



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 2.7.2008  
KOM(2008) 422 endelig

Forslag til

**RÅDETS DIREKTIV**

**om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, og om ændring af direktiv 1999/63/EF**

(forelagt af Kommissionen)

**DA**

**DA**

## BEGRUNDELSE

### 1) BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- **Begrundelse og formål**

Formålet med dette forslag er at iværksætte den aftale om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, der blev indgået den 19. maj 2008 mellem de organisationer, der repræsenterer arbejdsgiverne og arbejdstagerne i søfartssektoren (European Community Shipowners' Associations, i det følgende benævnt "ECSA", og European Transport Workers' Federation, i det følgende benævnt "ETF").

Det er Kommissionens vurdering, at bestemmelserne i konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, såfremt de indarbejdes i fællesskabsretten, vil gøre det mere attraktivt for europæiske søfarende at arbejde i søfartssektoren, hvilket vil bidrage til at skabe flere og bedre arbejdspladser og mere lige vilkår på verdensplan - til gavn for alle involverede parter.

- **Generel baggrund**

Shippingsektoren er en branche med aktører over hele kloden. Det er derfor meget vigtigt at definere og håndhæve globale minimumsnormer for ansættelsesvilkår og sundheds- og sikkerhedsforhold for søfarende, der er ansat eller arbejder om bord på et søgående skib.

Den 23. februar 2006 vedtog Den Internationale Arbejdsorganisation konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, som har til formål at skabe et enkelt, sammenhængende instrument indeholdende alle moderne normer for internationalt arbejde til søs. I konventionen har man således samlet alle de af ILO vedtagne konventioner og henstillinger vedrørende skibsfartens arbejdsstandarder siden 1919 i ét konsolideret dokument, der skal danne grundlag for den første alment gældende kodeks for søfarendes arbejdsforhold.

Kommissionen har lige fra starten deltaget aktivt i arbejdet med konventionen om søfarendes arbejdsforhold.

Rådet vedtog den 7. juli 2007 en beslutning om bemyndigelse af medlemsstaterne til i Det Europæiske Fællesskabs interesse at ratificere ILO's konvention om søfarendes arbejdsstandarder af 2006, helst inden den 31. december 2010<sup>1</sup>.

Arbejdsmarkedets parter på fællesskabsplan er ved traktaten tildelt en enestående, central rolle i social- og arbejdsmarkedspolitiske spørgsmål. I henhold til artikel 138 skal arbejdsmarkedets parter forud for ethvert initiativ på dette område høres om de mulige retningslinjer for indsatsen og, som et efterfølgende skridt, om indholdet af det påtænkte forslag. Kommissionen har på denne baggrund hørt arbejdsmarkedets parter om det hensigtsmæssige i at videreudvikle den gældende fællesskabsret ved at tilpasse,

---

<sup>1</sup> EUT L 161 af 22.6.2007.

konsolidere eller supplere den på grundlag af konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006<sup>2</sup>.

Arbejdsmarkedets parter besluttede at indlede forhandlinger på baggrund af traktatens artikel 139, stk. 1, og den 19. maj 2008 (i forbindelse med den første europæiske søfartsdag) underskrev de en fælles aftale om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006.

Arbejdsmarkedets parter anmodede Kommissionen om at fremsætte forslag til et rådsdirektiv, som kunne give deres aftale og bilag A hertil gyldighed i henhold til EU-retten i overensstemmelse med traktatens artikel 139. Med nærværende forslag imødekommes denne anmodning.

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Forslaget indebærer udtrykkelige ændringer i Rådets direktiv 1999/63/EF af 21. juni 1999 om gennemførelse af den aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende, som er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST)<sup>3</sup>. Ved forslaget tilføjes desuden en supplerende forskrift for søfartssektoren på det område, der er reguleret ved Rådets direktiv 94/33/EF af 22. juni 1994 om beskyttelse af unge på arbejdspladsen.

Langt størstedelen af de fællesskabsbestemmelser vedrørende arbejdstagernes sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen, der er vedtaget i henhold til EF-traktatens artikel 137, finder anvendelse i fuld udstrækning på det område, der er omfattet af forslaget, navnlig bestemmelserne i Rådets direktiv 89/391/EØF af 12. juni 1989 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet og i de særdirektiver, der er vedtaget i henhold til direktivets artikel 16, stk. 1. Det samme gælder bestemmelserne i Rådets direktiv 92/29/EØF af 31. marts 1992 om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed med henblik på at forbedre den lægelige bistand om bord på skibe og i Rådets direktiv 83/477/EØF af 19. september 1983 om beskyttelse af arbejdstagere mod farerne ved under arbejdet at være udsat for asbest, som ændret ved direktiv 91/382/EØF og 2003/18/EF.

Især er forslagets bestemmelser vedrørende lægebehandling af søfarende samt beskyttelse af sundheden og sikkerheden og forebyggelse af ulykker omfattet af henholdsvis direktiv 92/29/EØF og direktiv 89/391/EØF.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Dette forslag falder inden for rammerne af den fornyede Lissabonstrategi, idet det sigter mod at fremme både vækst og beskæftigelse, først og fremmest ved at skabe flere og bedre arbejdspladser - med et mere dynamisk og konkurrencedygtigt Europa

---

<sup>2</sup> KOM(2006) 287 endelig.

<sup>3</sup> EFT L 167 af 2.7.1999.

som mål.

Inden for rammerne af en integreret EU-havpolitik<sup>4</sup> har Kommissionen også givet sin fulde støtte til "dialogen mellem arbejdsmarkedets parter om indarbejdelse i EU-lovgivningen af ILO-konventionen om søfarendes arbejdsstandarder".

Kommissionen understreger desuden i KOM(2007) 591, at den "fortsat [vil] arbejde på at styrke de internationale bestemmelser, særlig ved at fremme ratificeringen og gennemførelsen af internationale standarder og gennem internationale aftaler med tredjelande indeholdende bestemmelser om arbejdstagernes rettigheder og om ligebehandling"<sup>5</sup>.

## 2) HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

- **Høring af interesserede parter**

Traktatens artikel 139, stk. 1, giver arbejdsmarkedets parter på fællesskabsplan mulighed for, hvis de finder det ønskeligt, at indlede en dialog, som kan føre til overenskomstmæssige forbindelser, herunder aftaler. Traktaten indeholder ingen krav om forudgående høring i sådanne tilfælde.

- **Ekspertbistand**

Der har ikke været behov for ekstern ekspertbistand.

- **Konsekvensanalyse**

Ikke aktuel.

## 3) FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

- **Resumé af forslaget**

Formålet med dette forslag er at iværksætte den aftale om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, der blev indgået den 19. maj 2008 mellem organisationerne ECSA og ETF, som repræsenterer henholdsvis arbejdsgiverne og arbejdstagerne i søfartssektoren.

Ved forslaget ændres samtidig Rådets direktiv 1999/63/EF af 21. juni 1999, idet disse ændringer udelukkende vedrører spørgsmål, der er reguleret ved konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006.

---

<sup>4</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – En integreret EU-havpolitik (KOM(2007) 575 endelig).

<sup>5</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget - Nyvurdering af social- og arbejdsmarkedslovgivningen med henblik på at skabe flere og bedre job inden for søfartserhvervet i EU (første fase af konsultationen af arbejdsmarkedets parter på fællesskabsplan i henhold til traktatens artikel 138, stk. 2).

- **Retsgrundlag**

Det fremgår af traktatens artikel 139, stk. 2, at "[i]værksættelsen af aftaler, der indgås på fællesskabsplan, finder sted [...] i spørgsmål under artikel 137 efter fælles anmodning fra de underskrivende parter, ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen". Den aftale, som ECSA og ETF har indgået om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, vedrører arbejdsvilkår og indeholder regler for arbejdstageres sundhed og sikkerhed - et område, som er omfattet af traktatens artikel 137, stk. 1. Dette er et af de områder, hvor Rådet kan træffe afgørelse med kvalificeret flertal. Artikel 139, stk. 2, er således et passende retsgrundlag for Kommissionens forslag.

I Kommissionens meddelelse om tilpasning og fremme af den sociale dialog på fællesskabsplan<sup>6</sup> understregede Kommissionen, at "[f]ør Kommissionen forelægger Rådet noget forslag til lovgivning om iværksættelse af en aftale, foretager den en vurdering, idet den skal tage hensyn til de kontraherende parters repræsentative status, deres mandat samt "lovmæssigheden" af de enkelte bestemmelser i den kollektive aftale i forhold til fællesskabslovgivningen og bestemmelserne vedrørende små og mellemstore virksomheder".

Denne vurdering foretages i det følgende.

1. De kontraherende parters repræsentative status og deres mandat.

Arbejdsmarkedets parter legitimitet som parter, der skal høres, og som kan bemyndiges til at forhandle aftaler, der vil kunne skulle iværksættes ved en rådsafgørelse eller et rådsdirektiv, bygger på, at de er repræsentative. Ifølge Kommissionens undersøgelse fra 2006 om repræsentativiteten for arbejdsmarkedets parter i sektoren for sø- og kysttransport opfylder ETF og ECSA de kriterier, der er opstillet i meddelelse KOM(1998) 322 endelig af 20. maj 1998, og bekræftes derfor som arbejdsmarkedets parter på europæisk plan i denne sektor.

- a) ETF

Det fremgår af undersøgelsen, at ETF har mindst én medlemsorganisation i hvert af de undersøgte lande. I mange lande er der flere medlemmer. Samlet set har ETF 54 direkte tilknyttede medlemsorganisationer i de undersøgte lande. 70,7 % af de fagforeninger, der er omfattet af undersøgelsen, er direkte eller indirekte (dvs. via moderorganisationer) medlem af ETF.

For så vidt som oplysninger om sektormedlemskab af de nationale fagforeninger er et fyldestgørende grundlag for en vurdering af deres relative styrke, kan det konkluderes, at ETF dækker sektorens vigtigste arbejdstagerrepræsentanter. De ganske få eksempler på større fagforeninger, der ikke er omfattet, finder man i Cypern og Sverige. Selv i disse lande er andre vigtige fagforeninger dog omfattet. På nær to (nemlig LJS i

---

<sup>6</sup> Meddelelse fra Kommissionen - Tilpasning og fremme af den sociale dialog på fællesskabsplan (KOM(1998) 322 endelig af 20. maj 1998). Jf. også meddelelsen om gennemførelsen af protokollen om social- og arbejdsmarkedspolitikken fremlagt af Kommissionen for Rådet og Europa-Parlamentet (KOM(93) 600 endelig af 14.12.1993).

Litauen og OFICIAISMAR-FSM i Portugal) er alle sektormedlemmer af ETF, som der foreligger relevante oplysninger for, involveret i de kollektive overenskomstforhandlinger.

Kun få sektorspecifikke fagforeninger i et meget begrænset antal lande repræsenteres af andre europæiske organisationer end ETF.

Det drejer sig om UNI Europa med 6 medlemsorganisationer i 3 lande, Nordic Transport Workers' Federation (NTF) med 5 medlemsorganisationer i 3 lande, European Federation of Public Service Unions (EPSU) med 4 medlemsorganisationer i 3 lande, European Federation of Trade Unions in the Food, Agriculture and Tourism Sectors and Allied Branches (EFFAT) og European Mine, Chemical and Energy Workers' Federation (EMCEF) med hver 3 medlemsorganisationer i 3 lande, European Metalworkers' Federation (EMF) med 3 medlemsorganisationer i 2 lande, Nordic Ship Officers' Congress (NFBK) med 2 medlemsorganisationer i 2 lande, European Federation of Building and Woodworkers (EFBWW) og European Federation of Retired and Older People (FERPA) med hver 2 medlemsorganisationer i ét land samt European Trade Union Committee for Textiles, Clothing and Leather (ETUF:TCL), EURO-WEA, NordIng, EMPA og Fédération des Cadres de l'Energie et de la Recherche med hver én medlemsorganisation.

Undersøgelsen understreger ETF's status som sektorens arbejdstagerrepræsentant, så meget desto mere som mange af overstående medlemskaber af andre europæiske organisationer ikke så meget afspejler en reel tilknytning til sektoren for sø- og kysttransport, som at medlemsorganisationernes arbejdsområder overlapper hinanden indbyrdes.

#### b) ECSA

Af de 24 undersøgte lande har ECSA 21 under sin paraply via foreningsmedlemmer i disse lande. Tjekkiet, Letland og Rumænien er ikke omfattet. Denne mangel på medlemsorganisationer i tre medlemsstater kunne rejse tvivl om, hvorvidt der er tale om repræsentativ status ifølge Kommissionens kriterium om dækning af et tilstrækkeligt antal medlemsstater. Medlems- og ikke-medlemssammenslutninger fungerer side om side i Cypern, Danmark, Finland, Grækenland, Irland, Italien og Sverige.

Manglen på sammenlignelige medlemskabsdata gør det vanskeligt at klarlægge henholdsvis medlems- og ikke-medlemssammenslutningernes relative betydning i disse lande. Når man i vurderingen også tager den enkelte organisations rolle i de kollektive overenskomstforhandlinger med som en indikator for dens betydning, er det klart, at de mest betydningsfulde sammenslutninger i Cypern, Danmark, Finland og Italien er medlemmer. I Grækenland, Irland og Sverige står visse betydningsfulde arbejdsgiversammenslutninger (nemlig EEA, Union of Domestic Ferries, IBEC og SARF), der fungerer som forhandlingspartnere, udenfor.

Der er også visse lande (nemlig Estland, Irland, Litauen, Malta, Polen, Portugal, Sverige, Slovenien og Det Forenede Kongerige), hvor ECSA's medlemsorganisationer ikke er involveret i forhandlingerne. Bortset fra i Irland og Sverige er der ikke andre sammenslutninger i disse lande, der er forhandlingspartnere. Grunden er, at arbejdsgiverne i de enkelte sektorer ikke forhandler samlet i denne gruppe af lande

(med undtagelse af Sverige), idet det er de enkelte virksomheder, der deltager i de kollektive overenskomstforhandlinger. Kollektive overenskomstforhandlinger varetages i Irland (på de enkelte virksomheders vegne) og i Sverige (hvor flere arbejdsgivere deltager samlet i forhandlingerne) af en arbejdsgiversammenslutning, der ikke er medlemsorganisation.

Sammenlignet med ETF er det et større antal medlemsorganisationer under ECSA-paraplyen, der ikke deltager i forhandlinger. Disse organisationer beskæftiger sig således ikke primært med arbejdsmarkedsrelationer. Visse ECSA-medlemsorganisationer spiller kun en rolle i arbejdsmarkedsrelationerne via høringsprocedurer og deltagelse i trepartsorganer. Faktisk betragter flere af dem måske snarere sig selv som brancheforeninger end som aktører i arbejdsmarkedsrelationerne. I modsætning hertil dækker ECSA's medlemmer de kollektive forhandlinger i 10 lande (nemlig Østrig, Belgien, Cypern, Tyskland, Danmark, Spanien, Finland, Frankrig, Italien og Nederlandene).

En gennemgang af arbejdsgiversammenslutningernes medlemmer viser, at der ikke er nogen organisatorisk forbindelse mellem de sektorspecifikke arbejdsgiversammenslutninger og de europæiske organisationer ud over ECSA. Organisationsmedlemskaber registreres kun for internationale organisationer såsom International Chamber of Shipping (ICS), International Shipping Federation (ISF), Baltic and International Maritime Council (BIMCO), INTERTANKO og INTERCARGO.

Dette understreger ECSA's oplagte rolle som repræsentant for arbejdsgiverne i denne sektor i dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan.

### c) Forhandlingsmandat

Både ETF og ECSA har mandat til at forhandle i spørgsmål vedrørende dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan. ETF har dog ikke et fast mandat. Organisationen bemyndiges i stedet midlertidigt til at forhandle på sine medlemmers vegne i hver enkelt sag.

## 2. Lovmæssigheden af aftalens bestemmelser

Kommissionen har nøje gennemgået alle aftalens bestemmelser og har ikke fundet noget, der er i strid med fællesskabsretten. De forpligtelser, medlemsstaterne pålægges, følger ikke direkte af aftalen mellem arbejdsmarkedets parter, men af foranstaltningerne til gennemførelse af aftalen i overensstemmelse med direktivet.

Aftalens indhold falder fortsat ind under traktatens artikel 137.

I det omfang dele af aftalen forudsætter ændringer af gældende EU-retsforskrifter, er disse ændringer indarbejdet i forslaget.

For så vidt som dele af aftalen vedrører spørgsmål, der allerede er omfattet af eksisterende fællesskabsbestemmelser, fastsættes det i aftalens afsluttende bestemmelser, at denne ikke berører lovbestemmelser, sædvane eller overenskomster, der sikrer søfarende gunstigere vilkår. Desuden er der i forslaget indarbejdet de nødvendige klausuler til sikring af, at det, der allerede er opnået på området,

overholdes, først og fremmest en klausul om gunstigere behandling.

Kommissionen vurderer således, at alle betingelser er opfyldt for at kunne fremlægge et forslag til iværksættelse af aftalen ved en rådsafgørelse.

### 3. Bestemmelser vedrørende små og mellemstore virksomheder

I henhold til traktatens artikel 137, stk. 2, skal det i lovgivningen på det sociale og arbejdsmarkedspolitiske område undgås, at der pålægges administrative, finansielle og retlige byrder af en sådan art, at de hæmmer oprettelse og udvikling af små og mellemstore virksomheder (SMV'er). I denne forbindelse sondres der i aftalen ikke mellem arbejdstagere i SMV'er og andre arbejdstagere, ligesom aftalen ikke indebærer ekstra administrative, finansielle eller retlige byrder i forhold til de gældende EF-retsfor skrifter. Kommissionen kan følgelig konkludere, at bestemmelserne vedrørende små og mellemstore virksomheder er overholdt i aftalen.

Artikel 139, stk. 2, foreskriver ikke høring af Europa-Parlamentet i forbindelse med anmodninger til Kommissionen fra arbejdsmarkedets parter. Kommissionen har dog fremsendt sit forslag, så Parlamentet - såfremt det skulle ønske det - kan afgive udtalelse herom til Kommissionen og Rådet. Det samme gælder for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget.

#### • Subsidiaritetsprincippet

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, for så vidt som forslaget ikke hører ind under Fællesskabets enekompetence.

Målene med forslaget kan ikke opfyldes på tilfredsstillende vis af medlemsstaterne, hvilket skyldes følgende:

Behovet for fællesskabsforanstaltninger er ikke alene begrundet i, at arbejdsmarkedets parter, i overensstemmelse med artikel 139, stk. 1, er enige om, at det er nødvendigt med en fællesskabsindsats på dette område, har indgået en aftale på fællesskabsplan og har anmodet om, at denne aftale iværksættes ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen i medfør af traktatens artikel 139, stk. 2, men også i det forhold, at det er nødvendigt at sikre søfartssektoren normer, der er passende for det globale miljø, virksomhederne i sektoren opererer i.

Forslaget til direktiv supplerer samtidig medlemsstaternes lovgivninger, derved at der fastsættes en minimumsnorm med henblik på forbedring af søfarendes arbejdsforhold. Denne ramme skaber klarhed og gennemsigtighed for virksomhederne i sektoren, den virker befordrende for fair konkurrence i det indre marked, og den vil bidrage til at udrydde fænomener som social dumping.

En indsats på fællesskabsplan vil af nedenstående grunde være et mere effektivt redskab til at nå målene med forslaget.

Forslaget indebærer udtrykkelige ændringer af eksisterende EU-lovgivning, som har til formål at ajourføre denne i overensstemmelse med konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006. Denne målsætning kan ikke opfyldes via national lovgivning.



Det vil bidrage til at sikre samtidig ikrafttrædelse og en ensartet gennemførelse i alle medlemsstaterne af normerne i konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, som det vedrører.

Endelig vil forslaget sikre, at aftalen kan håndhæves med specifikke foranstaltninger i henhold til EU-retten.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Rådets direktiv er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, idet direktivet udelukkende fastsætter de overordnede målsætninger.

Som følge heraf giver forslaget plads til fleksibilitet for så vidt angår valget af konkrete gennemførelsesforanstaltninger. Dertil kommer, at det udelukkende vedrører gennemførelsen i EU-retten af opdaterede normer som fastsat i konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006.

- **Reguleringsmiddel/reguleringsform**

Foreslået reguleringsmiddel: direktiv.

Andre midler ville ikke være hensigtsmæssige, hvilket skyldes følgende forhold:

Forslaget indebærer ændringer af gældende EU-lovgivning, hvilket kræver en retsakt.

Dertil kommer, at begrebet "afgørelse" i traktatens artikel 139, stk. 2, er anvendt i en overordnet betydning for at give mulighed for at vælge en retsakt efter traktatens artikel 249. Det er op til Kommissionen at foreslå Rådet, hvilken af de tre bindende retsakter, der nævnes i samme artikel (forordning, direktiv eller beslutning), som vil være mest hensigtsmæssig. I den pågældende sag er det i betragtning af arten og indholdet af teksten fra arbejdsmarkedets parter klart, at denne aftale bedst vil kunne anvendes indirekte og omsættes i medlemsstaternes nationale lovgivning af medlemsstaterne og/eller arbejdsmarkedets parter. Den mest hensigtsmæssige retsakt i dette tilfælde er derfor et rådsdirektiv. Endvidere er Kommissionen af den opfattelse, at aftalen - på baggrund af de indgåede forpligtelser - ikke bør indarbejdes i direktivet, men knyttes som bilag hertil.

#### **4) BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER**

Forslaget har ingen konsekvenser for Fællesskabets budget.

#### **5) YDERLIGERE OPLYSNINGER**

- **Sammenligningstabel**

Medlemsstaterne skal tilsende Kommissionen de nationale bestemmelser, der sættes i kraft for at gennemføre direktivet, sammen med en sammenligningstabel, der viser

sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt er af relevans for EØS og bør derfor omfatte hele Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

- **Nærmere redegørelse for forslaget**

Forslaget er opbygget som følger:

#### Artikel 1

Denne artikel skal blot gøre aftalen mellem arbejdsmarkedets parter bindende, hvilket er formålet med, at Rådet træffer en afgørelse i henhold til traktatens artikel 139, stk. 2.

#### Artikel 2

Ændrer Rådets direktiv 1999/63/EF i overensstemmelse med aftalen mellem arbejdsmarkedets parter.

#### Artikel 3

Det fastsættes i artikel 3, at direktivets bestemmelser kun er minimumsforskrifter, således at medlemsstaterne kan vedtage foranstaltninger, der er mere gunstige for arbejdstagerne på det pågældende område. Artiklen har til formål udtrykkeligt at garantere opretholdelse af de niveauer for beskyttelse af arbejdstagerne, der allerede er opnået, og at sikre, at det er de gunstigste normer for beskyttelse på arbejdspladsen, der anvendes. Tilsvarende har artikel 3, stk. 4, i forslaget til formål at sikre, at det overordnede princip om arbejdsgiverens ansvar som fastsat i artikel 5 i rammedirektiv 89/391/EØF ikke berøres af aftalens norm A4.2, stk. 5, litra b), som gør det muligt at begrænse rederens ansvar under visse omstændigheder.

#### Artikel 4-7

Artikel 4-7 indeholder de sædvanlige bestemmelser om gennemførelse i medlemsstaternes nationale lovgivning, herunder forpligtelsen til at fastsætte sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsernes grovhed og har afskrækkende virkning. I artikel 6 fastsættes det, hvornår direktivet træder i kraft. Aftalen mellem arbejdsmarkedets parter skal ikke træde i kraft, før konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 gør det. For at imødekomme dette ønske fra arbejdsmarkedets parter bør datoen for direktivets ikrafttrædelse som angivet i forslaget være den samme som den dato, hvor konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 træder i kraft. Eftersom denne dato endnu ikke er fastsat, indeholder forslaget et tomt felt til denne angivelse sammen med en kort forklarende bemærkning.

Forslag til

## **RÅDETS DIREKTIV**

**om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, og om ændring af direktiv 1999/63/EF**

**(EØS-relevant tekst)**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 139, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Arbejdsgiverne og arbejdstagerne (i det følgende benævnt "arbejdsmarkedets parter") kan i henhold til traktatens artikel 139, stk. 2, i fællesskab anmode om, at aftaler, der indgås på fællesskabsplan, iværksættes ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen.
- (2) Den 23. februar 2006 vedtog Den Internationale Arbejdsorganisation konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 med ønsket om at skabe et enkelt, sammenhængende dokument, der så vidt muligt omfatter alle opdaterede normer fra eksisterende internationale konventioner og anbefalinger vedrørende søfarendes arbejdsforhold samt de grundlæggende principper, der er knæsat i andre internationale arbejdskonventioner.
- (3) Kommissionen hørte i overensstemmelse med traktatens artikel 138, stk. 2, arbejdsmarkedets parter om det hensigtsmæssige i at videreudvikle den gældende fællesskabsret ved at tilpasse, konsolidere eller supplere den på grundlag af konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006<sup>7</sup>.
- (4) European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) meddelte den 29. september 2006 Kommissionen, at de ønskede at indlede forhandlinger i overensstemmelse med traktatens artikel 138, stk. 4.

---

<sup>7</sup> KOM(2006) 287 endelig.

- (5) Den 19. maj 2008 indgik nævnte organisationer, med ønsket om at bidrage til at skabe lige vilkår på verdensplan i hele søfartsindustrien, en aftale om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006; denne aftale og bilaget hertil indeholder en fælles anmodning til Kommissionen om at iværksætte dem ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen, i overensstemmelse med traktatens artikel 139, stk. 2.
- (6) Aftalen finder anvendelse på søfarende om bord på skibe, der er registreret i en medlemsstat og/eller fører en medlemsstats flag.
- (7) Aftalen ændrer den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende, som blev indgået i Bruxelles den 30. september 1998 mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST).
- (8) Rådets direktiv 1999/63/EF af 21. juni 1989, der indeholder den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende<sup>8</sup> som bilag, bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.
- (9) Iværksættelsen af aftalen sker mest hensigtsmæssigt ved et direktiv i henhold til traktatens artikel 249.
- (10) Aftalen vil træde i kraft samtidig med konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, og arbejdsmarkedets parter ønsker, at de nationale foranstaltninger til gennemførelse af direktivet ikke træder i kraft, før konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 gør det.
- (11) Udtryk, der anvendes i aftalen, og som ikke er særskilt defineret deri, kan medlemsstaterne ifølge dette direktiv selv definere i overensstemmelse med national lovgivning og praksis, således som det også er tilfældet for andre social- og arbejdsmarkedspolitiske direktiver, hvori der anvendes lignende udtryk, forudsat at de pågældende definitioner er i overensstemmelse med aftalens indhold.
- (12) Eftersom målene for den foranstaltning, der skal gennemføres, ikke kan opfyldes på tilfredsstillende vis af medlemsstaterne og derfor på grund af foranstaltningens omfang eller virkninger bedre kan gennemføres på fællesskabsplan, kan Fællesskabet vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (13) Kommissionen har udarbejdet sit direktivforslag i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse af 20. maj 1998 om tilpasning og fremme af den sociale dialog på fællesskabsplan under hensyntagen til de underskrivende parter repræsentative status samt lovmæssigheden af hver enkelt bestemmelse i aftalen.
- (14) Medlemsstaterne vil i overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning blive tilskyndet til, i både egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne.

---

<sup>8</sup> EFT L 167 af 2.7.1999.

- (15) Medlemsstaterne kan efter fælles anmodning fra arbejdsmarkedets parter overlade det til disse at gennemføre dette direktiv, under forudsætning af at medlemsstaterne træffer alle de foranstaltninger, der er nødvendige, for at de til enhver tid kan nå de resultater, der er foreskrevet i direktivet.
- (16) Dette direktiv berører ikke eksisterende regler i Fællesskabet, der er mere specifikke og/eller sikrer et højere beskyttelsesniveau for søfarende, navnlig ikke EF-rettens bestemmelser.
- (17) Det bør sikres, at det overordnede princip om arbejdsgiverens ansvar som fastsat i artikel 5, og især i stk. 1 og 3, i rammedirektiv 89/391/EØF<sup>9</sup> overholdes.
- (18) Dette direktiv kan ikke berettige en forringelse af det generelle beskyttelsesniveau for arbejdstagere på de områder, der er omfattet af aftalen, som er knyttet til direktivet som bilag.
- (19) I direktivet og den tilknyttede aftale fastsættes minimumsnormer; medlemsstaterne og/eller arbejdsmarkedets parter bør kunne opretholde eller indføre mere gunstige bestemmelser.
- (20) Kommissionen informerede i overensstemmelse med sin meddelelse af 14. december 1993 om gennemførelsen af protokollen om social- og arbejdsmarkedspolitikken Europa-Parlamentet og Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg, idet den sendte dem sit direktivforslag indeholdende aftalen.
- (21) Dette dokument opfylder de grundlæggende rettigheder og principper, der er fastsat i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, navnlig artikel 31, hvori det er fastsat, at enhver arbejdstager har ret til sunde, sikre og værdige arbejdsforhold, til en begrænsning af den maksimale arbejdstid, til daglige og ugentlige hvileperioder samt til årlig ferie med løn.
- (22) Iværksættelsen af aftalen bidrager til at gennemføre de mål, der er omhandlet i traktatens artikel 136 -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

#### *Artikel 1*

Ved dette direktiv iværksettes den aftale om konventionen om søfarendes arbejdsforhold, der blev indgået den 19. maj 2008 mellem organisationerne ECSA og ETF, som repræsenterer arbejdsmarkedets parter i søfartssektoren, jf. bilaget.

#### *Artikel 2*

I bilaget til Rådets direktiv 1999/63/EF foretages følgende ændringer:

---

<sup>9</sup> EFT L 183 af 29.6.1989.

1. I § 1 indsættes som stk. 3:

*"3. I tilfælde af tvivl om, hvorvidt en personkategori skal betragtes som søfarende i denne aftale, skal spørgsmålet afgøres af den kompetente myndighed i hver medlemsstat efter høring af de sammenslutninger af skibsredere og søfarende, der beskæftiger sig med dette spørgsmål. Der skal i denne forbindelse tages behørigt hensyn til den resolution, der blev vedtaget på den Internationale Arbejdsorganisations generalkonferences 94. møde (søfartskonferencen) vedrørende oplysninger om erhvervsmæssige grupper."*

2. § 2, litra c) og d), affattes således:

*"c) "søfarende" en person, der, uanset i hvilken stilling, er ansat eller forhyret eller arbejder om bord på et skib, for hvilket denne aftale er gældende*

*d) "reder" ejeren af skibet eller en hvilken som helst anden organisation eller person, såsom en operatør, agent eller bareboat-befragter, som har overtaget ansvaret for skibets drift fra ejeren af skibet, og som ved denne ansvarsoverdragelse har accepteret at overtage alle opgaver og pligter, der er pålagt redere i overensstemmelse med denne aftale, uanset om andre organisationer eller personer opfylder visse af opgaverne eller pligterne på rederens vegne."*

3. § 6 affattes således:

*"1. Søfarende under 18 år må ikke arbejde om natten. Ved anvendelsen af denne paragraf defineres "nat" i henhold til national lovgivning og praksis. Natten dækker en periode på mindst ni timer, der begynder senest ved midnat og slutter tidligst kl. 5.*

*2. Den kompetente myndighed kan dispensere fra kravet om nøje overholdelse af begrænsningerne for natarbejde, hvis:*

- a) den effektive uddannelse af de pågældende søfarende i henhold til etablerede programmer og planer ellers ville blive forringet, eller*
- b) opgavens specifikke art eller et anerkendt uddannelsesprogram kræver, at de søfarende, der er omfattet af dispensationen, 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.*

*3. Det er forbudt for søfarende under 18 år at være ansat eller forhyret eller 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 normer i nationale love og forskrifter eller af den kompetente myndighed fastsættes, hvilke typer arbejde der kan bringe sundheden eller sikkerheden i fare."*

4. § 13 affattes således:

*"1. Søfarende må ikke arbejde på et skib, medmindre de har attest på, at de ud fra et lægeligt synspunkt er egnede til at udføre deres opgaver.*

2. Undtagelser er kun tilladt i henhold til det i denne aftale foreskrevne.

3. Den kompetente myndighed kræver, at søfarende, før de påbegynder arbejde på et skib, har en gyldig lægeattest, der bekræfter, at de ud fra et lægeligt synspunkt er egnede til at udføre de opgaver, de skal udføre til søs.

4. For at sikre, at lægeattester virkelig afspejler de søfarendes sundhedstilstand i lyset af de opgaver, de skal udføre, foreskriver den kompetente myndighed efter høring af redernes og de søfarendes relevante organisationer og under behørig hensyntagen til gældende internationale retningslinjer arten af den lægelige undersøgelse og lægeattesten.

5. Denne aftale indskrænker ikke anvendelsen af den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold fra 1978 ("STCW-konventionen") som ændret. En lægeattest udstedt i overensstemmelse med kravene i STCW-konventionen accepteres af den kompetente myndighed ved anvendelsen af stk. 1 og 2 i denne paragraf. En lægeattest, der opfylder substansen i disse krav, accepteres ligeledes for søfarende, der ikke er omfattet af STCW-konventionen.

6. Lægeattesten udstedes af en behørigt kvalificeret læge eller, for så vidt angår attester, der udelukkende vedrører synet, af en person, der af den kompetente myndighed anerkendes som kvalificeret til at udstede en sådan attest. Læger skal fagligt være helt uafhængige i udøvelsen af deres lægelige vurdering ved udførelsen af lægeundersøgelsens procedurer.

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

8. 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.

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

- a) 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) en attest på farvesyn have en gyldighedsperiode på maksimalt 6 år.

10. I påtrængende tilfælde kan den kompetente 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) *gyldighedsperioden for en sådan tilladelse ikke overstiger 3 måneder, og*
- b) *den pågældende søfarende er i besiddelse af en udløbet lægeattest af nyere dato.*

*11. Hvis en attests gyldighedsperiode udløber under 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.*

*12. Lægeattester for søfarende, der arbejder på skibe, der normalt foretager internationale rejser, skal som minimum være på engelsk.*

*13. Hvilken form for helbreds kontrol, der skal foretages, og hvilke nærmere oplysninger, der skal indgå i lægeerklæringen, fastlægges efter høring af de berørte sammenslutninger af skibsredere og søfarende.*

*14. Alle søfarende skal have foretaget regelmæssig helbreds kontrol. Vagtgående personale, som lider af helbredsproblemer, der ifølge en læge skyldes, at de udfører natarbejde, skal om muligt overføres til dagarbejde, som passer til dem.*

*15. Den helbreds kontrol, der er nævnt i stk. 13 og 14, skal være gratis og omfattet af lægens tavshedspligt. En sådan helbreds kontrol kan foretages inden for det nationale sundhedssystem."*

5. § 16 affattes således:

*"Enhver søfarende har ret til en årlig betalt ferie. Retten til årlig ferie med løn beregnes på grundlag af et minimum på 2,5 kalenderdage pr. måneds ansættelse og pro rata for perioder på under en hel måned.*

*Den minimale årlige betalte ferieperiode kan ikke erstattes med en finansiel godtgørelse, medmindre arbejdsforholdet ophører."*

### *Artikel 3*

1. Medlemsstaterne kan bevare eller indføre bestemmelser, der er gunstigere end dem, der er fastsat i dette direktiv.

2. Gennemførelsen af direktivet må under ingen omstændigheder anvendes som tilstrækkelig begrundelse for at sænke det generelle niveau for beskyttelse af arbejdstagerne på de områder, direktivet omfatter. Dette tilsidesætter dog ikke medlemsstaternes og/eller arbejdsmarkedets parters ret til som følge af ændrede omstændigheder at fastsætte andre retlige, administrative eller aftalemæssige bestemmelser end dem, der gælder på direktivets vedtagelsestidspunkt, forudsat at de minimumsforskrifter, der er fastsat i direktivet, overholdes.

3. Anvendelsen og/eller fortolkningen af dette direktiv berører ikke lovbestemmelser, sædvane eller overenskomster på fællesskabsniveau eller i medlemsstaterne, der sikrer de pågældende søfarende gunstigere vilkår.

4. Bestemmelsen i norm A4.2, stk. 5, litra b), berører ikke princippet om arbejdsgiverens ansvar som fastsat i artikel 5 i direktiv 89/391/EØF.



#### *Artikel 4*

Medlemsstaterne fastsætter de sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af nationale bestemmelser, der er vedtaget til gennemførelse af nærværende direktiv. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsernes grovhed og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver senest på den i artikel 5, stk. 1, fastsatte dato Kommissionen meddelelse om disse bestemmelser og meddeler i god tid senere ændringer af betydning for bestemmelserne.

#### *Artikel 5*

1. Senest 12 måneder efter dette direktivs ikrafttrædelse sætter medlemsstaterne de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv eller sikrer sig, at arbejdsmarkedets parter ved aftale har truffet de nødvendige foranstaltninger.

2. Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

3. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

#### *Artikel 6*

Dette direktiv træder i kraft den [\*] ["\*" = den dato, hvor konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 træder i kraft].

#### *Artikel 7*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne*  
*Formand*  
[...]

**BILAG: Aftale indgået mellem ECSA og ETF om konventionen om søfarendes  
arbejdsforhold af 2006**

PRÆAMBEL

DE UNDERSKRIVENDE PARTER HAR UD FRA FØLGENDE BETRAGTNINGER -

I henhold til ILO-konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 (i det følgende benævnt "konventionen") skal enhver medlemsstat sørge for, at bestemmelserne i landets love og regler i forhold til konventionen respekterer de grundlæggende rettigheder vedrørende foreningsfrihed og reel anerkendelse af retten til overenskomstforhandlinger, afskaffelse af alle former for tvangsarbejde, effektiv afskaffelse af børnearbejde og afskaffelse af diskrimination med hensyn til ansættelse og beskæftigelse.

Konventionen foreskriver, at alle søfarende har ret til en sikker arbejdsplads, der er i overensstemmelse med sikkerhedsnormerne, samt til rimelige ansættelsesvilkår, menneskeværdige arbejds- og leveforhold, sundhedsbeskyttelse, lægebehandling, velfærdstiltag og andre former for social beskyttelse.

I henhold til konventionen skal hver medlemsstat inden for rammerne af sin jurisdiktion sikre, at de søfarendes ansættelsesrettigheder og sociale rettigheder, der er angivet i det foregående afsnit, implementeres fuldt ud i overensstemmelse med konventionens 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.

De underskrivende parter ønsker især at henlede opmærksomheden på "Bemærkninger til forskrifter og kodeks i den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold", som beskriver konventionens opbygning og struktur.

De underskrivende parter henviser til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab (i det følgende benævnt "traktaten"), særlig artikel 137, 138 og 139.

I henhold til traktatens artikel 139, stk. 2, kan aftaler, der indgås på fællesskabsplan, efter fælles anmodning fra de underskrivende parter iværksættes ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen.

De underskrivende parter indgiver hermed anmodning herom.

Den mest hensigtsmæssige retsakt til iværksættelse af aftalen er et direktiv efter betydningen i traktatens artikel 249, som er bindende for medlemsstaterne med hensyn til det tilsigtede mål, men overlader det til de nationale myndigheder at bestemme form og midler; konventionens artikel VI giver ILO's medlemmer mulighed for at gennemføre foranstaltninger, som de finder det godtgjort er substantielt ækvivalente med konventionens normer, og som medvirker til at sikre opfyldelsen af konventionens overordnede målsætning og formål og at implementere konventionens bestemmelser; iværksættelsen af aftalen ved et direktiv samt konventionens princip om substantiel ækvivalens sigter således mod at give medlemsstaterne mulighed for at iværksætte rettighederne og principperne som foreskrevet i konventionens artikel VI, stk. 3 og 4 -

INDGÅET FØLGENDE AFTALE:

## DEFINITIONER OG ANVENDELSESOMRÅDE

1. Medmindre andet er angivet i specifikke bestemmelser, forstås i denne aftale ved:

- a) *kompetent myndighed*: den minister, det ministerium eller anden myndighed, som af en medlemsstat er bemyndiget til at udstede og håndhæve forskrifter, bekendtgørelser eller andre bestemmelser, der har retskraft for den pågældende bestemmelses sagsområde
- b) *bruttotonnage*: bruttotonnage beregnet i henhold til reglerne for måling af tonnage i bilag I til den internationale konvention om tonnagemåling af skibe fra 1969 eller eventuelle efterfølgende konventioner; for skibe, der er omfattet af den midlertidige ordning for tonnagemåling, der er vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation, er bruttotonnage den, der er inkluderet i kolonnen BEMÆRKNINGER i det internationale tonnagecertifikat (1969)
- c) *søfarende*: en person, der, uanset i hvilken stilling, er ansat eller forhyret eller arbejder om bord på et skib, for hvilket denne aftale er gældende
- d) *søfarendes ansættelsesaftale*: en ansættelsesaftale for søfarende, som inkluderer både en ansættelseskontrakt og ansættelsesbetingelser
- e) *skib*: et skib med undtagelse af skibe, der udelukkende anvendes i indre farvande eller farvande inden for eller i umiddelbar nærhed af beskyttede farvande eller områder, for hvilke havnereglementer gælder
- f) *reder*: ejeren af skibet eller en hvilken som helst anden organisation eller person, såsom en operatør, agent eller bareboat-befragter, som har overtaget ansvaret for skibets drift fra ejeren af skibet, og som ved denne ansvarsoverdragelse har accepteret at overtage alle opgaver og pligter, der er pålagt redere i overensstemmelse med denne aftale, uanset om andre organisationer eller personer opfylder visse af opgaverne eller pligterne på rederens vegne.

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

3. I tilfælde af tvivl om, hvorvidt en personkategori skal betragtes som søfarende i denne aftale, skal spørgsmålet afgøres af den kompetente myndighed i hver medlemsstat efter høring af de sammenslutninger af skibsredere og søfarende, der beskæftiger sig med dette spørgsmål. Der skal i denne forbindelse tages behørigt hensyn til den resolution, der blev vedtaget på den Internationale Arbejdsorganisations generalkonferences 94. møde (søfartskonferencen) vedrørende oplysninger om erhvervsmæssige grupper.

4. Medmindre andet udtrykkeligt er angivet, gælder denne aftale 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 aftale gælder ikke for krigsskibe eller for flådens hjælpeskibe.

5. I tilfælde af tvivl om, hvorvidt denne aftale gælder for et skib eller en bestemt kategori af skibe, skal spørgsmålet afgøres af den kompetente myndighed i hver medlemsstat efter høring af de relevante organisationer for skibsredere og søfarende.

## FORSKRIFTER OG NORMER

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

#### *Forskrift 1.1 - Mindstealder*

1. Personer under mindstealderen må ikke ansættes eller forhyres eller arbejde på et skib.
2. Der kræves under de i denne aftale angivne forhold en højere mindstealder.

#### *Norm A1.1 - Mindstealder*

Mindstealderen er reguleret ved Rådets direktiv 1999/63/EF af 21. juni 1999 (vil blive ændret) om gennemførelse af den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende (vil blive ændret i overensstemmelse med bilag A til nærværende aftale).

#### *Forskrift 1.2 - Lægeattest*

Lægeattester er reguleret ved Rådets direktiv 1999/63/EF af 21. juni 1999 (vil blive ændret) om gennemførelse af den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende (vil blive ændret i overensstemmelse med bilag A til nærværende aftale).

#### *Forskrift 1.3 - Uddannelse og kvalifikationer*

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 Søfartsorganisation, anses for at opfylde kravene i denne forskrifts stk. 1 og 2.

### AFSNIT 2. ANSÆTTELSESVILKÅR

#### *Forskrift 2.1 - Søfarendes ansættelsesaftaler*

1. En søfarendes ansættelsesvilkår skal fastsættes, 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 denne aftale.
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 eventuelle gældende kollektive overenskomster.

### *Norm A2.1 - Søfarendes ansættelsesaftaler*

1. Hver medlemsstat vedtager love eller forskrifter, der gør det obligatorisk for skibe, som fører dens flag, at overholde følgende krav:

- a) søfarende, der arbejder om bord på skibe, der fører medlemsstatens flag, skal have en ansættelsesaftale for søfarende underskrevet af både den søfarende og rederen eller en repræsentant for rederen (eller, hvis der ikke er nogen arbejdstager, bevis på kontraktmæssige eller lignende ordninger), som sikrer dem menneskeværdige arbejds- og leveforhold om bord på skibet i overensstemmelse med kravene i nærværende aftale
- b) søfarende, der underskriver en ansættelsesaftale for søfarende, skal have mulighed for at gennemgå og søge råd om aftalen, inden den underskrives, samt have adgang til 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 om bord om deres ansættelsesvilkår, og at disse oplysninger, inklusive en kopi af den søfarendes ansættelsesaftale også er tilgængelige for gennemgang af en kompetent 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 en eventuel 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 havnstatsinspektion.

3. Det i stk. 1, litra 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, fastlægges ved national lovgivning.

4. Hver medlemsstat vedtager love og forskrifter, der angiver, hvilke 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 stilling, 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, herunder:
  - 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, som 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) hvis aftalen er indgået for en rejse, destinationshavnen og den tid, der skal gå efter ankomsten, før den søfarende skal afmønstre
- h) de fordele med hensyn til sundhedsbeskyttelse og social sikring, som rederen skal give den søfarende
- i) den søfarendes ret til hjemsendelse
- j) henvisning til den kollektive overenskomst, hvis dette er relevant, og
- k) eventuelle andre oplysninger, som måtte kræves i henhold til national lovgivning.

5. Hver medlemsstat vedtager love eller forskrifter, der fastlægger minimumsopsigelsesvarsler, 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 nationale love eller forskrifter eller gældende kollektive overenskomster anses for at berettige, at ansættelsesaftalen opsiges med kortere varsel eller uden varsel. En medlemsstat sikrer ved fastlæggelsen af disse situationer, at der tages hensyn til den søfarendes behov for uden bod at opsiges ansættelsesaftalen med kortere varsel eller uden varsel af medmenneskelige eller andre presserende grunde.

#### *Forskrift 2.3 - Arbejds- og hviletid*

Søfarendes arbejds- og hviletid er reguleret ved Rådets direktiv 1999/63/EF af 21. juni 1999 (vil blive ændret) om gennemførelse af den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende (vil blive ændret i overensstemmelse med bilag A til nærværende aftale).

#### *Forskrift 2.4 - Ret til ferie*

1. Hver medlemsstat foreskriver, at søfarende, der er ansat på skibe, der fører dens flag, skal have årlig ferie med løn under passende forhold i overensstemmelse med nærværende aftale og med Rådets direktiv 1999/63/EF af 21. juni 1999 (vil blive ændret) om gennemførelse af den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende (vil blive ændret i overensstemmelse med bilag A til nærværende aftale).
2. Der gives landlov til søfarende af hensyn til deres sundhed og velbefindende og i overensstemmelse med de driftsmæssige krav, der knytter sig til deres stilling.

#### *Forskrift 2.5 - Hjemsendelse*

1. Søfarende har ret til at blive sendt hjem uden udgift for dem selv.
2. Hver medlemsstat foreskriver, at skibe, der fører dens flag, skal sørge for økonomisk sikkerhed for at sikre, at søfarende hjemsendes på behørig vis.

#### *Norm A2.5 - Hjemsendelse*

1. Hver medlemsstat sikrer, 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, og
  - 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. Hver medlemsstat sikrer, 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, litra b) og c)
  - b) den maksimale længde af ansættelsesperioder om bord, hvorefter en søfarende er berettiget til hjemsendelse, idet disse perioder skal være på under 12 måneder, og
  - c) de nøjagtige rettigheder, som rederen skal indrømme vedrørende hjemsendelse, herunder rettigheder i relation til hjemsendelsesdestinationerne, transportmåden, de udgifter, der skal dækkes, og andet, der skal ordnes af rederen.
3. Hver medlemsstat forbyder rederne at kræve, at søfarerne ved starten af deres ansættelse foretager en forskudsbetaling for hjemsendelsesudgifterne, og at modregne hjemsendelsesudgifterne i 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 indskrænke ejerens eventuelle ret til at inddrive hjemsendelsesudgifterne i henhold til kontraktmæssige ordninger med tredjemand.

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

- a) skal den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvis flag skibet fører, sørge for hjemsendelse af den pågældende søfarende; såfremt den kompetente myndighed undlader dette, kan den stat, hvorfra den søfarende skal hjemsendes, eller den stat, hvor den søfarende er statsborger, sørge for hjemsendelsen og få godtgjort udgifterne fra den medlemsstat, hvis flag skibet fører
- b) skal den medlemsstat, hvis flag skibet fører, have godtgjort de udgifter, der er forbundet med hjemsendelse af søfarende, af rederen
- c) må udgifterne i forbindelse med hjemsendelse ikke under nogen omstændigheder være en omkostning for den søfarende, bortset fra i det i denne norms stk. 3 angivne tilfælde.

6. En medlemsstat, der har betalt hjemsendelsesudgifterne, kan under hensyntagen til gældende internationale dokumenter, herunder 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. Hver medlemsstat letter hjemsendelsen af søfarende, der arbejder om bord på skibe, der anløber statens havne eller passerer gennem dens territoriale eller indre farvande, samt deres afløsning om bord.

8. En 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 sørge for afløsning for en søfarende.

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

#### *Forskrift 2.6 - Søfarendes kompensation ved tab af skibe eller forlis*

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 ved tab af skibe eller forlis*

1. Hver medlemsstat udarbejder regler, der sikrer, at rederen i alle tilfælde af tab af skibe 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 indskrænker ikke andre rettigheder, som en søfarende måtte have i henhold til medlemsstatens nationale lovgivning i forbindelse med tab eller skader som følge af tab af et skib eller forlis.

#### *Forskrift 2.7 - Bemandingens omfang*

Regler vedrørende tilstrækkelig, sikker og effektiv bemanning af skibe findes i Rådets direktiv 1999/63/EF af 21. juni 1999 (vil blive ændret) om gennemførelse af den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende (vil blive ændret i overensstemmelse med bilag A til nærværende aftale).

#### *Forskrift 2.8 - Karriere- og færdighedsudvikling og muligheder for beskæftigelse for søfarende*

Hver medlemsstat skal have nationale politikker til fremme af beskæftigelsen inden for søfartsområdet og tilskyndelse til karriere- og færdighedsudvikling og bedre muligheder 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 sikre søfartssektoren 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 opstiller efter høring af de relevante organisationer for redere og søfarende 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.

### AFSNIT 3. OPHOLDSRUM, FRITIDSFACILITETER, KOST OG FORPLEJNING

#### *Forskrift A3.1 - Opholdsrum og fritidsfaciliteter*

1. Skibe, der regelmæssigt sejler til moskitobefængte havne, skal være udstyret med passende anordninger i henhold til den kompetente myndigheds krav.
2. Der skal være passende fritidsfaciliteter, bekvemmeligheder og ydelser til rådighed om bord 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.
3. Den kompetente myndighed kræver, at der af skibsføreren eller i henhold til 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.
4. For så vidt angår skibe, hvor der er behov for uden diskriminering at tage hensyn til søfarende med forskellige og særegne religiøse og sociale skikke, kan den kompetente 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 faciliteter, der generelt er mindre favorable, end de ville have været under anvendelse af denne norm.

### *Forskrift 3.2 - Fødevarer og forplejning*

1. Hver medlemsstat sikrer, at skibe, der fører dens flag, medbringer og serverer fødevarer og drikkevand af passende kvalitet og 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 vedtager love og forskrifter og andre foranstaltninger for at tilvejebringe minimumsnormer for mængden og kvaliteten af fødevarer og drikkevand samt for de forplejningsnormer, der gælder for måltider til de søfarende på skibe, der fører dens flag, og iværksætter uddannelsesmæssige aktiviteter for at fremme opmærksomheden på og implementeringen af de i dette stykke omtalte normer.
2. Hver medlemsstat sikrer, 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 variation.
  - b) Forplejningsafdelingens 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.
  - c) Forplejningsmedarbejderne skal være korrekt uddannet og instrueret til deres job.
3. Rederne sikrer, at søfarende, der er ansat som skibskokke, er uddannede, kvalificerede og kompetente til jobbet i henhold til kravene i den pågældende medlemsstats love og forskrifter.
4. Kravene i henhold til denne norms stk. 3 skal inkludere fuldførelse af et uddannelseskursus, der er godkendt eller anerkendes af den kompetente 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 kompetente myndighed på grund af mandskabets størrelse eller handelsmønsteret ikke kan kræve, at de skal have en fuldt kvalificeret kok, skal enhver, der tilbereder fødevarer i kabyssen, 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 kompetente myndighed kan under omstændigheder, hvor der er et ganske særligt behov derfor, give en dispensation, i henhold til hvilken en ikke fuldt kvalificeret kok kan

arbejde på et nærmere angivet skib i en nærmere angivet begrænset periode indtil det næste bekvemme havneanløb eller i en periode, der ikke overstiger en 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 kompetente myndighed kræver, 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. Søfarende under 18 år må ikke ansættes eller forhyres eller arbejde som skibskok.

#### AFSNIT 4. SUNDHEDSBESKYTTELSE, LÆGEBEHANDLING OG VELFÆRD

##### *Forskrift 4.1 - Lægebehandling om bord og i land*

1. Hver medlemsstat sikrer, 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 lægebehandling, mens de arbejder om bord.

2. Hver medlemsstat sikrer, at søfarende på skibe inden for statens område, der har behov for øjeblikkelig lægebehandling, får adgang til medlemsstatens faciliteter til lægebehandling i land.

3. Kravene til sundhedsbeskyttelse og lægebehandling om bord inkluderer normer for foranstaltninger, der har til formål at give søfarende sundhedsbeskyttelse og lægebehandling, der i videst muligt omfang svarer til det, der generelt er til rådighed for arbejdstagere i land.

##### *Norm A4.1 - Lægebehandling om bord og i land*

1. Hver medlemsstat sørger for, at der vedtages foranstaltninger, der sikrer sundhedsbeskyttelse og lægebehandling, herunder nødvendig tandlægehjælp, for søfarende, der arbejder på et skib, der fører dens flag, og at disse

- a) sikrer, at eventuelle generelle bestemmelser vedrørende beskyttelse af sundheden på arbejdspladsen og lægebehandling, der er relevante for søfarendes arbejde, samt særlige bestemmelser, der er specifikke for arbejdet på et skib, anvendes for søfarende
- b) sikrer, at søfarende får sundhedsbeskyttelse og lægebehandling, der i videst mulig udstrækning svarer til det, der almindeligvis er til rådighed for arbejdstagere i land, herunder omgående adgang til nødvendig medicin, medicinsk udstyr og faciliteter til diagnosticering og behandling samt til medicinske informationer og lægefaglig ekspertise

- c) giver søfarende ret til uden ophør at søge en uddannet læge eller tandlæge i anløbshavne, hvor dette er praktisk muligt
- d) ikke er begrænset til behandling af syge eller tilskadekomne søfarende, men inkluderer foranstaltninger af forebyggende art såsom programmer vedrørende sundhedsfremme og sundhedsoplysning.

2. Den kompetente myndighed indfører en formular til lægebehandling til brug for skibets fører og relevante sygdomsbehandlere i land og om bord. Den udfyldte formular og dens indhold holdes fortrolige og anvendes kun til fremme af behandlingen af søfarende.

3. Hver medlemsstat vedtager love og forskrifter med krav til hospitals- og lægebehandlingsfaciliteter om bord samt til 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 lægebehandling, der skal beskrives nærmere, og som skal være underlagt regelmæssig inspektion fra den kompetente myndigheds side; de nationale krav skal tage hensyn til skibstypen, antallet af personer om bord og rejsernes art, destination og varighed samt relevante nationale og internationale anbefalede medicinske normer.
- b) Skibe med 100 personer eller derover, der normalt foretager internationale rejser af mere end 72 timers varighed, skal have en uddannet læge om bord, som er ansvarlig for at tilbyde lægebehandling; det skal i nationale love og forskrifter endvidere præciseres, hvilke andre skibe der skal have en læge om bord, idet der tages hensyn til 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 lægebehandlingen 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 lægebehandling om bord, og som ikke er læger, skal have bestået oplæring i lægebehandling, der opfylder kravene i den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold fra 1978 ("STCW-konventionen") som ændret; søfarende, der er udpeget til at give førstehjælp, skal have bestået uddannelse i førstehjælp, der opfylder kravene i STCW-konventionen; nationale love og forskrifter skal angive det krævede niveau for den godkendte uddannelse, idet der tages hensyn til faktorer såsom rejsens varighed, art og omstændigheder samt antallet af søfarende om bord.
- d) Den kompetente myndighed sikrer ved hjælp af et på forhånd arrangeret system, at der er lægerådgivning til rådighed hele døgnet ved hjælp af radio- eller satellitkommunikation for skibe til søs; lægerådgivning, herunder videresendelse af lægemeddelelser ved hjælp af radio- eller satellitkommunikation mellem et skib og de personer i land, der rådgiver, skal være gratis til rådighed for alle skibe, uanset hvilket flag de fører.

*Forskrift 4.2 - Redernes ansvar*

1. Hver medlemsstat sikrer, at der på skibe, der fører dens flag, er truffet foranstaltninger til at give søfarende, der er beskæftiget på skibene, ret til materiel bistand og støtte fra rederen med hensyn til de økonomiske konsekvenser af sygdom, tilskadekomst eller 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 berører ikke andre juridiske retsmidler, som en søfarende måtte anvende.

#### *Norm A4.2 - Redernes ansvar*

1. Hver medlemsstat vedtager love og forskrifter, der foreskriver, 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 at afholde de udgifter, som søfarende, der arbejder på deres skibe, har ved 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 arbejdsrelateret skade, sygdom eller fare som angivet i national lovgivning, den søfarendes ansættelsesaftale eller kollektive overenskomster.
- c) Rederne er ansvarlige for at afholde udgifterne til lægebehandling, herunder lægebehandling 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.
- 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 aftale, og
- b) at betale hele eller en del af lønnen i henhold til nationale love og forskrifter eller i henhold til 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 kontantydelse i henhold til den pågældende medlemsstats lovgivning.

4. Nationale love og forskrifter kan for en søfarende, der ikke længere er om bord, begrænse rederens ansvar for at betale hele eller en del af lønnen til 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.

#### *Forskrift 4.3 - Sundheds- og sikkerhedsbeskyttelse samt forebyggelse af ulykker*

1. Hver medlemsstat sikrer, 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 udarbejder og offentliggør 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 kodekser, retningslinjer og normer, der er anbefalet af internationale organisationer, nationale administrationer og organisationer inden for søfartssektoren.

3. Hver medlemsstat vedtager love og forskrifter og andre foranstaltninger, der behandler de spørgsmål, der er angivet i denne aftale, idet der tages hensyn til relevante internationale dokumenter, ligesom den opstiller normer for beskyttelse af arbejdssikkerheden og sundheden samt for 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 vedtages i henhold til forskrift 4.3, stk. 3, skal omfatte 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) programmer om bord til forebyggelse af arbejdsulykker og -skader og erhvervs 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, herunder teknik- og designkontrol, udskiftning af processer og

procedurer for kollektive og individuelle opgaver og brug af personlige værnemidler, og

- c) 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) være udformet under hensyntagen til relevante internationale dokumenter, der behandler arbejdssikkerhed og sundhedsbeskyttelse generelt og specifikke risici, og dække alle spørgsmål af relevans for forebyggelse af arbejdsulykker og –skader og erhvervssygdomme, der måtte gælde for søfarendes arbejde, og i særdeleshed spørgsmål, der er specifikke for beskæftigelse til søs
- b) 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
- c) 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 anses for at opfylde kravene i denne aftale.

5. Den kompetente myndighed sikrer:

- a) at arbejdsulykker og –skader og erhvervssygdomme rapporteres korrekt
- b) at der føres omfattende statistikker over sådanne ulykker og sygdomme, som analyseres og offentliggøres og, hvor det er relevant, følges op med undersøgelser 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 personoplysninger.

7. Den kompetente myndighed samarbejder med redernes og de søfarendes organisationer om 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 kompetente myndighed kræver, at redere, der foretager risikovurdering i relation til styring af arbejdsmæssig sikkerhed og sundhed, henholder sig til relevante statistiske oplysninger fra rederens skibe og fra generelle statistikker tilvejebragt af den kompetente myndighed.

#### *Forskrift 4.4 - Adgang til landbaserede velfærdsfaciliteter*

Hver medlemsstat sikrer, at der er nem adgang til landbaserede velfærdsfaciliteter, hvor disse findes. Medlemsstaten fremmer endvidere udviklingen af velfærdsfaciliteter i udpegede havne for at give søfarende på skibe, der er i dens havne, adgang til tilstrækkelige velfærdsfaciliteter og –tjenester.

#### *Norm A4.4 - Adgang til landbaserede velfærdsfaciliteter*

1. Hver medlemsstat foreskriver, hvis der findes velfærdsfaciliteter på dens område, at disse skal 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.

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

3. Hver medlemsstat tilskynder 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.

### AFSNIT 5. OVERHOLDELSE OG HÅNDHÆVELSE

#### *Forskrift 5.1.5 - Procedurer for klager om bord*

1. Hver medlemsstat foreskriver, at skibe, der fører dens flag, skal have procedurer til rimelig, effektiv og hurtig behandling af klager fra de søfarende om bord vedrørende overtrædelse af konventionens bestemmelser (herunder de søfarendes rettigheder).

2. Hver medlemsstat forbyder og straffer enhver form for personforfølgelse af en søfarende på grund af indgivelse af en klage.

3. Bestemmelserne i denne forskrift indskrænker ikke 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 at det indskrænker eventuelle mere vidtgående 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 konventionens bestemmelser (herunder de søfarendes rettigheder).

2. Hver medlemsstat sikrer, at dens 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, hvis de finder det nødvendigt, til de relevante eksterne myndigheder.

3. Procedurerne for klager om bord skal give den søfarende ret til at være ledsaget eller repræsenteret under klageproceduren samt omfatte beskyttelsesforanstaltninger mod muligheden for personforfølgelse af den søfarende på grund af indgivelsen 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 chikanerende 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 på den kompetente 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.

#### AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Efter enhver ændring af bestemmelser i konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 kan anvendelsen af nærværende aftale efter anmodning fra en af aftalens parter tages op til fornyet vurdering.

Arbejdsmarkedets parter indgår denne aftale på den forudsætning, at den ikke træder i kraft inden den dato, hvor ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold af 2006 træder i kraft, idet sidstnævnte dato er 12 måneder efter den dato, hvor der er registreret ratifikation i mindst 30 medlemsstater med en samlet andel af verdens bruttotonnage for skibe på 33 % hos Det Internationale Arbejdsbureau.

Medlemsstaterne og/eller arbejdsmarkedets parter kan opretholde eller indføre bestemmelser, der er gunstigere for søfarerne end dem, der er fastsat i denne aftale.

Denne aftale indskrænker ikke anvendelsen af mere vidtgående og/eller specifikke allerede gældende EF-retsfor skrifter.

Denne aftale berører ikke lovbestemmelser, praksis eller aftaler, der sikrer de berørte søfarende mere gunstige vilkår. Eksempelvis indskrænker denne aftale ikke anvendelsen af Rådets direktiv 89/391/EØF om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet, Rådets direktiv 92/29/EØF om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed med henblik på at forbedre den lægelige bistand om bord på skibe eller Rådets direktiv 1999/63/EF om gennemførelse af aftalen om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende (vil blive ændret i overensstemmelse med bilag A til nærværende aftale).

Gennemførelsen af denne aftale udgør ikke gyldig grund til at sænke det generelle niveau for beskyttelse af søfarerne på det område, der er omfattet af denne aftale.

EUROPEAN TRANSPORT WORKERS' FEDERATION (ETF)

EUROPEAN COMMUNITY SHIPOWNERS' ASSOCIATIONS (ECSA)

FORMANDEN FOR SEKTORDIALOGUDVALGET - SØTRANSPORT

BRUXELLES, DEN 19. MAJ 2008

## BILAG A

### **ÆNDRINGER AF AFTALEN OM TILRETTELÆGGELSE AF ARBEJDSSTIDEN FOR SØFARENDE, SOM BLEV INDGÅET DEN 30. SEPTEMBER 1998**

Under de drøftelser, der førte til indgåelsen af deres aftale om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, gennemgik arbejdsmarkedets parter også aftalen om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende, som blev indgået den 30. september 1998, for at sikre, at aftalen var i overensstemmelse med de tilsvarende bestemmelser i konventionen, og vedtage de ændringer, der måtte være nødvendige.

Arbejdsmarkedets parter har således vedtaget følgende ændringer af aftalen om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende:

#### **1. § 1**

Som stk. 3 indsættes:

"3. I tilfælde af tvivl om, hvorvidt en personkategori skal betragtes som søfarende i denne aftale, skal spørgsmålet afgøres af den kompetente myndighed i hver medlemsstat efter høring af de sammenslutninger af skibsredere og søfarende, der beskæftiger sig med dette spørgsmål. Der skal i denne forbindelse tages behørigt hensyn til den resolution, der blev vedtaget på den Internationale Arbejdsorganisations generalkonferences 94. møde (søfartskonferencen) vedrørende oplysninger om erhvervsmæssige grupper."

#### **2. § 2, litra c)**

§ 2, litra c), affattes således:

"c) "søfarende" en person, der, uanset i hvilken stilling, er ansat eller forhyret eller arbejder om bord på et skib, for hvilket denne aftale er gældende".

#### **3. § 2, litra d)**

§ 2, litra d), affattes således:

"d) "reder" ejeren af skibet eller en hvilken som helst anden organisation eller person, såsom en operatør, agent eller bareboat-befragter, som har overtaget ansvaret for skibets drift fra ejeren af skibet, og som ved denne ansvarsoverdragelse har accepteret at overtage alle opgaver og pligter, der er pålagt redere i overensstemmelse med denne aftale, uanset om andre organisationer eller personer opfylder visse af opgaverne eller pligterne på rederens vegne".

#### **4. § 6**

§ 6 affattes således:

"1. Søfarende under 18 år må ikke arbejde om natten. Ved anvendelsen af denne paragraf defineres "nat" i henhold til national lovgivning og praksis. Natten dækker en periode på mindst ni timer, der begynder senest ved midnat og slutter tidligst kl. 5.

2. Den kompetente myndighed kan dispensere fra kravet om nøje overholdelse af begrænsningerne for natarbejde, hvis:

- a) den effektive uddannelse af de pågældende søfarende i henhold til etablerede programmer og planer ellers ville blive forringet, eller
- b) opgavens specifikke art eller et anerkendt uddannelsesprogram kræver, at de søfarende, der er omfattet af dispensationen, 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.

3. Det er forbudt for søfarende under 18 år at være ansat eller forhyret eller 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 normer i nationale love og forskrifter eller af den kompetente myndighed fastsættes, hvilke typer arbejde der kan bringe sundheden eller sikkerheden i fare."

## 5. § 13

§ 13, stk. 1, første afsnit, erstattes af følgende:

"1. Søfarende må ikke arbejde på et skib, medmindre de har attest på, at de ud fra et lægeligt synspunkt er egnede til at udføre deres opgaver.

2. Undtagelser er kun tilladt i henhold til det i denne aftale foreskrevne.

3. Den kompetente myndighed kræver, at søfarende, før de påbegynder arbejde på et skib, har en gyldig lægeattest, der bekræfter, at de ud fra et lægeligt synspunkt er egnede til at udføre de opgaver, de skal udføre til søs.

4. For at sikre, at lægeattester virkelig afspejler de søfarendes sundhedstilstand i lyset af de opgaver, de skal udføre, foreskriver den kompetente myndighed efter høring af redernes og de søfarendes relevante organisationer og under behørig hensyntagen til gældende internationale retningslinjer arten af den lægelige undersøgelse og lægeattesten.

5. Denne aftale indskrænker ikke anvendelsen af den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold fra 1978 ("STCW-konventionen") som ændret. En lægeattest udstedt i overensstemmelse med kravene i STCW-konventionen accepteres af den kompetente myndighed ved anvendelsen af stk. 1 og 2 i denne paragraf. En lægeattest, der opfylder substansen i disse krav, accepteres ligeledes for søfarende, der ikke er omfattet af STCW-konventionen.

6. Lægeattesten udstedes af en behørigt kvalificeret læge eller, for så vidt angår attester, der udelukkende vedrører synet, af en person, der af den kompetente myndighed anerkendes som kvalificeret til at udstede en sådan attest. Læger skal fagligt være helt uafhængige i udøvelsen af deres lægelige vurdering ved udførelsen af lægeundersøgelsens procedurer.

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

8. 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.

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

- a) 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) en attest på farvesyn have en gyldighedsperiode på maksimalt 6 år.

10. I påtrængende tilfælde kan den kompetente 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) gyldighedsperioden for en sådan tilladelse ikke overstiger 3 måneder, og
- b) den pågældende søfarende er i besiddelse af en udløbet lægeattest af nyere dato.

11. Hvis en attests gyldighedsperiode udløber under 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.

12. Lægeattester for søfarende, der arbejder på skibe, der normalt foretager internationale rejser, skal som minimum være på engelsk."

De efterfølgende afsnit i § 13, stk. 1, samt § 13, stk. 2, bliver herefter stk. 13-15.

## **6. § 16**

Første afsnit affattes således:

"Enhver søfarende har ret til en årlig betalt ferie. Retten til årlig ferie med løn beregnes på grundlag af et minimum på 2,5 kalenderdage pr. måneds ansættelse og pro rata for perioder på under en hel måned."