældende til med forbehold af inspektioner i henhold til norm A5.1.3 og A5.1.4.

Den inspektion, der er omtalt under (a) ovenfor, blev afsluttet den

Udstedt i den

.....

Underskrevet af den behørigt bemyndigede myndighedsrepræsentant, der udsteder det midlertidige certifikat

(Den udstedende myndigheds segl eller stempel)

BILAG A5-III

Generelle områder, der er underlagt en nærmere inspektion fra en bemyndiget myndighedsrepræsentant i en havn i en medlemsstat, der udfører havnestatsinspektioner i henhold til norm A5.2.1:

Mindstealder

Lægeattester

De søfarendes kvalifikationer

De søfarendes ansættelsesaftaler

Anvendelse af evt. autoriserede eller certificerede eller regulerede private forhyrings- og formidlingstjenester

Arbejds- eller hviletimer

Skibets bemanning

Opholdsrum

Fritidsfaciliteter om bord

Fødevarer og forplejning

Beskyttelse af sundhed og sikkerhed samt forebyggelse af ulykker

Sygdomsbehandling om bord

Klageprocedurer om bord

Betaling af løn

BILAG B5-I – EKSEMPEL PÅ EN NATIONAL ERKLÆRING

Se vejledning B5.1.3, stk. 5 den internationale konvention
om søfarendes arbejdsvilkår, 2006

Overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsvilkår - del I

*(Bemærk: Denne erklæring skal være vedhæftet skibets certifikat
vedrørende søfarendes arbejdsvilkår)*

Udstedt i henhold til følgende beføjelse: **Ministeriet for søtransport i Xxxxxx**

Nedenstående skib er med hensyn til bestemmelserne i den internationale konvention om søfarendes arbejdsvilkår, 2006:

Skibets navn	IMO-nummer	Bruttotonnage
M.S. EKSEMPEL	12345	1,000

vedligeholdt i overensstemmelse med konventionens norm A5.1.3.

Undertegnede erklærer hermed på vegne af ovennævnte ansvarlige myndighed:

- (a) at bestemmelserne i den internationale konvention om søfarendes arbejdsvilkår fuldt ud er inkorporeret i de nedenfor omtalte nationale krav,
- (b) at disse nationale krav er indeholdt i de nedenfor omtalte nationale bestemmelser, idet der, hvor dette er relevant, gives forklaring på indholdet af disse bestemmelser,
- (c) at de nærmere oplysninger om evt. substantielle ækvivalenser i henhold til artikel VI, stk. 3 og 4, findes <under det nedenfor angivne tilsvarende nationale krav> <i det til dette formål nedenfor angivne afsnit> (*det ikke gældende overstreges*),
- (d) at evt. undtagelser bevilget af den ansvarlige myndighed i henhold til afsnit 3 er klart angivet i det til dette formål angivne afsnit nedenfor, og
- (e) at evt. bestemmelser i den nationale lovgivning, der er specifikke for skibstypen, tillige er omtalt i de pågældende krav.

1. Mindstealder (forskrift 1.1)

Søfartslov nr. 123 af 1905 med ændringer ("loven"), kapitel X; søfartsforskrifter ("forskrifter"), 2006, regel 1111-1222.

Mindstealderen er den alder, der er omtalt i konventionen.

"Nat" betyder kl. 21.00 til 6.00, medmindre Ministeriet for søtransport ("ministeriet") godkender en anden periode.

Eksempler på farligt arbejde, der er begrænset til folk på 18 år eller derover, er anført i bilag A hertil. I forbindelse med fragtskibe må folk under 18 år ikke arbejde i områder, der på skibsplanken er markeret som "farligt område" (planen skal være vedhæftet denne erklæring).

2. Lægeattest (forskrift 1.2)

Lov, kapitel XI, forskrifter, regel 1223-1233.

Lægeattester skal, hvor dette er relevant, være i overensstemmelse med STCW-kravene; i andre tilfælde anvendes STCW-kravene med de nødvendige justeringer. Kvalificerede optikere på den liste, der er godkendt af ministeriet, kan udstede certifikater vedrørende syn.

Lægeundersøgelser følger ILO/WHO-retningslinjerne, der er omtalt i vejledning B1.2.1

.....
.....

Overensstemmelseserklæring vedrørende søfarendes arbejdsvilkår - del II

Foranstaltninger, der er indført for at sikre kontinuerlig overholdelse mellem inspektionerne

Følgende foranstaltninger er truffet af den reder, der er angivet i certifikatet vedrørende søfarendes arbejdsvilkår, som denne erklæring er vedhæftet, for at sikre kontinuerlig overholdelse mellem inspektionerne:

(De foranstaltninger, der er truffet for at sikre overholdelse af hvert af punkterne i del I, angives nedenfor)

1. Mindstealder (forskrift 1.1) X
Hver søfarendes fødselsdato skal angives ud for den pågældendes navn på mandskabslisten.
Listen kontrolleres ved starten af hver rejse af skibsføreren eller den officer, der handler på dennes vegne ("den ansvarlig officer"), som registrerer datoen for den pågældende verifikation. Hver søfarende under 18 år modtager på ansættelsestidspunktet et notat, der forbyder ham/hende at udføre nattearbejde og det arbejde, der specifikt er angivet som farligt (se del I, afsnit 1 ovenfor) samt ethvert andet farligt arbejde, og som kræver, at den søfarende i tilfælde af tvivl skal rådføre sig med den ansvarlige officer. En kopi af notatet med den søfarendes underskrift under "modtaget og læst" samt underskriftdatoen opbevares af den ansvarlige officer.

2. Lægeattest (forskrift 1.2) X
Lægeattesterne opbevares strengt fortroligt af den ansvarlige officer sammen med en liste, der er udarbejdet i henhold til den ansvarlige officers ansvar og med følgende angivelse for hver søfarende om bord: den søfarendes funktioner, datoen for den/de aktuelle lægeattester og den sundhedsstatus, der er angivet på den relevante attest. I tilfælde af tvivl om, hvorvidt den søfarende sundhedsmæssigt er i stand til at udføre en eller flere bestemte funktioner, skal den ansvarlige officer rådføre sig med den søfarendes læge eller en anden kvalificeret læge og registrere et sammendrag af lægens konklusioner samt lægens navn og telefonnummer og datoen for konsultationen.

.....
.....

Resolutioner vedtaget på konferencen

I

Resolution vedrørende fremme af Den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold af 2006

Den Internationale Arbejdsorganisations Generalkonference,

der har vedtaget den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold, 2006,

der noterer sig, at konventionens succes afhænger af, at den opnår bred ratifikation, og at dens krav implementeres effektivt,

der er opmærksom på, at organisationens kernemandat er at fremme menneskeværdige arbejds- og levevilkår,

der bekræfter resolutionen vedrørende teknisk samarbejde med henblik på at styrke de nationale administrationer, der er ansvarlige for at inspicere de arbejdsforhold til søs, der er vedtaget af ILO's forberedende tekniske søfartskonference (Genève, den 13.-24. september 2004),

opfordrer Det Internationale Arbejdsbureaus styrelsesråd til at anmode generaldirektøren om i forbindelse med allokeringen af ressourcer at sørge for høj prioritering af udførelsen af det udestående tresidige arbejde, der er nødvendigt for effektiv implementering af konventionen,

og opfordrer desuden styrelsesrådet til at anmode generaldirektøren om i forbindelse med allokeringen af ressourcer til organisationens tekniske samarbejdsprogram at prioritere fremme af ratificeringen af konventionen højt samt hjælpe lande, der anmoder om assistance, med implementeringen inden for områder såsom:

- teknisk assistance til medlemmer, herunder opbygning af kapacitet for nationale administrationer og udarbejdelse af national lovgivning, der opfylder konventionens krav,
- udvikling af undervisningsmateriale til inspektører og andre medarbejdere,
- uddannelse af inspektører,
- udvikling af fremmende materiale og støtteværktøjer for konventionen, og
- nationale og regionale seminarer samt workshops vedrørende konventionen.

II

Resolution vedrørende fremme af kvindelige søfarendes muligheder

Den Internationale Arbejdsorganisations Generalkonference,

der har vedtaget den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold, 2006,

der bringer resolutionen vedrørende kvindelige søfarende, der er vedtaget på det 29. møde i Den Fælles Søfartskommission i erindring,

der gør opmærksom på resultatet af Det Internationale Arbejdsbureaus rapport *Kvindelige søfarende: global ansættelsespolitik og -praksis*,

der er bevidst om organisationens mandat til at fremme lige muligheder for kvinder og mænd,

opfordrer Det Internationale Arbejdsbureaus styrelsesråd til at anmode generaldirektøren om i forbindelse med anvendelsen af ressourcer at give undersøgelse af foranstaltninger, der yderligere kan fremme kvindelige søfarendes karrieremuligheder og passende arbejds- og levevilkår, høj prioritet.

III

Resolution vedrørende den fælles IMO/ILO ad hoc-ekspertarbejdsgruppe vedrørende ansvar og kompensation ved krav i forbindelse med død, personskade og tilbageladte søfarende

Den Internationale Arbejdsorganisations Generalkonference,

der har vedtaget den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold, 2006,

der har noteret sig og priser det arbejde, der er udført af den fælles IMO/ILO ad hoc-arbejdsgruppe, der har mulighed for i betydelig grad at bidrage til at sikre menneskeværdigt arbejde for søfarende,

der også har noteret sig, at den fælles IMO/ILO ad hoc-arbejdsgruppe har konstateret, at det internationale juridiske system, der behandler dette spørgsmål, er mangelfuldt med hensyn til dette område,

der tager i betragtning, at konventionens tekst ikke behandler mange af de bestemmelser, der er anført i vejledning vedrørende skibsrederes kontraktmæssige ansvar i tilfælde af søfarendes død eller tilskadekomst og vejledning vedrørende økonomisk sikkerhedsstillelse når søfarende tilbagelades i udlandet, der er vedtaget både af Den Internationale Maritime Organisation (IMO)'s forsamling og styrelsesrådet for Det Internationale Arbejdsbureau,

der mener, at den fælles ad hoc-arbejdsgruppe bør fortsætte arbejdet,

anbefaler begge organisationer, at fremgangsmåden vil være, at den fælles ad hoc-arbejdsgruppe udvikler en standard med tilhørende retningslinjer, der på et senere tidspunkt vil kunne inkluderes i den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold eller et andet eksisterende dokument.

IV

Resolution vedrørende udarbejdelse af retningslinjer for havnestatskontrol

Den Internationale Arbejdsorganisations Generalkonference,

der har vedtaget den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold, 2006,

der tager i betragtning, at denne konvention har til formål at etablere en ny søjle i den internationale lovgivning for skibsfarten,

der er opmærksom på, at organisationens kernemandat er at fremme menneskeværdige arbejds- og levevilkår,

der er opmærksom på stk. 4 og 7 i artikel V og forskrift 5.2.1, norm A5.2.1, vejledning B5.2.1 i ovenstående konvention, der fastlægger havnestatskontrol og -ansvar i henhold til udtrykket ”ikke mere favorabel behandling”,

der bemærker, at konventionens succes bl.a. vil være afhængig af ensartet og harmoniseret implementering af havnestatsansvaret i overensstemmelse med konventionens relevante bestemmelser,

der tager i betragtning, at det på grund af skibsfartens globale karakter er vigtigt for havnestatskontrollens embedsmænd at modtage korrekte retningslinjer til udførelse af deres pligter,

og som anerkender det arbejde, der er udført af IMO inden for dette område, og den betydning, som det internationale samfund tillægger samarbejdet mellem internationale institutioner,

opfordrer Det Internationale Arbejdsbureaus styrelsesråd til at anmode generaldirektøren om at indkalde et tresidigt ekspertmøde til udvikling af passende retningslinjer for havnestatskontrollens embedsmænd og anmoder om, at bureauet anvender IMO's tekniske ekspertise inden for dette område.

V

Resolution vedrørende udarbejdelse af internationale standarder vedrørende helbredsmæssig egnethed for besætningsmedlemmer og andre søfarende

Den Internationale Arbejdsorganisations Generalkonference,

der har vedtaget den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold, 2006,

der tager i betragtning, at denne konvention har til formål at etablere en ny søjle i den internationale lovgivning for skibsfarten,

der er opmærksom på, at resolution 9 i den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW-konventionen) af 1978 med senere ændringer i 1995 opfordrer Den Internationale Maritime Organisation til i samarbejde med Den Internationale Arbejdsorganisation og Verdenssundhedsorganisationen at udarbejde internationale standarder for helbredsmæssig egnethed for søfarende,

der endvidere gør opmærksom på de eksisterende ILO/WHO vejledninger om helbredsundersøgelser af søfarende (ILO/WHO/D.2/1997),

der anerkender vigtigheden af, at søfarende helbredsmæssigt er i egnede, således at de ikke bringer deres eget helbred og sikkerhed eller andres helbred og sikkerhed i fare,

og som tillige anerkender vigtigheden af letforståelige standarder for helbredsmæssig egnethed for søfarende, der kan implementeres globalt til sikring af sikker, miljøvenlig og effektiv skibsfart,

opfordrer Det Internationale Arbejdsbureaus styrelsesråd til at anmode generaldirektøren om i samarbejde med Den Internationale Maritime Organisation og Verdenssundhedsorganisationen at overveje, hvorvidt det er nødvendigt at gennemgå de eksisterende ILO/WHO vejledninger vedrørende helbredsundersøgelser af søfarende (ILO/WHO/D.2/1997), idet det overvejes, hvorvidt andre standarder er passende for søfarende i henhold til de pligter, de skal udføre om bord, og rapportere deres anbefalinger til organisationen for evt. yderligere overvejelse og handling.

VI

Resolution vedrørende fremme af konventionen om søfarendes identitetsdokumenter (revideret), 2003 (nr. 185)

Den Internationale Arbejdsorganisations Generalkonference,

der har vedtaget den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold, 2006,

der også har vedtaget konventionen om søfarendes identifikationsdokumenter (revideret), 2003 (nr. 185) på den 91. Internationale Arbejdskonference,

der er opmærksom på, at den 91. Internationale Arbejdskonference har vedtaget en resolution vedrørende menneskeværdigt arbejde for søfarende, der f.eks. bemærker, at adgang til landfaciliteter, landlov og lettelse af gennemrejse er afgørende elementer for de søfarendes generelle velbefindende og dermed for realiseringen af menneskeværdigt arbejde for søfarende,

der er opmærksom på, at organisationens kernemandat er at fremme menneskeværdige arbejds- og levevilkår,

der noterer sig de fortsatte vanskeligheder, som søfarende oplever i visse lande, når de forsøger at anvende deres landlov,

opfordrer indtrængende Det Internationale Arbejdsbureaus styrelsesråd til at anmode generaldirektøren om at kontakte alle medlemsstater og minde dem om vigtigheden af hurtig ratificering og implementering af ILO-konvention nr. 185 og opfordre medlemslandene til at fremme menneskeværdigt arbejde for søfarende og i den forbindelse tillade søfarende at benytte deres landlov i de pågældende lande,

og opfordrer styrelsesrådet til fortsat at holde sig informeret om dette spørgsmål.

VII

Resolution vedrørende oplysninger om erhvervsmæssige grupper

Den Internationale Arbejdsorganisations Generalkonference,

der har vedtaget den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold, 2006,

der har noteret sig, at mange af de søfartsdokumenter, der er sammenskrevet i den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold, indeholder forskellige definitioner af udtrykket ”søfarende”,

der er af den opfattelse, at der er et behov for klarhed vedrørende definitionen i konventionen,

der anerkender, at der kan opstå situationer, hvor et medlem kan være i tvivl om, hvorvidt visse personkategorier, der i perioder påtager sig arbejde om bord på et skib, skal betragtes som søfarende i henhold til konventionen,

der endvidere anerkender, at der er behov for afklaring af dette spørgsmål med henblik på at opnå ensartet anvendelse af de rettigheder og pligter, der er fastlagt i konventionen,

det bemærker, at artikel II, stk. 1, litra f, i konventionen fastslår, at:

”søfarende betyder en person, der, uanset i hvilken egenskab, er ansat eller beskæftiget eller arbejder om bord på et skib, for hvilket denne konvention er gældende”,

der endvidere bemærker, at artikel II, stk. 3, fastslår, at:

”I tilfælde af tvivl om, hvorvidt en personkategori skal betragtes som søfarende i denne konvention, skal spørgsmålet afgøres af den kompetente myndighed i hver medlemsstat efter høring af de organisationer for skibsredere og søfarende, der beskæftiger sig med dette spørgsmål”,

beslutter, at Den Internationale Arbejdsorganisation skal forsøge at sikre ensartet implementering af konventionen, og opfordrer medlemslandene til at fastholde hensigten i artikel II, stk. 1, litra f, ved anvendelse af bilag 1.

Bilag

Den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold af 2006

Oplysninger om erhvervsmæssige grupper

Generelt

Konventionen anerkender i artikel II, stk. 3, at der kan være tvivl om, hvorvidt en bestemt personkategori eller -kategorier, som måtte udføre arbejde om bord på et skib, der dækkes af konventionen, skal betragtes som søfarende med henblik på konventionen.

den internationale arbejdskonference har derfor vedtaget dette bilag med henblik på at hjælpe administrationerne med at løse evt. problemer, der måtte opstå.

Der er personer, som hovedsagelig arbejder på land, men som af og til i en kortere periode arbejder på et skib. Disse er ikke nødvendigvis søfarende. Der er personer, som regelmæssigt tilbringer en kort periode på et skib. Disse kan være søfarende. I begge tilfælde drejer deres arbejde sig måske og måske ikke direkte om skibets rutinemæssige aktiviteter.

Personer, der måske ikke betegnes som søfarende, omfatter havnelodser og havnearbejdere samt visse specialmedarbejdere såsom gæsteunderholdere, skibsinspektører, driftsinspektører og reparatører.

Personer, der regelmæssigt tilbringer mere end korte perioder om bord, selv hvor de udfører opgaver, der ikke normalt anses for maritime opgaver, kan uanset deres stilling om bord alligevel betragtes som søfarende med henblik på denne konvention. Reparations- og vedligeholdelseshold og specielle skibsmedarbejdere, der er engageret til at arbejde til søs på bestemte skibe, kan f.eks. meget vel anses for at være søfarende og være berettiget til at være dækket af de rettigheder og forpligtelser, der er fastlagt i denne konvention.

Konventionen giver søfarende vigtige rettigheder og fordele, der dækker deres arbejds- og levevilkår, som de måske ikke altid har til rådighed i deres hjemland. Ved løsning af tvivlsspørgsmål med hensyn til om bestemte personer er søfarende, bør der derfor også tages hensyn til det omfang, hvori deres nationale juridiske og sociale system giver beskyttelse af deres arbejdsstandarder i sammenligning med det, der er fastlagt i henhold til konventionen.

Kategorier

En administration kan være i tvivl med hensyn til at give en bestemt personkategori, der arbejder om bord, betegnelsen søfarende i henhold til artikel II, stk. 1, litra f, fordi:

- (i) arten af deres arbejde ikke er en del af skibets rutineaktiviteter (f.eks. videnskabsfolk, forskere, dykkere, offshore specialteknikere etc.),
- (ii) de pågældende, selv om de er uddannet og kvalificerede inden for maritime færdigheder, udfører vigtige specialfunktioner, der ikke er en del af skibets rutineaktiviteter (f.eks. havnelodser, inspektører og driftsinspektører),
- (iii) det arbejde, de udfører er periodisk og kortvarigt, og deres hovedarbejdsplads er i land (f.eks. gæsteunderholdere, reparatører, skibsinspektører og havnearbejdere).

En person eller personkategori bør ikke automatisk ekskluderes fra definitionen søfarende, blot fordi de falder inden for en eller flere af de ovenfor anførte kategorier. Disse kategorier er udelukkende en illustration af situationer, hvor der kunne opstå tvivl.

Specielle faktorer i forbindelse med situationen kan medføre, at administrationen fastlægger, hvornår en person er eller ikke er søfarende.

Kriterier

Følgende forhold bør tages i betragtning i forbindelse med overvejelser af, hvordan man løser sådanne tvivlsspørgsmål:

- (i) varigheden af de pågældendes ophold om bord,
- (ii) hyppigheden af de arbejdsperioder, der tilbringes om bord,
- (iii) hvor den pågældendes hovedarbejdsplads befinder sig,
- (iv) formålet med den pågældendes arbejde om bord,
- (v) den beskyttelse, der normalt ville gælde for de pågældende med hensyn til deres arbejdsmæssige og sociale forhold for at sikre, at de er sammenlignelige med det, der gælder i henhold til konventionen.

VIII

Resolution vedrørende søfarendes velfærd

Den Internationale Arbejdsorganisations Generalkonference,

der har vedtaget den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold, 2006,

der tager hensyn til resolutionen vedrørende søfareres velfærd, der er vedtaget på det 29. møde i Den Fælles Søfartskommission,

der er opmærksom på, at organisationens kernemandat er at fremme menneskeværdige arbejds- og levevilkår, og at de søfarendes velfærdsfaciliteter er vigtige i denne forbindelse,

der tager i betragtning, at på grund af skibsfartens globale karakter har de søfarende behov for særlig beskyttelse, og at forsyningen med og adgangen til velfærdsfaciliteter for søfarende er vigtig i denne forbindelse,

der tager hensyn til, at søfarende som følge af de strukturelle ændringer inden for branchen har færre muligheder for at gå i land, og at der derfor er et større behov end nogen sinde for velfærdsfaciliteterne og -ydelserne for søfarende,

der anerkender, at de frivillige organisationer og deres ekspertise spiller en afgørende rolle i forbindelse med leveringen af velfærdsfaciliteter,

der endvidere bemærker, at det nye sikkerhedsregime og nægtelsen af landlov betyder, at de søfarende måske ikke er i stand til at drage fordel af velfærdsfaciliteter, der er til rådighed for dem i havnene,

der tillige bemærker, at prisen for havnefaciliteterne i visse lande er meget høj eller omfattet af urimelige procedurer med henblik på, at de søfarende skal forlade skibet og benytte de velfærdsfaciliteter, der er for dem i havnene,

der også erkender, at mange regeringer er helt afhængige af frivillige eller velgørende organisationer og i mange tilfælde overdrager deres forpligtelser til regionale/lokale regeringsmyndigheder for at opretholde sådanne velfærdsfaciliteter og -ydelser for søfarende,

anmoder Det Internationale Arbejdsbureaus styrelsesråd om at opfordre generaldirektøren til at tage alle de nødvendige skridt til kraftigt at opfordre medlemsstaterne til at sikre, at søfarende på skibe i deres havne er i stand til at få adgang til velfærdsfaciliteter for søfarende,

og anmoder også om, at generaldirektøren foreslår, at styrelsesrådet indkalder til et tresidigt ekspertmøde for at undersøge leveringen af og vanskelighederne ved at sikre adgang til velfærdsfaciliteter for søfarende.

IX

Resolution vedrørende opretholdelse af Den Fælles Søfartskommission

Den Internationale Arbejdsorganisations Generalkonference,

der har vedtaget den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold, 2006,

der er opmærksom på Den Fælles Søfartskommissions lange historie og det vigtige bidrag, denne har ydet ved behandlingen af nøglespørgsmål inden for skibsfarten, som har sikret, at ILO's aktiviteter forbliver relevante i forhold til skibsfartens virkelighed,

der også er opmærksom på, at Den Fælles Søfartskommissions vigtige bidrag blev anerkendt af Det Internationale Arbejdsbureaus styrelsesråd på det 280. møde, hvor det blev aftalt, at der skulle oprettes et underudvalg i Den Fælles Søfartskommission vedrørende lønninger for søfarende, som skal mødes hvert andet år uden budgetmæssige implikationer for bureauet med henblik på at gennemgå ILO's mindsteløn for befarne matroser,

der anerkender den unikke rolle, som Den Fælles Søfartskommission har spillet i forbindelse med fremme af den sociale dialog inden for skibsfarten, og at social dialog er en af de fire søjler inden for menneskeværdigt arbejde,

der endvidere anerkender, at vedtagelsen af den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold er af stor betydning med hensyn til regulering af arbejdsstandarderne for søfarende, og at der i fremtiden også vil være behov for, at ILO behandler andre aspekter af menneskeværdigt arbejde inden for skibsfarten,

der tager i betragtning, at de søfarende på grund af skibsfartens globale karakter har behov for særlig beskyttelse, og at Den Fælles Søfartskommission spiller en vigtig rolle i denne forbindelse,

anmoder Det Internationale Arbejdsbureaus styrelsesråd om at sikre, at dette vigtige organ får tilstrækkelige midler og ressourcer,

og opfordrer generaldirektøren til at sikre, at der gives tilstrækkelige ressourcer til aktiviteter i relation til søfartssektoren inden for Den Internationale Arbejdsorganisation, således at ILO i fremtiden fortsat kan være relevant for sektoren.

X

Resolution vedrørende håndtering af det menneskelige element gennem internationalt samarbejde mellem De Forenede Nationers specialiserede organer

Den Internationale Arbejdsorganisations Generalkonference,

der har vedtaget den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold, 2006,

der er opmærksom på vigtigheden af spørgsmål i relation til det menneskelige element inden for skibsfarten,

der er opmærksom på, at organisationens kernemandat er at fremme menneskeværdige arbejds- og levevilkår,

der er opmærksom på resolutionen vedrørende dette spørgsmål, der er vedtaget på det 29. møde i Den Fælles Søfartskommission,

der er opmærksom på samarbejdsaftalen mellem Det Internationale Arbejdsbureau og Den Internationale Maritime Organisation, og hvor godt dette har fungeret gennem tiden og de fordelagtige resultater, der skyldes etableringen af fællesorganer,

der tager i betragtning, at det menneskelige element har flere facetter og kun kan behandles på en holistisk måde, og at en sådan bestræbelse vil falde inden for Det Internationale Arbejdsbureau og Den Internationale Maritime Organisations kernekompetencer,

opfordrer Det Internationale Arbejdsbureaus styrelsesråd til at anmode generaldirektøren om i forbindelse med anvendelsen af ressourcer at give passende prioritering til brugen af ressourcer til fremme af det menneskelige elements rolle inden for skibsfarten og at samarbejde med Den Internationale Maritime Organisation om oprettelse af en fælles arbejdsgruppe inden for IMO/ILO vedrørende det menneskelige element.

XI

Resolution vedrørende rekruttering og fastholdelse af søfarende

Den Internationale Arbejdsorganisations Generalkonference,

der har vedtaget den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold, 2006,

der er klar over, at organisationens kernemandat er at fremme menneskeværdigt arbejde,

der er klar over, at skibsfarten er motoren bag den globale økonomi og fragter ca. 90% af verdens handel udtrykt i tonnage, og at skibsfarten og den gnidningsløse transport af varer er afgørende for verdenshandelen, hvilket kræver, at der er et tilstrækkeligt antal søfarende med passende kvalifikationer til rådighed,

og som desuden er klar over, at skibe skal bemannes med passende uddannede søfarende, da de har en afgørende betydning i forbindelse med opnåelsen af tryk, sikker og effektiv skibsfart på rene have, og at det er afgørende for denne strategiske sektors bæredygtige drift, at den fortsat kan tiltrække et tilstrækkeligt antal nye folk af høj kvalitet,

der er opmærksom på, at der forudsiges mangel på søfarende med egnede kvalifikationer, at mange vigtige landbaserede skibsfartsstillinger kræver uddannede søfarende, og at besættelsen af nogle af disse stillinger med søfarende med egnede kvalifikationer er afgørende for søfartens overordnede sikkerhed,

der også er opmærksom på, at traditionelle søfartsnationer gennemgår en industriel ændringsproces og har mistet betydelige dele af deres søfartsmæssige færdighedsgrundlag,

der endvidere er opmærksom på, at der er behov for ordentlige karrieremuligheder for officerer og tilsvarende tjenestegrader,

der mener, at samtidig med at der er behov for at forbedre skibsfartens image, er der også behov for at forbedre ansættelses- og arbejdsforholdene samt mulighederne for mange søfarende,

der desuden mener at spørgsmål såsom adgang til landlov og beskyttelse mod angreb fra pirater og bevæbnede røvere skal behandles,

der endvidere er af den opfattelse, at alle flagstater bør opfordre skibsredere, der fører de pågældende landes flag, til at sørge for uddannelsespladser til nye søfarende og kadetter,

anerkender, at rekrutteringen og fastholdelsen af søfarende på et globalt arbejdsmarked er et kompliceret spørgsmål, der involverer en social, politisk og økonomisk dimension, og hvor dette er relevant, levering af egnede politikker både fra regering og branche,

og mener, at Det Internationale Arbejdsbureau er i en god position til at påtage sig arbejde inden for dette område og opfordrer generaldirektøren til at anmode styrelsesrådet om at indkalde til et tresidigt ekspertmøde med henblik på at undersøge spørgsmålene og fremkomme med en række egnede politiske forslag.

XII

Resolution vedrørende sørøveri og væbnet røveris indvirkning på branchen

Den Internationale Arbejdsorganisations Generalkonference,

der har vedtaget den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold, 2006,

der er opmærksom på, at organisationens kernemandat er at fremme menneskeværdige arbejds- og levevilkår,

der er opmærksom på den fortsatte forekomst af sørøveri og væbnet røveri i mange dele af verden samt den stigende vold mod søfarende, der hænger sammen med sådanne angreb og tendensen til at tage søfarende som gidsler med henblik på betaling af en løsesum,

der også er opmærksom på den virkning, som dette har på søfarende, og at det er aftalt, at søfarende i betragtning af skibsfartssektorens globale karakter har behov for særlig beskyttelse, og som er opmærksom på det arbejde, som Den Internationale Arbejdsorganisation har udført inden for dette område,

der også er klar over den bekymring, som FN's generalforsamling i de senere år har givet udtryk for i forskellige resolutioner vedrørende søretten i forbindelse med det fortsatte problem med transnational, organiseret kriminalitet og trusler mod sikkerheden til søs, herunder sørøveri, væbnet røveri til søs samt smugling, og som er opmærksom på det beklagelige tab af liv, kvæstelse af søfarende og den negative indvirkning på international handel som følge af disse aktiviteter,

opfordrer Det Internationale Arbejdsbureaus styrelsesråd til at anmode generaldirektøren om at arbejde tæt sammen med Den Internationale Maritime Organisation og De Forenede Nationer om at opfordre alle medlemslande til at sikre, at der indføres tilstrækkelige tiltag til at forhindre sådanne angreb, og sikre de søfarendes sikkerhed i de pågældende landes farvande og langs deres kystlinje,

og opfordrer styrelsesrådet til fortsat at holde sig informeret om dette spørgsmål.

XIII

Resolution vedrørende udarbejdelse af retningslinjer for flagstatsinspektion

Den Internationale Arbejdsorganisations Generalkonference,

der har vedtaget den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold, 2006,

der tager i betragtning, at denne konvention har til formål at etablere en ny søjle i den internationale lovgivning for skibsfarten,

der er opmærksom på stk. 1 og 2 i artikel V og forskrift 5.2.1, norm A5.2.1, vejledning B5,1.1 i ovenstående konvention, der fastlægger flagstatsansvar, inspektion og certificering af arbejdsforholdene til søs,

der er opmærksom på, at konventionens succes bl.a. vil afhænge af ensartet og harmoniseret implementering af flagstatsansvar i overensstemmelse med konventionens relevante bestemmelser i betragtning af,

der er opmærksom på, at det på grund af skibsfartens globale karakter er vigtigt for flagstatsinspektører at modtage korrekte retningslinjer for udførelse af deres pligter,

opfordrer Det Internationale Arbejdsbureaus styrelsesråd om at anmode generaldirektøren om gennem tresidige ekspertmøder at give passende prioritering til udarbejdelse af egnede retningslinjer for flagstatsinspektion.

XIV

Resolution vedrørende erhvervmæssig sikkerhed og sundhed

Den Internationale Arbejdsorganisations Generalkonference,

der har vedtaget den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold, 2006,

der er opmærksom på, at organisationens kernemandat er at fremme menneskeværdige arbejds- og levevilkår og en global strategi for erhvervmæssig sikkerhed og sundhed,

der anerkender, at søfarendes erhvervmæssige sikkerhed og sundhed og den risiko, de står over for om bord på skibe, hænger uløseligt sammen med effektiv implementering af den internationale kode for sikker skibsdrift (ISM-koden) fra Den Internationale Maritime Organisation, hvis mål er at sørge for sikker ledelse af skibe,

der er opmærksom på vigtigheden af en sikkerhedskultur om bord på skibe, der behandles i bestemmelserne i ILO's regelsæt til forhindring af ulykker om bord på skibe til søs og i havn,

der understreger behovet for at fremme etableringen af skibsbårne sikkerhedskomiteer og udpege sikkerhedsrepræsentanter for besætningen,

opfordrer Det Internationale Arbejdsbureaus styrelsesråd til at allokere ressourcer til fremme af opmærksomheden på bestemmelserne vedrørende sundhed, sikkerhed og forebyggelse af ulykker i hovedområde 4 i den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold,

og anmoder generaldirektøren om at opfordre styrelsesrådet til at indkalde en tresidig ekspertarbejdsgruppe vedrørende søfarendes erhvervmæssige sikkerhed og sundhed til overvejelse af, hvordan dette arbejde bedst kan udføres.

XV

Resolution vedrørende eftersøgnings og redningsmuligheder

Den Internationale Arbejdsorganisations Generalkonference,

der har vedtaget den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold, 2006,

der anerkender behovet for omfattende dækning af en prompte og effektiv eftersøgnings- og redningstjeneste til hjælp for nødstedte søfarende,

der endvidere anerkender det problem, som regeringer i udviklingslandene står over for ved opfyldelsen af kravene i konvention om maritim eftersøgning og redning af 1979 fra Den Internationale Maritime Organisation (IMO) og behovet for, at regeringerne i de udviklede lande bidrager til IMO's eftersøgnings- og redningsfond,

opfordrer regeringerne til at hjælpe udviklingslandene ved at dele deres teknologi, ekspertise og ressourcer med dem for at lette tilstrækkelig uddannelse både i land og om bord på skibe og for at udvikle den infrastruktur, der er nødvendig for hurtig og effektiv reaktion på ulykker til søs,

og opfordrer Det Internationale Arbejdsbureaus styrelsesråd til at anmode bureauet om at arbejde tæt sammen med IMO for at minimere fareelementer i forbindelse med søfarendes erhvervs-mæssige sundhed ved at fremme konventionen om maritim eftersøgning og redning.

XVI

Resolution vedrørende social sikkerhed

Den Internationale Arbejdsorganisations Generalkonference,

der har vedtaget den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold, 2006,

der er opmærksom på Philadelphiadeklarationen af 1944 vedrørende Den Internationale Arbejdsorganisations mål og hensigt, der inkluderer udvidelse af sociale sikkerhedstiltag for at sørge for en basal indtægt til alle, der har behov for en sådan beskyttelse, samt omfattende lægehjælp,

der er opmærksom på, at organisationens kernemandat er at fremme menneskeværdige arbejds- og levevilkår, og at social beskyttelse er en af de fire søjler på ILO's dagsorden for menneskeværdigt arbejde,

der også er opmærksom på, at bestemmelsen om social beskyttelse og de øvrige søjler for menneskeværdigt arbejde gensidigt styrker hinanden ved at behandle nedsættelse af fattigdom, som er et af hovedmålene i milleniumsudviklingsmålene,

der er opmærksom på det betydelige arbejde, der udføres af organisationen for at udvide dækningen og effektiviteten af den sociale beskyttelse for alle,

der er opmærksom på, at den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold af 2006 kræver, at medlemslandene forsyner søfarende med socialsikkerhedsbeskyttelse, der ikke er dårligere end den, der gælder for folk, der arbejder i land i det pågældende land,

der gør opmærksom på, at konventionen om social sikkerhed (minimumsstandarder) af 1952 (nr. 102) fastlægger rammen for organisationens fremme af social beskyttelse,

der mener, at selv om artikel 77 i ILO's konvention nr. 102 udtrykkeligt udelukker søfarende og havfiskere fra konventionens anvendelsesområde, bør ILO ikke udelukke disse sektorer fra organisationens igangværende arbejde for at sikre effektiv social beskyttelse for alle,

der også mener, at søfarende i betragtning af skibsfartens globale karakter har behov for særlig beskyttelse,

opfordrer generaldirektøren for Det Internationale Arbejdsbureau til at fremme tilvejebringelse af effektiv social beskyttelse og social sikkerhed for søfarende,

foreslår, at dette arbejde kan lattes ved en opgørelse over bestemmelser om social beskyttelse og social sikkerhed for søfarende,

opfordrer endvidere generaldirektøren til at foreslå styrelsesrådet, at et sådant dokument udarbejdes af bureauet og drøftes på et fremtidigt tresidigt ekspertmøde.

XVII

Resolution vedrørende den praktiske implementering af spørgsmålet om certifikater ved ikrafttrædelse

Den Internationale Arbejdsorganisations Generalkonference,

der har vedtaget den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold, 2006,

der gør opmærksom på artikel VIII, stk. 3, vedrørende ikrafttrædelse 12 måneder efter den dato, hvor det krævede antal ratificeringer er registreret,

der er opmærksom på, at flagstater og anerkendte organisationer ikke vil være i stand til at rekruttere, uddanne og have et tilstrækkeligt antal inspektører på plads, før der er rimelig sikkerhed med hensyn til den sandsynlige ikrafttrædelsesdato,

der bemærker, at selv når et tilstrækkeligt antal inspektører er på plads til at sikre et kontinuert inspektions- og håndhævelsesniveau, vil det ikke være muligt at gennemse, inspicere og certificere alle de skibe (muligvis 40.000 skibe), der skal have et maritimt arbejds-certifikat og erklæring om maritim arbejds-overensstemmelse inden for de 12 måneder før ikrafttrædelsen,

der også bemærker, at såfremt denne certificeringsbestræbelse trods alt giver resultat, vil disse inspektører stort set være ubeskæftigede indtil det næste højdepunkt af inspektioner to år efter ikrafttrædelsen,

der anerkender de praktiske vanskeligheder ved at tilvejebringe et maritimt arbejds-certifikat og en erklæring om maritim arbejds-overensstemmelse for alle skibe umiddelbart efter ikrafttrædelsen,

anmoder regeringerne om at udarbejde planer, der vil sikre gradvis indførelse af certificeringskravene begyndende med bulkcarriers og passagerskibe senest 12 måneder efter den dato, hvor der er registreret ratificering fra mindst 30 medlemmer med en samlet andel af verdens bruttotonnage for skibe på mindst 33%,

anmoder yderligere om, at medlemmerne (både flag- og havnestater) i en periode på 1 år efter konventionens indledende ikrafttrædelse seriøst overvejer at tillade, at skibene fortsat kan operere uden det certifikat og den erklæring, der henvises til, forudsat at deres inspektører ikke har bevis på, at skibene ikke overholder konventionens krav.

Bilag 3

Den Internationale Arbejdsorganisations formål og struktur

Versailles-traktaten af 28. juni 1919 kapitel XIII med senere ændringer (navnlig den af Den Internationale Arbejdskonference i Montreal 1946 vedtagne akt) og Philadelphia-erklæringen af 1944 opstiller reglerne for organisationens virksomhed.

Den Internationale Arbejdsorganisations formål er ifølge organisationens statut tilvejebringelse af varig fred i verden baseret på social retfærdighed og forbedring af arbejdsforholdene.

I Philadelphia-erklæringen af 1944 bekræfter Konferencen den overbevisning, at varig fred kun kan opnås, hvis den er baseret på social retfærdighed. Endvidere fastslår Konferencen, *at* alle mennesker har ret til at fremme deres materielle velfærd og åndelige udvikling »i frihed og værdighed«, herunder økonomisk tryghed og lige muligheder, *at* tilvejebringelse af de forhold, hvorunder dette skal være muligt, skal udgøre det vigtigste mål for national og international politik, og *at* organisationen ved gennemførelsen af sine opgaver, under hensyntagen til alle økonomiske og finansielle faktorer af betydning, må optage hvilke som helst bestemmelser, som den anser for hensigtsmæssige, i sine beslutninger og henstillinger.

Den Internationale Arbejdskonference:

Til Den Internationale Arbejdskonference kan hver medlemsstat sende en delegation, der omfatter 2 regeringsdelegerede, 1 delegeret for arbejdsgivere og 1 delegeret for arbejdstagere i det pågældende land. Arbejdsgiver- og arbejdstagerdelegerede udpeges af regeringen efter indstilling fra de mest repræsentative arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer i landet, hvor sådanne organisationer findes. De delegerede kan være ledsaget af rådgivere.

Arbejdskonferencen udarbejder bestemmelser om arbejdsforhold. Disse bestemmelser kan have form af konventioner, der, når de er ratificeret af en medlemsstat, er bindende for denne. Bestemmelserne kan også være henstillinger til medlemsstaterne.

Styrelsesrådet:

Styrelsesrådet består af repræsentanter for 28 regeringer samt 14 arbejdsgiver- og 14 arbejdstagerrepræsentanter. Af regeringerne har 10 fast sæde i rådet, nemlig lande med særlig betydende industri, mens 18 er valgte. Desuden vælges 18 stedfortrædende regeringsmedlemmer.

Følgende regeringer blev på Arbejdskonferencen i 2005 valgt som medlemmer af Styrelsesrådet for perioden 2005-2008:

1. Medlemmer med fast sæde (lande af særlig "industri-betydning"):

Brasilien
Frankrig
Indien
Italien
Japan
Kina
Rusland
Storbritannien
Tyskland
USA

2. Valgte medlemmer:

Afrika: 6 pladser

Kenya
Nigeria
Sydafrika
Cameroon
Malawi
Marokko

Amerika: 5 pladser

Argentina
Canada
El Salvador
Cuba
Peru

Asien: 4 pladser

Saudi Arabien
Australien
Filippinerne
Sri Lanka

Europa: 3 pladser

Spanien
Rumænien
Hviderusland

3. *Stedfortrædende medlemmer:*

Afrika-regionen: 7 pladser

Tunesien
Etiopien
Senegal
Uganda
Mozambique
Burundi
Elfenbenskysten

Asien og Stillehavet: 8 pladser

Vietnam
Korea
Singapore
Pakistan
Jordan
Kuwait
Iran
Cambodia

Amerika: 6 pladser

Mexico
Venezuela
Chile
Trinidad og Tobago
Barbados
Honduras

Europa: 7 pladser

Irland
Grækenland
Polen
Nederlandene
Tjekkiet
Ungarn
Finland

Styrelsesrådet har nedsat følgende komitéer:

Budget- og administrationskomitéen

Komitéen om foreningsfrihed

Komitéen om juridiske spørgsmål og internationale arbejdsstandarder

Komitéen om beskæftigelses- og socialpolitik

Komitéen om teknisk bistand

Komitéen om sektorelle, regionale og tekniske emner

Komitéen om Arbejdsgruppen om de sociale dimensioner af globaliseringen

Komitéen om multinationale virksomheder

Den rådgivende komité for Asien

Den rådgivende komité for Afrika

Den inter-amerikanske rådgivende komité

Det Internationale Arbejdsbureau

Det Internationale Arbejdsbureau, der er organisationens sekretariat, har sit hovedsæde i Genève.

Det ledes af generaldirektør Juan Somavia, Chile, der er valgt af ILOs Styrelsesråd.

Bureauet er delt op i en række departementer, bl.a. vedrørende:

- internationale normer (standards)
- ligestilling
- beskæftigelse og udvikling
- uddannelse
- arbejdsvilkår og miljø
- social sikring samt udviklingsbistand

Den Internationale Arbejdsorganisation har til bistand i sit arbejde følgende komitéer:

- Ekspertkomitéen vedrørende gennemførelsen af konventioner og henstillinger
- Undersøgelles- og forligskommissionen vedrørende fagforeningsfrihed
- Den faste landbrugskomité
- Fælleskomitéen for søfartsspørgsmål
- Ekspertkomitéen vedrørende social sikring
- Rådgivende paneler vedrørende:
 - beskæftigelse af kvinder
 - beskæftigelse af unge mennesker
 - Kooperation
 - Stammebefolkninger
 - arbejderoplysning om fritid

Fælles ILO-WHO komitéer vedrørende:

- arbejdshygiejne
- hygiejne om bord på skibe.

Fælles ILO-UNESCO komité vedrørende:

- læreres status

Danmarks forhold til ILO

Danmark har været medlem af Den Internationale Arbejdsorganisation siden 1919.

Spørgsmål vedrørende ILO hører her i landet under Beskæftigelsesministeriets Juridiske, Arbejdsretlige og Internationale Center (JAIC). Principielle spørgsmål vedrørende ILO drøftes i *Det faste ILO-Udvalg*, der har følgende sammensætning (pr. 1. september 2006):

Kontorchef Ole Bondo Christensen, Beskæftigelsesministeriet, formand
Vicedirektør Jørgen Rønne, Dansk Arbejdsgiverforening,
Ansættelsesretschef Flemming Dreesen, Dansk Arbejdsgiverforening,
Chefkonsulent Henrik Schilder, Kommunernes Landsforening
Konsulent John Svenningsen, Landsorganisationen i Danmark,
LO-Sekretær Marie-Louise Knuppert, Landsorganisationen i Danmark,
Faglig sekretær Jens Wiene, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd,
Konsulent Tatjana Henneser, Akademikernes Centralorganisation,

Udvalgets sekretær: Fuldmægtig Rikke Maria Harhoff, Beskæftigelsesministeriet.
Udvalgets adresse: Beskæftigelsesministeriet, Ved Stranden 8, 1061 København K.

**Fortegnelse over de 179 medlemmer af Den Internationale Arbejdsorganisation
(Pr. 1. september 2006)**

Afghanistan	El Salvador
Albanien	Eritrea
Algeriet	Estland
Angola	Etiopien
Antigua og Barbuda	Fiji
Argentina	Filippinerne
Armenien	Finland
Australien	Forenede Arabiske Emirater
Azebajdzhan	Frankrig
Bahamas	Gabon
Bahrain	Gambia
Bangladesh	Georgien
Barbados	Ghana
Belgien	Grenada
Belize	Grækenland
Benin	Guatemala
Bolivia	Guinea
Bosnien-Herzegovina	Guinea-Bissau
Botswana	Guyana
Brasilien	Haiti
Bulgarien	Honduras
Burkina Faso	Hviderusland
Burma (Myanmar)	Indien
Burundi	Indonesien
Cambodja	Irak
Cameroun	Iran
Canada	Irland
Centralafrikanske Republik	Island
Chile	Israel
Colombia	Italien
Comorerne	Jamaica
Congo	Japan
Costa Rica	Jordan
Cuba	Kasakhstan
Cypern	Kap Verde
Danmark	Kenya
Demokratiske Republik Congo (Zaire)	Kina
Djibouti	Kirgizistan
Dominica	Kiribati
Dominikanske Republik	Kroatien
Ecuador	Kuwait
Egypten	Laos
	Lesotho

Elfenbenskysten	Letland
Libanon	Serbien
Liberia	Seychellerne
Libyen	Sierra Leone
Lithauen	Singapore
Luxembourg	Slovakiet
Madagaskar	Slovenien
Makedonien (Den tidligere Jugoslaviske Republik)	Solomon Islands
Malawi	Somalia
Malaysia	Spanien
Mali	Sri Lanka
Malta	St. Lucia
Marokko	St. Vincent og Grenadines
Mauritanien	Storbritannien
Mauritius	Sudan
Mexico	Surinam
Mocambique	Sverige
Moldova	Swaziland
Mongoliet	Sydafrika
Montenegro	Sydkorea
Namibia	Syrien
Nederlandene	Tajikistan
Nepal	Tanzania
New Zealand	Tchad
Nicaragua	Thailand
Niger	Tjekkiet
Nigeria	Togo
Norge	Trinidad og Tobago
Oman	Tunesien
Pakistan	Turkmenistan
Panama	Tyrkiet
Papua Ny Guinea	Tyskland
Paraguay	Uganda
Peru	Ukraine
Polen	Ungarn
Portugal	Uruguay
Qatar	USA
Rumænien	Uzbekistan
Rusland	Vanuatu
Rwanda	Venezuela
Saint Kitts og Nevis	Vietnam
Samoa	Yemen
San Marino	Zambia
Sao Tomé og Príncipe	Zimbabwe
Saudi-Arabien	Ækvatorialguinea
Schweiz	Østrig
Senegal	Østtimor

Oversigt over søfartskonventioner, der pr. 1. januar 2006 var vedtaget i ILO

Nr.	Konventionens navn	Årstal	Trådt i kraft
7	Konvention, hvorved der fastsættes lavalder for børns arbejde til søs	1920	27. sept. 1921
8	Konvention vedr. erstatning for arbejdsløshed i tilfælde af skibbrud	1920	16. marts 1923
9	Konvention om forhyring	1920	23. nov. 1921
15	Konvention angående fastsættelse af lavalder for anvendelse af unge mennesker som kullempere og fyrbødere	1921	20. nov. 1921
16	Konvention angående tvungen lægetilsyn med børn og unge mennesker, der beskæftiges om bord på skibe	1921	20. nov. 1921
22	Konvention angående søfolks forhyringskontrakt	1926	4. april 1928
23	Konvention angående søfolks hjemsendelse	1926	16. april 1928
53	Konvention angående minimumskrav i henseende til faglig duelighed hos skibsofficerer i handelsskibe	1936	29. marts 1939
54	Konvention angående årlig ferie med hyre for søfolk	1936	Ikke trådt i kraft
55	Konvention angående rederens ansvar i tilfælde af søfolks sygdom, tilskadekomst eller død	1936	29. okt. 1939
56	Konvention angående søfolks sygeforsikring	1936	9. dec. 1949e
57	Konvention angående arbejdstid om bord og skibes bemanning	1936	Ikke trådt i kraft
58	Konvention angående lavalder for børns arbejde til søs	1936	11. april 1939
68	Konvention angående kost og forplejning for besætningsmedlemmerne om bord i skibe	1946	24. marts 1957
69	Konvention angående udstedelse af duelighedsbeviser for skibskokke	1946	22. april 1953
70	Konvention angående social sikkerhed for søfarende	1946	Ikke trådt i kraft
71	Konventionen angående søfarendes pensioner	1946	17. aug. 1955
72	Konvention angående ferie med hyre for søfolk	1946	Ikke trådt i kraft
73	Konvention angående lægeundersøgelse af søfarende		17. aug. 1955
74	Konvention angående udstedelse af duelighedsbeviser for matroser	1946	14. juli 1951
75	Konvention angående skibsmandskabets opholdsrum om bord	1946	Ikke trådt i kraft
76	Konvention om hyre, arbejdstid om bord og skibets bemanning	1946	Ikke trådt i kraft
91	Konvention angående ferie med hyre for søfarende	1949	14. sept. 1967
92	Konvention angående skibsmandskabets opholdsrum om bord	1949	29. jan. 1953
93	Konvention om hyre, arbejdstid om bord og skibets bemanning	1949	Ikke trådt i kraft
108	Konventionen angående søfolks nationale identitetspapirer	1958	19. febr. 1961
109	Konvention om hyre, arbejdstid om bord og skibets bemanning	1958	Ikke trådt i kraft
112	Konvention om lavalder for adgang til beskæftigelse om bord på fiskefartøjer	1959	7. nov 1961
126	Konvention om opholdsrum i fiskefartøjer	1966	6. nov. 1968
133	Konvention angående skibsmandskabets opholdsrum om bord	1970	27. aug. 1991
134	Konvention om beskyttelse af søfarende mod erhvervsulykker	1970	17. febr. 1973
145	Konvention om kontinuitet i beskæftigelsen af søfarende	1976	3. maj 1979

Nr.	Konventionens navn	Årstal	Trådt i kraft
146	Konvention om årlig ferie med løn for søfolk	1976	13. juni 1979
147	Konvention om minimumsnormer i handelsskibe	1976	28. nov. 1981
P147	Protokol af 1996 til konventionen om minimumsnormer i handelsskibe	1996	10. jan. 2003
163	Konvention om søfarendes velfærd til søs og i havn	1987	3. okt. 1990
164	Konvention om sundhedspleje og lægebehandling for søfarende	1987	11. jan. 1991
165	Konvention om social sikring af søfarende, 1987	1987	2. juli 1992
166	Konvention om hjemsendelse af søfarende	1987	3. juli 1991
178	Konvention angående social sikkerhed for søfarende	1996	22. april 2000
179	Konvention om rekruttering og arbejdsformidling for søfolk	1996	22. april 2000
180	Konvention om søfarendes arbejdstid og bemanning af skibe	1996	8. aug. 2002
185	Konventionen om søfarendes identitetspapirer	2003	9. febr. 2005

Oversigt over ILO-søfartskonventioner, der var ratificeret af Danmark pr. 1. januar 2006

Nr.	Konventionens navn	Årstal	Tiltrådt	Bekendtgjort 1)
7	Konvention, hvorved der fastsættes lavalder for børns arbejde til søs	1920	29. april 1924	Bekg. nr. 20 af 8. juli 1924
8	Konvention vedr. erstatning for arbejdsløshed i tilfælde af skibbrud	1920	25. jan. 1938	Bekg. nr. 6 af 21. marts 1938
9	Konvention om forhyring	1920	12. aug. 1938	Bekg. nr. 31 af 4. okt. 1938
15	Konvention angående fastsættelse af lavalder for anvendelse af unge mennesker som kullempere og fyrbødere	1921	24. april 1924	Bekg. nr. 199 af 8. juli 1924
16	Konvention angående tvungen lægetilsyn med børn og unge mennesker, der beskæftiges om bord på skibe	1921	12. april 1938	Bekg. nr. 15 af 7. maj 1938
53	Konvention angående minimumskrav i henseende til faglig duelighed hos skibsofficerer i handelsskibe	1936	30. juni 1938	Bekg. nr. 34 af 9. nov. 1938
58	Konvention angående lavalder for børns arbejde til søs	1936	3. maj 1938	Bekg. nr. 73 af 19. nov. 1956
73	Konvention angående lægeundersøgelse af søfarende		19. maj 1980	Bekg. nr. 36 af 20. marts 1981
92	Konvention angående skibsmandskabets opholdsrum om bord	1949	9. juli 1950	Bekg. nr. 8 af 28. jan. 1953
108	Konventionen angående søfolks nationale identitetspapirer	1958	28. juli 1970	Bekg. nr. 37 af 17. april 1972
112	Konvention om lavalder for adgang til beskæftigelse om bord på fiskefartøjer	1959	17. jan. 1962	Bekg. nr. 63 af 23. nov 1962
126	Konvention om opholdsrum i fiskefartøjer	1966	4. april 1978	Bekg. nr. 88 af 17. juli 1979
133	Konvention angående skibsmandskabets opholdsrum om bord	1970	10. juli 2003	Bekg. nr. 19 af 5. august 2004
134	Konvention om beskyttelse af søfarende mod erhvervsulykker	1970	19. maj 1980	Bekg. nr. 37 af 20. marts 1981
147	Konvention om minimumsnormer i handelsskibe	1976	19. maj 1980	Bekg. nr. 96 af 23. sept. 1982
P 147	Protokol af 1996 til konventionen om minimumsnormer i handelsskibe	1996	10. juli 2003	Bekg. nr. 23 af 5. aug. 2004
163	Konvention om søfarendes velfærd til søs og i havn	1987	25. aug. 1993	Bekg. nr. 60 af 16. juni 1994
180	Konvention om søfarendes arbejdstid og bemanning af skibe	1996	10. juli 2003	Bekg. nr. 20 af 5. aug. 2004

1) Samtlige konventioner er optaget i lovtidende C.

Konventionerne nr. 7, 15, 58 og 112 er opsagt i forbindelse med ratifikation af konvention nr. 138 om mindstealder for adgang til beskæftigelse.

**Mandatnotits
for
ILO's 94. Arbejdskonference
(Søfartskonferencen)**

Genève

7.- 23. februar 2006
(excl. Bilag)

Instruktion for den danske regeringsdelegation

Søfartsstyrelsen
Januar 2006

Indhold

1. INDLEDNING	3
2. REGERINGSINSTRUKS TIL KONFERENCEN	3
3. BAGGRUND	5
a. Den Internationale Arbejdsorganisation	5
b. ILOs mandat	6
c. ILO-konventioner og henstillinger	6
d. Danmark og ILO, ratificerede konventioner og henstillinger	7
4. DELEGATIONEN	7
a. Regeringsdelegation	7
b. Arbejdstagerdelegation	8
c. Arbejdsgiverdelegation	8

1. INDLEDNING

Mandatnotitsen er udarbejdet til brug for regeringens delegation ved Den 94. Internationale Arbejdskonference (Søfartskonferencen), som afholdes den 7.–23. februar 2006 i Genève. Mandatnotitsen dækker drøftelsen af et udkast til en konsolideret konvention om søfarendes arbejds- og levevilkår samt eventuelle resolutioner i tilknytning hertil. Eventuelle nye emner eller spørgsmål, som måtte komme op under konferencen, og som vil berøre dansk lovgivning eller praksis, vil blive koordineret med de berørte ministerier.

2. REGERINGSINSTRUKS TIL KONFERENCEN

Indledning

Konventionsudkastet er en sammenskrivning og modernisering af 30 ILO konventioner med tilhørende rekommandationer på søfartsområdet og resultatet af godt 5 års arbejde i ILO's sædvanlige tripartære system (regeringer samt arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer). Konventionen skal erstatte stort set alle ILO-konventioner på søfartsområdet, der er vedtaget siden 1920.

Økonomi- og Erhvervsministeriet (Søfartsstyrelsen) har forhandlet det nye konventionsudkast med bistand fra Beskæftigelsesministeriet, Indenrigs- og Sundhedsministeriet, Justitsministeriet og Socialministeriet. Herudover er søfartserhvervets organisationer inddraget i arbejdet og har været repræsenteret under forhandlingerne. Også regeringens faste ILO-Udvalg har et par gange modtaget en orientering om forhandlingerne.

Konventionsudkastets indhold

Udkastet indeholder et sæt af overordnede artikler med tilhørende reglementer, som indeholder de søfarendes grundrettigheder, og som stort set er en gengivelse af essensen i de konventioner, som inkorporeres i den nye konvention. Disse udbygges med mere detaljerede krav til opfyldelsen heraf i en kode A, som er bindende og en kode B, som supplerer denne med ikke bindende guidelines eller anbefalinger. Disse indeholder en stor del af de rekommandationer, som er tilknyttet de gamle konventioner.

Konventionens bindende del er udformet på en sådan måde, at kode A kan opfyldes gennem substantiel ækvivalens. Dette er et begreb, der i forvejen anvendes i ILO konvention nr. 147 om minimumsstandarder for handelsflåden, og som også kendes fra FN's søfartsorganisation, IMO. Formålet er at sikre fleksibilitet i gennemførelsen af konventionen, således at man kan opnå det ønskede resultat på flere måder. Begrebets indhold er i øvrigt nærmere beskrevet i konventionen.

Artiklerne

Specielt om indholdet af artiklerne kan bemærkes, at definitioner og anvendelsesområde medfører, at den nye konvention vil få et bredere anvendelsesområde end mange af de konventioner, der ligger til grund for konventionsudkastet. Der må af samme grund på konferencen forventes en drøftelse af de brede definitioner af begreberne "søfarende" og "skibsreder".

Herudover medtages visse fundamentale principper og rettigheder såsom retten til at organisere sig og føre frie forhandlinger. For de medlemslande, der har ratificeret de konventioner, hvor disse principper kommer fra, medfører den nye konvention ikke yderligere forpligtelser. For de andre lande,

som ikke har ratificeret de pågældende konventioner, medfører inddragelsen af teksten i den nye konsoliderede maritime konvention, at de pågældende lande skal respektere principperne på søfartsområdet, uanset at de ikke gælder for alle arbejdstagere.

Efter udkastet skal medlemsstater, der ratificerer konventionen sørge for, at regler om grundlæggende arbejdstagerforhold gennemføres i national lovgivning eller kollektive overenskomster i overensstemmelse med bestemmelserne i konventionen. Disse medlemsstater forpligter sig samtidig til, at skibe, der sejler under flag fra lande, der ikke har ratificeret konventionen, ikke behandles gunstigere end skibe, der sejler under flag fra lande, der har ratificeret konventionen. Dette er en nyskabelse. Der findes endvidere særlige bestemmelser vedrørende medlemsstaternes implementering og håndhævelse, herunder bestemmelser om havnestatskontrol.

I reglerne om ratifikation, ikrafttræden og ophævelse udestår alene spørgsmålet om kravet til, hvor mange lande, der skal ratificere konventionen, for at den kan træde i kraft.

Der indføres endvidere særlige regler om ændring af konventionen og kode A og B, som ligner de tacit-procedurer (stiltiende acceptprocedure/ændringsprocedure uden en diplomatkonference), som kendes fra konventioner vedtaget i FN's Internationale Maritime organisation (IMO). I princippet vedtages ændringerne af en komite bestående af de ratificerende lande og repræsentanter fra de søfarende og rederne. Af hensyn til ILO's forfatning skal ændringerne formelt vedtages på den næstfølgende årskonference med to tredjedels flertal af samtlige tilstedeværende, herunder også de ikke-ratificerende lande. Et ratificerende land vil blive bundet af ændringen, medmindre det pågældende land særskilt tager afstand herfra, inden for en nærmere angivet frist.

Konventionsudkastets mere detaljerede krav er opdelt i 5 hovedområder (titles).

2 hovedområder drejer sig dels om ansættelsesforhold, herunder mindstealder for søfarende, lægeundersøgelse m.v., dels om indretning af skibene, beboelse om bord, velfærd om bord og kost. Der er ingen væsentlige udestående spørgsmål på disse områder.

Et hovedområde omhandler vilkårene for søfarendes ansættelsesforhold, rettigheder ved forlis m.v. samt, som noget nyt i forhold til tidligere regulering, skibes bemanning og endelig søfarendes mulighed for beskæftigelse til søs.

På dette område har spørgsmålene om reguleringen af hviletid for skibsførere, der ikke er vagtgående, dansk bevågenhed, idet man fra dansk side ønsker mere fleksible regler for disse skibsførere end de detaljerede hviletidsregler, der gælder for øvrige søfarende og for vagtgående skibsførere. En tilsvarende fleksibilitet findes i de gældende danske regler.

Et yderligere hovedområde omhandler sikkerhed, sundhed og social sikring for søfarende. Den langsigtede sociale sikring for søfarende baseres på et bopælskriterium. Der vil dog samtidig være mulighed for at fravige konventionen ved bilaterale eller multilaterale aftaler. Der er indsat en tekst, der medfører, at hovedreglen er et flagstatsprincip for EU-borgere, jf. EU-forordning 1408/71 om vandrede arbejdstagere, så det er muligt at opretholde den gældende retstilstand inden for EU. Det er fra de søfarendes side accepteret, at den langsigtede sociale sikring i konventionen bygger på et bopælsprincip, selvom de søfarende havde foretrukket et flagstatskriterium. Generelt har regeringsrepræsentanterne dog afvist et sådant flagstatskriterium, idet man ikke har ønsket at påtage sig sådanne vidtgående forpligtelser for søfarende, der ikke har bopæl i de pågældende lande.

Det sidste hovedområde vedrører gennemførelse (compliance) og håndhævelse og omfatter flagstatens forpligtelser, havnestatens forpligtelser og bopælslandets forpligtelser. Som noget nyt indføres et certifikatkrav, balancen mellem flagstatens og havnestatens kontrol fastsættes, og der fastsættes særlige klageprocedurer, herunder for klagehåndtering om bord på skibet.

EU-landene

På initiativ fra Rådet har konventionsudkastet været drøftet mellem EU's medlemslande med henblik på fælles initiativer på visse områder. De foreløbige drøftelser viser, at det eneste væsentlige fælles initiativ fra EU-landene vil være en præcisering af definitionen af begrebet "skibsreder".

Dansk holdning

Danmark har under forhandlingerne haft en ledende rolle og har i det forberedende arbejde haft formandskabet for flere arbejdsgrupper.

Det foreliggende konventionsudkast må anses for at udgøre et fornuftigt grundlag for de afsluttende drøftelser på søfartskonferencen i februar 2006 med henblik på at få vedtaget den konsoliderede konvention. Det afspejler samtidig resultatet af arbejdet i ILO's tripartære system. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at de 3 parter på konferencen fortsat ønsker at drøfte både mere principielle spørgsmål og visse særlige detailspørgsmål. Konventionsteksten vil i øvrigt blive drøftet på EU-plan.

Man vil fra dansk side på konferencen arbejde for et resultat, der bedst muligt vil være foreneligt med dansk lovgivning, samtidig med, at det bliver muligt for de fleste lande at ratificere, således at konventionen vil sikre sammenlignelige konkurrencevilkår på internationalt niveau for danske kvalitetsredere.

Reguleringen af hviletid for skibsførere, der ikke er vagtgående, har fra arbejdets start haft dansk bevågenhed. Hviletidsreglerne er i dag reguleret i EU-lovgivningen. Inden for rammerne af EU-lovgivningen bør Danmark arbejde for mere fleksible regler for disse skibsførere end de detaljerede hviletidsregler, der gælder for øvrige søfarende og for vagtgående skibsførere. En tilsvarende fleksibilitet findes i de gældende danske regler.

Det er dansk holdning, at lønspørgsmål er et flagstatsanliggende, og at en havnestats eventuelle kontrol af løn alene skal vedrøre entydige og letkonstaterbare forhold om bord, som f.eks., dokumentation for udbetaling af løn gennem fremlæggelse af lønбилag.

Hvad angår det særlige udestående spørgsmål om hvor mange lande, der skal ratificere konventionen for at den kan træde i kraft samt fastsættelsen af den endelige tonnagestørrelse m.v., ønsker Danmark fortsat en konvention med en bred tilslutning. Det vil umiddelbart kræve, at flere end EU-landene skal ratificere for at få konventionen i kraft.

Det kan allerede på nuværende tidspunkt konstateres, at konventionens gennemførelse i Danmark vil kræve ændringer i søfartslovgivningen, men det nærmere omfang heraf kan først afklares, når den endelige og vedtagne konventionstekst foreligger.

3. BAGGRUND

a. Den Internationale Arbejdsorganisation

Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO) oprettedes i 1919 med det formål at fremme social retfærdighed og arbejde for en forbedring af arbejdsforholdene verden over. ILO er en særorganisation under FN, og organisationen talte i marts 2005 178 medlemslande. ILO opererer med en unik trepartsstruktur, hvor repræsentanter for arbejdstagere og arbejdsgivere fungerer på lige fod med regeringer.

Hvert år i juni afholdes Den Internationale Arbejdskonference med deltagelse af alle ILO's medlemslande, og med ca. 10 års mellemrum holdes der en særlig søfartskonference. Arbejdskonferencen er ILO's øverste organ. Hver delegation til den årlige arbejdskonference og til søfartskonferencerne består af repræsentanter for regeringen, arbejdstagerne og arbejdsgiverne. En særlig komite ("credentialkomiteen") sikrer, at der reelt er tale om uafhængige partsrepræsentanter.

ILO ledes af en generalsekretær, der vælges af Styrelsesrådet for 5 år ad gangen. Den nuværende generalsekretær er chileneren Juan Somavia, der i 2003 blev genvalgt til en 2. periode i stillingen (2004-2008). Generalsekretæren varetager sammen med Sekretariatet den daglige ledelse af ILO og rapporterer hvert år til Arbejdskonferencen.

Styrelsesrådet består af 56 medlemmer (28 regeringsrepræsentanter (medlemslande), 14 arbejdstagerrepræsentanter og 14 arbejdsgiverrepræsentanter) og mødes tre gange årligt (marts, juni og november). Styrelsesrådet har til opgave at fastlægge ILO's overordnede politik, at vedtage dagsordenen for den årlige Arbejdskonference, herunder også for Søfartskonferencerne, at fastlægge ILO's budget samt at vælge generalsekretæren. Der er tradition for et nordisk rotationsprincip i Styrelsesrådet; Danmark var således medlem fra 1999-2002, og Norge har været medlem fra 2002-2005.

b. ILO's mandat

Den Internationale Arbejdskonference har til opgave, at:

- Vedtage internationale arbejdsstandarder i form af konventioner og henstillinger.
- Overvåge anvendelsen og implementeringen i medlemslandene af de vedtagne konventioner og henstillinger. Dette foregår i praksis ved, at medlemslandene hvert år rapporterer til ILO.
- Gennemgå den globale rapport, der (siden 1998) hvert år laves af ILO's Sekretariat om fundamentale arbejdstagerrettigheder.
- Fungere som et diskussionsforum for sociale og arbejdsmæssige spørgsmål. I de senere år har Konferencen bl.a. diskuteret emner som globalisering, anstændigt arbejde (decent work), fremme af beskæftigelse og social retfærdighed i en global økonomi.
- Vedtage retningslinier for ILO's generelle politik og aktiviteter i fremtiden.
- Vedtage ILO's arbejdsprogram og budget (hvert andet år). ILO's arbejde finansieres af medlemslandene.

ILO formulerer således internationale arbejdsstandarder i form af konventioner og henstillinger – og det er herefter op til medlemsstaterne selv at ratificere konventionerne. Bestemmelserne om arbejdsforhold har oftest karakter af minimumsstandarder.

c. ILO-konventioner og henstillinger

Siden oprettelsen i 1919 har ILO vedtaget 185 konventioner om en bred vifte af emner samt 195 henstillinger. 8 konventioner har status af *grundlæggende ILO-konventioner om principper og rettigheder på arbejdsmarkedet*:

- Konvention nr. 29 om tvangsarbejde (1930).

- Konvention nr. 87 om organiseringsfrihed (1948).
- Konvention nr. 98 om kollektiv forhandling (1949).
- Konvention nr. 100 om ligeløn (1951).
- Konvention nr. 105 om afskaffelse af tvangsarbejde (1957).
- Konvention nr. 111 om diskrimination i ansættelse (1958).
- Konvention nr. 138 om minimumsalder (1973).
- Konvention nr. 182 om de værste former for børnearbejde (1999).

På søfartsområdet er der siden 1920 vedtaget 42 søfartskonventioner og 29 henstillinger. De omfatter emner som forhyring, minimumsalder, arbejds- og hviletid, sikkerhed, sundhed og velfærd, arbejdstilsyn og social sikkerhed.

ILO's konventioner er ligesom andre FN-konventioner kun bindende for de medlemslande, der vælger at ratificere dem. Når et medlemsland har ratificeret en ILO-konvention, skal der hvert år rapporteres til ILO om anvendelse af konventionen. ILO's henstillinger er ikke juridisk bindende for medlemslandene, men fungerer som retningslinier for national handling.

d. Danmark og ILO, ratificerede konventioner og henstillinger

Danmark har været medlem af ILO siden oprettelsen i 1919. Til dato har Danmark ratificeret 69 af ILO's i alt 185 konventioner. På søfartsområdet er der i alt vedtaget 42 konventioner, og heraf har Danmark i dag ratificeret 15. Danmark betalte i 2005 ca. 2,4 mio. US\$¹ i medlemsbidrag til ILO. Derudover yder Danmark et frivilligt årligt bidrag på ca. 3,5 mio. US\$ til ILO.

På søfartsområdet foregår drøftelserne af emnerne på søfartskonferencer direkte mellem Søfartsstyrelsen og søfartserhvervets arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer. Konferencerne holdes med ca. 10 års mellemrum. Afhængig af dagsordenens emner koordineres der på EU-niveau i Rådets arbejdsgruppe for transport. Det bemærkes, at de årlige arbejdskonferencers dagsordenspunkter drøftes nationalt med arbejdsmarkedets parter (i det faste ILO-udvalg, der mødes mindst 3 gange årligt). Dansk Arbejdsgiverforening, Kommunernes Landsforening, LO, FTF og AC er repræsenteret i ILO-udvalget.

I forhold til EU er ILO repræsenteret ved et "Liaison Office" i Bruxelles, og repræsentanter for EU-kommissionen deltager som observatører i de internationale arbejdskonference. Desuden vil det aktuelle EU-formandskab sørge for en omfattende koordination af EU-landenes holdninger i Genève.

4. DELEGATIONEN

a. Regeringsdelegation

Leder af den danske regeringsdelegation er sekretariatschef Birgit Sølling Olsen, Søfartsstyrelsen, der deltager i hele konferencen.

¹ GB.292/PFA/1/2: Programme and budget for 2004-05. Danmarks medlemsbidrag er på ca. 2,55 mio. CHF; den angivne vekslingskurs CHF/US\$ i budgettet for 2006-07 er 134.

Rådgiver og stedfortrædende regeringsrepræsentant:

Kontorchef Jan Gabrielsen, Søfartsstyrelsen, deltager som rådgiver og stedfortrædende regeringsrepræsentant i hele konferencen.

Rådgivere (regeringssiden):

Overskibsinspektør Arne Ulstrup, Søfartsstyrelsen, deltager i hele konferencen.

Fuldmægtig Jørgen Løje Hansen, Søfartsstyrelsen, deltager i hele konferencen.

Sekretariatschef Morten Winter, Søfartens Arbejds miljøråd, deltager i en kort periode i slutningen af konferencen.

b. Arbejdstagerdelegation

Arbejdstagerdelegat: Forhandlingssekretær Henrik Berlau, Fagligt Fælles Forbund, deltager i hele konferencen.

Rådgiver og stedfortrædende arbejdstagerdelegat:

Faglig sekretær Gert Christensen, Sømændenes Forbund i Danmark, deltager i hele konferencen.

Rådgivere (arbejdstagersiden):

Formand Jens Fage-Petersen, Søfartens Ledere - Dansk Navigatørforening, deltager i en del af konferencen..

Juridisk konsulent Pernille Sædam Frandsen, Søfartens Ledere - Dansk Navigatørforening, deltager i en del af konferencen.

Formand A. Ole Philipsen, CO-Søfart, deltager i konferencen i en kort periode.

c. Arbejdsgiverdelegation

Arbejdsgiverdelegat: Forretningsfører Michael Wengel-Nielsen, Rederiforeningen for Mindre Skibe, deltager i hele konferencen.

Rådgiver og stedfortrædende arbejdsgiverdelegat:

Underdirektør Pia Voss, Danmarks Rederiforening, deltager i konferencen i en kort periode.

Rådgiver (arbejdsgiversiden):

Direktør Gunnar Sørensen, Rederiforeningen af 1895, deltager i en del af konferencen.