



DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 73

(2007–2008)

Om samtykke til ratifikasjon av
ILO-konvensjon nr. 186 av 23. februar 2006
om sjøfolks arbeids- og levevilkår



DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 73

(2007–2008)

Om samtykke til ratifikasjon av
ILO-konvensjon nr. 186 av 23. februar 2006
om sjøfolks arbeids- og levevilkår

Innhold

1	Innledning	5	6	Gjennomføring i norsk rett	8
2	Generelt om konvensjonen	5	7	Økonomiske og administrative konsekvenser	9
3	Konvensjonens fremforhandling og vedtakelse	6	8	Vurdering	9
4	Nærmere om de sentrale bestemmelsene i konvensjonen ..	6	Vedlegg		
5	Høringen	8	1	Maritime Labour Convention, 2006 ...	11
			1	Konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår, 2006	11



DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 73

(2007–2008)

Om samtykke til ratifikasjon av ILO-konvensjon nr. 186 av 23. februar 2006 om sjøfolks arbeids- og levevilkår

*Tilråding fra Utenriksdepartementet av 27. juni 2008
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Innledning

En ny konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår ble vedtatt 23. februar 2006 av Den internasjonale arbeidsorganisasjon (International Labour Organization – ILO). Konvensjonen reviderer og innarbeider 68 tidligere ILO-konvensjoner og rekommandasjoner. Det var behov for en ny konvensjon da mange av de tidligere var foreldet og ikke lenger relevante for moderne arbeids- og levevilkår til sjøs. Det var i tillegg behov for å utvikle mer effektive tilsynssystemer for å motarbeide lavstandard skipsfart. Konvensjonens tilsynssystemer er også tilpasset de nyere internasjonale system for kontroll og tilsyn med internasjonale standarder for sikkerhet til sjøs og beskyttelse av det marine miljø som har blitt vedtatt av FNs sjøsikkerhetsorgan IMO.

Konvensjonen trer i kraft tolv måneder etter at 30 land med til sammen 33 % av verdensflåten i bruttotonn har ratifisert. Per 23. juni 2008 har Liberia, Marshall Islands og Bahamas ratifisert. Ikrafttredelsen vil i praksis avhenge av at mange av EU-landene ratifiserer konvensjonen.

Ettersom konvensjonen krever lovendringer og for øvrig anses som en sak av særlig viktighet, er Stortingets samtykke til ratifikasjon nødvendig i medhold av Grunnlovens § 26, annet ledd.

ILOs konstitusjon krever i artikkel 19 nr. 5 (b) at medlemslandene, senest innen 18 måneder etter avslutningen av en konferanse der en konvensjon er vedtatt, legger denne frem for lovgivende myndighet. ILO er varslet om at denne fristen blir noe oversittet for Norges del.

Konvensjonen i engelsk originaltekst med oversettelse til norsk følger som trykt vedlegg til proposisjon.

2 Generelt om konvensjonen

I utgangspunktet omfatter konvensjonen alle som har sitt arbeid om bord på skip. Den gjelder i prinsippet for alle skip, enten de er offentlig eller privat eide, som til vanlig benyttes i kommersiell virksomhet. Fiske- og fangstfartøy er unntatt. Likeledes gjelder den heller ikke for krigsskip, hjelpefartøyer i marinen eller flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet.

Konvensjonen dekker alle vesentlige sider ved arbeids- og levevilkår på skip. Dette omfatter minsteløst, helsekrav, arbeidsformidling, ansettelsesavtale, lønnsutbetaling, arbeids- og hviletid, ferie, hjemreiser, lugarer og fritidsområder om bord, forpleining, medisinsk hjelp, rederiets ansvar ved sykdom og personskade, krav til arbeidsmiljø og vern

mot arbeidsulykker, velferdsanlegg i havner, trygdeordninger for medisinsk pleie og for ytelser ved sykdom og yrkesskade.

Den viktigste nyskapningen i konvensjonen er tilsynssystemet. Den innfører krav om at alle skip over 500 bruttotonn i internasjonal fart eller mellom to utenlandske havner skal ha et sertifikat. Sertifikatet er et bevis på at flaggstaten har kontrollert og funnet arbeids- og levevilkårene om bord på skipet i samsvar med konvensjonens krav.

Flaggstatene har hovedansvaret for å gjennomføre bestemmelsene i konvensjonen. I tillegg vil havnestater gjøre en kontroll av at dette blir ivare tatt. Denne kontrollen ved anløp av havner blir en viktig del av konvensjonens gjennomføring. Retningslinjer for gjennomføring av havnestatskontroll vil behandles under et ekspertmøte i ILO i september 2008.

Kontrollen med skip og utstedelsen av sertifikater tenkes delegert til classeselskaper, på samme måte som kravene til sjødyktighet blir ivaretatt. Kontrollen for skip som ikke skal ha sertifikat må, organiseres i andre tilsynsordninger.

Konvensjonen inneholder også en bestemmelse om ikke å gi mer fordelaktig behandling til et skip som fører flagget til en stat som ikke har ratifisert konvensjonen. Dette er nødvendig for å sikre at det ikke skal lønne seg ikke å ha ratifisert konvensjonen. Bestemmelsen er således viktig for å sikre konkurransedyktighet så vel som sjøfolkenes rettigheter. Slik bestemmelse finnes også i andre sentrale konvensjoner som Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, SOLAS, og Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, MARPOL.

3 Konvensjonens fremforhandling og vedtakelse

ILOs felleskommisjon besluttet under sin 29. sesjon i 2001 å starte forhandlinger om en ny konvensjon for sjøfolks arbeids- og levevilkår, basert på bl.a. at organisasjoner for partene i arbeidslivet hadde bedt ILO om å prioritere utviklingen av et instrument som konsoliderte så mange av de tidligere ILO-instrumentene som mulig. Konvensjonen ble framforhandlet i tidsrommet 2001 til 2006.

De vanskeligste forhandlingene gjaldt trygdebestemmelsene og tilsynsregimet. Utfordringen med trygdebestemmelsene var forholdet til eksisterende trygdeprinsipper og -systemer. Tilsynsregimet i konvensjonen innfører et nytt skipssertifikat. Forhandlingene om havnestaters forpliktelser

og deres adgang til å utøve tilsyn var særlig vanskelige.

Norge var en aktiv deltaker i forhandlingene og fikk gjennomslag for norske posisjoner. Bl.a. ble det akseptert at konvensjonen ikke trenger å anvendes på flyttbare fartøyer i petroleumsvirksomhet, hvor innkvarteringsstandarden ikke følger reglene for skip. Videre ble forslagene om pensjonsordning etter flaggstatens vanlige regler frafalt. Løsningen ble at et hovedprinsipp om pensjon knyttet til bostedsland ble akseptert. En motsatt konklusjon ville ha ført til at alle sjøfolk på NIS-skipene måtte ha blitt tatt opp som fulle medlemmer i den norske folketrygden. I praksis ville dette ha ført til at disse skipene hadde blitt flyttet til bekvemmelighetsflaggland hvor pensjonsordninger ikke finnes.

Norge gikk imot løsninger hvor sjøfolk ville ha fått adgang til å reise sak mot arbeidsgiver i en tilfeldig havnestat. Den norske ordningen for NIS-skipene er at sak kan anlegges i flaggstaten Norge eller i sjømannens hjemland. Det viste seg ikke mulig å komme til enighet om bestemmelser om verneting eller lovvalg, og konvensjonen har derfor ingen slike bestemmelser.

Norge var på den avsluttende konferansen representert ved en delegasjon oppnevnt av Nærings- og handelsdepartementet. Delegasjonen besto også av representanter fra Arbeids- og inkluderingsdepartementet, Sjøfartsdirektoratet og Pensjonstrygden for sjømenn. De sosiale partene var representert ved Norges Rederiforbund, Norsk Sjømannsforbund og Det norske maskinistforbund.

4 Nærmere om de sentrale bestemmelsene i konvensjonen

Konvensjonen har tre underliggende formål: Å etablere, gjennom artiklene og reglene, et fast sett av rettigheter og prinsipper; å tillate, gjennom koden, en betydelig grad av fleksibilitet i måten medlemsstatene gjennomfører disse rettighetene og prinsippene på; og å sikre at rettighetene og prinsippene etterleves og håndheves som de skal. Koden inneholder detaljer for gjennomføring av reglene. Kodens del A har bindende standarder, mens del B har ikke-bindende retningslinjer.

I *fortalen* vises det til ønsket om å skape et helhetlig, sammenhengende dokument som i størst mulig grad tar opp i seg alle oppdaterte standarder fra eksisterende internasjonale konvensjoner og rekommandasjoner om sjøfolks arbeids- og levevil-

kår, og de grunnprinsipper som er å finne i andre internasjonale konvensjoner om arbeids- og levevilkår.

Av *artikkel I* fremgår konvensjonens alminnelige forpliktelser. Partene forplikter seg til å gi konvensjonens bestemmelser full virkning som fastsatt i artikkel VI. Statene skal samarbeide for å sikre effektiv gjennomføring og håndhevelse av konvensjonen.

Artikkel II inneholder definisjoner og virkeområde. *Rederi* betyr skipets eier eller en annen organisasjon eller person, for eksempel disponent, agent eller bareboat-befrakter, som har påtatt seg ansvaret for driften av skipet på vegne av rederiet, og som ved overtakelsen av slikt ansvar, har gått med på å overta de plikter og oppgaver som rederiene er pålagt i henhold til denne konvensjon, uten hensyn til om noen annen organisasjon eller andre personer oppfyller enkelte av pliktene eller oppgavene på rederiets vegne. *Sjømann* betyr enhver som er ansatt eller engasjert eller arbeider i enhver egenskap om bord på et skip som omfattes av denne konvensjon. *Skip* betyr andre skip enn de som utelukkende seiler i innenlands farvann eller farvann innenfor eller inntil skjermede farvann eller områder der havnebestemmelser gjelder.

Av *artikkel III* fremgår grunnleggende rettigheter og prinsipper som medlemsstaten skal forvisse seg om at dens lover og forskrifter innfrir. Disse rettighetene omfatter foreningsfrihet og reell anerkjennelse av retten til kollektive forhandlinger; avskaffelse av alle former for tvangs- eller pliktarbeid; reell avskaffelse av barnearbeid; og avskaffelse av diskriminering med hensyn til syssetting og yrke.

Artikkel IV lister opp sjøfolks ansettelses- og sosialrettigheter. Medlemsstaten skal sikre at disse rettigheter gjennomføres. Alle sjøfolk skal ha rett til en trygg og sikker arbeidsplass som tilfredsstillende sikkerhetsstandardene; rett til rimelige ansettelsesvilkår; rett til anstendige arbeids- og levevilkår om bord; rett til helsevern, medisinsk behandling, velferdstiltak og andre former for sosial beskyttelse.

Artikkel V omhandler gjennomførings- og håndhevelsesplikter for medlemsstaten for å oppfylle sine forpliktelser etter konvensjonen. Dette gjelder skip under staters eget flagg, men kan også gjelde skip under andre medlemslands flagg i egne havner. Skip som fører flagget til en stat som ikke har ratifisert konvensjonen skal ikke gis gunstigere behandling enn de skip som fører flagget til en stat som har ratifisert den.

Artikkel VI omhandler reglene og kodens del A og B. Koden inneholder standarder og retningslin-

jer som gjennomfører reglene. Den består av del A med bindende standarder og del B med ikke-bindende retningslinjer. Koden kan endres gjennom den forenklede prosedyren som framgår av artikkel XV. Siden koden gjelder den detaljerte gjennomføringen, må endringer i den ligge innenfor artiklens og reglens generelle virkeområde.

Av *artikkel VII* fremgår prosedyre for fravikelse, unntak eller annen fleksibel anvendelse av konvensjonen dersom denne krever samråd med reder- og sjømannsorganisasjonene, og representative slike ikke finnes i en medlemsstat. Vedtak kan da bare fattes av vedkommende medlemsstat gjennom samråd i trepartskomiteen nevnt i artikkel XIII.

Artikkel VIII fastsetter at konvensjonen skal tre i kraft 12 måneder etter at minst 30 medlemsstater med samlet andel av verdens brutto tonnasje på 33 prosent har ratifisert.

Artikkel IX nedfeller en rett til oppsigelse. Konvensjonen kan sies opp 10 år fra dens ikrafttredelse.

Artikkel X lister opp konvensjoner som revideres av den nye konvensjonen.

Av *artiklene XI og XII* fremgår ILOs depositarfunksjoner for konvensjonen.

Artikkel XIII inneholder regler om en egen trepartskomiteé som skal settes opp når konvensjonen trer i kraft internasjonalt. ILOs styre skal gjennom komiteen føre kontinuerlig tilsyn med hvordan konvensjonen fungerer.

Artikkel XIV inneholder prosedyrer for endringer i konvensjonen. Det er to ulike mekanismer for endring av konvensjonen. Den ene er ved at endringen må ratifiseres etter artikkel XIV. Den andre måten er ved stilltiende aksept, «tacit acceptance» etter artikkel XV. I slike tilfeller må det meddeles til ILO innen en viss tidsfrist dersom endringen ikke aksepteres. Koden kan endres både etter artiklene XIV og XV, mens artiklene kun kan endres etter artikkel XIV. Uansett mekanisme må alle forslag til endringer endelig vedtas av ILOs arbeidskonferanse før ratifiserende stater kan ta stilling til om de ønsker å la seg binde av dem.

Artikkel XV inneholder prosedyrer for endringer i koden. Artiklene og reglene kan bare endres av en konferanse innenfor rammen av artikkel 19 i Den internasjonale arbeidsorganisasjons konstitusjon, som fastsatt i konvensjonens artikkel XIV.

Artikkel XVI fastslår at konvensjonen har samme gyldighet i engelsk og fransk utgave.

Reglene og koden er organisert i fem kapitler etter generelle områder:

Kapittel 1: Minstekrav til sjøfolk som skal arbeide på skip

*Kapittel 2: Ansettelsesvilkår**Kapittel 3: Innredning, rekreasjonstilbud, kost og forpleining**Kapittel 4: Helsevern og medisinsk behandling, velferd og trygd**Kapittel 5: Tilsyn*

Hvert kapittel inneholder grupper av bestemmelser knyttet til en bestemt rettighet, et bestemt prinsipp eller i kapittel 5 et håndhevelsestiltak. Det er gjennomgående nummerering slik at for eksempel første gruppe i kapittel 1 består av regel 1.1 om minstealder, med tilhørende standard A1.1 og retningslinje B1.1.

Medlemsstater som ratifiserer konvensjonen er ikke bundet av retningslinjer i del B. Havnestatsinspeksjoner vil bare gjelde de bindende kravene i konvensjonen, som er artikler, regler og standarder i del A. Medlemsstatene skal imidlertid etter artikkel VI nr. 2 vurdere å gjennomføre sine forpliktelser etter del A i koden på den måten som er beskrevet i del B.

5 Høringen

Spørsmålet om ratifikasjon av konvensjonen ble sendt på høring til følgende instanser 18. juli 2006:

Arbeids- og inkluderingsdepartementet
 Helse- og omsorgsdepartementet
 Justis- og politidepartementet
 Kunnskapsdepartementet
 Nærings- og handelsdepartementet
 Utenriksdepartementet
 Sjøassurandørernes Centralforening
 Rederienes Landsforening
 Norges Rederiforbund
 Fraktefartøyenes Rederiforening
 Norsk Sjøoffisersforbund
 Det norske maskinistforbund
 Norsk Sjømannsforbund
 Hurtigbåtenes Rederiforbund
 Det Norske Veritas
 Lloyd's Register
 American Bureau of Shipping
 Bureau Veritas
 Germanischer Lloyd Norge AS
 Gard AS
 Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig)
 Norsk Forening for Sjøfartsmedisin
 FN-sambandet (ILO)

10 av høringsinstansene har gitt tilbakemelding. Ingen av dem går imot norsk ratifikasjon.

Sjøfartsdirektoratet anbefaler ratifikasjon, blant annet fordi konvensjonen gir en viktig modernisering av reglene for arbeids- og levevilkår for sjøfolk, og fordi den vil føre til en mer helhetlig tilnærming blant annet ved å effektivisere tilsynet.

Norsk Sjømannsforbund, Norsk Sjøoffisersforbund og Det norske maskinistforbund har i en felles uttalelse påpekt at en ratifikasjon av konvensjonen vil kreve få endringer i gjeldende lovgivning, ettersom kravene i konvensjonen ikke går vesentlig ut over kravene i tidligere konvensjoner som Norge har ratifisert. Organisasjonene anbefaler ratifikasjon.

Norges Rederiforbund har ingen prinsipielle innvendinger mot ratifikasjon, men ratifikasjon bør ikke skje raskere enn for andre sammenlignbare land. Det bør ikke innføres særnorske regler, og det nåværende systemet med unntak hjemlet i NIS-loven bør bestå.

Fraktefartøyenes Rederiforening er positiv til konvensjonen, men er bekymret for at Norge skal være ett av få land som ratifiserer konvensjonen, noe som fører til ytterligere konkurransevridning i forhold til fartøy fra land Norge konkurrerer med. Nytt regelverk bør ikke medføre særnorske regler. Det er bekymring for at den nye konvensjonen vil føre til ytterligere konkurransevridning i forhold til landtransport.

Det Norske Veritas er positiv til den nye konvensjonen.

6 Gjennomføring i norsk rett

I det vesentlige samsvarer norsk regelverk med konvensjonens bestemmelser. Allerede gjeldende regler i sjømannsloven, den nye skipssikkerhetsloven, NIS-loven, folketrygdloven, arbeidsmarkedsloven og matloven dekker i hovedsak konvensjonens forpliktelser. De fleste av retningslinjene er allerede gjennomført i norsk rett.

Gjennomføring av konvensjonen krever imidlertid endringer i sjømannsloven og folketrygdloven. Sjømannslovens § 1, annet ledd er ikke helt i samsvar med den nye konvensjonens intensjon. Etter denne bestemmelsen er arbeidstakere som ikke er norske, ikke er bosatt i Norge og som er ansatt av utenlandsk arbeidsgiver på turistskip, unntatt fra en del bestemmelser i sjømannsloven. Konvensjonen pålegger rederiet et ansvar for å følge opp arbeids- og levevilkårene om bord. Dette ansvaret ligger i å påse at alle grupper sjøfolk om bord har tilstrekkelige ordninger slik konvensjonen krever. Dette behøver ikke innebære at de er

dekket av norske ordninger, men at sjøfolkene i sine hjemland har ordninger som er tilstrekkelige og av tilsvarende type som sjøfolk som er direkte dekket av sjømannsloven eller annen norsk lovgivning. Sjømannsloven mangler videre en tilsynshjemmel, og det vil bli foreslått inntatt en slik i loven.

Når det gjelder folketrygden anses det ikke ønskelig å endre folketrygdlovens hovedregel, slik at det blir pliktig medlemskap for sjøfolk bosatt i Norge uansett om de er påmønstret skip som fører andre lands flagg. En slik ordning ville gi betydelige problemer med innkreving av arbeidsgiveravgiften. Arbeids- og inkluderingsdepartementet antar derfor at Norge i stedet vil kunne oppfylle sine forpliktelser i henhold til konvensjonen ved å endre reglene for frivillig medlemskap, slik at sjøfolk på utenlandske skip har rett til å bli tatt opp som medlemmer når de er bosatt i Norge. For skip som fører øvrige EØS-flagg, vil andre regler komme til anvendelse.

For gjennomføringen av kodens del A, gjelder en mekanisme som kalles vesentlig likeverdighet, «substantial equivalence». Denne mekanismen ble første gang innført i ILO-konvensjon nr. 147 om minstestandarder på handelsskip, som er ratifisert av Norge. Hva som skal betegnes som vesentlig likeverdig er det opp til ratifiserende stat å forvisse seg om. Hensikten med en slik bestemmelse er å gjøre det lettere å ratifisere konvensjonen fordi den tillater fleksibilitet i gjennomføringen av konvensjonens bestemmelser.

Forslag til lovendringer fremmes av Nærings- og handelsdepartementet i Ot.prp. nr. 70 (2007-2008) om lov om endringer i sjømannslov av 30. mai 1975 nr. 18 m.v. (gjennomføring av ILO-konvensjon nr. 186 om sjøfolks arbeids- og levevilkår).

7 Økonomiske og administrative konsekvenser

Antall kontrollpliktige norskregistrerte skip er anslått til 1458. Dette fordeler seg på 681 skip som er delegert til klassifikasjonsselskapene og 777 skip som ikke er delegert. For de sist nevnte skip foretar Sjøfartsdirektoratet de nødvendige inspeksjoner og utstedelser av sertifikater. Førstegangs-

utstedelse av Maritime Labour Certificate (sertifikat som attesterer at skipet overholder konvensjonens krav til arbeids- og levevilkår) vil trolig pådra om lag 25 millioner kr. i utgifter, hvorav om lag 20 millioner kr. for delegerte skip.

Sjøfartsdirektoratets arbeid med ikke-delegerte skip vil gi en merbelastning på om lag 3,5 årsverk. Dette omfatter førstegangsutstedelse av sertifikat, uanmeldt tilsyn og havnestatskontroll.

Den nødvendige omleggingen av folketrygdlovens medlemskapsbestemmelser tar sikte på å være kostnadsnøytral og vil da bare medføre en beskjeden administrativ merbelastning.

8 Vurdering

Konvensjonen er utarbeidet i nært samarbeid med partene i næringen og vil etablere et nytt globalt bindende regelverk. Det er viktig at sjøfolk får gode arbeids- og levevilkår, noe som er vesentlig for å utvikle og opprettholde en sikker og levedyktig skipsfartsnæring. Konvensjonen vil blant annet være et viktig bidrag til å begrense sosial dumping.

Norge har ratifisert 20 av 37 ILO-konvensjoner som blir revidert med den nye konvensjonen. Hovedårsaken til at Norge ikke har ratifisert flere av konvensjonene er at mange av disse dekker de samme temaene. For eksempel reviderer den nye konvensjonen fem konvensjoner om arbeidstid og bemanning, hvor Norge har ratifisert den nyeste, ILO-konvensjon om sjøfolks arbeidstid og bemanning av skip nr. 180 av 22. oktober 1996.

Konvensjonen forventes å bli ratifisert av de fleste EU-statene. EUs ministerråd har besluttet at medlemsstatene tillates å ratifisere konvensjonen, ut fra at fellesskapskompetanse gjelder for deler av konvensjonens innhold. I tillegg forhandler partene i arbeidslivet på EU-nivå om en avtale om gjennomføring av konvensjonens innhold, med sikte på at denne blir et pålegg til medlemsstatene gjennom et EU-direktiv. Det skal også fremmes et eget direktiv vedrørende håndhevelsen av konvensjonen, dvs. gjennomføringen av konvensjonens kapittel 5 i europeisk rett.

Nærings- og handelsdepartementet tilrår at konvensjonen ratifiseres. Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Utenriksdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til ratifikasjon av ILO konvensjon nr. 186 av 23. februar 2006 om sjøfolks arbeids- og levevilkår.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til ratifikasjon av ILO-konvensjon nr. 186 av 23. februar 2006 om sjøfolks arbeids- og levevilkår, i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om samtykke til ratifikasjon av ILO- konvensjon nr. 186 av 23. februar 2006 om sjøfolks arbeids- og levevilkår

I

Stortinget samtykker i ratifikasjon av ILO-konvensjon nr. 186 av 23. februar 2006 om sjøfolks arbeids- og levevilkår.

Vedlegg 1**Maritime Labour Convention, 2006**

The General Conference of the International Labour Organization,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Ninety-fourth Session on 7 February 2006, and

Desiring to create a single, coherent instrument embodying as far as possible all up-to-date standards of existing international maritime labour Conventions and Recommendations, as well as the fundamental principles to be found in other international labour Conventions, in particular:

- the Forced Labour Convention, 1930 (No. 29);
- the Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948 (No. 87);
- the Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949 (No. 98);
- the Equal Remuneration Convention, 1951 (No. 100);
- the Abolition of Forced Labour Convention, 1957 (No. 105);
- the Discrimination (Employment and Occupation) Convention, 1958 (No. 111);
- the Minimum Age Convention, 1973 (No. 138);
- the Worst Forms of Child Labour Convention, 1999 (No. 182); and

Mindful of the core mandate of the Organization, which is to promote decent conditions of work, and

Recalling the ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work, 1998, and

Mindful also that seafarers are covered by the provisions of other ILO instruments and have other rights which are established as fundamental rights and freedoms applicable to all persons, and

Considering that, given the global nature of the shipping industry, seafarers need special protection, and

Konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår, 2006*Innledning*

Generalkonferansen i Den internasjonale arbeidsorganisasjon,

som ble sammenkalt i Genève av styret i Det internasjonale arbeidsbyrå og møttes i sin 94. sesjon den 7. februar 2006, og

som ønsker å skape et helhetlig, sammenhengende dokument som i størst mulig grad tar opp i seg alle oppdaterte standarder fra eksisterende internasjonale konvensjoner og rekommandasjoner om sjøfolks arbeids- og levevilkår og de grunnprinsipper som er å finne i andre internasjonale konvensjoner om arbeids- og levevilkår, særlig:

- Konvensjon om tvangsarbeid, 1930 (nr. 29);
- Konvensjon om foreningsfrihet og vern av organisasjonsretten, 1948 (nr. 87);
- Konvensjon om organisasjonsretten og retten til å føre kollektive forhandlinger, 1949 (nr. 98);
- Konvensjon om lik lønn for mannlige og kvinnelige arbeidere for arbeid av likt verd, 1951 nr. 100);
- Konvensjon om avskaffelse av tvangsarbeid, 1957 (nr. 105);
- Konvensjon om diskriminering i sysselsetting og yrke, 1958 (nr. 111);
- Konvensjon om minstealder for adgang til sysselsetting, 1973 (nr. 138);
- Konvensjon om de verste former for barnarbeid, 1999 (nr. 182); og

som tar i betraktning organisasjonens kjernemandat, som er å fremme anstendige arbeidsforhold, og

som minner om ILO-erklæringen om grunnleggende prinsipper og rettigheter i arbeidslivet, 1998, og

som også tar i betraktning at sjøfolk faller inn under bestemmelsene i andre ILO-dokumenter, og har andre rettigheter som er etablert som grunnleggende rettigheter og friheter som gjelder for alle mennesker, og

som tar i betraktning at sjøfolk, gitt skipsfartsnæringens globale karakter, trenger spesiell beskyttelse, og

Mindful also of the international standards on ship safety, human security and quality ship management in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, and the seafarer training and competency requirements in the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended, and

Recalling that the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, sets out a general legal framework within which all activities in the oceans and seas must be carried out and is of strategic importance as the basis for national, regional and global action and cooperation in the marine sector, and that its integrity needs to be maintained, and

Recalling that Article 94 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, establishes the duties and obligations of a flag State with regard to, inter alia, labour conditions, crewing and social matters on ships that fly its flag, and

Recalling paragraph 8 of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation which provides that in no case shall the adoption of any Convention or Recommendation by the Conference or the ratification of any Convention by any Member be deemed to affect any law, award, custom or agreement which ensures more favourable conditions to the workers concerned than those provided for in the Convention or Recommendation, and

Determined that this new instrument should be designed to secure the widest possible acceptability among governments, shipowners and seafarers committed to the principles of decent work, that it should be readily updateable and that it should lend itself to effective implementation and enforcement, and

Having decided upon the adoption of certain proposals for the realization of such an instrument, which is the only item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention;

adopts this twenty-third day of February of the year two thousand and six the following Convention, which may be cited as the Maritime Labour Convention, 2006.

General Obligations

Article 1

1. Each Member which ratifies this Convention undertakes to give complete effect to its provi-

som også tar hensyn til de internasjonale standardene for skipssikkerhet, menneskelig sikkerhet og god skipsledelse som er nedfelt i Internasjonal konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974, med endringer, Konvensjon om internasjonale bestemmelser til forebygging av sammenstøt på sjøen, 1972, med endringer, og opplærings- og kompetansekravene til sjøfolk i Internasjonal konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk, 1978, med endringer, og

som minner om at FNs havrettskonvensjon, 1982, fastsetter en generell ramme som gjelder for all virksomhet til sjøs og som er av strategisk betydning som grunnlag for tiltak og samarbeid på nasjonalt, regionalt og globalt plan i skipsfartssektoren, og

som minner om at artikkel 94 i FNs havrettskonvensjon, 1982, fastsetter en flaggstats oppgaver og plikter med hensyn til blant annet arbeidsforhold, bemanning og sosiale forhold på skip som fører dens flagg, og

som minner om artikkel 19 nr. 8 i Den internasjonale arbeidsorganisasjons konstitusjon, som bestemmer at ingen konvensjon eller rekommandasjon som vedtas av konferansen, og ingen konvensjon som ratifiseres av en medlemsstat, i noe tilfelle skal anses for å påvirke noen lov, voldgiftskjennelse, sedvane eller avtale som sikrer gunstiger forhold for de berørte arbeidstakere enn de som er bestemt i konvensjonen eller rekommandasjonen, og

som er bestemt på at dette nye dokumentet bør være utformet med sikte på å kunne godtas av flest mulig regjeringer, redere og sjøfolk som forplikter seg til prinsippene for anstendige arbeidsforhold, og at det skal være enkelt å oppdatere og egnet til effektiv gjennomføring og håndhevelse, og

som har besluttet å vedta bestemte forslag til realisering av et slikt dokument, noe som er eneste post på dagsorden for sesjonen, og

som har bestemt at disse forslagene skal ha form av en internasjonal konvensjon,

vedtar i dag, 23. februar 2006, følgende konvensjon, som kan kalles Konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår, 2006.

Alminnelige forpliktelser

Artikkel 1

1. Hver medlemsstat som ratifiserer denne konvensjon, forplikter seg til å gi dens bestemmel-

sions in the manner set out in Article VI in order to secure the right of all seafarers to decent employment.

2. Members shall cooperate with each other for the purpose of ensuring the effective implementation and enforcement of this Convention.

Definitions and Scope of Application

Article II

1. For the purpose of this Convention and unless provided otherwise in particular provisions, the term:
 - a) *competent authority* means the minister, government department or other authority having power to issue and enforce regulations, orders or other instructions having the force of law in respect of the subject matter of the provision concerned;
 - b) *declaration of maritime labour compliance* means the declaration referred to in Regulation 5.1.3;
 - c) *gross tonnage* means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor Convention; for ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the International Maritime Organization, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969);
 - d) *maritime labour certificate* means the certificate referred to in Regulation 5.1.3;
 - e) *requirements of this Convention* refers to the requirements in these Articles and in the Regulations and Part A of the Code of this Convention;
 - f) *seafarer* means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies;
 - g) *seafarers' employment agreement* includes both a contract of employment and articles of agreement;
 - h) *seafarer recruitment and placement service* means any person, company, institution, agency or other organization, in the public or the private sector, which is engaged in recruiting seafarers on behalf of shipowners or placing seafarers with shipowners;
 - i) *ship* means a ship other than one which navigates exclusively in inland waters or waters

ser full virkning som fastsatt i artikkel VI for å sikre alle sjøfolks rett til anstendig sysselsetting.

2. Medlemsstatene skal samarbeide med hverandre med det formål å sikre effektiv gjennomføring og håndhevelse av denne konvensjon.

Definisjoner og virkeområde

Artikkel II

1. I forbindelse med denne konvensjon gjelder følgende definisjoner med mindre annet er fastsatt i egne bestemmelser:
 - a) *kompetent myndighet* betyr minister, departement eller annen myndighet med fullmakt til å utferdige og håndheve forskrifter, pålegg eller andre påbud med lovs kraft på de områder vedkommende bestemmelse regulerer,
 - b) «*declaration of maritime labour compliance*» betyr den erklæring som det henvises til i regel 5.1.3,
 - c) *bruttotonnasje* betyr bruttotonnasje beregnet i samsvar med bestemmelsene om tonnasmåling som framgår av vedlegg I til Internasjonal konvensjon om måling av fartøyer, 1969, eller eventuell avløserkonvensjon; for skip som omfattes av interimordningen for tonnasmåling som ble vedtatt av Den internasjonale skipsfartsorganisasjon, er bruttotonnasjen den som står oppført i spalten MERKNADER i Internasjonalt tonnasesertifikat (1969),
 - d) *sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs* betyr sertifikatet som er nevnt i regel 5.1.3,
 - e) *krav i denne konvensjon* betyr kravene i artiklene her og i reglene og i del A av koden til denne konvensjon,
 - f) *sjømann* betyr enhver som er ansatt eller engasjert eller arbeider i enhver egenskap om bord på et skip som omfattes av denne konvensjon,
 - g) *ansettelsesavtale* omfatter både ansettelseskontrakt og hyrekontrakt,
 - h) *rekrutterings- og formidlingstjeneste for sjøfolk* betyr person, selskap, institusjon, byrå eller annen organisasjon i offentlig eller privat sektor som driver med rekruttering av sjøfolk på vegne av redere eller med formidling av sjøfolk til redere,
 - i) *skip* betyr andre skip enn de som utelukkende seiler i innenlands farvann eller far-

within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply;

- j) *shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organization or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner.
2. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all seafarers.
 3. In the event of doubt as to whether any categories of persons are to be regarded as seafarers for the purpose of this Convention, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned with this question.
 4. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all ships, whether publicly or privately owned, ordinarily engaged in commercial activities, other than ships engaged in fishing or in similar pursuits and ships of traditional build such as dhows and junks. This Convention does not apply to warships or naval auxiliaries.
 5. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a ship or particular category of ships, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.
 6. Where the competent authority determines that it would not be reasonable or practicable at the present time to apply certain details of the Code referred to in Article VI, paragraph 1, to a ship or particular categories of ships flying the flag of the Member, the relevant provisions of the Code shall not apply to the extent that the subject matter is dealt with differently by national laws or regulations or collective bargaining agreements or other measures. Such a determination may only be made in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and may only be made with respect to ships of less than 200 gross tonnage not engaged in international voyages.
 7. Any determinations made by a Member under paragraph 3 or 5 or 6 of this Article shall be

vann innenfor eller inntil skjermede farvann eller områder der havnebestemmelser gjelder,

- j) *reder* betyr skipets eier eller en annen organisasjon eller person, for eksempel disponent, agent eller bareboat-befrakter, som har påtatt seg ansvaret for driften av skipet på vegne av rederen, og som ved overtakelsen av slikt ansvar, har gått med på å overta de plikter og oppgaver som redere er pålagt i henhold til denne konvensjon, uten hensyn til om noen annen organisasjon eller andre personer oppfyller enkelte av pliktene eller oppgavene på rederens vegne.
2. Når ikke annet er uttrykkelig bestemt, gjelder denne konvensjon for alle sjøfolk.
 3. Ved tvil om hvorvidt en kategori personer er å anse som sjøfolk i forbindelse med denne konvensjon, skal spørsmålet avgjøres av den kompetente myndighet i hver medlemsstat etter samråd med de reder- og sjømannsorganisasjoner spørsmålet angår.
 4. Når ikke annet er uttrykkelig bestemt, gjelder denne konvensjon for alle skip, enten de er offentlig eller privat eid, som til vanlig benyttes til kommersiell virksomhet, unntatt skip som driver fiske eller tilsvarende og skip bygd på tradisjonell måte, for eksempel dhower og djunker. Denne konvensjon gjelder ikke for krigsskip eller hjelpefartøyer i marinen.
 5. Ved tvil om hvorvidt denne konvensjon gjelder for et skip eller en bestemt kategori skip, skal spørsmålet avgjøres av den kompetente myndighet i hver medlemsstat etter samråd med de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner.
 6. Dersom den kompetente myndighet beslutter at det for øyeblikket ikke vil være rimelig eller praktisk gjennomførlig å gjøre enkeltheter i koden som det henvises til i artikkel VI nr. 1 gjeldende for et skip eller bestemte kategorier skip som fører medlemsstatens flagg, skal de aktuelle bestemmelser i koden ikke gjelde i den utstrekning forholdet behandles annerledes i nasjonale lover eller forskrifter eller tariffavtaler eller andre tiltak. Slik beslutning kan bare fattes i samråd med de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner, og bare for skip på mindre enn 200 bruttotonn som ikke går i utenriksfart.
 7. Enhver beslutning som en medlemsstat fatter i medhold av nr. 3, 5 eller 6 i denne artikkel, skal

communicated to the Director-General of the International Labour Office, who shall notify the Members of the Organization.

8. Unless expressly provided otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to the Regulations and the Code.

Fundamental Rights and Principles

Article III

Each Member shall satisfy itself that the provisions of its law and regulations respect, in the context of this Convention, the fundamental rights to:

- a) freedom of association and the effective recognition of the right to collective bargaining;
- b) the elimination of all forms of forced or compulsory labour;
- c) the effective abolition of child labour; and
- d) the elimination of discrimination in respect of employment and occupation.

Seafarers' Employment and Social Rights

Article IV

1. Every seafarer has the right to a safe and secure workplace that complies with safety standards.
2. Every seafarer has a right to fair terms of employment.
3. Every seafarer has a right to decent working and living conditions on board ship.
4. Every seafarer has a right to health protection, medical care, welfare measures and other forms of social protection.
5. Each Member shall ensure, within the limits of its jurisdiction, that the seafarers' employment and social rights set out in the preceding paragraphs of this Article are fully implemented in accordance with the requirements of this Convention. Unless specified otherwise in the Convention, such implementation may be achieved through national laws or regulations, through applicable collective bargaining agreements or through other measures or in practice.

Implementation and Enforcement Responsibilities

Article V

1. Each Member shall implement and enforce laws or regulations or other measures that it has adopted to fulfil its commitments under this

oversendes til Det internasjonale arbeidsbyrås generaldirektør, som skal underrette organisasjonens medlemsstater.

8. Med mindre annet er uttrykkelig bestemt, utgjør en henvisning til denne konvensjon samtidig en henvisning til reglene og koden.

Grunnleggende rettigheter og prinsipper

Artikkel III

Hver medlemsstat skal forvise seg om at bestemmelsene i dens lover og forskrifter i forbindelse med denne konvensjon innfrir den grunnleggende retten til:

- a) foreningsfrihet og reell anerkjennelse av retten til kollektive forhandlinger,
- b) avskaffelse av alle former for tvangs- eller pliktarbeid,
- c) reell avskaffelse av barnearbeid, og
- d) avskaffelse av diskriminering med hensyn til sysselsetting og yrke.

Sjøfolks ansettelsesrettigheter og sosialrettigheter

Artikkel IV

1. Alle sjøfolk har rett til en trygg og sikker arbeidsplass som tilfredsstillende sikkerhetsstandardene.
2. Alle sjøfolk har rett til rimelige ansettelsesvilkår.
3. Alle sjøfolk har rett til anstendige arbeids- og levevilkår om bord.
4. Alle sjøfolk har rett til helsevern, medisinsk behandling, velferdstiltak og andre former for sosial beskyttelse.
5. Hver medlemsstat skal, så langt dens jurisdiksjon rekker, sikre at de ansettelsesrettigheter og sosialrettigheter for sjøfolk som er fastsatt i de foregående nr. i denne artikkel, gjennomføres fullt ut i samsvar med kravene i denne konvensjon. Med mindre annet er bestemt i denne konvensjon, kan slik gjennomføring skje gjennom nasjonale lover eller forskrifter, gjeldende tariffavtaler eller andre tiltak eller gjennom praksis.

Gjennomførings- og håndhevelsesplikter

Artikkel V

1. Hver medlemsstat skal gjennomføre og håndheve lover eller forskrifter eller andre tiltak som den har vedtatt for å oppfylle sine forplik-

Convention with respect to ships and seafarers under its jurisdiction.

2. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over ships that fly its flag by establishing a system for ensuring compliance with the requirements of this Convention, including regular inspections, reporting, monitoring and legal proceedings under the applicable laws.
3. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry a maritime labour certificate and a declaration of maritime labour compliance as required by this Convention.
4. A ship to which this Convention applies may, in accordance with international law, be inspected by a Member other than the flag State, when the ship is in one of its ports, to determine whether the ship is in compliance with the requirements of this Convention.
5. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over seafarer recruitment and placement services, if these are established in its territory.
6. Each Member shall prohibit violations of the requirements of this Convention and shall, in accordance with international law, establish sanctions or require the adoption of corrective measures under its laws which are adequate to discourage such violations.
7. Each Member shall implement its responsibilities under this Convention in such a way as to ensure that the ships that fly the flag of any State that has not ratified this Convention do not receive more favourable treatment than the ships that fly the flag of any State that has ratified it.

Regulations and Parts A and B of the Code

Article VI

1. The Regulations and the provisions of Part A of the Code are mandatory. The provisions of Part B of the Code are not mandatory.
2. Each Member undertakes to respect the rights and principles set out in the Regulations and to implement each Regulation in the manner set out in the corresponding provisions of Part A of the Code. In addition, the Member shall give due consideration to implementing its responsibilities in the manner provided for in Part B of the Code.
3. A Member which is not in a position to implement the rights and principles in the manner set out in Part A of the Code may, unless

telser etter denne konvensjon med hensyn til skip og sjøfolk under dens jurisdiksjon.

2. Hver medlemsstat skal effektivt utøve sin jurisdiksjon og kontroll over skip som fører dens flagg ved å etablere et system for å sikre etterlevelse av kravene i denne konvensjon, blant annet gjennom regelmessige inspeksjoner, rapportering, overvåking og rettsforfølgning etter gjeldende lovgivning.
3. Hver medlemsstat skal sikre at skip som fører dens flagg, medfører sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs og *declaration of maritime labour compliance* slik denne konvensjon krever.
4. Et skip som denne konvensjon gjelder for, kan i samsvar med folkeretten, inspiseres av en annen medlemsstat enn flaggstaten når det ligger i en av førstnevnte stats havner, med tanke på å fastslå om skipet tilfredsstiller kravene i denne konvensjon.
5. Hver medlemsstat skal effektivt utøve sin jurisdiksjon og kontroll over rekrutterings- og formidlingstjenester for sjøfolk dersom slike er etablert på dens territorium.
6. Hver medlemsstat skal forby brudd på bestemmelsene i denne konvensjon, og skal i samsvar med folkeretten fastsette sanksjoner eller kreve vedtatt utbedringstiltak i henhold til egen lovgivning som er tilstrekkelige til å bidra til at slik brudd ikke skjer.
7. Hver medlemsstat skal oppfylle sine plikter etter denne konvensjon på en måte som sikrer at et skip som fører flagget til en stat som ikke har ratifisert denne konvensjon, ikke gis gunstigere behandling enn de skip som fører flagget til en stat som har ratifisert den.

Regler og kodens del A og B

Artikkel VI

1. Reglene og bestemmelsene i kodens del A er bindende. Bestemmelsene i kodens del B er ikke bindende.
2. Hver medlemsstat forplikter seg til å respektere de rettigheter og prinsipper som er fastsatt i reglene og å gjennomføre hver regel på den måten som er fastsatt i de tilsvarende bestemmelser i kodens del A. Videre skal medlemsstaten i behørig grad overveie å gjennomføre sine forpliktelser på den måten det er gitt bestemmelser om i kodens del B.
3. En medlemsstat som ikke er i stand til å gjennomføre rettighetene og prinsippene på den måten som er fastsatt i kodens del A, kan, når

expressly provided otherwise in this Convention, implement Part A through provisions in its laws and regulations or other measures which are substantially equivalent to the provisions of Part A.

4. For the sole purpose of paragraph 3 of this Article, any law, regulation, collective agreement or other implementing measure shall be considered to be substantially equivalent, in the context of this Convention, if the Member satisfies itself that:
 - a) it is conducive to the full achievement of the general object and purpose of the provision or provisions of Part A of the Code concerned; and
 - b) it gives effect to the provision or provisions of Part A of the Code concerned.

Consultation with Shipowners' and Seafarers' Organizations

Article VII

Any derogation, exemption or other flexible application of this Convention for which the Convention requires consultation with shipowners' and seafarers' organizations may, in cases where representative organizations of shipowners or of seafarers do not exist within a Member, only be decided by that Member through consultation with the Committee referred to in Article XIII.

Entry into Force

Article VIII

1. The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.
2. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organization whose ratifications have been registered by the Director-General.
3. This Convention shall come into force 12 months after the date on which there have been registered ratifications by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of 33 per cent.
4. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member 12 months after the date on which its ratification has been registered.

Denunciation

Article IX

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten

ikke annet er uttrykkelig bestemt i denne konvensjon, gjennomføre del A gjennom bestemmelser i sine egne lover og forskrifter eller andre tiltak som i det vesentlige er likeverdige med bestemmelsene i del A.

4. Utelukkende i forbindelse med nr. 3 i denne artikkel gjelder at enhver lov, forskrift, tariffavtale eller annet gjennomføringstiltak skal regnes som i det vesentlige likeverdig i forbindelse med denne konvensjon dersom medlemsstaten forvisser seg om at:
 - a) tiltaket bidrar til at målet og hensikten med bestemmelsen eller bestemmelsene i kodens del A oppnås til fulle, og
 - b) tiltaket gir virkning til vedkommende bestemmelse eller bestemmelser i kodens del A.

Samråd med reder- og sjømannsorganisasjoner

Artikkel VII

Fravikelser, unntak eller annen fleksibel anvendelse av denne konvensjon som i henhold til konvensjonen krever samråd med reder- og sjømannsorganisasjonene, kan, dersom representative organisasjoner for redere eller sjøfolk ikke finnes i en medlemsstat, bare vedtas av vedkommende medlemsstat gjennom samråd i komiteen som er nevnt i artikkel XIII.

Ikrafttredelse

Artikkel VIII

1. Formelle ratifikasjoner av denne konvensjon skal oversendes Det internasjonale arbeidsbyrås generaldirektør for registrering.
2. Denne konvensjon er bindende bare for medlemmer av Den internasjonale arbeidsorganisasjon som har fått sin ratifikasjon registrert av generaldirektøren.
3. Denne konvensjon trer i kraft 12 måneder etter datoen da det er registrert ratifikasjoner fra minst 30 medlemsstater med en samlet andel av verdens brutto skipstonnasje på 33 prosent.
4. Deretter trer denne konvensjon i kraft for enhver medlemsstat 12 måneder etter datoen da dens ratifikasjon er registrert.

Oppsigelse

Artikkel IX

1. En medlemsstat som har ratifisert denne konvensjon, kan si den opp etter at det har gått ti år

years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in paragraph 1 of this Article, exercise the right of denunciation provided for in this Article, shall be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each new period of ten years under the terms provided for in this Article.

Effect of Entry into Force

Article X

This Convention revises the following Conventions:

- Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No. 7)
- Unemployment Indemnity (Shipwreck) Convention, 1920 (No. 8)
- Placing of Seamen Convention, 1920 (No. 9)
- Medical Examination of Young Persons (Sea) Convention, 1921 (No. 16)
- Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No. 22)
- Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23)
- Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53)
- Holidays with Pay (Sea) Convention, 1936 (No. 54)
- Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55)
- Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (No. 56)
- Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1936 (No. 57)
- Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 58)
- Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No. 68)
- Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69)
- Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70)
- Paid Vacations (Seafarers) Convention, 1946 (No. 72)
- Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73)
- Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74)
- Accommodation of Crews Convention, 1946 (No. 75)

fra konvensjonens ikrafttredelsesdato ved å oversende et dokument til Det internasjonale arbeidsbyrås generaldirektør for registrering. Slik oppsigelse får ikke virkning før ett år etter datoen da dokumentet er registrert.

2. Hver medlemsstat som ikke innen året etter utløpet av det tidsrommet på ti år som er nevnt i nr. 1 i denne artikkel, gjør bruk av oppsigelsesretten som det er gitt bestemmelser om i denne artikkel, blir bundet for et ytterligere tidsrom på ti år, og kan deretter si opp denne konvensjon ved utløpet av hver ny tiårsperiode på de vilkår som er fastsatt i denne artikkel.

Virkning av ikrafttredelse

Artikkel X

Denne konvensjon reviderer følgende konvensjoner:

- Lavalder for sysselsetting av barn til sjøs, 1920 (nr. 7)
- Arbeidsløse ved skipsforlis, 1920 (nr. 8)
- Arbeidsformidling for sjøfolk, 1920 (nr. 9)
- Tvungen legeundersøkelse av barn som skal til sjøs, 1921 (nr. 16)
- Sjømenns hyreavtaler, 1926 (nr. 22)
- Hjemsending av sjøfolk, 1926 (nr. 23)
- Minstekrav til faglig dyktighet hos skipsførere og offiserer ombord på handelsskip, 1936 (nr. 53)
- Ferie med lønn for sjøfolk, 1936 (nr. 54)
- Rederes ansvar i tilfelle av sjømenns sykdom, skade eller død, 1936 (nr. 55)
- Syketrygd for sjøfolk, 1936 (nr. 56)
- Arbeidstid og bemanning ombord i skip, 1936 (nr. 57)
- Lavalder for sysselsetting av barn til sjøs (revidert), 1936 (nr. 58)
- Kost og forpleining for besetning på skip, 1946 (nr. 68)
- Sertifikat for skipskokker, 1946 (nr. 69)
- Sosial sikkerhet for sjømenn, 1946 (nr. 70)
- Ferie med lønn for sjømenn, 1946 (nr. 72)
- Legeundersøkelse av sjømenn, 1946 (nr. 73)
- Sertifikat for matroser, 1946 (nr. 74)
- Mannskapets oppholdsrom ombord på skip, 1946 (nr. 75)

Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946 (No. 76)	Hyrer, arbeidstid og bemanning ombord på skip, 1946 (nr. 76)
Paid Vacations (Seafarers) Convention (Revised), 1949 (No. 91)	Ferie med lønn for sjømenn (revidert), 1949 (nr. 91)
Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92)	Mannskapets oppholdsrom ombord på skip (revidert), 1949 (nr. 92)
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1949 (No. 93)	Hyrer, arbeidstid og bemanning ombord på skip (revidert), 1949 (nr. 93)
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958 (No. 109)	Hyrer, arbeidstid og bemanning ombord på skip (revidert), 1958 (nr. 109)
Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133)	Mannskapsinnredning ombord (tilleggsbestemmelser), 1970 (nr. 133)
Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134)	Forebygging av ulykker (sjøfolk), 1970 (nr. 134)
Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976 (No. 145)	Kontinuitet i sjøfolks sysselsetting, 1976 (nr. 145)
Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976 (No. 146)	Ferie med lønn for sjøfolk, 1976 (nr. 146)
Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)	Minstestandarder for handelsskip, 1976 (nr. 147)
Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)	Protokoll av 1996 til Minstestandarder for handelsskip, 1976 (nr. 147)
Seafarers' Welfare Convention, 1987 (No. 163)	Sjøfolks velferd til sjøs og i havn, 1987 (nr. 163)
Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164)	Helsevern og medisinsk behandling for sjøfolk, 1987 (nr. 164)
Social Security (Seafarers) Convention (Revised), 1987 (No. 165)	Sosialtrygd for sjøfolk (revidert), 1987 (nr. 165)
Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166)	Hjemreise for sjøfolk (revidert), 1987 (nr. 166)
Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996 (No. 178)	Tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår, 1996 (nr. 178)
Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 (No. 179)	Rekruttering og arbeidsformidling for sjøfolk, 1996 (nr. 179)
Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 180).	Sjøfolks arbeidstid og bemanning, 1996 (nr. 180).

Depositary Functions

Article XI

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organization of the registration of all ratifications, acceptances and denunciations under this Convention.
2. When the conditions provided for in paragraph 3 of Article VIII have been fulfilled, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organization to the date upon which the Convention will come into force.

Article XII

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United

Depositaryfunksjoner

Artikkel XI

1. Det internasjonale arbeidsbyrås generaldirektør skal underrette alle medlemsstater i Den internasjonale arbeidsorganisasjon om alle ratifikasjoner, godtakelser og oppsigelser som registreres i henhold til denne konvensjon.
2. Når vilkårene som er fastsatt i artikkel VIII nr. 3 er oppfylt, skal generaldirektøren gjøre alle medlemsstater i organisasjonen oppmerksomme på datoen da konvensjonen vil tre i kraft.

Artikkel XII

Det internasjonale arbeidsbyrås generaldirektør skal oversende til De forente nasjoners generalsekretær, for registrering i samsvar med artikkel 102 i De forente nasjoners pakt, fullstendige detaljer

Nations full particulars of all ratifications, acceptances and denunciations registered under this Convention.

Special Tripartite Committee

Article XIII

1. The Governing Body of the International Labour Office shall keep the working of this Convention under continuous review through a committee established by it with special competence in the area of maritime labour standards.
2. For matters dealt with in accordance with this Convention, the Committee shall consist of two representatives nominated by the Government of each Member which has ratified this Convention, and the representatives of Shipowners and Seafarers appointed by the Governing Body after consultation with the Joint Maritime Commission.
3. The Government representatives of Members which have not yet ratified this Convention may participate in the Committee but shall have no right to vote on any matter dealt with in accordance with this Convention. The Governing Body may invite other organizations or entities to be represented on the Committee by observers.
4. The votes of each Shipowner and Seafarer representative in the Committee shall be weighted so as to ensure that the Shipowners' group and the Seafarers' group each have half the voting power of the total number of governments which are represented at the meeting concerned and entitled to vote.

Amendment of this Convention

Article XIV

1. Amendments to any of the provisions of this Convention may be adopted by the General Conference of the International Labour Organization in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organization and the rules and procedures of the Organization for the adoption of Conventions. Amendments to the Code may also be adopted following the procedures in Article XV.
2. In the case of Members whose ratifications of this Convention were registered before the adoption of the amendment, the text of the amendment shall be communicated to them for ratification.
3. In the case of other Members of the Organization, the text of the Convention as amended shall be communicated to them for ratification in accordance with article 19 of the Constitution.

om alle ratifikasjoner, godtakelser og oppsigelser som registreres i tilknytning til denne konvensjon.

Egen trepartskomité

Artikkel XIII

1. Styret i Det internasjonale arbeidsbyrå skal føre kontinuerlig tilsyn med hvordan denne konvensjon fungerer gjennom en komité nedsatt av byrået med spesialkompetanse på standarder for sjøfolks arbeids- og levevilkår.
2. I saker som behandles i samsvar med denne konvensjon, skal komiteen bestå av to representanter oppnevnt av regjeringen i hver medlemsstat som har ratifisert denne konvensjon, og de representanter for redere og sjøfolk som styret oppnevner i samråd med *The Joint Maritime Commission*.
3. Regjeringsrepresentanter for medlemsstater som ikke ennå har ratifisert denne konvensjon, kan delta i komiteen, men skal ikke ha stemmerett i noen sak som behandles i samsvar med denne konvensjon. Styret kan invitere andre organisasjoner eller enheter til å være representert i komiteen ved observatører.
4. Stemmetallet til hver reder- og sjømannsrepresentant i komiteen skal vektes slik at redergruppen og sjømannsgruppen hver har halvparten så mange stemmer som de regjeringer som er representert og har stemmerett på det aktuelle møtet, til sammen har.

Endring av denne konvensjon

Artikkel XIV

1. Endringer i enhver bestemmelse i denne konvensjon kan vedtas av Den internasjonale arbeidsorganisasjons generalkonferanse innenfor rammen av artikkel 19 i Den internasjonale arbeidsorganisasjons konstitusjon og organisasjonens regler og prosedyrer for vedtakelse av konvensjoner. Endringer i koden kan også vedtas etter prosedyrene i artikkel XV.
2. Medlemsstater som har fått sin ratifikasjon av denne konvensjon registrert før endringen blir vedtatt, skal ha endringsteksten oversendt seg for ratifikasjon.
3. Andre medlemmer av organisasjonen skal ha konvensjonsteksten med endringer oversendt seg for ratifikasjon i samsvar med konstitusjonens artikkel 19.

4. An amendment shall be deemed to have been accepted on the date when there have been registered ratifications, of the amendment or of the Convention as amended, as the case may be, by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of at least 33 per cent.
5. An amendment adopted in the framework of article 19 of the Constitution shall be binding only upon those Members of the Organization whose ratifications have been registered by the Director-General of the International Labour Office.
6. For any Member referred to in paragraph 2 of this Article, an amendment shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which its ratification of the amendment has been registered, whichever date is later.
7. Subject to paragraph 9 of this Article, for Members referred to in paragraph 3 of this Article, the Convention as amended shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which their ratifications of the Convention have been registered, whichever date is later.
8. For those Members whose ratification of this Convention was registered before the adoption of an amendment but which have not ratified the amendment, this Convention shall remain in force without the amendment concerned.
9. Any Member whose ratification of this Convention is registered after the adoption of the amendment but before the date referred to in paragraph 4 of this Article may, in a declaration accompanying the instrument of ratification, specify that its ratification relates to the Convention without the amendment concerned. In the case of a ratification with such a declaration, the Convention shall come into force for the Member concerned 12 months after the date on which the ratification was registered. Where an instrument of ratification is not accompanied by such a declaration, or where the ratification is registered on or after the date referred to in paragraph 4, the Convention shall come into force for the Member concerned 12 months after the date on which the ratification was registered and, upon its entry into force in accordance with paragraph 7 of this Article, the amendment shall be binding on the Member concerned unless the amendment provides otherwise.
4. En endring skal anses som godtatt den dagen det er registrert ratifikasjoner, av endringen eller eventuelt av konvensjonen med endringer, fra minst 30 medlemsstater med en samlet andel av verdens brutto skipstonnasje på minst 33 prosent.
5. En endring vedtatt innenfor rammen av konstitusjonens artikkel 19 skal bare være bindende for de medlemsstater i organisasjonen som har fått sin ratifikasjon registrert av Det internasjonale arbeidsbyrås generaldirektør.
6. For enhver medlemsstat som nevnt i nr. 2 i denne artikkel trer en endring i kraft 12 måneder etter datoen for godtakelse som nevnt i nr. 4 i denne artikkel, eller 12 måneder etter datoen da dens ratifikasjon av endringen er registrert dersom dette tidspunktet inntreffer senere.
7. Med forbehold om nr. 9 i denne artikkel trer konvensjonen med endringer, for medlemsstater som nevnt i nr. 3 i denne artikkel, i kraft 12 måneder etter datoen for godtakelse som nevnt i nr. 4 i denne artikkel, eller 12 måneder etter datoen da deres ratifikasjon av konvensjonen er registrert dersom dette tidspunktet inntreffer senere.
8. For de medlemsstater som har fått sin ratifikasjon av denne konvensjon registrert før en endring blir vedtatt, men som ikke har ratifisert endringen, fortsetter denne konvensjon å gjelde uten endringen.
9. Enhver medlemsstat som får sin ratifikasjon av denne konvensjon registrert etter at endringen er vedtatt, men før datoen som er nevnt i nr. 4 i denne artikkel, kan i en erklæring vedlagt ratifikasjonsdokumentet angi at dens ratifikasjon gjelder konvensjonen uten den aktuelle endringen. Ved ratifikasjon med slik erklæring trer konvensjonen i kraft for vedkommende medlemsstat 12 måneder etter datoen da ratifikasjonen er registrert. Når et ratifikasjonsdokument ikke er vedlagt slik erklæring, eller når ratifikasjonen blir registrert på eller etter datoen som er nevnt i artikkel 4, trer konvensjonen i kraft for den aktuelle medlemsstat 12 måneder etter datoen da ratifikasjonen ble registrert, og når den trer i kraft i samsvar med nr. 7 i denne artikkel, skal endringen være bindende for vedkommende medlemsstat med mindre endringen bestemmer noe annet.

Amendments to the Code

Article XV

1. The Code may be amended either by the procedure set out in Article XIV or, unless expressly provided otherwise, in accordance with the procedure set out in the present Article.
2. An amendment to the Code may be proposed to the Director-General of the International Labour Office by the government of any Member of the Organization or by the group of Shipowner representatives or the group of Seafarer representatives who have been appointed to the Committee referred to in Article XIII. An amendment proposed by a government must have been proposed by, or be supported by, at least five governments of Members that have ratified the Convention or by the group of Shipowner or Seafarer representatives referred to in this paragraph.
3. Having verified that the proposal for amendment meets the requirements of paragraph 2 of this Article, the Director-General shall promptly communicate the proposal, accompanied by any comments or suggestions deemed appropriate, to all Members of the Organization, with an invitation to them to transmit their observations or suggestions concerning the proposal within a period of six months or such other period (which shall not be less than three months nor more than nine months) prescribed by the Governing Body.
4. At the end of the period referred to in paragraph 3 of this Article, the proposal, accompanied by a summary of any observations or suggestions made under that paragraph, shall be transmitted to the Committee for consideration at a meeting. An amendment shall be considered adopted by the Committee if:
 - a) at least half the governments of Members that have ratified this Convention are represented in the meeting at which the proposal is considered; and
 - b) a majority of at least two-thirds of the Committee members vote in favour of the amendment; and
 - c) this majority comprises the votes in favour of at least half the government voting power, half the Shipowner voting power and half the Seafarer voting power of the Committee members registered at the meeting when the proposal is put to the vote.
5. Amendments adopted in accordance with paragraph 4 of this Article shall be submitted to the next session of the Conference for approval.

Endringer i koden

Artikkel XV

1. Koden kan endres enten gjennom prosedyren som er fastsatt i artikkel XIV, eller, med mindre annet er uttrykkelig bestemt, i samsvar med prosedyren som er fastsatt i denne artikkel.
2. En endring i koden kan foreslås for Det internasjonale arbeidsbyrås generaldirektør av regjeringen i enhver medlemsstat i organisasjonen eller av den gruppen rederrepresentanter eller den gruppen sjømannsrepresentanter som er oppnevnt til komiteen som er nevnt i artikkel XIII. En endring som foreslås av en regjering, må være foreslått eller støttet av minst fem regjeringer i medlemsstater som har ratifisert konvensjonen, eller av den gruppen rederrepresentanter eller sjømannsrepresentanter som er nevnt i dette nr.
3. Etter å ha forvissnet seg om at endringsforslaget oppfyller kravene i nr. 2 i denne artikkel, skal generaldirektøren omgående oversende forslaget, ledsaget av eventuelle kommentarer eller innspill som blir funnet passende, til alle medlemsstater i organisasjonen, med invitasjon til dem om å sende inn sine merknader eller innspill vedrørende forslaget innen seks måneder, eller annen frist (som ikke skal være kortere enn tre måneder og ikke lengre enn ni måneder) som styret fastsetter.
4. Ved utløpet av tidsrommet som er nevnt i nr. 3 i denne artikkel, skal forslaget, vedlagt et sammendrag av eventuelle merknader eller innspill mottatt i henhold til samme nr., oversendes komiteen for vurdering på et møte. En endring skal anses som vedtatt av komiteen dersom:
 - a) minst halvparten av regjeringene i medlemsstater som har ratifisert denne konvensjon, er representert på møtet der forslaget blir vurdert, og
 - b) et flertall på minst to tredjedeler av komitémedlemmene stemmer for endringen, og
 - c) dette flertallet innbefatter minst halvparten av stemmene fra regjeringsmedlemmene, halvparten av stemmene fra rederrepresentantene og halvparten av stemmene fra sjømannsrepresentantene som er til stede på møtet idet forslaget tas opp til avstemning.
5. Endringer vedtatt i samsvar med nr. 4 i denne artikkel skal forelegges neste sesjon i konferansen for godkjenning. Slik godkjenning krever

Such approval shall require a majority of two-thirds of the votes cast by the delegates present. If such majority is not obtained, the proposed amendment shall be referred back to the Committee for reconsideration should the Committee so wish.

6. Amendments approved by the Conference shall be notified by the Director-General to each of the Members whose ratifications of this Convention were registered before the date of such approval by the Conference. These Members are referred to below as the ratifying Members. The notification shall contain a reference to the present Article and shall prescribe the period for the communication of any formal disagreement. This period shall be two years from the date of the notification unless, at the time of approval, the Conference has set a different period, which shall be a period of at least one year. A copy of the notification shall be communicated to the other Members of the Organization for their information.
 7. An amendment approved by the Conference shall be deemed to have been accepted unless, by the end of the prescribed period, formal expressions of disagreement have been received by the Director-General from more than 40 per cent of the Members which have ratified the Convention and which represent not less than 40 per cent of the gross tonnage of the ships of the Members which have ratified the Convention.
 8. An amendment deemed to have been accepted shall come into force six months after the end of the prescribed period for all the ratifying Members except those which had formally expressed their disagreement in accordance with paragraph 7 of this Article and have not withdrawn such disagreement in accordance with paragraph 11. However:
 - a) before the end of the prescribed period, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it shall be bound by the amendment only after a subsequent express notification of its acceptance; and
 - b) before the date of entry into force of the amendment, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it will not give effect to that amendment for a specified period.
 9. An amendment which is the subject of a notice referred to in paragraph 8(a) of this Article shall enter into force for the Member giving such notice six months after the Member has notified the Director-General of its acceptance
- et flertall på to tredjedeler av stemmene som avgis av de tilstedeværende delegater. Dersom slikt flertall ikke oppnås, sendes endringsforslaget tilbake til komiteen for ny vurdering dersom komiteen ønsker det.
6. Hver av de medlemsstater som har fått sin ratifikasjon av denne konvensjon registrert før datoen da en endring blir godkjent av konferansen, skal av generaldirektøren underrettes om slike endringer. Disse medlemsstatene er i det følgende kalt «ratifiserende medlemsstater». Underretningen skal inneholde en henvisning til denne artikkel, og skal fastsette en frist for oversending av formelle innsigelser. Fristen skal være to år fra datoen for underretningen med mindre konferansen på godkjenningstidspunktet har fastsatt annen frist, som skal være på minst ett år. Kopi av underretningen skal oversendes de andre medlemsstatene i organisasjonen til orientering.
 7. En endring godkjent av konferansen skal anses som godtatt med mindre generaldirektøren ved utløpet av fastsatt frist har mottatt formelle innsigelser fra over 40 prosent av de medlemsstater som har ratifisert konvensjonen og som representerer minst 40 prosent av brutto skips-tonnasje tilhørende de medlemsstater som har ratifisert konvensjonen.
 8. En endring som anses som godtatt, trer i kraft seks måneder etter utløpet av fastsatt frist for alle ratifiserende medlemsstater unntatt de som har uttrykt formell innsigelse i samsvar med nr. 7 i denne artikkel og ikke har trukket tilbake slik innsigelse i samsvar med nr. 11. Imidlertid:
 - a) kan enhver ratifiserende medlemsstat før utløpet av fastsatt frist varsle generaldirektøren om at den først skal være bundet av endringen etter en påfølgende uttrykkelig underretning om at den godtar endringen,
 - b) kan enhver ratifiserende medlemsstat før datoen da endringen trer i kraft, varsle generaldirektøren om at den først vil gi endringen virkning etter et nærmere angitt tidsrom.
 9. En endring som er gjenstand for et varsel som nevnt i nr. 8 a) i denne artikkel, trer i kraft for medlemsstaten som gir slikt varsel seks måneder etter at medlemsstaten har underrettet generaldirektøren om at den godtar endringen,

of the amendment or on the date on which the amendment first comes into force, whichever date is later.

10. The period referred to in paragraph 8(b) of this Article shall not go beyond one year from the date of entry into force of the amendment or beyond any longer period determined by the Conference at the time of approval of the amendment.
11. A Member that has formally expressed disagreement with an amendment may withdraw its disagreement at any time. If notice of such withdrawal is received by the Director-General after the amendment has entered into force, the amendment shall enter into force for the Member six months after the date on which the notice was registered.
12. After entry into force of an amendment, the Convention may only be ratified in its amended form.
13. To the extent that a maritime labour certificate relates to matters covered by an amendment to the Convention which has entered into force:
 - a) a Member that has accepted that amendment shall not be obliged to extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member which:
 - i. pursuant to paragraph 7 of this Article, has formally expressed disagreement to the amendment and has not withdrawn such disagreement; or
 - ii. pursuant to paragraph 8(a) of this Article, has given notice that its acceptance is subject to its subsequent express notification and has not accepted the amendment; and
 - b) a Member that has accepted the amendment shall extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member that has given notice, pursuant to paragraph 8(b) of this Article, that it will not give effect to that amendment for the period specified in accordance with paragraph 10 of this Article.

eller på datoen da endringen trer i kraft dersom denne datoen inntreffer senere.

10. Tidsrommet som er nevnt i nr. 8 b) i denne artikkel, skal ikke strekke seg utover ett år fra datoen da endringen trer i kraft, eller utover annen lengre periode fastsatt av konferansen idet endringen godtas.
11. En medlemsstat som formelt har uttrykt innsigelse mot en endring, kan når som helst trekke innsigelsen tilbake. Dersom varsel om slik tilbaketrekning mottas av generaldirektøren etter at endringen er trådt i kraft, trer endringen i kraft for medlemsstaten seks måneder etter datoen da varselet ble registrert.
12. Etter at en endring er trådt i kraft, kan konvensjonen bare ratifiseres i sin endrede form.
13. I den utstrekning et sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs berører forhold som omfattes av en konvensjonsendring som er trådt i kraft,
 - a) skal en medlemsstat som har godtatt endringen, ikke være forpliktet til å la konvensjonen gjelde til fordel for sertifikater for arbeids- og levevilkår til sjøs utstedt til skip som fører flagget til en annen medlemsstat som:
 - i. i henhold til nr. 7 i denne artikkel formelt har uttrykt innsigelse mot endringen og ikke har trukket slik innsigelse tilbake, eller
 - ii. i henhold til nr. 8 a) i denne artikkel har varslet at dens godtakelse først gjelder etter påfølgende uttrykkelig underretning og som ikke har godtatt endringen, og
 - b) skal en medlemsstat som har godtatt endringen, la konvensjonen gjelde til fordel for sertifikater for arbeids- og levevilkår til sjøs utstedt til skip som fører flagget til en annen medlemsstat som i samsvar med artikkel 8 b) i denne artikkel har varslet at den ikke vil gi endringen virkning i det tidsrom som er angitt i samsvar med nr. 10 i denne artikkel.

Authoritative Languages

Article XVI

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.

Gyldige tekster

Artikkel XVI

Denne konvensjon har samme gyldighet i engelsk og fransk tekstutgave.

Explanatory Note to the Regulations and Code of the Maritime Labour Convention

1. This explanatory note, which does not form part of the Maritime Labour Convention, is intended as a general guide to the Convention.
2. The Convention comprises three different but related parts: the Articles, the Regulations and the Code.
3. The Articles and Regulations set out the core rights and principles and the basic obligations of Members ratifying the Convention. The Articles and Regulations can only be changed by the Conference in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation (see Article XIV of the Convention).
4. The Code contains the details for the implementation of the Regulations. It comprises Part A (mandatory Standards) and Part B (non-mandatory Guidelines). The Code can be amended through the simplified procedure set out in Article XV of the Convention. Since the Code relates to detailed implementation, amendments to it must remain within the general scope of the Articles and Regulations.
5. The Regulations and the Code are organized into general areas under five Titles:
 - Title 1: Minimum requirements for seafarers to work on a ship
 - Title 2: Conditions of employment
 - Title 3: Accommodation, recreational facilities, food and catering
 - Title 4: Health protection, medical care, welfare and social security protection
 - Title 5: Compliance and enforcement
6. Each Title contains groups of provisions relating to a particular right or principle (or enforcement measure in Title 5), with connected numbering. The first group in Title 1, for example, consists of Regulation 1.1, Standard A1.1 and Guideline B1.1, relating to minimum age.
7. The Convention has three underlying purposes:
 - a) to lay down, in its Articles and Regulations, a firm set of rights and principles;
 - b) to allow, through the Code, a considerable degree of flexibility in the way Members implement those rights and principles; and
 - c) to ensure, through Title 5, that the rights and principles are properly complied with and enforced.

Forklaringsnotat til reglene og koden til konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår

1. Dette forklaringsnotat, som ikke utgjør en del av Konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår, er ment som en generell veiledning til konvensjonen.
2. Konvensjonen omfatter tre forskjellige, men sammenhørende deler: artiklene, reglene og koden.
3. Artiklene og reglene angir de sentrale rettighetene og prinsippene og de grunnleggende forpliktelsene for medlemsstater som ratifiserer konvensjonen. Artiklene og reglene kan bare endres av konferansen innenfor rammen av artikkel 19 i Den internasjonale arbeidsorganisasjons konstitusjon (se konvensjonens artikkel XIV).
4. Koden inneholder detaljene for gjennomføringen av reglene. Den består av del A (bindende standarder) og del B (ikke-bindende retningslinjer). Koden kan endres gjennom den forenklede prosedyren som framgår av konvensjonens artikkel XV. Siden koden gjelder den detaljerte gjennomføringen, må endringer i den ligge innenfor artiklenes og reglenes generelle virkeområde.
5. Reglene og koden er organisert i fem kapitler etter generelle områder:
 - Kapittel 1:* Minstekrav til sjøfolk som skal arbeide på skip
 - Kapittel 2:* Ansettelsesvilkår
 - Kapittel 3:* Innredning, rekreasjonstilbud, kost og forpleining
 - Kapittel 4:* Helsevern og medisinsk behandling, velferd og trygd
 - Kapittel 5:* Tilsyn
6. Hvert kapittel inneholder grupper av bestemmelser knyttet til en bestemt rettighet eller et bestemt prinsipp (eller håndhevelsestiltak i kapittel 5), med tilhørende nummerering. Første gruppe i kapittel 1 består for eksempel av regel 1.1, standard A1.1 og retningslinje B1.1 angående lavalder.
7. Konvensjonen har tre underliggende formål:
 - a) å etablere, gjennom artiklene og reglene, et fast sett av rettigheter og prinsipper,
 - b) å tillate, gjennom koden, en betydelig grad av fleksibilitet i måten medlemsstatene gjennomfører disse rettighetene og prinsippene på, og
 - c) å sikre, gjennom kapittel 5, at rettighetene og prinsippene etterleves og håndheves som de skal.

8. There are two main areas for flexibility in implementation: one is the possibility for a Member, where necessary (see Article VI, paragraph 3), to give effect to the detailed requirements of Part A of the Code through substantial equivalence (as defined in Article VI, paragraph 4).
9. The second area of flexibility in implementation is provided by formulating the mandatory requirements of many provisions in Part A in a more general way, thus leaving a wider scope for discretion as to the precise action to be provided for at the national level. In such cases, guidance on implementation is given in the non-mandatory Part B of the Code. In this way, Members which have ratified this Convention can ascertain the kind of action that might be expected of them under the corresponding general obligation in Part A, as well as action that would not necessarily be required. For example, Standard A4.1 requires all ships to provide prompt access to the necessary medicines for medical care on board ship (paragraph 1(b)) and to carry a medicine chest (paragraph 4(a)). The fulfilment in good faith of this latter obligation clearly means something more than simply having a medicine chest on board each ship. A more precise indication of what is involved is provided in the corresponding Guideline B4.1.1 (paragraph 4) so as to ensure that the contents of the chest are properly stored, used and maintained.
10. Members which have ratified this Convention are not bound by the guidance concerned and, as indicated in the provisions in Title 5 on port State control, inspections would deal only with the relevant requirements of this Convention (Articles, Regulations and the Standards in Part A). However, Members are required under paragraph 2 of Article VI to give due consideration to implementing their responsibilities under Part A of the Code in the manner provided for in Part B. If, having duly considered the relevant Guidelines, a Member decides to provide for different arrangements which ensure the proper storage, use and maintenance of the contents of the medicine chest, to take the example given above, as required by the Standard in Part A, then that is acceptable. On the other hand, by following the guidance provided in Part B, the Member concerned, as well as the ILO bodies responsible for reviewing implementation of international labour Conventions, can be sure without further consideration that the arrangements the Member has provided for are adequate to implement the responsibilities under Part A to which the Guideline relates.
8. Det fins to hovedområder for fleksibilitet i håndhevelsen: Ett er medlemsstatens adgang til om nødvendig (se artikkel VI nr. 3) å gjennomføre de detaljerte kravene i kodens del A gjennom vesentlig likeverdighet (som definert i artikkel VI nr. 4).
9. Det andre området for fleksibilitet i gjennomføringen oppstår ved å formulere de bindende kravene i mange av bestemmelsene i del A på en mer generell måte, slik at det gis større rom for skjønn med hensyn til hva som skal gjøres på nasjonalt plan. I slike tilfeller gir den ikke-bindende del B av koden veiledning om gjennomføringen. På denne måten kan medlemsstater som har ratifisert denne konvensjon, bringe på det rene hva slags tiltak som forventes av dem i henhold til den tilsvarende generelle forpliktelsen i del A, og hvilke tiltak som ikke nødvendigvis er påkrevd. Standard A4.1 krever for eksempel at alle skip skal gi omgående tilgang til nødvendige medisiner for medisinsk behandling om bord på skipet (nr. 1 b)) og å «medføre en medisinkiste» (nr. 4 a)). For at sistnevnte krav skal være oppfylt i god tro, kreves selvsagt noe mer enn bare det å ha en medisinkiste om bord på hvert skip. En mer presis angivelse av hva det er snakk om, er gitt i tilsvarende retningslinje B4.1.1 (nr. 4) for å sikre at innholdet i kisten lagres, brukes og vedlikeholdes på riktig måte.
10. Medlemsstater som har ratifisert denne konvensjon, er ikke bundet av vedkommende veiledning, og som angitt i bestemmelsene i kapittel 5 om havnestatskontroll vil inspeksjoner bare gjelde de relevante kravene i denne konvensjon (artikler, regler og standarder i del A). Medlemsstatene pålegges imidlertid i henhold til artikkel VI nr. 2 i behørig grad å overveie å gjennomføre sine forpliktelser etter del A i koden på den måten det er gitt bestemmelser om i del B. Dersom en medlemsstat, etter å ha vurdert de relevante retningslinjene, bestemmer seg for andre ordninger som sikrer riktig lagring, bruk og vedlikehold av innholdet i medisinkisten – for å ta eksempelet ovenfor – slik standarden i del A krever, kan dette godtas. På den annen side kan vedkommende medlemsstat, i likhet med ILO-organene som er ansvarlige for å overvåke gjennomføringen av internasjonale arbeidskonvensjoner, ved å følge veiledningen i del B uten videre være forvisset om at de ordningene medlemsstaten har lagt opp til, er tilstrekkelige til å gjennomføre pliktene i del A som retningslinjen gjelder for.

Title 1. Minimum Requirements for Seafarers to Work on a Ship

Regulation 1.1 - Minimum age

Purpose: To ensure that no under-age persons work on a ship

1. No person below the minimum age shall be employed or engaged or work on a ship.
2. The minimum age at the time of the initial entry into force of this Convention is 16 years.
3. A higher minimum age shall be required in the circumstances set out in the Code.

Standard A1.1 - Minimum age

1. The employment, engagement or work on board a ship of any person under the age of 16 shall be prohibited.
2. Night work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited. For the purposes of this Standard, night shall be defined in accordance with national law and practice. It shall cover a period of at least nine hours starting no later than midnight and ending no earlier than 5 a.m.
3. An exception to strict compliance with the night work restriction may be made by the competent authority when:
 - a) the effective training of the seafarers concerned, in accordance with established programmes and schedules, would be impaired; or
 - b) the specific nature of the duty or a recognized training programme requires that the seafarers covered by the exception perform duties at night and the authority determines, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, that the work will not be detrimental to their health or well-being.
4. The employment, engagement or work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited where the work is likely to jeopardize their health or safety. The types of such work shall be determined by national laws or regulations or by the competent authority, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, in accordance with relevant international standards.

Guideline B1.1 - Minimum age

1. When regulating working and living conditions, Members should give special attention to the needs of young persons under the age of 18.

Kapittel 1. Minstekrav til sjøfolk som skal arbeide på skip

Regel 1.1 – Lavalder

Formål: å sikre at ingen mindreårige arbeider på skip

1. Ingen under lavalder skal være ansatt eller engasjert eller arbeide på et skip.
2. Lavalder ved denne konvensjons første ikraft-tredelse er 16 år.
3. Høyere lavalder kreves under de forhold som er angitt i koden.

Standard A1.1 – Lavalder

1. Ansettelse, engasjement eller arbeid om bord på skip er forbudt for personer under 16 år.
2. Nattarbeid for sjøfolk under 18 år er forbudt. I forbindelse med denne standard skal «natt» defineres i samsvar med nasjonal lovgivning og sedvane. Begrepet skal dekke et tidsrom på minst ni timer som senest begynner ved midnatt og tidligst slutter kl. 05.00.
3. Den kompetente myndighet kan gi fritak fra en streng etterlevelse av begrensningen på nattarbeid når:
 - a) den ville være til hinder for at de berørte sjøfolk får effektiv opplæring i samsvar med etablerte programmer og timeplaner, eller
 - b) tjenestens egenart eller et godkjent opplæringsprogram krever at sjøfolk som omfattes av fritaket, utfører arbeidsoppgaver om natten, og myndigheten i samråd med de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner fastslår at arbeidet ikke vil være til skade for sjøfolkenes helse eller velferd.
4. Ansettelse, engasjement eller arbeid skal være forbudt for sjøfolk under 18 år når arbeidet er egnet til å sette deres helse eller sikkerhet i fare. Slike typer arbeid skal fastsettes i nasjonale lover eller forskrifter eller av den kompetente myndighet, etter samråd med de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner, i samsvar med relevante internasjonale standarder.

Retningslinje B1.1 – Lavalder

1. I reguleringen av arbeids- og levevilkår bør medlemsstatene legge spesiell vekt på behovene til ungdom under 18 år.

Regulation 1.2 - Medical certificate

Purpose: To ensure that all seafarers are medically fit to perform their duties at sea

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are certified as medically fit to perform their duties.
2. Exceptions can only be permitted as prescribed in the Code.

Standard A1.2 - Medical certificate

1. The competent authority shall require that, prior to beginning work on a ship, seafarers hold a valid medical certificate attesting that they are medically fit to perform the duties they are to carry out at sea.
2. In order to ensure that medical certificates genuinely reflect seafarers' state of health, in light of the duties they are to perform, the competent authority shall, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, and giving due consideration to applicable international guidelines referred to in Part B of this Code, prescribe the nature of the medical examination and certificate.
3. This Standard is without prejudice to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended (STCW). A medical certificate issued in accordance with the requirements of STCW shall be accepted by the competent authority, for the purpose of Regulation 1.2. A medical certificate meeting the substance of those requirements, in the case of seafarers not covered by STCW, shall similarly be accepted.
4. The medical certificate shall be issued by a duly qualified medical practitioner or, in the case of a certificate solely concerning eyesight, by a person recognized by the competent authority as qualified to issue such a certificate. Practitioners must enjoy full professional independence in exercising their medical judgement in undertaking medical examination procedures.
5. Seafarers that have been refused a certificate or have had a limitation imposed on their ability to work, in particular with respect to time, field of work or trading area, shall be given the opportunity to have a further examination by another independent medical practitioner or by an independent medical referee.
6. Each medical certificate shall state in particular that:
 - a) the hearing and sight of the seafarer concerned, and the colour vision in the case of a seafarer to be employed in capacities

Regel 1.2 – Helseerklæring

Formål: å sikre at alle sjøfolk er medisinsk skikket til å utføre sine arbeidsoppgaver på sjøen

1. Sjøfolk skal ikke arbeide på skip med mindre de har attest på at de er medisinsk skikket til å utføre sine arbeidsoppgaver.
2. Unntak tillates bare som foreskrevet i koden.

Standard A1.2 – Helseerklæring

1. Den kompetente myndighet skal kreve at sjøfolk, før de begynner å arbeide på et skip, har gyldig helseerklæring som viser at de er medisinsk skikket til de arbeidsoppgaver de skal utføre på sjøen.
2. For å sikre at helseerklæringer gjenspeiler sjøfolks reelle helsetilstand, sett i lys av de arbeidsoppgaver de skal utføre, skal den kompetente myndighet, etter samråd med de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner og idet det tas behørig hensyn til gjeldende internasjonale retningslinjer som nevnt i del B i denne kode, fastsette legeundersøkelsens og helseerklæringens art.
3. Denne standard rører ikke ved Internasjonal konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk, 1978, med endringer («STCW»). Helseerklæring utstedt i samsvar med kravene i STCW skal godtas av den kompetente myndighet for så vidt gjelder regel 1.2. Helseerklæring som i det vesentlige oppfyller disse kravene, skal tilsvarende godtas for sjøfolk som ikke omfattes av STCW.
4. Helseerklæringen skal være utstedt av behørig kvalifisert lege, eller, når det dreier seg om en attest som utelukkende gjelder syn, av en person godkjent av den kompetente myndighet som kvalifisert til å utstede slik attest. Leger må ha full faglig uavhengighet i utøvelsen av sitt medisinske skjønn når de foretar medisinske undersøkelser.
5. Sjøfolk som er nektet attest eller er gitt begrenset adgang til å arbeide, særlig med hensyn til tid, arbeidsfelt eller fartsområde, skal gis anledning til å få ny undersøkelse foretatt av en annen uavhengig lege eller av en uavhengig appellege.
6. Hver helseerklæring skal i særdeleshet fastslå:
 - a) at vedkommende sjømann har tilfredsstillende hørsel og syn, og tilfredsstillende fargesyn i tilfeller der mangelfullt fargesyn kan

- where fitness for the work to be performed is liable to be affected by defective colour vision, are all satisfactory; and
- b) the seafarer concerned is not suffering from any medical condition likely to be aggravated by service at sea or to render the seafarer unfit for such service or to endanger the health of other persons on board.
7. Unless a shorter period is required by reason of the specific duties to be performed by the seafarer concerned or is required under STCW:
 - a) a medical certificate shall be valid for a maximum period of two years unless the seafarer is under the age of 18, in which case the maximum period of validity shall be one year;
 - b) a certification of colour vision shall be valid for a maximum period of six years.
 8. In urgent cases the competent authority may permit a seafarer to work without a valid medical certificate until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that:
 - a) the period of such permission does not exceed three months; and
 - b) the seafarer concerned is in possession of an expired medical certificate of recent date.
 9. If the period of validity of a certificate expires in the course of a voyage, the certificate shall continue in force until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that the period shall not exceed three months.
 10. The medical certificates for seafarers working on ships ordinarily engaged on international voyages must as a minimum be provided in English.
- antas å gjøre sjømannen mindre egnet til de arbeidsoppgaver som skal utføres, og
- b) at vedkommende sjømann ikke lider av noen medisinsk tilstand som kan antas å bli forverret ved tjeneste til sjøs, å gjøre sjømannen uegnet til slik tjeneste eller å sette andre ombordværendes helse i fare.
7. Med mindre kortere tid er påkrevd som følge av de spesifikke oppgaver som skal utføres av vedkommende sjømann, eller er påkrevd i henhold til STCW,
 - a) skal helseerklæring være gyldig i høyst to år med mindre sjømannen er under 18 år, da lengste gyldighetstid skal være ett år,
 - b) skal attest på fargesyn være gyldig i høyst seks år.
 8. I presserende tilfeller kan den kompetente myndighet tillate en sjømann å arbeide uten gyldig helseerklæring fram til neste anløpshavn der sjømannen kan få helseerklæring fra kvalifisert lege, forutsatt at:
 - a) tidsrommet for slik tillatelse ikke overstiger tre måneder, og
 - b) vedkommende sjømann er i besittelse av utløpt helseerklæring av nyere dato.
 9. Dersom en attest går ut i løpet av en sjøreise, skal attesten være gyldig fram til neste anløpshavn der sjømannen kan få helseerklæring fra kvalifisert lege, forutsatt at tidsrommet ikke overstiger tre måneder.
 10. Helseerklæringer for sjøfolk som arbeider på skip som til vanlig går i utenriksfart, må som et minstekrav foreligge på engelsk.

Guideline B1.2 - Medical certificate

Guideline B1.2.1 - International guidelines

1. The competent authority, medical practitioners, examiners, shipowners, seafarers' representatives and all other persons concerned with the conduct of medical fitness examinations of seafarer candidates and serving seafarers should follow the ILO/WHO Guidelines for Conducting Pre-sea and Periodic Medical Fitness Examinations for Seafarers, including any subsequent versions, and any other applicable international guidelines published by the International Labour Organization, the International Maritime Organization or the World Health Organization.

Retningslinje B1.2 – Helseerklæring

Retningslinje B1.2.1 – Internasjonale retningslinjer

1. Den kompetente myndighet, leger, kontrollører, redere, sjømannsrepresentanter og alle andre personer som har befattning med undersøkelser av potensielle og aktive sjøfolks medisinske skikkethet, bør følge ILO/WHOs retningslinjer for gjennomføring av forutgående og periodiske undersøkelser av sjøfolks medisinske skikkethet, med eventuelle senere utgaver, og eventuelle andre gjeldende internasjonale retningslinjer utgitt av Den internasjonale arbeidsorganisasjon, Den internasjonale skipsfartsorganisasjon eller Verdens helseorganisasjon.

Regulation 1.3 - Training and qualifications

Purpose: To ensure that seafarers are trained or qualified to carry out their duties on board ship

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are trained or certified as competent or otherwise qualified to perform their duties.
2. Seafarers shall not be permitted to work on a ship unless they have successfully completed training for personal safety on board ship.
3. Training and certification in accordance with the mandatory instruments adopted by the International Maritime Organization shall be considered as meeting the requirements of paragraphs 1 and 2 of this Regulation.
4. Any Member which, at the time of its ratification of this Convention, was bound by the Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74), shall continue to carry out the obligations under that Convention unless and until mandatory provisions covering its subject matter have been adopted by the International Maritime Organization and entered into force, or until five years have elapsed since the entry into force of this Convention in accordance with paragraph 3 of Article VIII, whichever date is earlier.

Regulation 1.4 - Recruitment and placement

Purpose: To ensure that seafarers have access to an efficient and well-regulated seafarer recruitment and placement system

1. All seafarers shall have access to an efficient, adequate and accountable system for finding employment on board ship without charge to the seafarer.
2. Seafarer recruitment and placement services operating in a Member's territory shall conform to the standards set out in the Code.
3. Each Member shall require, in respect of seafarers who work on ships that fly its flag, that shipowners who use seafarer recruitment and placement services that are based in countries or territories in which this Convention does not apply, ensure that those services conform to the requirements set out in the Code.

Standard A1.4 - Recruitment and placement

1. Each Member that operates a public seafarer recruitment and placement service shall ensure that the service is operated in an orderly manner that protects and promotes seafarers' employment rights as provided in this Convention.

Regel 1.3 – Opplæring og kvalifikasjoner

Formål: å sikre at sjøfolk er opplært eller kvalifisert til å utføre sine arbeidsoppgaver om bord på skip

1. Sjøfolk skal ikke arbeide på et skip med mindre de er opplært eller sertifisert som kompetente eller på annet vis kvalifisert til å utføre sin oppgaver.
2. Sjøfolk skal ikke tillates å arbeide på et skip med mindre de har fullført opplæring i personlig sikkerhet om bord.
3. Opplæring og sertifisering i samsvar med de bindende dokumenter som er vedtatt av Den internasjonale skipsfartsorganisasjon, skal anses for å tilfredsstille kravene i nr. 1 og 2 i denne regel.
4. Enhver medlemsstat som idet den ratifiserte denne konvensjon var bundet av Konvensjon om sertifikat for matroser, 1946 (nr. 74), skal fortsette å oppfylle forpliktelsene etter nevnte konvensjon med mindre og inntil bindende bestemmelser som dekker dens virkeområde er vedtatt av Den internasjonale skipsfartsorganisasjon og er trådt i kraft, eller til det er gått fem år siden denne konvensjon trådte i kraft i samsvar med artikkel VIII nr. 3 dersom denne datoen inntreffer tidligere.

Regel 1.4 – Rekruttering og formidling

Formål: å sikre at sjøfolk har adgang til et effektivt og velregulert rekrutterings- og formidlingssystem for sjøfolk

1. Alle sjøfolk skal ha adgang til et effektivt, tilstrekkelig og ansvarlig system for å finne arbeid om bord på skip uten omkostninger for sjømannen.
2. Rekrutterings- og formidlingstjenester som driver virksomhet på en medlemsstats territorium, skal drive i samsvar med standardene som er fastsatt i koden.
3. Hver medlemsstat skal, med hensyn til sjøfolk som arbeider på skip som fører dens flagg, kreve at redere som benytter rekrutterings- og formidlingstjenester med base i land eller på territorier der denne konvensjon ikke gjelder, sørger for at disse tjenestene oppfyller kravene i koden.

Standard A1.4 – Rekruttering og formidling

1. Hver medlemsstat som driver en offentlig rekrutterings- og formidlingstjeneste for sjøfolk, skal påse at tjenesten drives på en forsvarlig måte som beskytter og fremmer sjøfolks ansettelsesrettigheter slik denne konvensjon bestemmer.

2. Where a Member has private seafarer recruitment and placement services operating in its territory whose primary purpose is the recruitment and placement of seafarers or which recruit and place a significant number of seafarers, they shall be operated only in conformity with a standardized system of licensing or certification or other form of regulation. This system shall be established, modified or changed only after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a private recruitment and placement service, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. Undue proliferation of private seafarer recruitment and placement services shall not be encouraged.
3. The provisions of paragraph 2 of this Standard shall also apply - to the extent that they are determined by the competent authority, in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, to be appropriate - in the context of recruitment and placement services operated by a seafarers' organization in the territory of the Member for the supply of seafarers who are nationals of that Member to ships which fly its flag. The services covered by this paragraph are those fulfilling the following conditions:
 - a) the recruitment and placement service is operated pursuant to a collective bargaining agreement between that organization and a shipowner;
 - b) both the seafarers' organization and the shipowner are based in the territory of the Member;
 - c) The Member has national laws or regulations or a procedure to authorize or register the collective bargaining agreement permitting the operation of the recruitment and placement service; and
 - d) the recruitment and placement service is operated in an orderly manner and measures are in place to protect and promote seafarers' employment rights comparable to those provided in paragraph 5 of this Standard.
4. Nothing in this Standard or Regulation 1.4 shall be deemed to:
 - a) prevent a Member from maintaining a free public seafarer recruitment and placement service for seafarers in the framework of a policy to meet the needs of seafarers and shipowners, whether the service forms part
2. Når en medlemsstat har private rekrutterings- og formidlingstjenester som driver virksomhet på dens territorium, og som primært har til formål å rekruttere og formidle sjøfolk eller som rekrutterer og formidler et betydelig antall sjøfolk, skal disse utelukkende drive i samsvar med et standardisert lisensierings- eller sertifiseringssystem eller annen form for regulering. Dette systemet skal etableres, modifiseres eller endres bare etter samråd med de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner. Ved tvil om hvorvidt denne konvensjon gjelder for en privat rekrutterings- og formidlingstjeneste, skal spørsmålet avgjøres av den kompetente myndighet i hver medlemsstat etter samråd med de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner. Utilbørlig utbredelse av private rekrutterings- og formidlingstjenester for sjøfolk skal ikke oppmuntres.
3. Bestemmelsene i nr. 2 i denne standard skal – i den utstrekning den kompetente myndighet i samråd med de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner finner dem egnet – også gjelde i forbindelse med rekrutterings- og formidlingstjenester som drives av en sjømannsorganisasjon på medlemsstatens territorium for å skaffe sjøfolk som er borgere av denne medlemsstat til skip som fører dens flagg. Dette gjelder tjenester som oppfyller følgende vilkår:
 - a) rekrutterings- og formidlingstjenesten drives i henhold til en tariffavtale mellom vedkommende organisasjon og en reder,
 - b) både sjømannsorganisasjonen og rederen har sete på medlemsstatens territorium,
 - c) medlemsstaten har nasjonale lover eller forskrifter eller en prosedyre for å godkjenne eller registrere tariffavtalen som tillater drift av rekrutterings- og formidlingstjenesten, og
 - d) rekrutterings- og formidlingstjenesten drives i ordnede former, og tiltak er truffet for å beskytte og fremme ansettelsesrettigheter for sjøfolk på linje med de rettigheter som følger av nr. 5 i denne standard.
4. Ikke noe i denne standard eller regel 1.4 skal anses for å:
 - a) hindre en medlemsstat i å opprettholde en gratis, offentlig rekrutterings- og formidlingstjeneste for sjøfolk innenfor rammen av en politikk med sikte på å dekke sjøfolks og reders behov, enten tjenesten utgjør en del

- of or is coordinated with a public employment service for all workers and employers;
or
- b) impose on a Member the obligation to establish a system for the operation of private seafarer recruitment or placement services in its territory.
5. A Member adopting a system referred to in paragraph 2 of this Standard shall, in its laws and regulations or other measures, at a minimum:
- a) prohibit seafarer recruitment and placement services from using means, mechanisms or lists intended to prevent or deter seafarers from gaining employment for which they are qualified;
- b) require that no fees or other charges for seafarer recruitment or placement or for providing employment to seafarers are borne directly or indirectly, in whole or in part, by the seafarer, other than the cost of the seafarer obtaining a national statutory medical certificate, the national seafarer's book and a passport or other similar personal travel documents, not including, however, the cost of visas, which shall be borne by the shipowner; and
- c) ensure that seafarer recruitment and placement services operating in its territory:
- i. maintain an up-to-date register of all seafarers recruited or placed through them, to be available for inspection by the competent authority;
- ii. make sure that seafarers are informed of their rights and duties under their employment agreements prior to or in the process of engagement and that proper arrangements are made for seafarers to examine their employment agreements before and after they are signed and for them to receive a copy of the agreements;
- iii. verify that seafarers recruited or placed by them are qualified and hold the documents necessary for the job concerned, and that the seafarers' employment agreements are in accordance with applicable laws and regulations and any collective bargaining agreement that forms part of the employment agreement;
- iv. make sure, as far as practicable, that the shipowner has the means to protect seafarers from being stranded in a foreign port;
- av eller er koordinert med en offentlig selssettingstjeneste for alle arbeidstakere og arbeidsgivere, eller
- b) pålegge en medlemsstat plikt til å opprette et system for drift av private rekrutterings- og formidlingstjenester for sjøfolk på sitt territorium.
5. En medlemsstat som vedtar et system som nevnt i nr. 2 i denne standard, skal i sine lover eller forskrifter eller andre tiltak som et minstekrav:
- a) forby rekrutterings- og formidlingstjenester for sjøfolk å bruke metoder, mekanismer eller lister beregnet på å hindre sjøfolk i eller å holde dem fra å få arbeid som de er kvalifisert for,
- b) kreve at ingen gebyrer eller andre avgifter for rekruttering eller formidling av sjøfolk eller for tilbud om arbeid til sjøfolk helt eller delvis belastes sjømannen direkte eller indirekte; unntatt fra dette kravet er kostnader med lovpålagt helseerklæring, nasjonal sjømannsbok og pass eller andre tilsvarende personlige reisedokumenter som sjømannen skaffer seg, men ikke utgifter til visa, som skal dekkes av rederen, og
- c) sikre at rekrutterings- og formidlingstjenester for sjøfolk som driver virksomhet på dens territorium:
- i. fører et oppdatert register over alle sjøfolk som rekrutteres eller formidles gjennom dem, med adgang for den kompetente myndighet til å inspisere registeret,
- ii. sørger for at sjøfolk blir informert om sine rettigheter og plikter etter ansettelsesavtalen før eller under ansettelsesprosessen, og at sjøfolk får tilstrekkelig adgang til å gjennomgå sine ansettelsesavtaler før og etter at de er undertegnet og at de får kopi av avtalene,
- iii. verifiserer at sjøfolk som de rekrutterer eller formidler, er kvalifisert og har de dokumenter som er nødvendige for vedkommende jobb, og at sjøfolks ansettelsesavtaler er i samsvar med gjeldende lover og forskrifter og eventuelle tariffavtaler som utgjør en del av ansettelsesavtalen,
- iv. forsikrer seg, så langt det lar seg gjøre, om at rederen er i stand til å beskytte sjøfolkene mot å bli akterutseilt i fremmed havn,

- v. examine and respond to any complaint concerning their activities and advise the competent authority of any unresolved complaint;
 - vi. establish a system of protection, by way of insurance or an equivalent appropriate measure, to compensate seafarers for monetary loss that they may incur as a result of the failure of a recruitment and placement service or the relevant shipowner under the seafarers' employment agreement to meet its obligations to them.
 6. The competent authority shall closely supervise and control all seafarer recruitment and placement services operating in the territory of the Member concerned. Any licences or certificates or similar authorizations for the operation of private services in the territory are granted or renewed only after verification that the seafarer recruitment and placement service concerned meets the requirements of national laws and regulations.
 7. The competent authority shall ensure that adequate machinery and procedures exist for the investigation, if necessary, of complaints concerning the activities of seafarer recruitment and placement services, involving, as appropriate, representatives of shipowners and seafarers.
 8. Each Member which has ratified this Convention shall, in so far as practicable, advise its nationals on the possible problems of signing on a ship that flies the flag of a State which has not ratified the Convention, until it is satisfied that standards equivalent to those fixed by this Convention are being applied. Measures taken to this effect by the Member that has ratified this Convention shall not be in contradiction with the principle of free movement of workers stipulated by the treaties to which the two States concerned may be parties.
 9. Each Member which has ratified this Convention shall require that shipowners of ships that fly its flag, who use seafarer recruitment and placement services based in countries or territories in which this Convention does not apply, ensure, as far as practicable, that those services meet the requirements of this Standard.
 10. Nothing in this Standard shall be understood as diminishing the obligations and responsibilities of shipowners or of a Member with respect to ships that fly its flag.
- v. undersøker og besvarer enhver klage angående deres virksomhet og opplyser den kompetente myndighet om eventuelle klagesaker som ikke er avgjort,
 - vi. etablerer et beskyttelsessystem, i form av forsikring eller tilsvarende egnet tiltak, for å kompensere sjøfolk for de økonomiske tap de måtte lide som følge av at en rekrutterings- og formidlingstjeneste eller vedkommende reder ikke oppfyller sine forpliktelser i henhold til sjøfolkenes ansettelsesavtaler.
6. Den kompetente myndighet skal føre nøye tilsyn og kontroll med rekrutterings- og formidlingstjenester for sjøfolk som driver virksomhet på den berørte medlemsstats territorium. Eventuelle lisenser eller sertifikater eller liknende autorisasjoner for drift av private tjenester på territoriet skal ikke innvilges eller fornyes før det er bekreftet at den berørte rekrutterings- og formidlingstjeneste oppfyller kravene i nasjonale lover og forskrifter.
7. Den kompetente myndighet skal sørge for at det finnes tilstrekkelige mekanismer og prosedyrer til om nødvendig å etterforske klager vedrørende virksomheten til rekrutterings- og formidlingstjenester for sjøfolk, eventuelt med medvirkning av representanter for redere og sjøfolk.
8. Hver medlemsstat som har ratifisert denne konvensjon, skal så langt det lar seg gjøre, informere sine borgere om de problemer som måtte være forbundet med å ta hyre på et skip når flaggstaten ikke har ratifisert denne konvensjon, inntil den er forvissnet om at det blir anvendt standarder tilsvarende dem som er fastsatt i denne konvensjon. Tiltak til dette formål som iverksettes av vedkommende medlemsstat som har ratifisert denne konvensjon, skal ikke stride mot prinsippet om fri bevegelse av arbeidskraft som er fastsatt i de traktater de to berørte stater måtte være part i.
9. Hver medlemsstat som har ratifisert denne konvensjon, skal pålegge redere av skip som fører dens flagg og som bruker rekrutterings- og formidlingstjenester for sjøfolk med sete i land eller på territorier der denne konvensjon ikke gjelder, i størst mulig utstrekning å sikre at disse tjenestene oppfyller kravene i denne standard.
10. Ikke noe i denne standard skal forstås dit hen at det minsker rederes eller en medlemsstats forpliktelser og ansvar med hensyn til skip som fører medlemsstatens flagg.

Guideline B1.4 - Recruitment and placement

Guideline B1.4.1 - Organizational and operational guidelines

1. When fulfilling its obligations under Standard A1.4, paragraph 1, the competent authority should consider:
 - a) taking the necessary measures to promote effective cooperation among seafarer recruitment and placement services, whether public or private;
 - b) the needs of the maritime industry at both the national and international levels, when developing training programmes for seafarers that form the part of the ship's crew that is responsible for the ship's safe navigation and pollution prevention operations, with the participation of shipowners, seafarers and the relevant training institutions;
 - c) making suitable arrangements for the cooperation of representative shipowners' and seafarers' organizations in the organization and operation of the public seafarer recruitment and placement services, where they exist;
 - d) determining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, the conditions under which seafarers' personal data may be processed by seafarer recruitment and placement services, including the collection, storage, combination and communication of such data to third parties;
 - e) maintaining an arrangement for the collection and analysis of all relevant information on the maritime labour market, including the current and prospective supply of seafarers that work as crew classified by age, sex, rank and qualifications, and the industry's requirements, the collection of data on age or sex being admissible only for statistical purposes or if used in the framework of a programme to prevent discrimination based on age or sex;
 - f) ensuring that the staff responsible for the supervision of public and private seafarer recruitment and placement services for ship's crew with responsibility for the ship's safe navigation and pollution prevention operations have had adequate training, including approved sea-service experience, and have relevant knowledge of the maritime industry, including the relevant mari-

Retningslinje B1.4 – Rekruttering og formidling

Retningslinje B1.4.1 – Organisatoriske og driftsmessige retningslinjer

1. I oppfyllelsen av sine forpliktelser etter standard A1.4 nr.1 bør den kompetente myndighet vurdere:
 - a) å treffe de nødvendige tiltak for å fremme effektivt samarbeid mellom rekrutterings- og formidlingstjenester for sjøfolk, både offentlige og private,
 - b) sjøfartsnæringens behov både på nasjonalt og internasjonalt plan når den utarbeider opplæringsprogrammer for sjøfolk som inngår i den delen av en skipsbesetning som er ansvarlig for skipets navigasjonssikkerhet og forurensningshindrende operasjoner, med deltakelse av redere, sjøfolk og relevante opplæringsinstitusjoner,
 - c) å finne egnede ordninger for samarbeid med representative reder- og sjømannsorganisasjoner i organiseringen og driften av de offentlige rekrutterings- og formidlingstjenester for sjøfolk der slike eksisterer,
 - d) å fastsette, idet det tas behørig hensyn privatlivets fred og behovet for å beskytte fortrolige opplysninger, på hvilke vilkår sjøfolks personopplysninger kan behandles av rekrutterings- og formidlingstjenester for sjøfolk, herunder innsamling, lagring, sammenstilling og overlevering av slike opplysninger til tredjeparter,
 - e) å ha en ordning for innsamling og analyse av alle relevante opplysninger om arbeidsmarkedet til sjøs, herunder aktuell og forventet tilgang på sjøfolk som arbeider som mannskap fordelt på alder, kjønn, grad og kvalifikasjoner, og om næringens behov; innsamling av opplysninger om alder eller kjønn må bare tillates til statistiske formål eller dersom de brukes som ledd i et program for å hindre diskriminering på grunnlag av alder eller kjønn,
 - f) å sikre at personale med ansvar for å overvåke offentlige og private rekrutterings- og formidlingstjenester for sjøfolk som inngår i den delen av besetningen som har ansvar for skipets navigasjonssikkerhet og forurensningshindrende operasjoner, har hatt tilstrekkelig opplæring, med godkjent fartstid, og har relevant kunnskap om skipsfartsnæringen og om relevante internasjonale

- time international instruments on training, certification and labour standards;
- g) prescribing operational standards and adopting codes of conduct and ethical practices for seafarer recruitment and placement services; and
- h) exercising supervision of the licensing or certification system on the basis of a system of quality standards.
2. In establishing the system referred to in Standard A1.4, paragraph 2, each Member should consider requiring seafarer recruitment and placement services, established in its territory, to develop and maintain verifiable operational practices. These operational practices for private seafarer recruitment and placement services and, to the extent that they are applicable, for public seafarer recruitment and placement services should address the following matters:
- a) medical examinations, seafarers' identity documents and such other items as may be required for the seafarer to gain employment;
- b) maintaining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, full and complete records of the seafarers covered by their recruitment and placement system, which should include but not be limited to:
- i. the seafarers' qualifications;
- ii. record of employment;
- iii. personal data relevant to employment; and
- iv. medical data relevant to employment;
- c) maintaining up-to-date lists of the ships for which the seafarer recruitment and placement services provide seafarers and ensuring that there is a means by which the services can be contacted in an emergency at all hours;
- d) procedures to ensure that seafarers are not subject to exploitation by the seafarer recruitment and placement services or their personnel with regard to the offer of engagement on particular ships or by particular companies;
- e) procedures to prevent the opportunities for exploitation of seafarers arising from the issue of joining advances or any other financial transaction between the shipowner and the seafarers which are handled by the seafarer recruitment and placement services;
- dokumenter om opplæring, sertifisering og standarder for arbeidsforhold,
- g) å foreskrive driftsmessige standarder og vedta retningslinjer for praksis og etikk i rekrutterings- og formidlingstjenester for sjøfolk, og
- h) å føre tilsyn med lisensierings- og sertifiseringssystemet på grunnlag av et system av kvalitetsstandarder.
2. Ved opprettelsen av systemet som er nevnt i standard A1.4 nr. 2, bør hver medlemsstat vurdere å pålegge rekrutterings- og formidlingstjenester for sjøfolk som er etablert på dens territorium å utvikle og opprettholde etterprøvbare driftsrutiner. Disse driftsrutinene for private rekrutterings- og formidlingstjenester for sjøfolk, og for offentlige rekrutterings- og formidlingstjenester for sjøfolk i den grad det er relevant, bør ta hensyn til følgende forhold:
- a) legeundersøkelser, sjøfolks identitetsdokumenter og annet som måtte være nødvendig for at sjømannen skal få arbeid,
- b) å føre, idet det tas behørig hensyn til privatlivets fred og behovet for å beskytte fortrolige opplysninger, fullstendige og komplette registre over de sjøfolk som omfattes av deres rekrutterings- og formidlingssystem, som bør innbefatte, men ikke være begrenset til:
- i. vedkommendes kvalifikasjoner,
- ii. oppgave over fartstid,
- iii. personopplysninger i tilknytning til ansettelser, og
- iv. medisinske data av betydning ansettelsen,
- c) å føre oppdaterte lister over de skip som rekrutterings- og formidlingstjenestene for sjøfolk skaffer sjøfolk til, og å sikre at det fins en mulighet til å kontakte tjenestene i nødsfall til enhver tid på døgnet,
- d) prosedyrer for å sikre at sjøfolk ikke utnyttes av rekrutterings- og formidlingstjenestene for sjøfolk eller av deres personale med hensyn til tilbud om engasjement på bestemte skip eller hos bestemte rederier,
- e) prosedyrer for å hindre mulighetene for utnytting av sjøfolk gjennom utbetaling av forskudd på lønn eller andre økonomiske transaksjoner mellom reder og sjøfolk som håndteres av rekrutterings- og formidlingstjenestene for sjøfolk,

- f) clearly publicizing costs, if any, which the seafarers will be expected to bear in the recruitment process;
 - g) ensuring that seafarers are advised of any particular conditions applicable to the job for which they are to be engaged and of the particular shipowner's policies relating to their employment;
 - h) procedures which are in accordance with the principles of natural justice for dealing with cases of incompetence or indiscipline consistent with national laws and practice and, where applicable, with collective agreements;
 - i) procedures to ensure, as far as practicable, that all mandatory certificates and documents submitted for employment are up to date and have not been fraudulently obtained and that employment references are verified;
 - j) procedures to ensure that requests for information or advice by families of seafarers while the seafarers are at sea are dealt with promptly and sympathetically and at no cost; and
 - k) verifying that labour conditions on ships where seafarers are placed are in conformity with applicable collective bargaining agreements concluded between a shipowner and a representative seafarers' organization and, as a matter of policy, supplying seafarers only to shipowners that offer terms and conditions of employment to seafarers which comply with applicable laws or regulations or collective agreements.
3. Consideration should be given to encouraging international cooperation between Members and relevant organizations, such as:
- a) the systematic exchange of information on the maritime industry and labour market on a bilateral, regional and multilateral basis;
 - b) the exchange of information on maritime labour legislation;
 - c) the harmonization of policies, working methods and legislation governing recruitment and placement of seafarers;
 - d) the improvement of procedures and conditions for the international recruitment and placement of seafarers; and
 - e) workforce planning, taking account of the supply of and demand for seafarers and the requirements of the maritime industry.
- f) å gjøre tydelig kjent eventuelle omkostninger som sjømannen må regne med å dekke i rekrutteringsprosessen,
 - g) å sikre at sjøfolk blir orientert om eventuelle særvilkår som gjelder for stillingen de skal tiltre og om den aktuelle reders ansettelsespolitikk,
 - h) prosedyrer i samsvar med naturrettens prinsipper for å håndtere tilfeller av udeglighet eller manglende disiplin i samsvar med nasjonal lovgivning og praksis, og eventuelt med tariffavtaler,
 - i) prosedyrer for i størst mulig utstrekning å sikre at alle obligatoriske sertifikater og dokumenter som er fremlagt for å få ansettelse, er à jour og ikke anskaffet på svikaktig vis, og at ansettelsesreferanser er verifisert,
 - j) prosedyrer for å sikre at anmodninger fra sjøfolks familier om opplysninger eller råd mens sjøfolkene er på sjøen, behandles raskt og velvillig og uten omkostninger, og
 - k) å bekrefte at arbeidsforholdene på skip som sjøfolk formidles til, er i samsvar med gjeldende tariffavtaler inngått mellom en reder og en representativ sjømannsorganisasjon, og, som en prinsippsak, bare å formidle sjøfolk til redere som tilbyr ansettelsesvilkår som oppfyller gjeldende lover eller forskrifter eller tariffavtaler.
3. Det bør vurderes metoder for å oppmuntre til internasjonalt samarbeid mellom medlemsstater og relevante organisasjoner, for eksempel:
- a) systematisk utveksling av informasjon om skipsfartsnæringen og det maritime arbeidsmarkedet på bilateralt, regionalt eller multilateralt grunnlag,
 - b) utveksling av informasjon om lovgivning for arbeids- og levevilkår til sjøs,
 - c) harmonisering av politikk, arbeidsmetoder og lovgivning som regulerer rekruttering og formidling av sjøfolk,
 - d) forbedring av prosedyrer og vilkår for internasjonal rekruttering og formidling av sjøfolk, og
 - e) bemanningsplanlegging, idet det tas hensyn til tilgang på og etterspørsel etter sjøfolk og til skipsfartsnæringens behov.

Title 2. Conditions of Employment

Regulation 2.1 - Seafarers' employment agreements

Purpose: To ensure that seafarers have a fair employment agreement

1. The terms and conditions for employment of a seafarer shall be set out or referred to in a clear written legally enforceable agreement and shall be consistent with the standards set out in the Code.
2. Seafarers' employment agreements shall be agreed to by the seafarer under conditions which ensure that the seafarer has an opportunity to review and seek advice on the terms and conditions in the agreement and freely accepts them before signing.
3. To the extent compatible with the Member's national law and practice, seafarers' employment agreements shall be understood to incorporate any applicable collective bargaining agreements.

Standard A2.1 - Seafarers' employment agreements

1. Each Member shall adopt laws or regulations requiring that ships that fly its flag comply with the following requirements:
 - a) seafarers working on ships that fly its flag shall have a seafarers' employment agreement signed by both the seafarer and the shipowner or a representative of the shipowner (or, where they are not employees, evidence of contractual or similar arrangements) providing them with decent working and living conditions on board the ship as required by this Convention;
 - b) seafarers signing a seafarers' employment agreement shall be given an opportunity to examine and seek advice on the agreement before signing, as well as such other facilities as are necessary to ensure that they have freely entered into an agreement with a sufficient understanding of their rights and responsibilities;
 - c) the shipowner and seafarer concerned shall each have a signed original of the seafarers' employment agreement;
 - d) measures shall be taken to ensure that clear information as to the conditions of their employment can be easily obtained on board by seafarers, including the ship's master, and that such information, including a copy of the seafarers' employment agreement, is also accessible for review by officers of a competent authority, including those in ports to be visited; and

Kapittel 2. Ansettelsesvilkår

Regel 2.1 – Ansettelsesavtaler

Formål: å sikre at sjøfolk har rimelige ansettelsesavtaler

1. Vilkårene som en sjømann ansettes på, skal være fastsatt eller referert i en klar, rettslig bindende skriftlig avtale, og skal være i samsvar med standardene som er fastsatt i koden.
2. Sjøfolks ansettelsesavtaler skal inngås av sjømannen under forhold som sikrer at sjømannen har anledning til å gjennomgå og søke råd angående vilkårene i avtalen og å godta dem på fritt grunnlag før avtalen undertegnes.
3. I den utstrekning det er forenlig med medlemsstatens nasjonale lovgivning og praksis, skal sjøfolks ansettelsesavtaler anses for å innbefatte eventuelle gjeldende tariffavtaler.

Standard A2.1 – Ansettelsesavtaler

1. Hver medlemsstat skal vedta lover eller forskrifter som pålegger skip som fører dens flagg å innfri følgende krav:
 - a) sjøfolk som arbeider på skip som fører dens flagg, skal ha ansettelsesavtale undertegnet av både sjømann og reder eller en representant for rederen (eller, når de ikke er ansatte, dokumentasjon på kontraktsforhold eller tilsvarende) som gir dem anstendige arbeids- og levevilkår om bord slik denne konvensjon krever,
 - b) sjøfolk som undertegner en ansettelsesavtale, skal gis anledning til å granske og søke råd angående avtalen før den undertegnes, og skal ellers gis de muligheter som er nødvendige for å sikre at de har inngått avtalen på fritt grunnlag og i tilstrekkelig grad har forstått sine rettigheter og forpliktelser,
 - c) vedkommende reder og sjømann skal ha hver sin undertegnede original av ansettelsesavtalen,
 - d) det skal treffes tiltak for å sikre at tydelig informasjon om ansettelsesvilkårene er lett tilgjengelig om bord for sjøfolk, også skipsføreren, og at slik informasjon, herunder kopi av ansettelsesavtalen, også kan gjennomgås av tjenestemenn fra en kompetent myndighet, også slike myndigheter i havner som skal anløpes, og

- e) seafarers shall be given a document containing a record of their employment on board the ship.
2. Where a collective bargaining agreement forms all or part of a seafarers' employment agreement, a copy of that agreement shall be available on board. Where the language of the seafarers' employment agreement and any applicable collective bargaining agreement is not in English, the following shall also be available in English (except for ships engaged only in domestic voyages):
- a copy of a standard form of the agreement; and
 - the portions of the collective bargaining agreement that are subject to a port State inspection under Regulation 5.2.
3. The document referred to in paragraph 1(e) of this Standard shall not contain any statement as to the quality of the seafarers' work or as to their wages. The form of the document, the particulars to be recorded and the manner in which such particulars are to be entered, shall be determined by national law.
4. Each Member shall adopt laws and regulations specifying the matters that are to be included in all seafarers' employment agreements governed by its national law. Seafarers' employment agreements shall in all cases contain the following particulars:
- the seafarer's full name, date of birth or age, and birthplace;
 - the shipowner's name and address;
 - the place where and date when the seafarers' employment agreement is entered into;
 - the capacity in which the seafarer is to be employed;
 - the amount of the seafarer's wages or, where applicable, the formula used for calculating them;
 - the amount of paid annual leave or, where applicable, the formula used for calculating it;
 - the termination of the agreement and the conditions thereof, including:
 - if the agreement has been made for an indefinite period, the conditions entitling either party to terminate it, as well as the required notice period, which shall not be less for the shipowner than for the seafarer;
 - if the agreement has been made for a definite period, the date fixed for its expiry; and
- e) sjøfolk skal gis et dokument som inneholder en oppgave over deres fartstid om bord på skipet.
2. Dersom en tariffavtale utgjør en del av en ansettelsesavtale, skal kopi av denne avtalen være tilgjengelig om bord. Når ansettelsesavtalen og eventuelle gjeldende tariffavtaler ikke er på engelsk, skal følgende også være tilgjengelig på engelsk (unntatt for skip som bare går i innenriksfart):
- kopi av et standardformular for avtalen, og
 - de deler av tariffavtalen som er gjenstand for havnestatsinspeksjon i henhold til regel 5.2.
3. Dokumentet som det henvises til i nr. 1 e) i denne standard, skal ikke inneholde noe utsagn om kvaliteten på sjøfolkenes arbeid eller om deres lønn. Dokumentets form, detaljer som skal registreres og måten slike detaljer skal innføres på, skal være fastsatt i nasjonal lovgivning.
4. Hver medlemsstat skal vedta lover og forskrifter som angir nærmere hvilke forhold som skal tas med i alle ansettelsesavtaler som reguleres av dens nasjonale lovgivning. Ansettelsesavtaler for sjøfolk skal i alle tilfeller inneholde følgende:
- sjømannens fulle navn, fødselsdato eller alder og fødested,
 - rederens navn og adresse,
 - hvor og når ansettelsesavtalen er inngått,
 - i hvilken egenskap sjømannen skal ansettes,
 - sjømannens lønn uttrykt i beløp, eller eventuelt formelen som benyttes for å beregne den,
 - omfang av årlig ferie med lønn, eller eventuelt formelen som benyttes for å beregne det,
 - avtalens varighet og oppsigelsesvilkår, herunder:
 - dersom avtalen er inngått på ubestemt tid – på hvilke vilkår hver av partene kan si opp avtalen og med hvor langt varsel, som ikke skal være kortere for rederen enn for sjømannen,
 - fastsatt utløpsdato dersom avtalen er inngått for et bestemt tidsrom, og

- iii. if the agreement has been made for a voyage, the port of destination and the time which has to expire after arrival before the seafarers should be discharged;
 - h) the health and social security protection benefits to be provided to the seafarers by the shipowner;
 - i) the seafarers' entitlement to repatriation;
 - j) reference to the collective bargaining agreement, if applicable; and
 - k) any other particulars which national law may require.
5. Each Member shall adopt laws or regulations establishing minimum notice periods to be given by the seafarers and shipowners for the early termination of a seafarers' employment agreement. The duration of these minimum periods shall be determined after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, but shall not be shorter than seven days.
6. A notice period shorter than the minimum may be given in circumstances which are recognized under national law or regulations or applicable collective bargaining agreements as justifying termination of the employment agreement at shorter notice or without notice. In determining those circumstances, each Member shall ensure that the need of the seafarer to terminate, without penalty, the employment agreement on shorter notice or without notice for compassionate or other urgent reasons is taken into account.
- iii. dersom avtalen er inngått for en enkelt reise – bestemmelseshavn og tidsrom som skal være tilbakelagt etter ankomst før sjømannen skal mønstres av,
 - h) sykepenger og trygdeytelser som rederen skal betale sjømannen,
 - i) sjømannens rett til hjemreise,
 - j) henvisning til eventuell tariffavtale, og
 - k) andre enkeltheter som måtte være påkrevd etter nasjonal lovgivning.
5. Hver medlemsstat skal vedta lover eller forskrifter som fastsetter minste oppsigelsestid for sjømann og reder dersom avtalen sies før tiden. Lengden på slik oppsigelsestid skal fastsettes etter samråd med de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner, men skal ikke være mindre enn syv dager.
6. Kortere oppsigelsestid enn den som er fastsatt som minimum, kan godtas under omstendigheter der nasjonale lover eller forskrifter eller gjeldende tariffavtaler anerkjenner partenes rett til å si opp ansettelsesavtalen på kortere varsel eller uten varsel. Når slike omstendigheter fastsettes, skal hver medlemsstat sikre at det tas hensyn til sjømannens behov for å si opp ansettelsesavtalen på kortere varsel eller uten varsel av velferdsgrunner eller andre tvingende årsaker uten å bli straffet.

Guideline B2.1 - Seafarers' employment agreements

Guideline B2.1.1 - Record of employment

1. In determining the particulars to be recorded in the record of employment referred to in Standard A2.1, paragraph 1(e), each Member should ensure that this document contains sufficient information, with a translation in English, to facilitate the acquisition of further work or to satisfy the sea-service requirements for upgrading or promotion. A seafarers' discharge book may satisfy the requirements of paragraph 1(e) of that Standard.

Regulation 2.2 - Wages

Purpose: To ensure that seafarers are paid for their services

Retningslinje B2.1 – Ansettelsesavtaler

Retningslinje B2.1.1 – Oppgave over fartstid

1. Ved fastsettelsen av hvilke detaljer som skal registreres i oppgaven over fartstid som er nevnt i standard A2.1 nr. 1 e), bør hver medlemsstat sikre at dokumentet inneholder tilstrekkelig informasjon, med engelsk oversettelse, til å gjøre det lettere å skaffe seg videre arbeid eller å tilfredsstille fartstidskravene til oppgradering eller forfremmelse. En sjømanns avmønstringsbok kan tilfredsstille kravene i nr. 1 e) i nevnte standard.

Regel 2.2 – Lønn

Formål: å sikre at sjøfolk får betalt for sine tjenester

1. All seafarers shall be paid for their work regularly and in full in accordance with their employment agreements.

Standard A2.2 - Wages

1. Each Member shall require that payments due to seafarers working on ships that fly its flag are made at no greater than monthly intervals and in accordance with any applicable collective agreement.
2. Seafarers shall be given a monthly account of the payments due and the amounts paid, including wages, additional payments and the rate of exchange used where payment has been made in a currency or at a rate different from the one agreed to.
3. Each Member shall require that shipowners take measures, such as those set out in paragraph 4 of this Standard, to provide seafarers with a means to transmit all or part of their earnings to their families or dependants or legal beneficiaries.
4. Measures to ensure that seafarers are able to transmit their earnings to their families include:
 - a) a system for enabling seafarers, at the time of their entering employment or during it, to allot, if they so desire, a proportion of their wages for remittance at regular intervals to their families by bank transfers or similar means; and
 - b) a requirement that allotments should be remitted in due time and directly to the person or persons nominated by the seafarers.
5. Any charge for the service under paragraphs 3 and 4 of this Standard shall be reasonable in amount, and the rate of currency exchange, unless otherwise provided, shall, in accordance with national laws or regulations, be at the prevailing market rate or the official published rate and not unfavourable to the seafarer.
6. Each Member that adopts national laws or regulations governing seafarers' wages shall give due consideration to the guidance provided in Part B of the Code.

Guideline B2.2 - Wages

Guideline B2.2.1 - Specific definitions

1. For the purpose of this Guideline, the term:
 - a) able seafarer means any seafarer who is deemed competent to perform any duty which may be required of a rating serving in the deck department, other than the duties of a supervisory or specialist rating, or who

1. Alle sjøfolk skal motta regelmessig og full betaling for sitt arbeid i samsvar med sine ansettelsesavtaler.

Standard A2.2 – Lønn

1. Hver medlemsstat skal kreve at sjøfolk som arbeider på skip som fører dens flagg, får utbetalt de beløp de har krav på med høyst én måned mellomrom og i samsvar med eventuelle tariffavtaler som gjelder.
2. Sjøfolk skal ha en månedlig oversikt over tilgodehavende og utbetalte beløp, med angivelse av lønn, tilleggsutbetalinger og vekslingskurs når utbetaling er gjort i en annen valuta eller til en annen kurs enn avtalt.
3. Hver medlemsstat skal kreve at redere treffer tiltak, blant annet som fastsatt i nr. 4 i denne standard, for å gi sjøfolk anledning til å overføre sin inntekt helt eller delvis til sine familier eller personer som de forsørger eller til rettslig tilgodesette.
4. Tiltak for å sikre at sjøfolk kan overføre sin inntekt til familien, er bl.a.:
 - a) et system som gjør at sjøfolk, idet arbeidsforholdet inngås eller mens det pågår, om ønskelig kan bestemme at en del av lønnen jevnlig skal oversendes til familien via bankoverføring eller tilsvarende, og
 - b) et krav om at avtalte beløp skal oversendes i rett tid og direkte til den eller dem sjømannen har utpekt.
5. Eventuelle gebyrer for tjenesten i henhold til nr. 3 og 4 i denne standard skal være rimelige, og med mindre annet er bestemt, skal vekslingskursen, i samsvar med nasjonale lover eller forskrifter, være lik rådende markedskurs eller offisiell kunngjort kurs og ikke ugunstig for sjømannen.
6. Hver medlemsstat som vedtar nasjonale lover eller forskrifter til regulering av sjøfolks lønn, skal ta behørig hensyn til veiledningen i kodens del B.

Retningslinje B2.2 – Lønn

Retningslinje B2.2.1 – Spesifikke definisjoner

1. I forbindelse med denne retningslinje gjelder at:
 - a) *matros* betyr enhver sjømann som anses skikket til å utføre alle oppgaver som kan pålegges en som tjenestegjør som mannskap på dekk, unntatt leder- eller spesialistoppgaver, eller som er definert som sådan i

- is defined as such by national laws, regulations or practice, or by collective agreement;
- b) basic pay or wages means the pay, however composed, for normal hours of work; it does not include payments for overtime worked, bonuses, allowances, paid leave or any other additional remuneration;
 - c) consolidated wage means a wage or salary which includes the basic pay and other pay-related benefits; a consolidated wage may include compensation for all overtime hours which are worked and all other pay-related benefits, or it may include only certain benefits in a partial consolidation;
 - d) hours of work means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;
 - e) overtime means time worked in excess of the normal hours of work.

Guideline B2.2.2 - Calculation and payment

1. For seafarers whose remuneration includes separate compensation for overtime worked:
 - a) for the purpose of calculating wages, the normal hours of work at sea and in port should not exceed eight hours per day;
 - b) for the purpose of calculating overtime, the number of normal hours per week covered by the basic pay or wages should be prescribed by national laws or regulations, if not determined by collective agreements, but should not exceed 48 hours per week; collective agreements may provide for a different but not less favourable treatment;
 - c) the rate or rates of compensation for overtime, which should be not less than one and one-quarter times the basic pay or wages per hour, should be prescribed by national laws or regulations or by collective agreements, if applicable; and
 - d) records of all overtime worked should be maintained by the master, or a person assigned by the master, and endorsed by the seafarer at no greater than monthly intervals.
2. For seafarers whose wages are fully or partially consolidated:
 - a) the seafarers' employment agreement should specify clearly, where appropriate, the number of hours of work expected of the seafarer in return for this remuneration, and any additional allowances which might be due in addition to the consolidated wage, and in which circumstances;

- nasjonale lover eller forskrifter eller tariffavtaler,
- b) *grunnlønn* betyr lønn, uansett hvordan den er sammensatt, for normal arbeidstid; betaling for overtidsarbeid, bonuser, tillegg, betalt ferie eller andre ekstragodtgjørelser er ikke inkludert,
 - c) *fastlønn* omfatter grunnlønn og andre lønnsrelaterte ytelser; fastlønn kan omfatte vederlag for alt utført overtidsarbeid og alle andre lønnsrelaterte ytelser, eller den kan omfatte bare visse ytelser ved delvis fastlønn,
 - d) *arbeidstid* betyr den tiden sjøfolk er pålagt å utføre arbeid for skipet,
 - e) *overtid* betyr tid da det arbeides ut over vanlig arbeidstid.

Retningslinje B2.2.2 – Beregning og utbetaling

1. Når sjøfolks godtgjørelse omfatter særskilt vederlag for utført overtidsarbeid:
 - a) bør normal arbeidstid på sjøen og i havn ikke overstige åtte timer per dag med henblikk på lønnsberegning,
 - b) bør normaltmetallet per uke som dekkes av grunnlønnen, med henblikk på overtidsberegning, være fastsatt i nasjonale lover eller forskrifter dersom det ikke er fastsatt i tariffavtaler, men bør ikke overstige 48 timer per uke; tariffavtaler kan fastsette en annen, men ikke mindre gunstig behandling,
 - c) bør satsen eller satsene for overtidsbetaling, som ikke bør være mindre enn én og en kvart ganger grunnlønnen per time, være fastsatt i nasjonale lover eller forskrifter eller i eventuelle tariffavtaler, og
 - d) bør lister over alt utført overtidsarbeid føres av skipsføreren eller en person utpekt av skipsføreren, og godkjennes av sjømannen med høyst månedlige mellomrom.
2. Når sjøfolk har fastlønn eller delvis fastlønn:
 - a) bør sjømannens ansettelsesavtale, der det passer, angi det antall timer sjømannen forventes å arbeide for godtgjørelsen, samt eventuelle tillegg som han har krav på utover fastlønnen og på hvilke betingelser,

- b) where hourly overtime is payable for hours worked in excess of those covered by the consolidated wage, the hourly rate should be not less than one and one-quarter times the basic rate corresponding to the normal hours of work as defined in paragraph 1 of this Guideline; the same principle should be applied to the overtime hours included in the consolidated wage;
 - c) remuneration for that portion of the fully or partially consolidated wage representing the normal hours of work as defined in paragraph 1(a) of this Guideline should be no less than the applicable minimum wage; and
 - d) for seafarers whose wages are partially consolidated, records of all overtime worked should be maintained and endorsed as provided for in paragraph 1(d) of this Guideline.
3. National laws or regulations or collective agreements may provide for compensation for overtime or for work performed on the weekly day of rest and on public holidays by at least equivalent time off duty and off the ship or additional leave in lieu of remuneration or any other compensation so provided.
 4. National laws and regulations adopted after consulting the representative shipowners' and seafarers' organizations or, as appropriate, collective agreements should take into account the following principles:
 - a) equal remuneration for work of equal value should apply to all seafarers employed on the same ship without discrimination based upon race, colour, sex, religion, political opinion, national extraction or social origin;
 - b) the seafarers' employment agreement specifying the applicable wages or wage rates should be carried on board the ship; information on the amount of wages or wage rates should be made available to each seafarer, either by providing at least one signed copy of the relevant information to the seafarer in a language which the seafarer understands, or by posting a copy of the agreement in a place accessible to seafarers or by some other appropriate means;
 - c) wages should be paid in legal tender; where appropriate, they may be paid by bank transfer, bank cheque, postal cheque or money order;
 - d) on termination of engagement all remuneration due should be paid without undue delay;
- b) bør timesatsen, når overtid skal godtgjøres per time for arbeidstid utover den som dekkes av fastlønnen, ikke være mindre enn én og en kvart ganger grunnsatsen som svarer til normal arbeidstid som definert i nr. 1 i denne retningslinje; samme prinsipp bør følges for overtidstimer som omfattes av fastlønnen,
 - c) bør godtgjørelsen for den delen av fastlønn eller delvis fastlønn som representerer normal arbeidstid som definert i nr. 1 a) i denne retningslinje, ikke være mindre enn gjeldende minstelønn, og
 - d) bør lister over alt overtidsarbeid utført av sjøfolk med fastlønn eller delvis fastlønn være ført og godkjent slik det er gitt bestemmelser om i nr. 1 d) i denne retningslinje.
3. Nasjonale lover eller forskrifter eller tariffavtaler kan gi bestemmelser om at overtid eller arbeid utført på den ukentlige fridagen og på offentlige helligdager, kompenseres med minst like lang tid av vakt og fra borde eller med ekstra ferie i stedet for lønn eller annen aktuell godtgjørelse.
 4. Nasjonale lover og forskrifter vedtatt etter samråd med de representative reder- og sjømannsorganisasjoner, eller eventuelt tariffavtaler, bør ta hensyn til følgende prinsipper:
 - a) lik lønn for arbeid av samme verdi bør gjelde for alle sjøfolk ansatt på samme skip uten forskjellsbehandling på grunnlag av rase, hudfarge, kjønn, religion, politisk oppfatning, etnisk opphav eller sosial bakgrunn,
 - b) ansettelsesavtale for sjøfolk der gjeldende lønn eller lønnsatser er angitt, bør medføres om bord; opplysninger om lønn eller lønnsatser bør gjøres tilgjengelige for hver sjømann enten ved at minst én underskrevet kopi av den aktuelle informasjon utleveres til sjømannen på et språk han forstår, ved at en kopi av avtalen slås opp på et sted som er tilgjengelig for sjøfolk eller på annen passende måte,
 - c) lønn bør utbetales i form av tvungent betalingsmiddel; når det passer, kan den utbetales via bankoverføring, banksjekk, postsjekk eller pengeanvisning,
 - d) når arbeidsforholdet opphører, bør all utstående lønn utbetales uten unødig opphold,

- e) adequate penalties or other appropriate remedies should be imposed by the competent authority where shipowners unduly delay, or fail to make, payment of all remuneration due;
- f) wages should be paid directly to seafarers' designated bank accounts unless they request otherwise in writing;
- g) subject to subparagraph (h) of this paragraph, the shipowner should impose no limit on seafarers' freedom to dispose of their remuneration;
- h) deduction from remuneration should be permitted only if:
- there is an express provision in national laws or regulations or in an applicable collective agreement and the seafarer has been informed, in the manner deemed most appropriate by the competent authority, of the conditions for such deductions; and
 - the deductions do not in total exceed the limit that may have been established by national laws or regulations or collective agreements or court decisions for making such deductions;
- i) no deductions should be made from a seafarer's remuneration in respect of obtaining or retaining employment;
- j) monetary fines against seafarers other than those authorized by national laws or regulations, collective agreements or other measures should be prohibited;
- k) the competent authority should have the power to inspect stores and services provided on board ship to ensure that fair and reasonable prices are applied for the benefit of the seafarers concerned; and
- l) to the extent that seafarers' claims for wages and other sums due in respect of their employment are not secured in accordance with the provisions of the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, such claims should be protected in accordance with the Protection of Workers' Claims (Employer's Insolvency) Convention, 1992 (No. 173).
5. Each Member should, after consulting with representative shipowners' and seafarers' organizations, have procedures to investigate complaints relating to any matter contained in this Guideline.
- e) tilstrekkelige bøter eller andre passende sanksjoner bør ilegges av den kompetente myndighet når redere på utilbørlig vis utsetter eller unnlater å foreta utbetaling av all utestående godtgjørelse,
- f) lønn bør utbetales direkte til den bankkonto sjømannen har oppgitt med mindre han skriftlig anmoder om noe annet,
- g) med forbehold om bokstav h) i dette nr. bør rederen ikke sette noen grense for sjøfolks frihet til å disponere over sin godtgjørelse,
- h) trekk i lønn bør bare tillates dersom:
- det er gitt uttrykkelig bestemmelse i nasjonale lover eller forskrifter eller i gjeldende tariffavtale, og sjømannen er orientert, på den måten den kompetente myndighet finner mest hensiktsmessig, om vilkårene for slike trekk, og
 - trekkene ikke i alt overstiger den grensen som måtte være fastsatt i nasjonale lover eller forskrifter, i tariffavtaler eller i rettsavgjørelser angående slike trekk,
- i) sjøfolk skal ikke trekkes i lønn for å få eller beholde arbeid,
- j) pengebøter mot sjøfolk bør være forbudt unntatt i den utstrekning nasjonale lover eller forskrifter, tariffavtaler eller andre tiltak gir adgang til at de benyttes,
- k) den kompetente myndighet bør ha anledning til å inspisere lagerbeholdninger og tjenester som stilles til rådighet om bord for å forvise seg om at prisene som forlanges er riktige og rimelige for de berørte sjøfolk, og
- l) i den utstrekning lønn og andre beløp som sjøfolk har krav på i forbindelse med sitt arbeid, ikke er sikret i henhold til bestemmelsene i Internasjonal konvensjon om sjøpanterett og kontraktsmessige panteretter i skip, 1993, bør slike krav være sikret i samsvar med Konvensjon om vern av arbeidstakernes krav ved arbeidsgivers insolvens, 1992 (nr. 173).
5. Hver medlemsstat bør, etter å ha rådført seg med representative reder- og sjømannsorganisasjoner, ha prosedyrer for å etterforske klager angående alle spørsmål som dekkes av denne retningslinje.

Guideline B2.2.3 - Minimum wages

1. Without prejudice to the principle of free collective bargaining, each Member should, after consulting representative shipowners' and seafarers' organizations, establish procedures for determining minimum wages for seafarers. Representative shipowners' and seafarers' organizations should participate in the operation of such procedures.
2. When establishing such procedures and in fixing minimum wages, due regard should be given to international labour standards concerning minimum wage fixing, as well as the following principles:
 - a) the level of minimum wages should take into account the nature of maritime employment, crewing levels of ships, and seafarers' normal hours of work; and
 - b) the level of minimum wages should be adjusted to take into account changes in the cost of living and in the needs of seafarers.
3. The competent authority should ensure:
 - a) by means of a system of supervision and sanctions, that wages are paid at not less than the rate or rates fixed; and
 - b) that any seafarers who have been paid at a rate lower than the minimum wage are enabled to recover, by an inexpensive and expeditious judicial or other procedure, the amount by which they have been underpaid.

Guideline B2.2.4 - Minimum monthly basic pay or wage figure for able seafarers

1. The basic pay or wages for a calendar month of service for an able seafarer should be no less than the amount periodically set by the Joint Maritime Commission or another body authorized by the Governing Body of the International Labour Office. Upon a decision of the Governing Body, the Director-General shall notify any revised amount to the Members of the Organization.
2. Nothing in this Guideline should be deemed to prejudice arrangements agreed between shipowners or their organizations and seafarers' organizations with regard to the regulation of standard minimum terms and conditions of employment, provided such terms and conditions are recognized by the competent authority.

Retningslinje B2.2.3 – Minstelønn

1. Uten skade for prinsippet om frie kollektive forhandlinger bør hver medlemsstat, etter samråd med representative reder- og sjømannsorganisasjoner, etablere prosedyrer for å fastsette minstelønn for sjøfolk. Representative reder- og sjømannsorganisasjoner bør medvirke i anvendelsen av slike prosedyrer.
2. Ved etableringen av slike prosedyrer og ved fastsetting av minstelønn bør det tas tilbørlig hensyn til internasjonale standarder for fastsettelse av minstelønn og til følgende prinsipper:
 - a) minstelønnen bør ligge på et nivå som tar hensyn til det særegne ved arbeid til sjøs, skipets bemanningsnivå og sjøfolkenes normale arbeidstid, og
 - b) minstelønnen bør justeres i takt med endrede levekostnader og endrede behov hos sjøfolk.
3. Den kompetente myndighet bør sørge for:
 - a) et system av tilsyn og sanksjonsmidler som sikrer at lønn minst betales etter den sats eller de satser som er fastsatt, og
 - b) at sjøfolk som har fått betalt etter en lavere sats enn minstelønn, ved hjelp av en rimelig og rask rettslig eller annen prosedyre kan få inndrevet for lite utbetalt beløp.

Retningslinje B2.2.4 – Minste grunnlønn per måned for matroser

1. Grunnlønn per kalendermåned i matrostjeneste bør være minst det beløp som fra tid til annen blir fastsatt av *The Joint Maritime Commission* eller annet organ med fullmakt fra styret i Det internasjonale arbeidsbyrå. Etter vedtak i styret skal generaldirektøren underrette organisasjonens medlemmer om alle beløpsendringer.
2. Denne retningslinje bør ikke på noe punkt anses for være til skade for ordninger som er avtalt mellom redere eller deres organisasjoner og sjøfolks organisasjoner med hensyn til regulering av standard minstevilkår for ansettelse, forutsatt at slike vilkår blir godkjent av den kompetente myndighet.

Regulation 2.3 - Hours of work and hours of rest

Purpose: To ensure that seafarers have regulated hours of work or hours of rest

1. Each Member shall ensure that the hours of work or hours of rest for seafarers are regulated.
2. Each Member shall establish maximum hours of work or minimum hours of rest over given periods that are consistent with the provisions in the Code.

Standard A2.3 - Hours of work and hours of rest

1. For the purpose of this Standard, the term:
 - a) hours of work means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;
 - b) hours of rest means time outside hours of work; this term does not include short breaks.
2. Each Member shall within the limits set out in paragraphs 5 to 8 of this Standard fix either a maximum number of hours of work which shall not be exceeded in a given period of time, or a minimum number of hours of rest which shall be provided in a given period of time.
3. Each Member acknowledges that the normal working hours' standard for seafarers, like that for other workers, shall be based on an eight-hour day with one day of rest per week and rest on public holidays. However, this shall not prevent the Member from having procedures to authorize or register a collective agreement which determines seafarers' normal working hours on a basis no less favourable than this standard.
4. In determining the national standards, each Member shall take account of the danger posed by the fatigue of seafarers, especially those whose duties involve navigational safety and the safe and secure operation of the ship.
5. The limits on hours of work or rest shall be as follows:
 - a) maximum hours of work shall not exceed:
 - i. 14 hours in any 24-hour period; and
 - ii. 72 hours in any seven-day period; or
 - b) minimum hours of rest shall not be less than:
 - i. ten hours in any 24-hour period; and
 - ii. 77 hours in any seven-day period.
6. Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

Regel 2.3 – Arbeidstid og hviletid

Formål: å sikre at sjøfolk har regulert arbeidstid og hviletid

1. Hver medlemsstat skal sørge for at sjøfolks arbeidstid og hviletid er regulert.
2. Hver medlemsstat skal fastsette lengste arbeidstid eller minste hviletid for gitte tidsrom i tråd med kodens bestemmelser.

Standard A2.3 – Arbeidstid og hviletid

1. I forbindelse med denne standard gjelder at:
 - a) *arbeidstid* betyr den tiden sjøfolk er pålagt å arbeide for skipet,
 - b) *hviletid* betyr tid utenom arbeidstiden; uttrykket omfatter ikke korte pauser.
2. Hver medlemsstat skal innenfor de grenser som er nevnt i nr. 5 til 8 i denne standard, fastsette enten et øvre antall arbeidstimer som ikke skal overskrides i et gitt tidsrom, eller et nedre antall hviletimer som skal gis i et bestemt tidsrom.
3. Hver medlemsstat anerkjenner at standarden for normal arbeidstid for sjøfolk, som for andre arbeidstakere, skal basere seg på en åttetimersdag med én dags hvile per uke og hvile på offentlige helligdager. Dette skal imidlertid ikke hindre medlemsstaten i å ha prosedyrer for å godkjenne eller registrere tariffavtaler som fastsetter normal arbeidstid for sjøfolk på et grunnlag som ikke er mindre gunstig enn denne standard.
4. Ved fastsettelsen av nasjonale standarder skal hver medlemsstat ta hensyn til farene ved tretthet hos sjøfolk, særlig når deres oppgaver rører ved skipets navigasjonssikkerhet og trygge drift.
5. Grensene for arbeidstid eller hviletid skal være som følger:
 - a) lengste arbeidstid skal ikke overskride:
 - i. 14 timer per døgn, og
 - ii. 72 timer per uke, eller
 - b) minste hviletid skal ikke være mindre enn:
 - i. ti timer per døgn, og
 - ii. 77 timer per uke.
6. Hviletiden kan høyst deles inn i to perioder, hvorav den ene skal være på minst seks timer, og tiden mellom påfølgende hvileperioder skal ikke overstige 14 timer.

7. Musters, fire-fighting and lifeboat drills, and drills prescribed by national laws and regulations and by international instruments, shall be conducted in a manner that minimizes the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.
 8. When a seafarer is on call, such as when a machinery space is unattended, the seafarer shall have an adequate compensatory rest period if the normal period of rest is disturbed by call-outs to work.
 9. If no collective agreement or arbitration award exists or if the competent authority determines that the provisions in the agreement or award in respect of paragraph 7 or 8 of this Standard are inadequate, the competent authority shall determine such provisions to ensure the seafarers concerned have sufficient rest.
 10. Each Member shall require the posting, in an easily accessible place, of a table with the shipboard working arrangements, which shall contain for every position at least:
 - a) the schedule of service at sea and service in port; and
 - b) the maximum hours of work or the minimum hours of rest required by national laws or regulations or applicable collective agreements.
 11. The table referred to in paragraph 10 of this Standard shall be established in a standardized format in the working language or languages of the ship and in English.
 12. Each Member shall require that records of seafarers' daily hours of work or of their daily hours of rest be maintained to allow monitoring of compliance with paragraphs 5 to 11 inclusive of this Standard. The records shall be in a standardized format established by the competent authority taking into account any available guidelines of the International Labour Organization or shall be in any standard format prepared by the Organization. They shall be in the languages required by paragraph 11 of this Standard. The seafarers shall receive a copy of the records pertaining to them which shall be endorsed by the master, or a person authorized by the master, and by the seafarers.
 13. Nothing in paragraphs 5 and 6 of this Standard shall prevent a Member from having national laws or regulations or a procedure for the competent authority to authorize or register collective agreements permitting exceptions to the limits set out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the provisions of this Standard
7. Mønstringer, brann- og livbåtøvelser og øvelser som er pålagt i nasjonale lover og forskrifter og i internasjonale dokumenter, skal avholdes på en måte som gir minst mulig forstyrrelse av hvileperiodene og ikke innebærer uttretting.
 8. Når en sjømann er i beredskap, for eksempel når et maskinområde er uten tilsyn, skal sjømannen ha en tilstrekkelig hvileperiode som erstatning dersom den normale hvileperioden blir avbrutt av utkallinger.
 9. Dersom ingen tariffavtale eller voldgiftskjennelse foreligger, eller dersom den kompetente myndighet kommer til at bestemmelsene i avtalen eller kjennelsen er utilstrekkelige med hensyn til nr. 7 eller 8 i denne standard, skal den kompetente myndighet vedta bestemmelser som sikrer at de berørte sjøfolk får tilstrekkelig hvile.
 10. Hver medlemsstat skal gi pålegg om at det på et lett tilgjengelig sted skal slås opp en tabell over arbeidsordningene om bord, som for hver arbeidsfunksjon minst skal inneholde:
 - a) vaktplan i sjøen og i havn, og
 - b) lengste arbeidstid eller minste hviletid i henhold til nasjonale lover eller forskrifter eller gjeldende tariffavtaler.
 11. Tabellen som er nevnt i nr. 10 i denne standard, skal være utformet i et standardformat på skips arbeidsspråk og på engelsk.
 12. Hver medlemsstat skal gi pålegg om at det føres lister over sjøfolkenes daglige arbeidstid og hviletid for å tillate kontroll med at nr. 5 t.o.m. 11 i denne standard etterleves. Listene skal være i et standardformat som den kompetente myndighet fastsetter idet det tas hensyn til tilgjengelige retningslinjer fra Den internasjonale arbeidsorganisasjon eller eventuelt standardformat utarbeidet av organisasjonen. De skal være på de språk som kreves etter nr. 11 i denne standard. Sjøfolkene skal ha kopi av listene som gjelder for dem, og listene skal være godkjent av skipsføreren eller en person med fullmakt fra skipsføreren og av sjøfolkene.
 13. Ikke noe i nr. 5 og 6 i denne standard skal hindre en medlemsstat i å ha nasjonale lover eller forskrifter eller en prosedyre som gir den kompetente myndighet adgang til å godkjenne eller registrere tariffavtaler som gir rom for unntak fra de fastsatte grensene. Slike unntak skal så langt det lar seg gjøre følge bestemmelsene i

but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watchkeeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.

14. Nothing in this Standard shall be deemed to impair the right of the master of a ship to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the immediate safety of the ship, persons on board or cargo, or for the purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea. Accordingly, the master may suspend the schedule of hours of work or hours of rest and require a seafarer to perform any hours of work necessary until the normal situation has been restored. As soon as practicable after the normal situation has been restored, the master shall ensure that any seafarers who have performed work in a scheduled rest period are provided with an adequate period of rest.

Guideline B2.3 - Hours of work and hours of rest

Guideline B2.3.1 - Young seafarers

1. At sea and in port the following provisions should apply to all young seafarers under the age of 18:
 - a) working hours should not exceed eight hours per day and 40 hours per week and overtime should be worked only where unavoidable for safety reasons;
 - b) sufficient time should be allowed for all meals, and a break of at least one hour for the main meal of the day should be assured; and
 - c) a 15-minute rest period as soon as possible following each two hours of continuous work should be allowed.
2. Exceptionally, the provisions of paragraph 1 of this Guideline need not be applied if:
 - a) they are impracticable for young seafarers in the deck, engine room and catering departments assigned to watchkeeping duties or working on a rostered shift-work system; or
 - b) the effective training of young seafarers in accordance with established programmes and schedules would be impaired.
3. Such exceptional situations should be recorded, with reasons, and signed by the master.
4. Paragraph 1 of this Guideline does not exempt young seafarers from the general obligation on all seafarers to work during any emergency as provided for in Standard A2.3, paragraph 14.

denne standard, men kan gi rom for hyppigere eller lengre friperioder eller ekstra fri for sjøfolk som går vakt eller sjøfolk som arbeider på skip som går korte turer.

14. Ikke noe i denne standard skal anses for å innskrenke en skipsskipsførers rett til å pålegge en sjømann den arbeidstid som måtte være nødvendig av hensyn til sikkerheten for skip, ombordværende personer eller last eller for å kunne yte assistanse til andre skip eller personer i havsnød. Skipsføreren kan derfor midlertidig oppheve arbeids- og hviletidsprogrammet og pålegge en sjømann å arbeide så lenge det er nødvendig for å gjenopprette en normal situasjon. Snarest mulig etter at normalsituasjonen er gjenopprettet, skal skipsføreren sørge for at sjøfolk som har arbeidet i en planlagt hvileperiode, får hvile tilstrekkelig lenge.

Retningslinje B2.3 – Arbeidstid og hviletid

Retningslinje B2.3.1 – Unge sjøfolk

1. Til sjøs og i havn bør følgende bestemmelser gjelde for alle sjøfolk under 18 år:
 - a) arbeidstiden bør ikke overstige åtte timer per dag og 40 timer per uke, og overtid bør ikke benyttes med mindre det er uunngåelig av sikkerhetsmessige årsaker,
 - b) det bør gis tilstrekkelig tid til alle måltider, og til hovedmåltidet bør det gis en pause på minst en time, og
 - c) en 15-minutters hvileperiode bør være tillatt snarest mulig etter hver sammenhengende arbeidsøkt på to timer.
2. Unntaksvis trenger ikke bestemmelsene i nr. 1 i denne retningslinje følges dersom:
 - a) de ikke lar seg gjennomføre for unge sjøfolk i dekk-, maskinroms- og forpleiningsavdelingene som har vaktoppgaver eller arbeider etter en roterende skiftordning, eller
 - b) de ville være til hinder for effektiv opplæring av unge sjøfolk i samsvar med etablerte programmer.
3. Slike unntakstilfeller bør nedskrives og undertegnes av skipsføreren.
4. Nr. 1 i denne retningslinje fritar ikke unge sjøfolk fra den alminnelige plikten til å arbeide under enhver nødssituasjon som bestemt i standard A2.3 nr. 14.

Regulation 2.4 - Entitlement to leave

Purpose: To ensure that seafarers have adequate leave

1. Each Member shall require that seafarers employed on ships that fly its flag are given paid annual leave under appropriate conditions, in accordance with the provisions in the Code.
2. Seafarers shall be granted shore leave to benefit their health and well-being and with the operational requirements of their positions.

Standard A2.4 - Entitlement to leave

1. Each Member shall adopt laws and regulations determining the minimum standards for annual leave for seafarers serving on ships that fly its flag, taking proper account of the special needs of seafarers with respect to such leave.
2. Subject to any collective agreement or laws or regulations providing for an appropriate method of calculation that takes account of the special needs of seafarers in this respect, the annual leave with pay entitlement shall be calculated on the basis of a minimum of 2.5 calendar days per month of employment. The manner in which the length of service is calculated shall be determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country. Justified absences from work shall not be considered as annual leave.
3. Any agreement to forgo the minimum annual leave with pay prescribed in this Standard, except in cases provided for by the competent authority, shall be prohibited.

Guideline B2.4 - Entitlement to leave**Guideline B2.4.1 - Calculation of entitlement**

1. Under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country, service off-articles should be counted as part of the period of service.
2. Under conditions as determined by the competent authority or in an applicable collective agreement, absence from work to attend an approved maritime vocational training course or for such reasons as illness or injury or for maternity should be counted as part of the period of service.
3. The level of pay during annual leave should be at the seafarer's normal level of remuneration provided for by national laws or regulations or in the applicable seafarers' employment agreement. For seafarers employed for periods shorter than

Regel 2.4 – Rett til ferie

Formål: å sikre at sjøfolk får tilstrekkelig ferie

1. Hver medlemsstat skal kreve at sjøfolk ansatt på skip som fører dens flagg, gis betalt årlig ferie under egnede forhold, i samsvar med bestemmelsene i koden.
2. Sjøfolk skal gis landlov til fremme av egen helse og velferd i den utstrekning det er forenlig med de operative kravene til deres stillinger.

Standard A2.4 – Rett til ferie

1. Hver medlemsstat skal vedta lover og forskrifter som fastsetter minstestandarder for årlig ferie for sjøfolk som arbeider på skip som fører dens flagg, og skal i den forbindelse ta tilbørlig hensyn til sjøfolks spesielle behov vedrørende slik ferie.
2. Med forbehold om eventuelle avtaler eller lover eller forskrifter som gir bestemmelser om passende beregningsmåter som tar hensyn til sjøfolks spesielle behov i denne henseende, skal årlig betalt ferie beregnes ut fra et minimum på 2,5 kalenderdager per tjenestemåned. Tjenestetid skal beregnes slik den kompetente myndighet bestemmer eller slik det følger av regelverket i det enkelte land. Gyldig fravær fra arbeidet skal ikke regnes som årlig ferie.
3. Enhver avtale om å avstå fra årlig minste ferie med lønn slik denne standard foreskriver, skal være forbudt unntatt i de tilfeller den kompetente myndighet bestemmer.

Retningslinje B2.4 – Rett til ferie**Retningslinje B2.4.1 – Beregning av rett til ferie**

1. Under de forhold som blir bestemt av den kompetente myndighet eller gjennom det relevante regelverk i hvert land, skal tjeneste utenom hyrekontrakten telle med i tjenestetiden.
2. Under de forhold som blir bestemt av den kompetente myndighet eller ved gjeldende tariffavtale, bør fravær fra arbeidet for å følge et godkjent maritimt yrkesopplæringskurs eller av grunner som sykdom, skade eller barnefødsel regnes med i tjenestetiden.
3. Lønn under årlig ferie bør ligge på sjømannens vanlige lønnsnivå slik det følger av nasjonale lover eller forskrifter eller av vedkommende sjømanns ansettelsesavtale. For sjøfolk ansatt for kortere perioder enn ett år, eller dersom

one year or in the event of termination of the employment relationship, entitlement to leave should be calculated on a pro-rata basis.

4. The following should not be counted as part of annual leave with pay:
 - a) public and customary holidays recognized as such in the flag State, whether or not they fall during the annual leave with pay;
 - b) periods of incapacity for work resulting from illness or injury or from maternity, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country;
 - c) temporary shore leave granted to a seafarer while under an employment agreement; and
 - d) compensatory leave of any kind, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.

Guideline B2.4.2 - Taking of annual leave

1. The time at which annual leave is to be taken should, unless it is fixed by regulation, collective agreement, arbitration award or other means consistent with national practice, be determined by the shipowner after consultation and, as far as possible, in agreement with the seafarers concerned or their representatives.
2. Seafarers should in principle have the right to take annual leave in the place with which they have a substantial connection, which would normally be the same as the place to which they are entitled to be repatriated. Seafarers should not be required without their consent to take annual leave due to them in another place except under the provisions of a seafarers' employment agreement or of national laws or regulations.
3. If seafarers are required to take their annual leave from a place other than that permitted by paragraph 2 of this Guideline, they should be entitled to free transportation to the place where they were engaged or recruited, whichever is nearer their home; subsistence and other costs directly involved should be for the account of the shipowner; the travel time involved should not be deducted from the annual leave with pay due to the seafarer.
4. A seafarer taking annual leave should be recalled only in cases of extreme emergency and with the seafarer's consent.

arbeidsforholdet avsluttes, bør retten til ferie beregnes pro rata.

4. Følgende bør ikke regnes som del av årlig ferie med lønn:
 - a) offentlige og sedvanlige helligdager som anerkjennes som dette i flaggstaten, enten de inntreffer under den årlige ferien med lønn eller ikke,
 - b) perioder av arbeidsudyktighet som følge av sykdom eller skade eller av barnefødsel, på vilkår som fastsatt av den kompetente myndighet eller gjennom vedkommende regelverk i hvert land,
 - c) midlertidig landlov gitt mens en sjømann er under ansettelsesavtale, og
 - d) avspasering av ethvert slag, på vilkår som fastsatt av den kompetente myndighet eller gjennom vedkommende regelverk i hvert land.

Retningslinje B2.4.2 – Avvikling av årlig ferie

1. Tiden da årlig ferie skal tas ut, bør, med mindre den er fastsatt ved forskrift, tariffavtale, voldgiftskjennelse eller på andre måter som er forenlige med nasjonal praksis, fastsettes av rederen etter samråd og i størst mulig grad etter enighet med de berørte sjøfolk eller deres representanter.
2. Sjøfolk bør i prinsippet ha rett til å ta årlig ferie på det stedet de har en vesentlig tilknytning til, som normalt vil være det samme som de har rett til hjemreise til. Sjøfolk bør ikke uten eget samtykke pålegges å ta den årlige ferien de er berettiget til på annet sted med mindre det er gitt bestemmelser om dette i ansettelsesavtalen eller i nasjonale lover eller forskrifter.
3. Dersom sjøfolk pålegges å ta årlig ferie fra et annet sted enn det som tillates i nr. 2 i denne retningslinje, bør de ha rett til fri reise til stedet der de ble engasjert eller der de ble rekruttert, avhengig av hvilket som er nærmest hjemstedet; diett og andre utgifter i direkte tilknytning til reisen bør belastes rederen, og reisetiden bør ikke trekkes fra i den årlige ferien med lønn som sjømannen er berettiget til.
4. En sjømann som er på årlig ferie, bør bare tilbakekalles i ytterste nødsfall og etter eget samtykke.

Guideline B2.4.3 - Division and accumulation

1. The division of the annual leave with pay into parts, or the accumulation of such annual leave due in respect of one year together with a subsequent period of leave, may be authorized by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.
2. Subject to paragraph 1 of this Guideline and unless otherwise provided in an agreement applicable to the shipowner and the seafarer concerned, the annual leave with pay recommended in this Guideline should consist of an uninterrupted period.

Guideline B2.4.4 - Young seafarers

1. Special measures should be considered with respect to young seafarers under the age of 18 who have served six months or any other shorter period of time under a collective agreement or seafarers' employment agreement without leave on a foreign-going ship which has not returned to their country of residence in that time, and will not return in the subsequent three months of the voyage. Such measures could consist of their repatriation at no expense to themselves to the place of original engagement in their country of residence for the purpose of taking any leave earned during the voyage.

Regulation 2.5 - Repatriation

Purpose: To ensure that seafarers are able to return home

1. Seafarers have a right to be repatriated at no cost to themselves in the circumstances and under the conditions specified in the Code.
2. Each Member shall require ships that fly its flag to provide financial security to ensure that seafarers are duly repatriated in accordance with the Code.

Standard A2.5 - Repatriation

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are entitled to repatriation in the following circumstances:
 - a) if the seafarers' employment agreement expires while they are abroad;
 - b) when the seafarers' employment agreement is terminated:
 - i. by the shipowner; or
 - ii. by the seafarer for justified reasons; and also
 - c) when the seafarers are no longer able to carry out their duties under their employment agreement or cannot be expected to

Retningslinje B2.4.3 – Oppdeling og sammenslåing

1. Oppdeling av årlig ferie med lønn, eller sammenslåing av slik årlig ferie for ett år med en påfølgende ferieperiode, kan godkjennes av den kompetente myndighet eller gjennom vedkommende regelverk i hvert land.
2. Med forbehold om nr. 1 i denne retningslinje, og med mindre annet er bestemt i en avtale gjeldende for vedkommende reder og sjømann, bør årlig ferie med lønn som anbefalt i denne retningslinje utgjøre en sammenhengende periode.

Retningslinje B2.4.4 – Unge sjøfolk

1. Særskilte tiltak bør overveies for sjøfolk under 18 år som i seks måneder, eller eventuelt kortere tid som fastsatt i tariffavtale eller ansettelsesavtale for sjøfolk, har seilt uten ferie på skip i utenriksfart som i dette tidsrommet ikke har returnert til landet der sjøfolkene er bosatt, og ikke kommer til å vende tilbake dit i løpet av de påfølgende tre måneder av sjøreisen. Slike tiltak kan bestå i at sjøfolkene uten egen kostnad får reise tilbake til stedet der de opprinnelig ble engasjert i landet der de er bosatt for å ta ut eventuell ferie opptjent i løpet av sjøreisen.

Regel 2.5 – Hjemreise

Formål: å sikre at sjøfolk får anledning til å reise hjem

1. Sjøfolk har rett til hjemreise uten egen kostnad under de omstendigheter og på de vilkår som er fastsatt i koden.
2. Hver medlemsstat skal pålegge skip som fører dens flagg å stille økonomisk sikkerhet for at sjøfolk kan reise hjem på behørig vis i samsvar med koden.

Standard A2.5 – Hjemreise

1. Hver medlemsstat skal sikre at sjøfolk på skip som fører dens flagg, har rett til hjemreise under følgende omstendigheter:
 - a) dersom ansettelsesavtalen utløper mens de er utenriks,
 - b) når ansettelsesavtalen for sjøfolk sies opp:
 - i. av rederen, eller
 - ii. av sjømannen med gyldig grunn, og dessuten
 - c) når sjøfolkene ikke lenger er i stand til å utføre sine arbeidsoppgaver etter ansettelse

- carry them out in the specific circumstances.
2. Each Member shall ensure that there are appropriate provisions in its laws and regulations or other measures or in collective bargaining agreements, prescribing:
 - a) the circumstances in which seafarers are entitled to repatriation in accordance with paragraph 1(b) and (c) of this Standard;
 - b) the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation - such periods to be less than 12 months; and
 - c) the precise entitlements to be accorded by shipowners for repatriation, including those relating to the destinations of repatriation, the mode of transport, the items of expense to be covered and other arrangements to be made by shipowners.
 3. Each Member shall prohibit shipowners from requiring that seafarers make an advance payment towards the cost of repatriation at the beginning of their employment, and also from recovering the cost of repatriation from the seafarers' wages or other entitlements except where the seafarer has been found, in accordance with national laws or regulations or other measures or applicable collective bargaining agreements, to be in serious default of the seafarer's employment obligations.
 4. National laws and regulations shall not prejudice any right of the shipowner to recover the cost of repatriation under third-party contractual arrangements.
 5. If a shipowner fails to make arrangements for or to meet the cost of repatriation of seafarers who are entitled to be repatriated:
 - a) the competent authority of the Member whose flag the ship flies shall arrange for repatriation of the seafarers concerned; if it fails to do so, the State from which the seafarers are to be repatriated or the State of which they are a national may arrange for their repatriation and recover the cost from the Member whose flag the ship flies;
 - b) costs incurred in repatriating seafarers shall be recoverable from the shipowner by the Member whose flag the ship flies;
 - c) the expenses of repatriation shall in no case be a charge upon the seafarers, except as provided for in paragraph 3 of this Standard.
 6. Taking into account applicable international instruments, including the International Convention on Arrest of Ships, 1999, a Member
 - a) shall ensure that seafarers are not liable for the cost of repatriation, and that the cost of repatriation is not a charge upon the seafarers, except as provided for in paragraph 3 of this Standard;
 - b) shall ensure that seafarers are not liable for the cost of repatriation, and that the cost of repatriation is not a charge upon the seafarers, except as provided for in paragraph 3 of this Standard;
 - c) shall ensure that seafarers are not liable for the cost of repatriation, and that the cost of repatriation is not a charge upon the seafarers, except as provided for in paragraph 3 of this Standard.
- sesavtalen eller ikke kan forventes å utføres under de rådende forhold.
2. Hver medlemsstat skal sikre at dens lover og forskrifter eller andre tiltak eller tariffavtaler gir tilstrekkelige bestemmelser om:
 - a) omstendighetene som gir sjøfolk rett til hjemreise i samsvar med nr. 1 b) og c) i denne standard,
 - b) lengste varighet av tjenesteperioder om bord som kreves før en sjømann har rett til hjemreise – slike perioder skal være mindre enn 12 måneder, og
 - c) detaljerte rettigheter som redere skal innrømme i forbindelse med hjemreise, blant annet angående mål for hjemreisen, transportmåte, utgifter som skal dekkes og annet som redere skal forestå.
 3. Hver medlemsstat skal forby redere å kreve at sjøfolk betaler inn forskudd på hjemreise når de begynner i arbeid, og skal også forby dem å trekke utgifter til hjemreise fra sjøfolks lønn eller andre goder med mindre det blir påvist at sjømannen, i henhold til nasjonale lover eller forskrifter eller andre tiltak eller gjeldende tariffavtaler, har gjort seg skyldig i grov tjenesteforsømmelse.
 4. Nasjonale lover og forskrifter skal ikke være til skade for rederens rett til å kreve utgifter til hjemreise refundert etter avtaler inngått med tredjeparter.
 5. Dersom en reder unnlater å sørge for hjemreise for sjøfolk som har rett til det, eller å dekke kostnadene:
 - a) skal den kompetente myndighet i medlemsstaten hvis flagg skipet fører, sørge for hjemreise for de berørte sjøfolk; dersom den unnlater å gjøre dette, kan staten som sjøfolkene skal reise hjem fra, eller staten som de er borgere av, forestå hjemreisen og kreve kostnadene refundert av medlemsstaten hvis flagg skipet fører,
 - b) skal medlemsstaten hvis flagg skipet fører, kunne kreve kostnadene til hjemreise refundert av rederen,
 - c) skal kostnadene med hjemreise ikke i noe tilfelle belastes sjøfolkene, med de unntak det er gitt bestemmelser om i nr. 3 i denne standard.
 6. Idet det tas hensyn til gjeldende internasjonale dokumenter, herunder Internasjonal konvensjon om arrest i skip, 1999, kan en medlemsstat

which has paid the cost of repatriation pursuant to this Code may detain, or request the detention of, the ships of the shipowner concerned until the reimbursement has been made in accordance with paragraph 5 of this Standard.

7. Each Member shall facilitate the repatriation of seafarers serving on ships which call at its ports or pass through its territorial or internal waters, as well as their replacement on board.
8. In particular, a Member shall not refuse the right of repatriation to any seafarer because of the financial circumstances of a shipowner or because of the ship-owner's inability or unwillingness to replace a seafarer.
9. Each Member shall require that ships that fly its flag carry and make available to seafarers a copy of the applicable national provisions regarding repatriation written in an appropriate language.

Guideline B2.5 - Repatriation

Guideline B2.5.1 - Entitlement

1. Seafarers should be entitled to repatriation:
 - a) in the case covered by Standard A2.5, paragraph 1(a), upon the expiry of the period of notice given in accordance with the provisions of the seafarers' employment agreement;
 - b) in the cases covered by Standard A2.5, paragraph 1(b) and (c):
 - i. in the event of illness or injury or other medical condition which requires their repatriation when found medically fit to travel;
 - ii. in the event of shipwreck;
 - iii. in the event of the shipowner not being able to continue to fulfil their legal or contractual obligations as an employer of the seafarers by reason of insolvency, sale of ship, change of ship's registration or any other similar reason;
 - iv. in the event of a ship being bound for a war zone, as defined by national laws or regulations or seafarers' employment agreements, to which the seafarer does not consent to go; and
 - v. In the event of termination or interruption of employment in accordance with an industrial award or collective agreement, or termination of employment for any other similar reason.

som har betalt kostnadene med hjemreise i henhold til denne kode, holde tilbake eller kreve tilbakeholdt vedkommende reders skip til refusjon er mottatt i samsvar med nr. 5 i denne standard.

7. Hver medlemsstat skal legge til rette for hjemreise for sjøfolk som gjør tjeneste på skip som anløper dens havner eller passerer gjennom dens territorialfarvann eller innlands farvann, og for at de kan bli avløst om bord.
8. Særlig skal en medlemsstat ikke nekte noen sjøfarer hjemreise på grunn av en reders økonomiske omstendigheter eller på grunn av rederens manglende evne eller vilje til å erstatte en sjømann.
9. Hver medlemsstat skal pålegge skip som fører dens flagg å medbringe og gjøre tilgjengelig for sjøfolkene en kopi av gjeldende nasjonale bestemmelser angående hjemreise, skrevet på et egnet språk.

Retningslinje B2.5 – Hjemreise

Retningslinje B2.5.1 – Rett til hjemreise

1. Sjøfolk bør ha rett til hjemreise:
 - a) i det tilfelle som omfattes av standard A2.5 nr. 1 a), etter at varsel gitt i samsvar med bestemmelsene i ansettelsesavtalen er utløpt,
 - b) i de tilfeller som omfattes av standard A2.5 nr. 1 b) og c):
 - i. ved sykdom eller skade eller annen medisinsk tilstand som krever hjemreise dersom vedkommende blir funnet å være medisinsk skikket til å reise,
 - ii. ved skipbrudd,
 - iii. dersom rederen ikke er i stand til å fortsette å oppfylle sine juridiske eller kontraktsmessige forpliktelser som arbeidsgiver for sjøfolkene som følge av insolvens, salg av skipet, endring av skipets registreringsnummer eller annen tilsvarende grunn,
 - iv. dersom et skip er på vei mot en krigsone, som definert i nasjonale lover eller forskrifter eller ansettelsesavtale for sjøfolk, som sjømannen ikke samtykker i å dra til, og
 - v. dersom ansettelsesforholdet avsluttes eller avbrytes i samsvar med en voldgiftskjennelse eller tariffavtale, eller avsluttes av annen tilsvarende grunn.

2. In determining the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation, in accordance with this Code, account should be taken of factors affecting the seafarers' working environment. Each Member should seek, wherever possible, to reduce these periods in the light of technological changes and developments and might be guided by any recommendations made on the matter by the Joint Maritime Commission.
3. The costs to be borne by the shipowner for repatriation under Standard A2.5 should include at least the following:
 - a) passage to the destination selected for repatriation in accordance with paragraph 6 of this Guideline;
 - b) accommodation and food from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination;
 - c) pay and allowances from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination, if provided for by national laws or regulations or collective agreements;
 - d) transportation of 30 kg of the seafarers' personal luggage to the repatriation destination; and
 - e) medical treatment when necessary until the seafarers are medically fit to travel to the repatriation destination.
4. Time spent awaiting repatriation and repatriation travel time should not be deducted from paid leave accrued to the seafarers.
5. Shipowners should be required to continue to cover the costs of repatriation until the seafarers concerned are landed at a destination prescribed pursuant to this Code or are provided with suitable employment on board a ship proceeding to one of those destinations.
6. Each Member should require that shipowners take responsibility for repatriation arrangements by appropriate and expeditious means. The normal mode of transport should be by air. The Member should prescribe the destinations to which seafarers may be repatriated. The destinations should include the countries with which seafarers may be deemed to have a substantial connection including:
 - a) the place at which the seafarer agreed to enter into the engagement;
 - b) the place stipulated by collective agreement;
 - c) the seafarer's country of residence; or
 - d) such other place as may be mutually agreed at the time of engagement.
2. Ved fastsettelsen av hvor lange tjenesteperioder om bord som kan kreves før det gis rett til hjemreise i samsvar med denne kode, bør det tas hensyn til faktorer som påvirker sjøfolkenes arbeidsmiljø. Hver medlemsstat bør om mulig søke å redusere disse periodene på bakgrunn av teknologiske endringer og framskritt, og kan rette seg etter de anbefalinger som måtte bli gitt av *The Joint Maritime Commission* i denne henseende.
3. Kostnadene som skal dekkes av rederen ved hjemreise i henhold til standard A2.5 bør minst omfatte følgende:
 - a) reisen til det mål som er valgt for hjemreisen i samsvar med nr. 6 i denne retningslinje,
 - b) kost og losji fra det øyeblikk sjøfolkene forlater skipet til de når målet for hjemreisen,
 - c) lønn og tillegg fra det øyeblikk sjøfolkene forlater skipet til de når målet for hjemreisen dersom dette er fastsatt i nasjonale lover eller forskrifter eller tariffavtaler,
 - d) frakt av 30 kg personlig bagasje til målet for hjemreisen, og
 - e) medisinsk behandling etter behov inntil sjøfolkene er medisinsk skikket til å dra til målet for hjemreisen.
4. Verken ventetid før hjemreisen eller reisetid bør trekkes fra opptjent ferie med lønn.
5. Redere bør pålegges å dekke hjemreisekostnadene til de berørte sjøfolkene har nådd et reise-mål fastsatt i henhold til denne kode eller er gitt passende arbeid om bord på et skip som går til ett av disse reisemålene.
6. Hver medlemsstat bør pålegge rederne å sørge for at hjemreisen foregår med egnede og tidsbesparende transportmidler. Vanlig reisemåte bør være med fly. Medlemsstaten bør fastsette de reisemål sjøfolk kan sendes hjem til. Reisemålene bør omfatte de landene sjøfolkene kan anses for å ha en vesentlig tilknytning til, så som:
 - a) stedet der sjømannen avtalte å påta seg engasjementet,
 - b) sted fastsatt i tariffavtale,
 - c) sjømannens hjemland, eller
 - d) annet sted avtalt idet engasjementet begynte.

7. Seafarers should have the right to choose from among the prescribed destinations the place to which they are to be repatriated.
8. The entitlement to repatriation may lapse if the seafarers concerned do not claim it within a reasonable period of time to be defined by national laws or regulations or collective agreements.

Guideline B2.5.2 - Implementation by Members

1. Every possible practical assistance should be given to a seafarer stranded in a foreign port pending repatriation and in the event of delay in the repatriation of the seafarer, the competent authority in the foreign port should ensure that the consular or local representative of the flag State and the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate, is informed immediately.
2. Each Member should have regard to whether proper provision is made:
 - a) for the return of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port for reasons for which they are not responsible:
 - i. to the port at which the seafarer concerned was engaged; or
 - ii. to a port in the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate; or
 - iii. to another port agreed upon between the seafarer and the master or shipowner, with the approval of the competent authority or under other appropriate safeguards;
 - b) for medical care and maintenance of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port in consequence of sickness or injury incurred in the service of the ship and not due to their own wilful misconduct.
3. If, after young seafarers under the age of 18 have served on a ship for at least four months during their first foreign-going voyage, it becomes apparent that they are unsuited to life at sea, they should be given the opportunity of being repatriated at no expense to themselves from the first suitable port of call in which there are consular services of the flag State, or the State of nationality or residence of the young seafarer. Notification of any such repatriation, with the reasons therefor, should be given to the authority which issued the papers enabling the young seafarers concerned to take up sea-going employment.

7. Sjøfolk bør har rett til å velge hvilket av de angitte reisemålene de vil benytte ved hjemreisen.
8. Retten til hjemreise kan falle bort dersom vedkommende ikke gjør krav på den innen rimelig tid som fastsatt i nasjonale lover eller forskrifter eller tariffavtaler.

Retningslinje B2.5.2 – Iverksettelse i medlemsstatene

1. All mulig praktisk bistand skal ytes til en sjømann som er strandet i fremmed havn i påvente av hjemreise, og dersom hjemreisen blir forsinket, bør den kompetente myndighet i den fremmede havnen sikre at den konsulære eller den stedlige representant for flaggstaten og staten som sjømannen er borger av eller er bosatt i, omgående blir informert.
2. Hver medlemsstat bør vurdere om det er sørget tilstrekkelig for:
 - a) hjemreise for sjøfolk ansatt på et skip som fører et fremmed lands flagg når de blir satt i land i fremmed havn av grunner som de ikke selv er ansvarlige for:
 - i. til havnen der vedkommende sjømann ble engasjert, eller
 - ii. til en havn i staten som sjømannen er borger av eller er bosatt i, eller
 - iii. til en annen havn avtalt mellom sjømannen og skipsføreren eller rederen, med den kompetente myndighets godkjenning eller med andre passende garantier,
 - b) medisinsk behandling og pleie for sjøfolk ansatt på et skip som fører et fremmed lands flagg når de blir satt i land i fremmed havn som følge av sykdom eller skade som de har pådratt seg i skipets tjeneste og ikke som følge av egen grov forsømmelse.
3. Dersom det blir klart at en sjømann under 18 år som har seilt på et skip i minst fire måneder på sin første tur i utenriksfart, ikke egner seg til et liv på sjøen, bør han gis anledning til å reise hjem uten egen kostnad fra første passende anløpshavn der flaggstaten eller staten som sjømannen er borger av eller er bosatt i, har konsulære tjenester. Underretning om og begrunnelse for slik hjemreise bør gis til myndigheten som har utstedt papirene som gav vedkommende sjømann anledning til å ta arbeid til sjøs.

*Regulation 2.6 - Seafarers compensation for the ship's loss or foundering**Purpose: To ensure that seafarers are compensated when a ship is lost or has foundered*

1. Seafarers are entitled to adequate compensation in the case of injury, loss or unemployment arising from the ship's loss or foundering.

Standard A2.6 - Seafarers compensation for the ship's loss or foundering

1. Each Member shall make rules ensuring that, in every case of loss or foundering of any ship, the shipowner shall pay to each seafarer on board an indemnity against unemployment resulting from such loss or foundering.
2. The rules referred to in paragraph 1 of this Standard shall be without prejudice to any other rights a seafarer may have under the national law of the Member concerned for losses or injuries arising from a ship's loss or foundering.

Guideline B2.6 - Seafarers compensation for the ship's loss or foundering

Guideline B2.6.1 - Calculation of indemnity against unemployment

1. The indemnity against unemployment resulting from a ship's foundering or loss should be paid for the days during which the seafarer remains in fact unemployed at the same rate as the wages payable under the employment agreement, but the total indemnity payable to any one seafarer may be limited to two months' wages.
2. Each Member should ensure that seafarers have the same legal remedies for recovering such indemnities as they have for recovering arrears of wages earned during the service.

*Regulation 2.7 - Manning levels**Purpose: To ensure that seafarers work on board ships with sufficient personnel for the safe, efficient and secure operation of the ship*

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers employed on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security under all conditions, taking into account concerns about seafarers fatigue and the particular nature and conditions of the voyage.

*Regel 2.6 – Erstatning til sjøfolk ved skipsforlis**Formål: å sikre at sjøfolk får erstatning når et skip har forlist*

1. Sjøfolk har rett til tilstrekkelig erstatning for skade, tap eller arbeidsledighet som følge av at skipet forliser.

Standard A2.6 – Erstatning til sjøfolk ved skipsforlis

1. Hver medlemsstat skal lage regler som sikrer at rederen i alle tilfeller av skipsforlis skal betale hver sjømann om bord erstatning for arbeidsledighet som følge av slikt skipsforlis.
2. Reglene som er nevnt i nr. 1 i denne standard, skal være uten skade for andre rettigheter som en sjømann måtte ha etter vedkommende medlemsstats nasjonale lovgivning for tap eller skade som følge av skipsforlis.

Retningslinje B2.6 – Erstatning til sjøfolk ved skipsforlis

Retningslinje B2.6.1 – Beregning av erstatning for arbeidsledighet

1. Erstatning for arbeidsledighet som følge av skipsforlis bør betales for de dagene sjømannen faktisk er arbeidsledig, med samme beløp som lønnen han hadde krav på etter ansettelse-savtalen, men samlet erstatning til én sjømann kan begrenses til to månedslønner.
2. Hver medlemsstat bør sikre at sjøfolk har adgang til de samme rettsmidler for å kreve slik erstatning som de har for å drive inn utestående arbeidslønn.

*Regel 2.7 – Bemanning**Formål: å sikre at sjøfolk arbeider om bord på skip med tilstrekkelig personell til at skipet kan drives på en forsvarlig, sikker og effektiv måte*

1. Hver medlemsstat skal kreve at alle skip som fører dens flagg, har et tilstrekkelig antall sjøfolk ansatt om bord til å sikre at skipene drives på en forsvarlig og effektiv måte, og at det tas tilbørlig hensyn til sikkerheten under alle forhold sett i lys av farene ved utmattelse hos sjøfolk og av reisesens art og de nærmere omstendighetene ved den.

Standard A2.7 - Manning levels

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security. Every ship shall be manned by a crew that is adequate, in terms of size and qualifications, to ensure the safety and security of the ship and its personnel, under all operating conditions, in accordance with the minimum safe manning document or an equivalent issued by the competent authority, and to comply with the standards of this Convention.
2. When determining, approving or revising manning levels, the competent authority shall take into account the need to avoid or minimize excessive hours of work to ensure sufficient rest and to limit fatigue, as well as the principles in applicable international instruments, especially those of the International Maritime Organization, on manning levels.
3. When determining manning levels, the competent authority shall take into account all the requirements within Regulation 3.2 and Standard A3.2 concerning food and catering.

Guideline B2.7 - Manning levels*Guideline B2.7.1 - Dispute settlement*

1. Each Member should maintain, or satisfy itself that there is maintained, efficient machinery for the investigation and settlement of complaints or disputes concerning the manning levels on a ship.
2. Representatives of shipowners' and seafarers' organizations should participate, with or without other persons or authorities, in the operation of such machinery.

*Regulation 2.8 - Career and skill development and opportunities for seafarers' employment**Purpose: To promote career and skill development and employment opportunities for seafarers*

1. Each Member shall have national policies to promote employment in the maritime sector and to encourage career and skill development and greater employment opportunities for seafarers domiciled in its territory.

Standard A2.8 - Career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Each Member shall have national policies that encourage career and skill development and employment opportunities for seafarers, in or

Standard A2.7 – Bemanning

1. Hver medlemsstat skal kreve at alle skip som fører dens flagg, skal ha et tilstrekkelig antall sjøfolk om bord til at skipene kan drives forsvarlig og effektivt og at det tas tilbørlig hensyn til sikkerheten. Hvert skip skal ha en besetning som er tilstrekkelig i antall og kvalifikasjoner til å trygge sikkerheten for skipet og dets personell under alle driftsforhold i samsvar med dokumentet om minstebemanning eller tilsvarende dokument utstedt av den kompetente myndighet, og til å oppfylle standardene i denne konvensjon.
2. Ved fastsettelse, godkjenning eller revisjon av bemanningsnivå skal den kompetente myndighet ta hensyn til behovet for å unngå eller minimalisere overtidsarbeid for derved å sikre tilstrekkelig hvile og unngå utmattelse av mannskapet, og til prinsippene for bemanning i gjeldende internasjonale dokumenter, særlig fra Den internasjonale skipsfartsorganisasjon.
3. Ved fastsettelse av bemanningsnivå skal den kompetente myndighet ta hensyn til alle krav i regel 3.2 og standard A3.2 angående kost og forpleining.

Retningslinje B2.7 – Bemanning*Retningslinje B2.7.1 – Tvisteløsning*

1. Hver medlemsstat bør etablere eller forvisse seg om at det finnes en effektiv mekanisme for etterforskning og bileggelse av klager eller tvistemål angående bemanningsnivåene på skip.
2. Representanter for reder- og sjømannsorganisasjonene bør delta i anvendelsen av denne mekanismen med eller uten medvirkning av andre personer eller myndigheter.

*Regel 2.8 – Karriere- og kompetanseutvikling og sysselsettingsmuligheter for sjøfolk**Formål: å fremme karriere- og kompetanseutvikling og sysselsettingsmuligheter for sjøfolk*

1. Hver medlemsstat skal ha en nasjonal politikk for å fremme sysselsetting i skipsfartssektoren og for å stimulere til karriere- og kompetanseutvikling og økte sysselsettingsmulighetene for sjøfolk bosatt på dens territorium.

Standard A2.8 – Karriere- og kompetanseutvikling og sysselsettingsmuligheter for sjøfolk

1. Hver medlemsstat skal ha en nasjonal politikk som oppmuntrer til karriere- og kompetanseutvikling og sysselsettingsmuligheter for sjøfolk

- der to provide the maritime sector with a stable and competent workforce.
2. The aim of the policies referred to in paragraph 1 of this Standard shall be to help seafarers strengthen their competencies, qualifications and employment opportunities.
 3. Each Member shall, after consulting the ship-owners' and seafarers' organizations concerned, establish clear objectives for the vocational guidance, education and training of seafarers whose duties on board ship primarily relate to the safe operation and navigation of the ship, including ongoing training.

Guideline B2.8 - Career and skill development and employment opportunities for seafarers

Guideline B2.8.1 - Measures to promote career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Measures to achieve the objectives set out in Standard A2.8 might include:
 - a) agreements providing for career development and skills training with a shipowner or an organization of shipowners; or
 - b) arrangements for promoting employment through the establishment and maintenance of registers or lists, by categories, of qualified seafarers; or
 - c) promotion of opportunities, both on board and ashore, for further training and education of seafarers to provide for skill development and portable competencies in order to secure and retain decent work, to improve individual employment prospects and to meet the changing technology and labour market conditions of the maritime industry.

Guideline B2.8.2 - Register of seafarers

1. Where registers or lists govern the employment of seafarers, these registers or lists should include all occupational categories of seafarers in a manner determined by national law or practice or by collective agreement.
2. Seafarers on such a register or list should have priority of engagement for seafaring.
3. Seafarers on such a register or list should be required to be available for work in a manner to be determined by national law or practice or by collective agreement.
4. To the extent that national laws or regulations permit, the number of seafarers on such registers or lists should be periodically reviewed so

for å forsyne sjøfartssektoren med en stabil og kompetent arbeidsstyrke.

2. Målet med politikken som er nevnt i nr. 1 i denne standard, skal være å hjelpe sjøfolk til å styrke sin kompetanse, sine kvalifikasjoner og sine sysselsettingsmuligheter.
3. Hver medlemsstat skal, etter samråd med de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner, etablere klare mål for yrkesveiledning, utdanning og opplæring av sjøfolk hvis hovedoppgaver om bord knytter seg til skipets drifts- og navigasjonssikkerhet, herunder videreutdanning.

Retningslinje B2.8 – Karriere- og kompetanseutvikling og sysselsettingsmuligheter for sjøfolk

Retningslinje B2.8.1 – Tiltak for å fremme karriere- og kompetanseutvikling og sysselsettingsmuligheter for sjøfolk

1. Tiltak for å oppnå målene i standard A2.8 kan omfatte:
 - a) avtaler om karriereutvikling og ferdighetsopplæring inngått med redere eller rederorganisasjoner, eller
 - b) ordninger for å fremme sysselsetting gjennom oppretting og vedlikehold av registre eller lister over kvalifiserte sjøfolk, inndelt i kategorier, eller
 - c) stimulering av muligheter på sjø og land for videre opplæring og utdanning av sjøfolk for å fremme utvikling av overførbare ferdigheter og kompetanse med henblikk på å oppnå eller beholde anstendig arbeid, for å styrke den enkeltes sysselsettingsutsikter og for å tilpasse seg den teknologiske utviklingen og endringene i det maritime arbeidsmarkedet.

Retningslinje B2.8.2 – Sjømannsregistre

1. Når ansettelsen av sjøfolk er regulert av registre eller lister, bør disse registrene eller listene omfatte sjøfolk av alle yrkeskategorier på en måte som blir å fastsette i nasjonal lovgivning eller praksis eller i tariffavtaler.
2. Sjøfolk som står oppført i slike registre eller lister, bør ha fortrinnsrett til ansettelse i skipsfarten.
3. Sjøfolk som står i slike registre eller lister, bør pålegges å være tilgjengelige for arbeid på en måte som blir å fastsette i nasjonal lovgivning eller praksis eller i tariffavtaler.
4. I den utstrekning nasjonale lover eller forskrifter tillater, bør antall sjøfolk i slike registre eller lister gjennomgås med jevne mellomrom for å

as to achieve levels adapted to the needs of the maritime industry.

5. When a reduction in the number of seafarers on such a register or list becomes necessary, all appropriate measures should be taken to prevent or minimize detrimental effects on seafarers, account being taken of the economic and social situation of the country concerned.

Title 3. Accommodation, Recreational Facilities, Food and Catering

Regulation 3.1 - Accommodation and recreational facilities

Purpose: To ensure that seafarers have decent accommodation and recreational facilities on board

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag provide and maintain decent accommodations and recreational facilities for seafarers working or living on board, or both, consistent with promoting the seafarers' health and well-being.
2. The requirements in the Code implementing this Regulation which relate to ship construction and equipment apply only to ships constructed on or after the date when this Convention comes into force for the Member concerned. For ships constructed before that date, the requirements relating to ship construction and equipment that are set out in the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92), and the Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133), shall continue to apply to the extent that they were applicable, prior to that date, under the law or practice of the Member concerned. A ship shall be deemed to have been constructed on the date when its keel is laid or when it is at a similar stage of construction.
3. Unless expressly provided otherwise, any requirement under an amendment to the Code relating to the provision of seafarer accommodation and recreational facilities shall apply only to ships constructed on or after the amendment takes effect for the Member concerned.

Standard A3.1 - Accommodation and recreational facilities

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that ships that fly its flag:
 - a) meet minimum standards to ensure that any accommodation for seafarers, working or living on board, or both, is safe, decent and in accordance with the relevant provisions of this Standard; and

komme fram til nivåer som er tilpasset skipsfartsnæringens behov.

5. Når det blir nødvendig å redusere tallet på sjøfolk som står i slike registre eller lister, bør alle egnede tiltak iverksettes for i størst mulig grad å hindre negative utslag for sjøfolk idet det tas hensyn til vedkommende lands økonomiske og sosiale situasjon.

Kapittel 3. Innredning, rekreasjonstilbud, kost og forpleining

Regel 3.1 – Innredning og rekreasjonstilbud

Formål: å sikre at sjøfolk har anstendige innredningsforhold og rekreasjonstilbud om bord

1. Hver medlemsstat skal sikre at skip som fører dens flagg, tilbyr sjøfolkene som arbeider og/eller bor om bord anstendige innredningsforhold og rekreasjonstilbud som er egnet til å fremme deres helse og velferd.
2. De krav i koden til gjennomføring av denne regel som angår skipets konstruksjon og utrustning, gjelder bare for skip bygd på eller etter datoen da denne konvensjon trer i kraft for vedkommende medlemsstat. For skip som er bygd før denne datoen, skal kravene til skipets konstruksjon og utrustning som er fastsatt i Konvensjon om mannskapets oppholdsrom ombord på skip (revidert), 1949 (nr. 92), og Konvensjon om mannskapsinnredning ombord (tilleggsbestemmelser) 1970 (nr. 133), fortsatt gjelde i den utstrekning de var i kraft før denne datoen etter vedkommende medlemsstats lovgivning eller praksis. Et skip skal regnes for å være bygd den dagen kjølen er strukket eller skipet er på et tilsvarende byggestadium.
3. Med mindre annet er uttrykkelig bestemt, skal ethvert krav i henhold til en endring i koden angående innredning og rekreasjonstilbud for sjøfolk bare gjelde for skip bygd på eller etter datoen da endringen trer i kraft for vedkommende medlemsstat.

Standard A3.1 – Innredning og rekreasjonstilbud

1. Hver medlemsstat skal vedta lover og forskrifter som krever at skip som fører dens flagg:
 - a) oppfyller minstestandardene for å sikre at all innredning for sjøfolk som arbeider og/eller bor om bord, er forsvarlig, anstendig og i samsvar med de relevante bestemmelser i denne standard, og

- b) are inspected to ensure initial and ongoing compliance with those standards.
2. In developing and applying the laws and regulations to implement this Standard, the competent authority, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, shall:
 - a) take into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention, in light of the specific needs of seafarers that both live and work on board ship, and
 - b) give due consideration to the guidance contained in Part B of this Code.
 3. The inspections required under Regulation 5.1.4 shall be carried out when:
 - a) a ship is registered or re-registered; or
 - b) the seafarer accommodation on a ship has been substantially altered.
 4. The competent authority shall pay particular attention to ensuring implementation of the requirements of this Convention relating to:
 - a) the size of rooms and other accommodation spaces;
 - b) heating and ventilation;
 - c) noise and vibration and other ambient factors;
 - d) sanitary facilities;
 - e) lighting; and
 - f) hospital accommodation.
 5. The competent authority of each Member shall require that ships that fly its flag meet the minimum standards for on-board accommodation and recreational facilities that are set out in paragraphs 6 to 17 of this Standard.
 6. With respect to general requirements for accommodation:
 - a) there shall be adequate headroom in all seafarer accommodation; the minimum permitted headroom in all seafarer accommodation where full and free movement is necessary shall be not less than 203 centimetres; the competent authority may permit some limited reduction in headroom in any space, or part of any space, in such accommodation where it is satisfied that such reduction:
 - i. is reasonable; and
 - ii. will not result in discomfort to the seafarers;
 - b) the accommodation shall be adequately insulated;
 - c) in ships other than passenger ships, as defined in Regulation 2(e) and (f) of the
- b) blir inspisert for å sikre at disse standardene er oppfylt både i utgangspunktet og i fortsettelsen.
 2. I utarbeidelsen og anvendelsen av de lover og forskrifter som skal gjennomføre denne standard, skal den kompetente myndighet etter samråd med de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner:
 - a) ta hensyn til regel 4.3 med tilknyttede kodebestemmelser om vern om helse og sikkerhet og forebygging av ulykker, sett i lys av de spesielle behovene til sjøfolk som både bor og arbeider på skipet, og
 - b) ta tilbørlig hensyn til veiledningen i del B av denne kode.
 3. De inspeksjoner som kreves etter regel 5.1.4, skal utføres når:
 - a) et skip blir registrert eller omregistrert, eller
 - b) innredningen for sjøfolk på et skip er blitt vesentlig endret.
 4. Den kompetente myndighet skal spesielt legge vekt på å sikre gjennomføring av kravene i denne konvensjon angående:
 - a) størrelsen på lugarer og annen innredning,
 - b) oppvarming og ventilasjon,
 - c) støy og vibrasjon og andre omgivelsesfaktorer,
 - d) sanitæranlegg,
 - e) belysning og
 - f) sykerom.
 5. Hver medlemsstats kompetente myndighet skal kreve at skip som fører dens flagg, oppfyller de minstestandarder for innredning og rekreasjonstilbud om bord som er fastsatt i nr. 6 til 17 i denne standard.
 6. Angående generelle krav til innredning:
 - a) skal det være tilstrekkelig takhøyde i all innredning for sjøfolk; minste tillatte takhøyde i all innredning for sjøfolk der full bevegelsesfrihet er nødvendig, skal ikke være mindre enn 203 centimeter; den kompetente sikkerhetsmyndighet kan tillate en viss reduksjon i takhøyde i et rom eller en del av et rom når den er forvissnet om at slik reduksjon:
 - i. er rimelig,
 - ii. ikke vil resultere i ubehag for sjøfolkene,
 - b) skal innredningen være tilstrekkelig isolert,
 - c) skal soverom, på andre skip enn passasjer-skip som definert i regel 2 e) og f) i Interna-

International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (the SOLAS Convention), sleeping rooms shall be situated above the load line amidships or aft, except that in exceptional cases, where the size, type or intended service of the ship renders any other location impracticable, sleeping rooms may be located in the fore part of the ship, but in no case forward of the collision bulkhead;

- d) in passenger ships, and in special ships constructed in compliance with the IMO Code of Safety for Special Purpose Ships, 1983, and subsequent versions (hereinafter called special purpose ships), the competent authority may, on condition that satisfactory arrangements are made for lighting and ventilation, permit the location of sleeping rooms below the load line, but in no case shall they be located immediately beneath working alleyways;
 - e) there shall be no direct openings into sleeping rooms from cargo and machinery spaces or from galleys, storerooms, drying rooms or communal sanitary areas; that part of a bulkhead separating such places from sleeping rooms and external bulkheads shall be efficiently constructed of steel or other approved substance and be watertight and gas-tight;
 - f) the materials used to construct internal bulkheads, panelling and sheeting, floors and joinings shall be suitable for the purpose and conducive to ensuring a healthy environment;
 - g) proper lighting and sufficient drainage shall be provided; and
 - h) accommodation and recreational and catering facilities shall meet the requirements in Regulation 4.3, and the related provisions in the Code, on health and safety protection and accident prevention, with respect to preventing the risk of exposure to hazardous levels of noise and vibration and other ambient factors and chemicals on board ships, and to provide an acceptable occupational and on-board living environment for seafarers.
7. With respect to requirements for ventilation and heating:
- a) sleeping rooms and mess rooms shall be adequately ventilated;
 - b) ships, except those regularly engaged in trade where temperate climatic conditions do not require this, shall be equipped with

sjonal konvensjon om sikkerhet for menneskeliv på sjøen, 1974, med endringer («SOLAS-konvensjonen»), være plassert over lastelinjen midtskips eller akter, men unntaksvis, når skipets størrelse, type eller tiltenkte bruk gjør enhver annen plassering ugjennomførbar, kan soverom plasseres i skipets forparti, men ikke i noe tilfelle foran kollisjonsskottet,

- d) kan den kompetente myndighet for passasjerskip og for spesialskip bygd i samsvar med IMOs sikkerhetskode for spesialskip, 1983 og senere utgaver (heretter kalt «spesialskip»), på vilkår av at tilfredsstillende belysning og ventilasjon er garantert, tillate plassering av soverom under lastelinjen, men de skal ikke i noe tilfelle være plassert umiddelbart under arbeidskorridor,er,
 - e) skal det ikke være noen direkte åpninger til soverom fra lasterom og maskinrom eller fra bysser, lagerrom, tørkerom eller felles sanitærområder; den delen av et skott som skiller slike arealer fra soverom og utvendige skott, skal være hensiktsmessig bygd av stål eller annet godkjent materiale og være vanntett og gasstett,
 - f) skal materialer som brukes til bygging av innvendige skott, paneling og kledning, gulv og sammenføyninger, være egnet til formålet og bidra til å sikre et sunt miljø,
 - g) skal det sørges for god belysning og tilstrekkelig drenering, og
 - h) skal innredning og rom for rekreasjon og forpleining oppfylle kravene i regel 4.3 og de tilsvarende bestemmelser i koden som gjelder vern om helse og sikkerhet og forebygging av ulykker; dette med henblikk på å forebygge risiko for å bli utsatt for skadelige nivåer av støy og vibrasjoner og for andre omgivelsesfaktorer og for kjemikalier om bord og å sørge for akseptable arbeids- og boforhold for sjøfolk om bord.
7. Angående krav til ventilasjon og oppvarming:
- a) skal soverom og messer ha tilstrekkelig ventilasjon,
 - b) skal skip, unntatt skip som til vanlig seiler i temperert klima og derfor ikke trenger det, være utstyrt med luftkondisjonering i inn-

- air conditioning for seafarers accommodation, for any separate radio room and for any centralized machinery control room;
- c) all sanitary spaces shall have ventilation to the open air, independently of any other part of the accommodation; and
- d) adequate heat through an appropriate heating system shall be provided, except in ships exclusively on voyages in tropical climates.
8. With respect to requirements for lighting, subject to such special arrangements as may be permitted in passenger ships, sleeping rooms and mess rooms shall be lit by natural light and provided with adequate artificial light.
9. When sleeping accommodation on board ships is required, the following requirements for sleeping rooms apply:
- a) in ships other than passenger ships, an individual sleeping room shall be provided for each seafarer; in the case of ships of less than 3,000 gross tonnage or special purpose ships, exemptions from this requirement may be granted by the competent authority after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;
- b) separate sleeping rooms shall be provided for men and for women;
- c) sleeping rooms shall be of adequate size and properly equipped so as to ensure reasonable comfort and to facilitate tidiness;
- d) a separate berth for each seafarer shall in all circumstances be provided;
- e) the minimum inside dimensions of a berth shall be at least 198 centimetres by 80 centimetres;
- f) in single berth seafarers' sleeping rooms the floor area shall not be less than:
- i. 4.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;
- ii. 5.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;
- iii. 7 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;
- g) however, in order to provide single berth sleeping rooms on ships of less than 3,000 gross tonnage, passenger ships and special purpose ships, the competent authority may allow a reduced floor area;
- h) in ships of less than 3,000 gross tonnage other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms may be occupied by a maximum of two seafarers; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 7 square metres;
- redning for sjøfolk, i separat radiatorom og i eventuelt sentralt maskinkontrollrom,
- c) skal alle sanitærrom ha ventilasjon til friluft, uavhengig av all innredning, og
- d) skal tilstrekkelig varme være sikret gjennom et egnet oppvarmingssystem, unntatt på skip som utelukkende seiler i tropisk klima.
8. Angående krav til belysning skal soverom og messer, med forbehold om de spesialordninger som måtte være tillatt på passasjerskip, ha naturlig belysning og være utstyrt med tilstrekkelig kunstig lys.
9. Når soveplass om bord er nødvendig, gjelder følgende krav til soverom:
- a) på andre skip enn passasjerskip skal hver sjømann ha enkeltrom; for skip under 3000 bruttotonn eller spesialskip kan den kompetente myndighet gjøre unntak fra dette kravet etter samråd med de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner,
- b) menn og kvinner skal ha atskilte soverom,
- c) soverom skal være tilstrekkelig store og slik utstyrt at de gir rimelig komfort og er lette å holde rene,
- d) hver sjømann skal i alle tilfeller ha egen køye,
- e) innvendige mål på en køye skal være minst 198 ganger 80 centimeter,
- f) i enkeltrom for sjøfolk skal gulvarealet ikke være mindre enn:
- i. 4,5 kvadratmeter i skip på minst 3000 bruttotonn,
- ii. 5,5 kvadratmeter i skip på 3000 bruttotonn eller mer men mindre enn 10 000 bruttotonn,
- iii. 7 kvadratmeter i skip på 10 000 bruttotonn eller mer,
- g) for å skaffe soverom med enkeltkøye på skip under 3000 bruttotonn, passasjerskip og spesialskip kan den kompetente myndighet imidlertid tillate et mindre gulvareal,
- h) i skip på minst 3000 bruttotonn som ikke er passasjerskip eller spesialskip, kan soverom være belagt med høyst to sjøfolk; gulvarealet i slike soverom skal ikke være under 7 kvadratmeter,

- i) on passenger ships and special purpose ships the floor area of sleeping rooms for seafarers not performing the duties of ships' officers shall not be less than:
- i. 7.5 square metres in rooms accommodating two persons;
 - ii. 11.5 square metres in rooms accommodating three persons;
 - iii. 14.5 square metres in rooms accommodating four persons;
- j) on special purpose ships sleeping rooms may accommodate more than four persons; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 3.6 square metres per person;
- k) on ships other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms for seafarers who perform the duties of ships' officers, where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person shall not be less than:
- i. 7.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;
 - ii. 8.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;
 - iii. 10 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;
- l) on passenger ships and special purpose ships the floor area for seafarers performing the duties of ships' officers where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person for junior officers shall not be less than 7.5 square metres and for senior officers not less than 8.5 square metres; junior officers are understood to be at the operational level, and senior officers at the management level;
- m) the master, the chief engineer and the chief navigating officer shall have, in addition to their sleeping rooms, an adjoining sitting room, day room or equivalent additional space; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;
- n) for each occupant, the furniture shall include a clothes locker of ample space (minimum 475 litres) and a drawer or equivalent space of not less than 56 litres; if the drawer is incorporated in the clothes locker then the combined minimum volume of the clothes locker shall be 500 litres; it shall be fitted with a shelf and be able to be locked by the occupant so as to ensure privacy;
- i) i passasjerskip og spesialskip skal gulvarealet i soverom for sjøfolk som ikke gjør tjeneste som skipsoffiserer, ikke være mindre enn:
- i. 7,5 kvadratmeter i rom for to personer,
 - ii. 11,5 kvadratmeter i rom for tre personer,
 - iii. 14,5 kvadratmeter i rom for fire personer,
- j) på spesialskip kan soverom være belagt med mer enn fire personer; gulvarealet i slike soverom skal ikke være mindre enn 3,6 kvadratmeter per person,
- k) på andre skip enn passasjerskip og spesialskip skal soverom for sjøfolk som gjør tjeneste som skipsoffiserer, når det ikke fins privat oppholdsrom eller dagrom, ikke være mindre enn:
- i. 7,5 kvadratmeter i skip på minst 3000 bruttotonn,
 - ii. 8,5 kvadratmeter i skip på 3000 bruttotonn eller mer men mindre enn 10 000 bruttotonn,
 - iii. 10 kvadratmeter i skip på 10 000 bruttotonn eller mer,
- l) på passasjerskip og spesialskip skal gulvarealet for sjøfolk som gjør tjeneste som skipsoffiserer, når privat oppholdsrom eller dagrom ikke finnes, være minst 7,5 kvadratmeter per person for underordnede offiserer og minst 8,5 kvadratmeter for overordnede offiserer; med underordnede offiserer forstås offiserer på driftsnivå, med overordnede offiserer forstås offiserer på ledelsesnivå,
- m) skipsfører, maskinsjef og overstyrmann skal i tillegg til sine soverom ha et tilstøtende oppholdsrom, dagrom eller tilsvarende ekstraareal; skip under 3000 bruttotonn kan av den kompetente myndighet fritas fra dette kravet etter samråd med de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner,
- n) for hver beboer skal møblementet omfatte et klesskap med rikelig plass (minst 475 liter) og en skuff eller tilsvarende på minst 56 liter; dersom skuffen er integrert i klesskapet, skal klesskapets sammenlagte volum være minst 500 liter; det skal være utstyrt med en hylle og skal kunne låses av beboeren for å sikre privatlivets fred,

- o) each sleeping room shall be provided with a table or desk, which may be of the fixed, drop-leaf or slide-out type, and with comfortable seating accommodation as necessary.
10. With respect to requirements for mess rooms:
- a) mess rooms shall be located apart from the sleeping rooms and as close as practicable to the galley; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned; and
- b) mess rooms shall be of adequate size and comfort and properly furnished and equipped (including ongoing facilities for refreshment), taking account of the number of seafarers likely to use them at any one time; provision shall be made for separate or common mess room facilities as appropriate.
11. With respect to requirements for sanitary facilities:
- a) all seafarers shall have convenient access on the ship to sanitary facilities meeting minimum standards of health and hygiene and reasonable standards of comfort, with separate sanitary facilities being provided for men and for women;
- b) there shall be sanitary facilities within easy access of the navigating bridge and the machinery space or near the engine room control centre; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;
- c) in all ships a minimum of one toilet, one wash basin and one tub or shower or both for every six persons or less who do not have personal facilities shall be provided at a convenient location;
- d) with the exception of passenger ships, each sleeping room shall be provided with a washbasin having hot and cold running fresh water, except where such a washbasin is situated in the private bathroom provided;
- e) in passenger ships normally engaged on voyages of not more than four hours' duration, consideration may be given by the competent authority to special arrangements or to a reduction in the number of facilities required; and
- f) hot and cold running fresh water shall be available in all wash places.
- o) hvert soverom skal være utstyrt med et bord eller en pult, som kan være av fast, nedfellbar eller uttrekkbar type, og med bekvemmelige sitteløsninger etter behov.
10. Angående krav til messer:
- a) skal messer være plassert atskilt fra soverommene og så nær byssen som praktisk mulig; skip under 3000 bruttotonn kan av den kompetente myndighet fritas fra dette kravet etter samråd med de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner, og
- b) skal messer ha tilstrekkelig størrelse og komfort og være tilfredsstillende møblert og utstyrt (med blant annet stadig forsyning av forfriskninger) idet det tas hensyn til antall sjøfolk som kan forventes å benytte dem til enhver tid; det skal sørges for atskilte eller felles messer slik det passer.
11. Angående sanitærinnetninger:
- a) skal alle sjøfolk ha lett adgang om bord til sanitærinnetninger som oppfyller minstekravene for helse og hygiene og byr på rimelig komfort, med atskilte sanitærinnetninger for menn og kvinner,
- b) skal det finnes sanitærinnetninger med lett tilgang fra kommandobroen og maskinrområdene eller plassert nær maskinrommets kontrollcenter; skip under 3000 bruttotonn kan av den kompetente myndighet fritas fra dette kravet etter samråd med de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner,
- c) skal det i alle skip som et minstekrav være ett toalett, én servant og ett badekar eller én dusj eller begge deler for hver sjettede person eller færre som ikke har personlige bekvemmeligheter, plassert på et lett tilgjengelig sted,
- d) skal hvert soverom, unntatt på passasjerskip, være utstyrt med en servant med rennende varmt og kaldt ferskvann, unntatt når slik servant finnes i privat badetrom,
- e) kan den kompetente myndighet, for passasjerskip som normalt går turer av høyst fire timers varighet, vurdere spesialordninger eller et lavere antall innretninger, og
- f) skal rennende varmt og kaldt ferskvann være tilgjengelig på alle vaskeplasser.

12. With respect to requirements for hospital accommodation, ships carrying 15 or more seafarers and engaged in a voyage of more than three days' duration shall provide separate hospital accommodation to be used exclusively for medical purposes; the competent authority may relax this requirement for ships engaged in coastal trade; in approving on-board hospital accommodation, the competent authority shall ensure that the accommodation will, in all weathers, be easy of access, provide comfortable housing for the occupants and be conducive to their receiving prompt and proper attention.
 13. Appropriately situated and furnished laundry facilities shall be available.
 14. All ships shall have a space or spaces on open deck to which the seafarers can have access when off duty, which are of adequate area having regard to the size of the ship and the number of seafarers on board.
 15. All ships shall be provided with separate offices or a common ship's office for use by deck and engine departments; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.
 16. Ships regularly trading to mosquito-infested ports shall be fitted with appropriate devices as required by the competent authority.
 17. Appropriate seafarers' recreational facilities, amenities and services, as adapted to meet the special needs of seafarers who must live and work on ships, shall be provided on board for the benefit of all seafarers, taking into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention.
 18. The competent authority shall require frequent inspections to be carried out on board ships, by or under the authority of the master, to ensure that seafarer accommodation is clean, decently habitable and maintained in a good state of repair. The results of each such inspection shall be recorded and be available for review.
 19. In the case of ships where there is need to take account, without discrimination, of the interests of seafarers having differing and distinctive religious and social practices, the competent authority may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, permit fairly applied variations in respect of this Standard on condition that such variations do not result in overall facilities less
12. Angående krav til sykeromr skal skip som har 15 sjøfolk eller flere om bord og som er på en reise av mer enn tre døgners varighet, være utstyrt med separat sykerom som utelukkende skal brukes til medisinske formål; den kompetente myndighet kan lempe på dette kravet for skip i kysttrafikk; ved godkjenning av sykeromr skal den kompetente myndighet sikre at sykeromn er lett tilgjengelig under alle værforhold, er komfortabel for brukerne og bidrar til at de får raskt og godt tilsyn.
 13. Gunstig plasserte og godt utstyrte innretninger for klesvask skal være tilgjengelige.
 14. Alle skip skal ha ett eller flere områder på åpent dekk der sjøfolkene kan oppholde seg når de ikke er på vakt, med tilstrekkelig areal i forhold til skipets størrelse og antall sjøfolk om bord.
 15. Alle skip skal være utstyrt med separate kontorer eller et felles skipskontor til bruk for dekk- og maskinavdelingene; skip under 3000 bruttotonn kan av den kompetente myndighet fritas fra dette kravet etter samråd med de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner.
 16. Skip som jevnlig anløper myggbefengte havner, skal være utstyrt med egnede innretninger slik den kompetente myndighet krever.
 17. Egnede rekreasjonstilbud, -bequemmeligheter og -tjenester, tilpasset de behov som særskilt gjør seg gjeldende for sjøfolk som må bo og arbeide på skipet, skal være tilgjengelige om bord til beste for alle sjøfolk idet det tas hensyn til regel 4.3 og de tilknyttede kodebestemmelsene om vern om helse og sikkerhet og forebygging av ulykker.
 18. Den kompetente myndighet skal kreve at hyppige inspeksjoner foretas om bord på skip, av eller etter pålegg fra skipsføreren, for å sikre at innredning for sjøfolk er holdt ren, godt beboelig og i god stand. Resultatene av slike inspeksjoner skal noteres og være tilgjengelige for gjennomsyn.
 19. For skip der det er nødvendig å ta hensyn til interesser knyttet til sjøfolkenes ulike og særegne religiøse og sosiale skikker, kan den kompetente myndighet etter samråd med de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner tillate en rimelig grad av avvik fra denne standard forutsatt at slike avvik ikke resulterer i bequemmeligheter som i alt er mindre gunstige enn de ville være om denne standard ble fulgt.

favourable than those which would result from the application of this Standard.

20. Each Member may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, exempt ships of less than 200 gross tonnage where it is reasonable to do so, taking account of the size of the ship and the number of persons on board in relation to the requirements of the following provisions of this Standard:
 - a) paragraphs 7(b), 11(d) and 13; and
 - b) paragraph 9(f) and (h) to (l) inclusive, with respect to floor area only.
21. Any exemptions with respect to the requirements of this Standard may be made only where they are expressly permitted in this Standard and only for particular circumstances in which such exemptions can be clearly justified on strong grounds and subject to protecting the seafarers' health and safety.

Guideline B3.1 - Accommodation and recreational facilities

Guideline B3.1.1 - Design and construction

1. External bulkheads of sleeping rooms and mess rooms should be adequately insulated. All machinery casings and all boundary bulkheads of galleys and other spaces in which heat is produced should be adequately insulated where there is a possibility of resulting heat effects in adjoining accommodation or passageways. Measures should also be taken to provide protection from heat effects of steam or hot-water service pipes or both.
2. Sleeping rooms, mess rooms, recreation rooms and alleyways in the accommodation space should be adequately insulated to prevent condensation or overheating.
3. The bulkhead surfaces and deckheads should be of material with a surface easily kept clean. No form of construction likely to harbour vermin should be used.
4. The bulkhead surfaces and deckheads in sleeping rooms and mess rooms should be capable of being easily kept clean and light in colour with a durable, nontoxic finish.
5. The decks in all seafarer accommodation should be of approved material and construction and should provide a non-slip surface impervious to damp and easily kept clean.
6. Where the floorings are made of composite materials, the joints with the sides should be profiled to avoid crevices.

20. Hver medlemsstat kan, etter samråd med de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner og når det er rimelig på bakgrunn av skipets størrelse og antall personer om bord, fritta skip under 200 bruttotonn fra kravene i følgende bestemmelser i denne standard:

- a) nr. 7 b), 11 d) og 13, og
- b) nr. 9 f) og h) t.o.m. l), bare med hensyn til gulvareal.

21. Unntak fra kravene i denne standard kan bare gis når denne standard uttrykkelig tillater det, og bare under bestemte omstendigheter der gode grunner taler for slike unntak og forutsatt at sjøfolkenes helse og sikkerhet er garantert.

Retningslinje B3.1 – Innredning og rekreasjonstilbud

Retningslinje B3.1.1 – Utforming og byggemåte

1. Utvendige skott i soverom og messer bør være tilstrekkelig isolert. Alle maskininnkledninger og alle avgrensningsskott for bysser og andre områder der det produseres varme, bør være tilstrekkelig isolert når det er mulighet for varmeoverføring til tilstøtende rom eller korridorer. Det bør også treffes tiltak for å beskytte mot varmeoverføring fra forsyningsrør for damp eller varmtvann eller begge deler.
2. Soverom, messer, rekreasjonsrom og korridorer i innredningsområdet bør være tilstrekkelig isolert til å hindre kondens og overoppheting.
3. Skott og himlinger bør være av materiale som er lett å holde rent. Det bør ikke benyttes bygningsdetaljer der utøy kan holde til.
4. Skott og himlinger i soverom og messer bør være lette å holde rene og ha lyse farger med slitesterk, giftfri overflatebehandling.
5. Gulv i all innredning for sjøfolk bør være av godkjent materiale og konstruksjon, og bør ha en sklisikker, fuktbestandig overflate som er lett å holde ren.
6. Når gulvbelegg er laget av komposittmateriale, bør skjøtene være profilert for å unngå sprekker.

Guideline B3.1.2 - Ventilation

1. The system of ventilation for sleeping rooms and mess rooms should be controlled so as to maintain the air in a satisfactory condition and to ensure a sufficiency of air movement in all conditions of weather and climate.
2. Air-conditioning systems, whether of a centralized or individual unit type, should be designed to:
 - a) maintain the air at a satisfactory temperature and relative humidity as compared to outside air conditions, ensure a sufficiency of air changes in all air-conditioned spaces, take account of the particular characteristics of operations at sea and not produce excessive noises or vibrations; and
 - b) facilitate easy cleaning and disinfection to prevent or control the spread of disease.
3. Power for the operation of the air conditioning and other aids to ventilation required by the preceding paragraphs of this Guideline should be available at all times when seafarers are living or working on board and conditions so require. However, this power need not be provided from an emergency source.

Guideline B3.1.3 - Heating

1. The system of heating the seafarer accommodation should be in operation at all times when seafarers are living or working on board and conditions require its use.
2. In all ships in which a heating system is required, the heating should be by means of hot water, warm air, electricity, steam or equivalent. However, within the accommodation area, steam should not be used as a medium for heat transmission. The heating system should be capable of maintaining the temperature in seafarer accommodation at a satisfactory level under normal conditions of weather and climate likely to be met within the trade in which the ship is engaged. The competent authority should prescribe the standard to be provided.
3. Radiators and other heating apparatus should be placed and, where necessary, shielded so as to avoid risk of fire or danger or discomfort to the occupants.

Guideline B3.1.4 - Lighting

1. In all ships, electric light should be provided in the seafarer accommodation. If there are not two independent sources of electricity for lighting, additional lighting should be provided by properly constructed lamps or lighting apparatus for emergency use.

Retningslinje B3.1.2 – Ventilasjon

1. Ventilasjonssystemet for soverom og messer bør være regulert på måte som sikrer luftforsyning av tilfredsstillende kvalitet og tilstrekkelig luftutskiftning under alle vær- og klimaforhold.
2. Klimaanlegget, enten med sentralenhet eller med individuelle enheter, bør være konstruert for å:
 - a) opprettholde tilfredsstillende lufttemperatur og relativ luftfuktighet sammenlignet med forholdene utendørs, sikre tilstrekkelig utskiftning av luften i alle klimatiserte rom, ta hensyn til de spesielle forholdene ved bruk til sjøs og ikke produsere for mye støy eller vibrasjon, og
 - b) lette rengjøring og desinfeksjon for å hindre eller kontrollere spredning av sykdommer.
3. Kraft til driften av klimaanlegget og andre ventilasjonsinnretninger som kreves i henhold til foregående nummer, bør være tilgjengelig til enhver tid når sjøfolk bor eller arbeider om bord og forholdene tilsier det. Det kreves imidlertid ikke egen nødforsyning til dette.

Retningslinje B3.1.3 – Oppvarming

1. Varmeanlegget for sjøfolkenes innredning bør være i drift til enhver tid når sjøfolk bor eller arbeider om bord og forholdene krever at anlegget benyttes.
2. I alle skip der varmeanlegg er påkrevd, bør oppvarming skje ved hjelp av varmt vann, varm luft, damp eller tilsvarende. I innredningsområdet bør det imidlertid ikke brukes damp som medium til varmeoverføring. Varmeanlegget bør være i stand til å holde temperaturen i innredningen på et tilfredsstillende nivå under normale vær- og klimaforhold som kan forventes å opptre i det fartsområde skipet opererer i. Den kompetente myndighet bør foreskrive hvilken standard som skal gjelde.
3. Radiatorer og andre varmeapparater bør være plassert, og om nødvendig avskjermet, på en slik måte at fare for brann eller ubehag for de ombordværende unngås.

Retningslinje B3.1.4 – Belysning

1. I alle skip bør elektrisk lys være installert i innredning for sjøfolk. Dersom det ikke finnes to uavhengige strømkilder til for belysning, bør det sørges for ekstra belysning ved hjelp av egne lamper eller lysanlegg til bruk i nødsfall.

2. In sleeping rooms an electric reading lamp should be installed at the head of each berth.
3. Suitable standards of natural and artificial lighting should be fixed by the competent authority.

Guideline B3.1.5 - Sleeping rooms

1. There should be adequate berth arrangements on board, making it as comfortable as possible for the seafarer and any partner who may accompany the seafarer.
2. Where the size of the ship, the activity in which it is to be engaged and its layout make it reasonable and practicable, sleeping rooms should be planned and equipped with a private bathroom, including a toilet, so as to provide reasonable comfort for the occupants and to facilitate tidiness.
3. As far as practicable, sleeping rooms of seafarers should be so arranged that watches are separated and that no seafarers working during the day share a room with watchkeepers.
4. In the case of seafarers performing the duty of petty officers there should be no more than two persons per sleeping room.
5. Consideration should be given to extending the facility referred to in Standard A3.1, paragraph 9(m), to the second engineer officer when practicable.
6. Space occupied by berths and lockers, chests of drawers and seats should be included in the measurement of the floor area. Small or irregularly shaped spaces which do not add effectively to the space available for free movement and cannot be used for installing furniture should be excluded.
7. Berths should not be arranged in tiers of more than two; in the case of berths placed along the ship's side, there should be only a single tier where a sidelight is situated above a berth.
8. The lower berth in a double tier should be not less than 30 centimetres above the floor; the upper berth should be placed approximately midway between the bottom of the lower berth and the lower side of the deckhead beams.
9. The framework and the lee-board, if any, of a berth should be of approved material, hard, smooth, and not likely to corrode or to harbour vermin.
10. If tubular frames are used for the construction of berths, they should be completely sealed and without perforations which would give access to vermin.
11. Each berth should be fitted with a comfortable mattress with cushioning bottom or a com-

2. I soverom bør en elektrisk lampe være installert i hodeenden av hver køye.
3. Passende standarder for naturlig belysning og kunstig lys bør fastsettes av den kompetente myndighet.

Retningslinje B3.1.5 – Soverom

1. Det bør være tilstrekkelige køyeplass om bord til å gjøre det så behagelig som mulig for sjømannen og den som eventuelt reiser i følge med sjømannen.
2. Når skipets størrelse, virksomheten det skal benyttes til og måten det er utformet på gjør det rimelig og gjennomførbart, bør soverom være planlagt for og utstyrt med privat bad, inklusive toalett, for å gi beboerne rimelig komfort og for å lette rensligheten.
3. Så langt det lar seg gjøre, bør soverom for sjøfolk være slik innrettet at vakter holdes atskilt og at sjøfolk som arbeider på dagtid, ikke deler rom med vaktmannskaper.
4. For sjøfolk som gjør tjeneste som underoffiserer, bør høyst to personer dele samme soverom.
5. Det bør overveies om bekvemmelighetene som er nevnt i standard A3.1 nr. 9 m), bør utvides til også å gjelde førstestremmaskinist når det lar seg gjøre.
6. Areal som benyttes til køyer og skap, kommoder og sitteplasser, bør tas med i oppmålingen av gulvareal. Små eller uregelmessig utformede arealer som ikke reelt øker arealet der man kan bevege seg fritt, og som ikke kan brukes til å plassere møblement, bør holdes utenfor.
7. Køyer bør ikke plasseres mer enn to i høyden; for køyer plassert langs skipssiden bør det bare være én høyde når et kuøye er plassert over en køye.
8. Underkøyen i en dobbeltkøye bør minst være 30 centimeter over gulvet; overkøyen bør være plassert omtrent midt mellom bunnen av underkøyen og underkant av himlingsbjelkene.
9. Rammen og eventuelt sengehesten på en køye bør være av godkjent materiale, hardt, glatt og ikke utsatt for korrosjon eller egnet som tilholdssted for utøy.
10. Dersom køyer er bygd av rørformede rammer, bør rørene være fullstendig forseglet og ikke forsynt med hull der utøy kan slippe inn.
11. Hver køye bør være utstyrt med en komfortabel madrass og fjærende bunn eller en kombi-

bined cushioning mattress, including a spring bottom or a spring mattress. The mattress and cushioning material used should be made of approved material. Stuffing of material likely to harbour vermin should not be used.

12. When one berth is placed over another, a dust-proof bottom should be fitted beneath the bottom mattress or spring bottom of the upper berth.
13. The furniture should be of smooth, hard material not liable to warp or corrode.
14. Sleeping rooms should be fitted with curtains or equivalent for the sidelights.
15. Sleeping rooms should be fitted with a mirror, small cabinets for toilet requisites, a book rack and a sufficient number of coat hooks.

Guideline B3.1.6 - Mess rooms

1. Mess room facilities may be either common or separate. The decision in this respect should be taken after consultation with seafarers' and shipowners' representatives and subject to the approval of the competent authority. Account should be taken of factors such as the size of the ship and the distinctive cultural, religious and social needs of the seafarers.
2. Where separate mess room facilities are to be provided to seafarers, then separate mess rooms should be provided for:
 - a) master and officers; and
 - b) petty officers and other seafarers.
3. On ships other than passenger ships, the floor area of mess rooms for seafarers should be not less than 1.5 square metres per person of the planned seating capacity.
4. In all ships, mess rooms should be equipped with tables and appropriate seats, fixed or movable, sufficient to accommodate the greatest number of seafarers likely to use them at any one time.
5. There should be available at all times when seafarers are on board:
 - a) a refrigerator, which should be conveniently situated and of sufficient capacity for the number of persons using the mess room or mess rooms;
 - b) facilities for hot beverages; and
 - c) cool water facilities.
6. Where available pantries are not accessible to mess rooms, adequate lockers for mess utensils and proper facilities for washing utensils should be provided.
7. The tops of tables and seats should be of damp-resistant material.

nert madrass og undermadrass. Madrassen og avfjæringsmaterialet som benyttes, bør være av godkjent materiale. Stopping av materiale der utøy kan holde til, bør ikke benyttes.

12. Når en køye er plassert over en annen, bør det være montert støvtett bunn under undermadrassen eller den fjærende bunnen i overkøyen.
13. Møblene bør være av glatt, hardt materiale som ikke er utsatt for vridning eller korrosjon.
14. Soverom bør være utstyrt med gardiner eller tilsvarende for kuøynene.
15. Soverom bør være utstyrt med et speil, små skap for toalettsaker, en bokhylle og tilstrekkelig antall klesknagger.

Retningslinje B3.1.6 – Messer

1. Messer kan være felles eller separate. Beslutningen om dette bør tas etter samråd med leder- og sjømannsrepresentanter og med forbehold om godkjenning fra den kompetente myndighet. Det bør tas hensyn til faktorer som skipets størrelse og sjøfolkenes spesifikke kulturelle, religiøse og sosiale behov.
2. Når sjøfolkene skal ha separate messer, bør det være egne messer for:
 - a) skipsfører og offiserer, og
 - b) underoffiserer og andre sjøfolk.
3. På andre skip enn passasjerskip bør gulvarealet i messer for sjøfolk være minst 1,5 kvadratmeter per person regnet etter planlagt antall sitteplasser.
4. På alle skip bør messer være utstyrt med nok bord og passende sitteplasser, faste eller flytbare, til det største antall sjøfolk som kan forventes å bruke dem til enhver tid.
5. Når sjøfolk er om bord, bør det til enhver tid finnes tilgjengelig:
 - a) et kjøleskap, som bør være plassert på et passende sted og ha tilstrekkelig kapasitet til det antall sjøfolk som benytter messen eller messene,
 - b) innretninger for varme drikker, og
 - c) innretninger for kjølig vann.
6. Når eksisterende pantryer ikke er tilgjengelige fra messer, bør tilstrekkelig skapplass for dekketøy og egnede innretninger for vask av dekketøy være tilgjengelige.
7. Bord- og seteoverflater bør være av fuktnotstandig materiale.

Guideline B3.1.7 - Sanitary accommodation

1. Washbasins and tub baths should be of adequate size and constructed of approved material with a smooth surface not liable to crack, flake or corrode.
2. All toilets should be of an approved pattern and provided with an ample flush of water or with some other suitable flushing means, such as air, which are available at all times and independently controllable.
3. Sanitary accommodation intended for the use of more than one person should comply with the following:
 - a) floors should be of approved durable material, impervious to damp, and should be properly drained;
 - b) bulkheads should be of steel or other approved material and should be watertight up to at least 23 centimetres above the level of the deck;
 - c) the accommodation should be sufficiently lit, heated and ventilated;
 - d) toilets should be situated convenient to, but separate from, sleeping rooms and wash rooms, without direct access from the sleeping rooms or from a passage between sleeping rooms and toilets to which there is no other access; this requirement does not apply where a toilet is located in a compartment between two sleeping rooms having a total of not more than four seafarers; and
 - e) where there is more than one toilet in a compartment, they should be sufficiently screened to ensure privacy.
4. The laundry facilities provided for seafarers' use should include:
 - a) washing machines;
 - b) drying machines or adequately heated and ventilated drying rooms; and
 - c) irons and ironing boards or their equivalent.

Guideline B3.1.8 - Hospital accommodation

1. The hospital accommodation should be designed so as to facilitate consultation and the giving of medical first aid and to help prevent the spread of infectious diseases.
2. The arrangement of the entrance, berths, lighting, ventilation, heating and water supply should be designed to ensure the comfort and facilitate the treatment of the occupants.
3. The number of hospital berths required should be prescribed by the competent authority.
4. Sanitary accommodation should be provided for the exclusive use of the occupants of the hospital accommodation, either as part of the

Retningslinje B3.1.7 – Sanitærinnredning

1. Servanter og badekar bør være av tilstrekkelig størrelse og bygd av godkjente materialer med glatt overflate som ikke har lett for å sprekke, korrodere eller skalle av.
2. Alle toaletter bør være av godkjent type og utstyrt for rikelig skylling med vann eller andre spylemidler, for eksempel luft, som er tilgjengelige til enhver tid og kan styres uavhengig.
3. Sanitærinnredning beregnet til bruk for mer enn én person bør innfri følgende:
 - a) gulvene bør være av godkjent og slitesterkt materiale, fuktmotstandige og med god avrenning,
 - b) skott bør være av stål eller annet godkjent materiale, og bør være vanntette opp til minst 23 centimeter over dekknivå,
 - c) innredningen bør være tilstrekkelig belyst, oppvarmet og ventilert,
 - d) toaletter bør være gunstig plassert i forhold til soverom og badeinnretninger, men atskilt fra disse, uten direkte tilkomst fra soverommene eller fra en passasje mellom soverom og toaletter som det ikke fins annen tilkomst til; dette kravet gjelder ikke når et toalett er plassert i et avlukke mellom to soverom for til sammen høyst fire sjøfolk, og
 - e) når det er flere toaletter i en avdeling, bør de være tilstrekkelig avskjermet til å sikre usjenert bruk.
4. Vaskerom for sjøfolk bør være utstyrt med:
 - a) vaskemaskiner,
 - b) tørkemaskiner eller tilstrekkelig ventilerte og oppvarmede rom, og
 - c) strykejern og strykebrett eller tilsvarende.

Retningslinje B3.1.8 – Sykerom

1. Sykeromn bør være utformet med henblikk på å lette konsultasjon og medisinsk førstehjelp og å bidra til å hindre spredning av smittsomme sykdommer.
2. Inngang, senger, belysning, ventilasjon, oppvarming og vannforsyning bør være innrettet på å sikre pasientenes komfort og å lette behandlingen.
3. Antall sykesenger som kreves, bør fastsettes av den kompetente myndighet.
4. Sanitærinnretninger bør utelukkende være til bruk for sykeromns pasienter, og bør enten være en del av sykeromn eller være plassert i

accommodation or in close proximity thereto. Such sanitary accommodation should comprise a minimum of one toilet, one washbasin and one tub or shower.

Guideline B3.1.9 - Other facilities

1. Where separate facilities for engine department personnel to change their clothes are provided, they should be:
 - a) located outside the machinery space but with easy access to it; and
 - b) fitted with individual clothes lockers as well as with tubs or showers or both and washbasins having hot and cold running fresh water.

Guideline B3.1.10 - Bedding, mess utensils and miscellaneous provisions

1. Each Member should consider applying the following principles:
 - a) clean bedding and mess utensils should be supplied by the shipowner to all seafarers for use on board during service on the ship, and such seafarers should be responsible for their return at times specified by the master and on completion of service in the ship;
 - b) bedding should be of good quality, and plates, cups and other mess utensils should be of approved material which can be easily cleaned; and
 - c) towels, soap and toilet paper for all seafarers should be provided by the shipowner.

Guideline B3.1.11 - Recreational facilities, mail and ship visit arrangements

1. Recreational facilities and services should be reviewed frequently to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.
2. Furnishings for recreational facilities should as a minimum include a bookcase and facilities for reading, writing and, where practicable, games.
3. In connection with the planning of recreation facilities, the competent authority should give consideration to the provision of a canteen.
4. Consideration should also be given to including the following facilities at no cost to the seafarer, where practicable:
 - a) a smoking room;
 - b) television viewing and the reception of radio broadcasts;
 - c) showing of films, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and, where necessary, changed at reasonable intervals;

nær tilknytning til den. Slike sanitærinnretninger bør minst bestå av ett toalett, én servant og ett badekar eller én dusj.

Retningslinje B3.1.9 – Annen innredning

1. Når personell i motoravdelingen har egne rom for klesskift, bør disse være:
 - a) plassert utenfor maskinområdet men med lett tilkomst til det, og
 - b) utstyrt med individuelle klesskap og dusj eller karbad eller begge deler og servanter med rennende varmt og kaldt ferskvann.

Retningslinje B3.1.10 – Sengetøy, dekketøy og diverse bestemmelser

1. Hver medlemsstat bør vurdere å anvende følgende prinsipper:
 - a) rederen bør stille rent sengetøy og dekketøy til disposisjon for alle sjøfolk til bruk om bord under tjeneste på skipet, og sjøfolkene bør være ansvarlige for at det leveres inn til de tider skipsføreren bestemmer og ved fullført tjeneste på skipet,
 - b) sengetøy bør være av god kvalitet, og tallerkener, kopper og annet dekketøy bør være av godkjent materiale som er lett å holde rent, og
 - c) rederen bør holde alle sjøfolk med håndklær, såpe og toalett-papir.

Retningslinje B3.1.11 – Rekreasjonstilbud, post og besøksordninger om bord

1. Rekreasjonstilbud og rekreasjonstjenester bør gjennomgås hyppig for å sikre at de er i pakt med sjøfolks behov og med tekniske, driftsmessige og andre endringer i skipsfartsnæringen.
2. Inventaret i rekreasjonsrom bør som et minimum bestå av en bokhylle og muligheter for lesing, skriving og eventuelt spill.
3. I forbindelse med planleggingen av rekreasjonstilbud bør den kompetente myndighet overveie å stille kantine til rådighet.
4. Følgende tilbud, som bør være gratis for sjømannen, bør også overveies der det lar seg gjøre:
 - a) røykerom,
 - b) fjernsyn og mottak av radiosendinger,
 - c) kino, med tilstrekkelig utvalg for hele reises varighet, og om nødvendig med jevnlig utskiftning,

- d) sports equipment including exercise equipment, table games and deck games;
 - e) where possible, facilities for swimming;
 - f) a library containing vocational and other books, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and changed at reasonable intervals;
 - g) facilities for recreational handicrafts;
 - h) electronic equipment such as a radio, television, video recorders, DVD/CD player, personal computer and software and cassette recorder/player;
 - i) where appropriate, the provision of bars on board for seafarers unless these are contrary to national, religious or social customs; and
 - j) reasonable access to ship-to-shore telephone communications, and email and Internet facilities, where available, with any charges for the use of these services being reasonable in amount.
5. Every effort should be given to ensuring that the forwarding of seafarers' mail is as reliable and expeditious as possible. Efforts should also be considered for avoiding seafarers being required to pay additional postage when mail has to be readdressed owing to circumstances beyond their control.
6. Measures should be considered to ensure, subject to any applicable national or international laws or regulations, that whenever possible and reasonable seafarers are expeditiously granted permission to have their partners, relatives and friends as visitors on board their ship when in port. Such measures should meet any concerns for security clearances.
7. Consideration should be given to the possibility of allowing seafarers to be accompanied by their partners on occasional voyages where this is practicable and reasonable. Such partners should carry adequate insurance cover against accident and illness; the shipowners should give every assistance to the seafarer to effect such insurance.
- d) idrettsutstyr, herunder trimutstyr, bordspill og dekkspill,
 - e) svømmebasseng hvis mulig,
 - f) et bibliotek med fagrelaterte og andre bøker, med tilstrekkelig beholdning for hele reisens varighet og med utskiftning med rimelige mellomrom,
 - g) utstyr for håndverksaktiviteter til rekreasjonsformål,
 - h) elektronisk utstyr som radio, tv, videoopptakere, DVD/CD-spiller, personlig datamaskin med programvare og kassetopptaker/spiller,
 - i) barer for sjøfolk om bord dersom det passer og ikke er i strid med nasjonale, religiøse eller sosiale skikker, og
 - j) rimelig adgang til telekommunikasjon mellom skip og land samt e-post og Internett-tilkobling når det er tilgjengelig, eventuelt med brukeravgifter på et rimelig nivå.
5. Alle anstrengelser bør gjøres for å sikre at videre sending av post til sjømenn skjer så raskt og pålitelig som mulig. Det bør også vurderes tiltak for å unngå at sjøfolk må betale tilleggspporto når post må omadresseres på grunn av omstendigheter som de ikke rår over.
6. Med forbehold om eventuelle nasjonale eller internasjonale lover eller forskrifter bør tiltak vurderes for å sikre at sjøfolk, så sant det er mulig og rimelig, raskt kan få tillatelse til å få sine partnere, slektninger og venner på besøk om bord når skipet ligger i havn. Slike tiltak bør ta hensyn til eventuelle nødvendige sikkerhetsklareringer.
7. Det bør overveies om sjøfolk kan tillates å ha sine partnere med på sjøreiser fra tid til annen når dette er gjennomførbart og rimelig. Slike partnere bør ha tilstrekkelig forsikringsdekning mot ulykker og sykdom; rederen bør gi all bistand til sjømannen for å bringe slik forsikring i orden.

Guideline B3.1.12 - Prevention of noise and vibration

1. Accommodation and recreational and catering facilities should be located as far as practicable from the engines, steering gear rooms, deck winches, ventilation, heating and air-conditioning equipment and other noisy machinery and apparatus.
- Retningslinje B3.1.12 – Forebygging av støy og vibrasjon
1. Innredning og rekreasjons- og forpleiningsrom bør være plassert lengst mulig unna maskin, styremekanismer, dekksvinsjer, utstyr til ventilasjons-, varme- og klimaanlegg og andre støyende maskiner og apparater.

2. Acoustic insulation or other appropriate sound-absorbing materials should be used in the construction and finishing of bulkheads, deckheads and decks within the sound-producing spaces as well as self-closing noise-isolating doors for machinery spaces.
 3. Engine rooms and other machinery spaces should be provided, wherever practicable, with soundproof centralized control rooms for engine-room personnel. Working spaces, such as the machine shop, should be insulated, as far as practicable, from the general engine-room noise and measures should be taken to reduce noise in the operation of machinery.
 4. The limits for noise levels for working and living spaces should be in conformity with the ILO international guidelines on exposure levels, including those in the ILO code of practice entitled Ambient factors in the workplace, 2001, and, where applicable, the specific protection recommended by the International Maritime Organization, and with any subsequent amending and supplementary instruments for acceptable noise levels on board ships. A copy of the applicable instruments in English or the working language of the ship should be carried on board and should be accessible to seafarers.
 5. No accommodation or recreational or catering facilities should be exposed to excessive vibration.
2. Lydisolasjon eller andre egnede lydabsorberende materialer bør benyttes ved bygging og overflatebehandling av skott, himlinger og dekk i støyproduserende områder og av selv-lukkende, lydisolerte dører i maskinområder.
 3. Maskinrom og andre maskinområder bør om mulig være utstyrt med lydtette kontrollrom for maskinpersonell. Arbeidsområder, for eksempel maskinverksted, bør så vidt mulig være isolert fra den generelle maskinromsstøyen, og tiltak bør treffes for å redusere støy ved betjening av maskiner.
 4. Grensene for støynivå i arbeids- og boligområder bør være i samsvar med ILOs internasjonale retningslinjer for belastningsgrenser, blant annet i *Omgivelsesfaktorer på arbeidsplassen*, 2001, og, hvis aktuelt, de spesielle vernestandardene som er anbefalt av Den internasjonale skipsfartsorganisasjon, med eventuelle endrings- og tilleggsdokumenter for støygrenser om bord på skip. En kopi av de relevante dokumentene på engelsk eller på skipets arbeidsspråk bør medføres om bord og bør være tilgjengelig for sjøfolkene.
 5. Ingen innredning, rekreasjonsrom eller forpleiningsrom bør være utsatt for sterk vibrasjon.

Regulation 3.2 - Food and catering

Purpose: To ensure that seafarers have access to good quality food and drinking water provided under regulated hygienic conditions

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry on board and serve food and drinking water of appropriate quality, nutritional value and quantity that adequately covers the requirements of the ship and takes into account the differing cultural and religious backgrounds.
2. Seafarers on board a ship shall be provided with food free of charge during the period of engagement.
3. Seafarers employed as ships' cooks with responsibility for food preparation must be trained and qualified for their position on board ship.

Standard A3.2 - Food and catering

1. Each Member shall adopt laws and regulations or other measures to provide minimum standards for the quantity and quality of food and drinking water and for the catering standards that apply to meals provided to seafarers on

Regel 3.2 – Kost og forpleining

Formål: å sikre at sjøfolk får mat og drikkevann av god kvalitet under kontrollerte hygieniske forhold

1. Hver medlemsstat skal sikre at skip som fører dens flagg, har med og serverer mat og drikkevann av egnet kvalitet og næringsverdi i kvanta som i tilstrekkelig grad dekker skipets behov og tar hensyn til forskjellige kulturelle og religiøse bakgrunner.
2. Sjøfolk om bord på et skip bør ha fri kost i ansettelsesperioden.
3. Sjøfolk ansatt som skipskokker med ansvar for tilberedning av mat må være opplært og kvalifisert for stillingen.

Standard A3.2 – Kost og forpleining

1. Hver medlemsstat skal vedta lover og forskrifter eller andre tiltak for å sikre minstestandarder for kvantitet og kvalitet av mat og drikkevann samt forpleiningsstandarder for måltider som tilbys sjøfolk på skip som fører dens flagg,

- ships that fly its flag, and shall undertake educational activities to promote awareness and implementation of the standards referred to in this paragraph.
2. Each Member shall ensure that ships that fly its flag meet the following minimum standards:
 - a) food and drinking water supplies, having regard to the number of seafarers on board, their religious requirements and cultural practices as they pertain to food, and the duration and nature of the voyage, shall be suitable in respect of quantity, nutritional value, quality and variety;
 - b) the organization and equipment of the catering department shall be such as to permit the provision to the seafarers of adequate, varied and nutritious meals prepared and served in hygienic conditions; and
 - c) catering staff shall be properly trained or instructed for their positions.
 3. Shipowners shall ensure that seafarers who are engaged as ships' cooks are trained, qualified and found competent for the position in accordance with requirements set out in the laws and regulations of the Member concerned.
 4. The requirements under paragraph 3 of this Standard shall include a completion of a training course approved or recognized by the competent authority, which covers practical cookery, food and personal hygiene, food storage, stock control, and environmental protection and catering health and safety.
 5. On ships operating with a prescribed manning of less than ten which, by virtue of the size of the crew or the trading pattern, may not be required by the competent authority to carry a fully qualified cook, anyone processing food in the galley shall be trained or instructed in areas including food and personal hygiene as well as handling and storage of food on board ship.
 6. In circumstances of exceptional necessity, the competent authority may issue a dispensation permitting a non-fully qualified cook to serve in a specified ship for a specified limited period, until the next convenient port of call or for a period not exceeding one month, provided that the person to whom the dispensation is issued is trained or instructed in areas including food and personal hygiene as well as handling and storage of food on board ship.
 7. In accordance with the ongoing compliance procedures under Title 5, the competent authority shall require that frequent documented inspections be carried out on board
 - a) food and drinking water supplies, having regard to the number of seafarers on board, their religious requirements and cultural practices as they pertain to food, and the duration and nature of the voyage, shall be suitable in respect of quantity, nutritional value, quality and variety;
 - b) the organization and equipment of the catering department shall be such as to permit the provision to the seafarers of adequate, varied and nutritious meals prepared and served in hygienic conditions; and
 - c) catering staff shall be properly trained or instructed for their positions.
- og skal drive opplæringsaktiviteter for å fremme bevissthet om og gjennomføring av de standarder som er nevnt i dette nummer.
2. Hver medlemsstat skal sikre at skip som fører dens flagg, oppfyller følgende minstestandarder:
 - a) forsyningene av mat og drikkevarer skal være av egnet omfang, ernæringsverdi, kvalitet og variasjon sett ut fra antall sjøfolk om bord, deres religiøse behov og kulturelle skikker i tilknytning til mat og sjøreisens art og varighet,
 - b) forpleiningsavdelingen skal være slik organisert og utstyrt at sjøfolkene kan forsynes med tilstrekkelige, varierte og næringsrike måltider tilberedt og servert under hygieniske forhold, og
 - c) forpleiningsperonell skal være godt opplært eller instruert for sine stillinger.
 3. Redere skal sikre at sjøfolk som er tilsatt som skipskokker, er opplært, kvalifisert og funnet kompetente til stillingen i samsvar med de krav som er fastsatt i vedkommende medlemsstats lover for forskrifter.
 4. Kravene etter nr. 3 i denne standard skal omfatte fullføring av et opplæringskurs godkjent eller godkjent av den kompetente myndighet som dekker praktisk matlagning, matlagning og personlig hygiene, lagring av matvarer, beholdningskontroll og miljøvern og forpleiningshelse og forpleiningstrygghet.
 5. På skip som drives med en foreskrevet bemanning på mindre enn ti, og som den kompetente myndighet ut fra skipets besetningsstørrelse eller fartsmønster ikke kan pålegge å ha fullt kvalifisert kokk om bord, skal alle som behandler mat i byssen være opplært eller instruert på områder som matlagning og personlig hygiene samt håndtering og lagring av mat om bord på skip.
 6. I ekstraordinære tilfeller kan den kompetente myndighet gi en kokk som ikke er fullt kvalifisert, dispensasjon til å tjenestegjøre på et bestemt skip i et nærmere angitt tidsrom, til neste passende anløpshavn eller i et tidsrom på høyst én måned, forutsatt at vedkommende som får dispensasjon er opplært eller instruert på områder som blant annet matlagning og personlig hygiene og håndtering og lagring av matvarer om bord.
 7. I samsvar med prosedyrene for løpende etterlevelse i henhold til avsnitt 5, skal den kompetente myndighet kreve at hyppige, dokumenterte inspeksjoner utføres om bord på skipet, av

ships, by or under the authority of the master, with respect to:

- a) supplies of food and drinking water;
 - b) all spaces and equipment used for the storage and handling of food and drinking water; and
 - c) galley and other equipment for the preparation and service of meals.
8. No seafarer under the age of 18 shall be employed or engaged or work as a ship's cook.

Guideline B3.2 - Food and catering

Guideline B3.2.1 - Inspection, education, research and publication

1. The competent authority should, in cooperation with other relevant agencies and organizations, collect up-to-date information on nutrition and on methods of purchasing, storing, preserving, cooking and serving food, with special reference to the requirements of catering on board a ship. This information should be made available, free of charge or at reasonable cost, to manufacturers of and traders in ships' food supplies and equipment, masters, stewards and cooks, and to shipowners' and seafarers' organizations concerned. Appropriate forms of publicity, such as manuals, brochures, posters, charts or advertisements in trade journals, should be used for this purpose.
2. The competent authority should issue recommendations to avoid wastage of food, facilitate the maintenance of a proper standard of hygiene, and ensure the maximum practicable convenience in working arrangements.
3. The competent authority should work with relevant agencies and organizations to develop educational materials and on-board information concerning methods of ensuring proper food supply and catering services.
4. The competent authority should work in close cooperation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and with national or local authorities dealing with questions of food and health, and may where necessary utilize the services of such authorities.

Guideline B3.2.2 - Ships' cooks

1. Seafarers should only be qualified as ships' cooks if they have:
 - a) served at sea for a minimum period to be prescribed by the competent authority, which could be varied to take into account existing relevant qualifications or experience;

eller under tilsyn av skipsføreren, med hensyn til:

- a) forsyninger av mat og drikkevann,
 - b) områder og utstyr som brukes til lagring og håndtering av mat og drikkevann, og
 - c) bysseutstyr og annet utstyr for tilberedning og servering av måltider.
8. Ingen sjømann under 18 år skal være ansatt eller engasjert eller arbeide som skipskokk.

Retningslinje B3.2 – Kost og forpleining

Retningslinje B3.2.1 – Inspeksjon, utdanning, forskning og publisering

1. Den kompetente myndighet bør, i samarbeid med andre relevante instanser og organisasjoner, samle inn oppdatert informasjon om ernæring og metoder for innkjøp, lagring, konservering, tilberedning og servering av mat med særskilt henvisning til forpleiningsbehovene om bord på et skip. Denne informasjonen bør gjøres tilgjengelig, gratis eller til en rimelig pris, for produsenter og forhandlere av matvarer og matvareutstyr for skip, skipsførere, stuerter og kokker, og for de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner. Passende publikasjonsformer, for eksempel håndbøker, brosjyrer, plakater, plansjer eller annonser i fagtidsskrifter, bør benyttes til dette formål.
2. Den kompetente myndighet bør gi anbefalinger om metoder for å unngå sløsing med matvarer, legge til rette for en god hygienisk standard og sikre mest mulig lettvinde arbeidsordninger.
3. Den kompetente myndighet bør samarbeide med de relevante organisasjoner om å utvikle læremateriell og informasjon til bruk om bord angående metoder for å sikre god matvareforsyning og gode forpleiningstjenester.
4. Den kompetente myndighet bør samarbeide nært med de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner og med nasjonale eller lokale myndigheter som befatter seg med matvare- og helse spørsmål, og kan om nødvendig benytte seg av de tjenester slike myndigheter tilbyr.

Retningslinje B3.2.2 – Skipskokker

1. Kvalifikasjon som skipskokk skal bare gis til personer som har:
 - a) tjenestegjort til sjøs i en minstetid som den kompetente myndighet fastsetter og som kan være av ulik lengde alt etter kvalifikasjoner eller erfaring av relevant art som er opparbeidet,

- b) passed an examination prescribed by the competent authority or passed an equivalent examination at an approved training course for cooks.
- 2. The prescribed examination may be conducted and certificates granted either directly by the competent authority or, subject to its control, by an approved school for the training of cooks.
- 3. The competent authority should provide for the recognition, where appropriate, of certificates of qualification as ships' cooks issued by other Members, which have ratified this Convention or the Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69), or other approved body.

Title 4. Health Protection, Medical Care, Welfare and Social Security Protection

Regulation 4.1 - Medical care on board ship and ashore

Purpose: To protect the health of seafarers and ensure their prompt access to medical care on board ship and ashore

1. Each Member shall ensure that all seafarers on ships that fly its flag are covered by adequate measures for the protection of their health and that they have access to prompt and adequate medical care whilst working on board.
2. The protection and care under paragraph 1 of this Regulation shall, in principle, be provided at no cost to the seafarers.
3. Each Member shall ensure that seafarers on board ships in its territory who are in need of immediate medical care are given access to the Member's medical facilities on shore.
4. The requirements for on-board health protection and medical care set out in the Code include standards for measures aimed at providing seafarers with health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore.

Standard A4.1 - Medical care on board ship and ashore

1. Each Member shall ensure that measures providing for health protection and medical care, including essential dental care, for seafarers working on board a ship that flies its flag are adopted which:
 - a) ensure the application to seafarers of any general provisions on occupational health protection and medical care relevant to

- b) bestått en eksamen fastsatt av den kompetente myndighet eller en tilsvarende eksamen ved godkjent kokkekurs.

2. Fastsatt eksamen kan avvikles og vitnemål skrives ut enten av den kompetente myndighet direkte eller av en godkjent skole for opplæring av kokker som står under tilsyn av den kompetente myndighet.
3. Den kompetente myndighet bør, når det er aktuelt, gi anledning til å godkjenne vitnemål på kvalifikasjon som skipskokk fra andre medlemsstater som har ratifisert denne konvensjon eller Konvensjon om sertifikat for skipskokker, 1946 (nr. 69), eller fra annen godkjent instans.

Kapittel 4. Helsevern, medisinsk behandling, velferd og sosialtrygd

Regel 4.1 – Medisinsk behandling om bord og i land

Formål: å verne om sjøfolks helse og å sikre dem rask tilgang til medisinsk behandling om bord og i land

1. Hver medlemsstat skal sikre at alle sjøfolk på skip som fører dens flagg, er dekket av tilstrekkelige helseverntiltak og at de har tilgang til omgående og tilstrekkelig medisinsk behandling mens de arbeider om bord.
2. Helsevern og medisinsk behandling i henhold til nr. 1 i denne regel skal i prinsippet ytes uten omkostninger for sjøfolkene.
3. Hver medlemsstat skal sikre at sjøfolk om bord på skip i dens territorium som har behov for omgående medisinsk behandling, gis tilgang til medlemsstatens helsetilbud på land.
4. Kravene til helsevern og medisinsk behandling om bord som er fastsatt i koden, omfatter standarder for tiltak innrettet på å gi sjøfolk helsevern og medisinsk behandling som i størst mulig grad er sammenlignbar med det som generelt er tilgjengelig for arbeidstakere på land.

Standard A4.1 – Medisinsk behandling om bord og i land

1. Hver medlemsstat skal sikre at det vedtas tiltak med bestemmelser om helsevern og medisinsk behandling, herunder nødvendig tannbehandling, for sjøfolk som arbeider om bord på et skip som fører dens flagg, og at slike tiltak:
 - a) sikrer at alle generelle bestemmelser om helsevern og medisinsk behandling i yrkeslivet som er relevante for sjøfolks oppgaver, og særbestemmelser knyttet til arbeid om

- their duties, as well as of special provisions specific to work on board ship;
- b) ensure that seafarers are given health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore, including prompt access to the necessary medicines, medical equipment and facilities for diagnosis and treatment and to medical information and expertise;
 - c) give seafarers the right to visit a qualified medical doctor or dentist without delay in ports of call, where practicable;
 - d) ensure that, to the extent consistent with the Member's national law and practice, medical care and health protection services while a seafarer is on board ship or landed in a foreign port are provided free of charge to seafarers; and
 - e) are not limited to treatment of sick or injured seafarers but include measures of a preventive character such as health promotion and health education programmes.
2. The competent authority shall adopt a standard medical report form for use by the ships' masters and relevant onshore and on-board medical personnel. The form, when completed, and its contents shall be kept confidential and shall only be used to facilitate the treatment of seafarers.
 3. Each Member shall adopt laws and regulations establishing requirements for on-board hospital and medical care facilities and equipment and training on ships that fly its flag.
 4. National laws and regulations shall as a minimum provide for the following requirements:
 - a) all ships shall carry a medicine chest, medical equipment and a medical guide, the specifics of which shall be prescribed and subject to regular inspection by the competent authority; the national requirements shall take into account the type of ship, the number of persons on board and the nature, destination and duration of voyages and relevant national and international recommended medical standards;
 - b) ships carrying 100 or more persons and ordinarily engaged on international voyages of more than three days' duration shall carry a qualified medical doctor who is responsible for providing medical care; national laws or regulations shall also specify which other ships shall be required to carry a medical doctor, taking into account, inter alia, such
 - bord på skip, kommer til anvendelse for sjøfolk,
 - b) sikrer at sjøfolk gis helsevern og medisinsk behandling som i størst mulig grad kan sammenlignes med det som generelt er tilgjengelig for arbeidstakere på land, herunder rask tilgang til de nødvendige medisiner, nødvendig medisinsk utstyr og innretninger for diagnose og behandling og til medisinsk informasjon og ekspertise,
 - c) gir sjøfolk rett til straks å oppsøke kvalifisert lege eller tannlege i anløpshavner når det lar seg gjøre,
 - d) sikrer at helsevern og medisinsk behandling, i den utstrekning det er forenlig med medlemsstatens nasjonale lovgivning og praksis, stilles gratis til disposisjon for sjøfolk mens de er om bord eller på land i fremmed havn, og
 - e) ikke er begrenset til behandling av syke eller skadde sjøfolk, men omfatter tiltak av forebyggende art som for eksempel helsefremmende arbeid og helseopplæringsprogrammer.
 2. Den kompetente myndighet skal vedta et standard journalskjema til bruk for skipsføreren og relevant medisinsk personell i land og om bord. Utfylt skjema og dets innhold skal behandles fortrolig og skal bare brukes til å lette behandlingen av sjøfolk.
 3. Hver medlemsstat skal vedta lover og forskrifter som fastsetter krav til sykerom og innretninger for medisinsk behandling om bord samt utstyr og opplæring på skip som fører dens flagg.
 4. Nasjonale lover og forskrifter skal som et minimum fastsette følgende krav:
 - a) alle skip skal medføre en medisinkiste, medisinsk utstyr og en legehåndbok, hvis spesifikke innhold skal være fastsatt av og gjenstand for regelmessig inspeksjon ved den kompetente myndighet; de nasjonale kravene skal ta hensyn til type skip og antall personer om bord og til reisesens art, bestemmelsessted og varighet samt relevante nasjonalt og internasjonalt anbefalte medisinske standarder;
 - b) skip med 100 personer eller mer om bord som til vanlig foretar utenriks sjøreiser av mer enn tre dagers varighet, skal ha kvalifisert lege om bord med ansvar for å yte medisinsk behandling; nasjonale lover eller forskrifter skal også angi hvilke andre skip som skal være pålagt å ha lege om bord idet det blant annet tas hensyn til faktorer som

- factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board;
- c) ships which do not carry a medical doctor shall be required to have either at least one seafarer on board who is in charge of medical care and administering medicine as part of their regular duties or at least one seafarer on board competent to provide medical first aid; persons in charge of medical care on board who are not medical doctors shall have satisfactorily completed training in medical care that meets the requirements of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers, 1978, as amended (STCW); seafarers designated to provide medical first aid shall have satisfactorily completed training in medical first aid that meets the requirements of STCW; national laws or regulations shall specify the level of approved training required taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board; and
- d) the competent authority shall ensure by a prearranged system that medical advice by radio or satellite communication to ships at sea, including specialist advice, is available 24 hours a day; medical advice, including the onward transmission of medical messages by radio or satellite communication between a ship and those ashore giving the advice, shall be available free of charge to all ships irrespective of the flag that they fly.
- reisens varighet og art og hvilke forhold den foregår under, samt antall sjøfolk om bord,
- c) skip som ikke har lege om bord, skal pålegges å ha om bord enten minst én sjømann som blant sine ordinære oppgaver har ansvar for medisinsk behandling og medisintdeling, eller minst én sjømann som er kompetent til å yte medisinsk førstehjelp; personer med ansvar for medisinsk behandling om bord som ikke er leger, skal ha tilfredsstillende fullført opplæring i medisinsk behandling som oppfyller kravene i Internasjonal konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjømenn, 1978, med endringer («STCW»); sjøfolk som utpekes til å yte medisinsk førstehjelp, skal med tilfredsstillende resultat ha gjennomgått opplæring i medisinsk førstehjelp som oppfyller kravene i STCW; nasjonale lover eller forskrifter skal angi påkrevd nivå av godkjent opplæring idet det blant annet tas hensyn til faktorer som reisens varighet, art og omstendigheter og antall sjøfolk om bord, og
- d) den kompetente myndighet skal via et forhåndsavtalt system sikre at medisinsk rådgivning, herunder spesialistrådgivning, er tilgjengelig for skip i sjøen døgnet rundt via radio eller satellittsamband; medisinsk rådgivning, med formidling av medisinske beskjeder via radio eller satellittsamband mellom et skip og de personer i land som gir rådene, skal være tilgjengelig uten omkostninger for alle skip uansett hvilket flagg de fører.

Guideline B4.1 - Medical care on board ship and ashore

Guideline B4.1.1 - Provision of medical care

1. When determining the level of medical training to be provided on board ships that are not required to carry a medical doctor, the competent authority should require that:
 - a) ships which ordinarily are capable of reaching qualified medical care and medical facilities within eight hours should have at least one designated seafarer with the approved medical first-aid training required by STCW which will enable such persons to take immediate, effective action in case of accidents or illnesses likely to occur on board a ship and to make use of medical advice by radio or satellite communication; and

Retningslinje B4.1 – Helsetjeneste om bord og i land

Retningslinje B4.1.1 – Utførelse av helsetjeneste

1. Når den kompetente myndighet skal fastsette hvilken medisinsk kompetanse som skal være tilgjengelig om bord på skip som ikke er pålagt å ha egen lege, skal den kreve at:
 - a) skip som til vanlig kan nå fram til helsetjeneste og helsetilbud innen åtte timer, bør ha minst én utpekt sjømann med godkjent medisinsk førstehjelpsopplæring i samsvar med kravene i STCW som setter vedkommende i stand til å treffe omgående, effektive tiltak ved ulykker eller sykdommer som kan forventes å inntreffe om bord på et skip, og til å nyttiggjøre seg medisinske råd via radio eller satellittsamband, og

- b) all other ships should have at least one designated seafarer with approved training in medical care required by STCW, including practical training and training in life-saving techniques such as intravenous therapy, which will enable the persons concerned to participate effectively in coordinated schemes for medical assistance to ships at sea, and to provide the sick or injured with a satisfactory standard of medical care during the period they are likely to remain on board.
2. The training referred to in paragraph 1 of this Guideline should be based on the contents of the most recent editions of the International Medical Guide for Ships, the Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods, the Document for Guidance - An International Maritime Training Guide, and the medical section of the International Code of Signals as well as similar national guides.
 3. Persons referred to in paragraph 1 of this Guideline and such other seafarers as may be required by the competent authority should undergo, at approximately five-year intervals, refresher courses to enable them to maintain and increase their knowledge and skills and to keep up-to-date with new developments.
 4. The medicine chest and its contents, as well as the medical equipment and medical guide carried on board, should be properly maintained and inspected at regular intervals, not exceeding 12 months, by responsible persons designated by the competent authority, who should ensure that the labelling, expiry dates and conditions of storage of all medicines and directions for their use are checked and all equipment functioning as required. In adopting or reviewing the ship's medical guide used nationally, and in determining the contents of the medicine chest and medical equipment, the competent authority should take into account international recommendations in this field, including the latest edition of the International Medical Guide for Ships, and other guides mentioned in paragraph 2 of this Guideline.
 5. Where a cargo which is classified dangerous has not been included in the most recent edition of the Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods, the necessary information on the nature of the substances, the risks involved, the necessary personal protective devices, the relevant medical procedures and specific antidotes should be made available to the seafarers. Such specific
- b) alle andre skip bør ha minst én utpekt sjømann med godkjent opplæring i medisinsk behandling i samsvar med kravene i STCW, herunder praktisk opplæring og opplæring i livreddende teknikker som intravenøs terapi, som vil sette vedkommende personer i stand til å delta effektivt i samordnede opplegg for medisinsk bistand til skip i sjøen og til å gi den syke eller skadde helse-tjeneste av tilstrekkelig standard i den tiden de forventes å bli værende om bord.
2. Opplæringen som er nevnt i nr. 1 i denne retningslinje, bør være basert på innholdet i siste utgave av *International Medical Guide for ships*, av *Medical First Aid Guide for Use in Accidents involving Dangerous Goods*, av *Document for Guidance – An International Maritime Training Guide*, og av den medisinske delen av *International Code of Signals* og tilsvarende nasjonale håndbøker.
 3. Personer som det henvises til i nr. 1 i denne retningslinje, og de andre sjøfolk som den kompetente myndighet måtte kreve det av, bør med rundt fem års mellomrom gjennomgå oppfriskningskurs for kunne opprettholde og øke sin kunnskap og sine ferdigheter og holde seg à jour med utviklingen.
 4. Medisinkisten og dens innhold, det medisinske utstyret og legehåndboken som medføres, bør være godt vedlikeholdt og bør inspiseres med jevne mellomrom, høyst 12 måneder, av ansvarlige personer utpekt av den kompetente myndighet, som bør sikre at merking, varighetsdatoer og lagringsforhold for all medisin og alle bruksveiledninger blir kontrollert, og at alt utstyr fungerer som det skal. Når legehåndbok for skip til bruk på nasjonalt plan blir vedtatt eller gjennomgått, og når innholdet i medisinkisten og det medisinske utstyret blir fastsatt, bør den kompetente myndighet ta hensyn til internasjonale anbefalinger på området, herunder siste utgave av *International Medical Guide for Ships*, og andre håndbøker nevnt i nr. 2 i denne retningslinje.
 5. Dersom en last som er klassifisert som farlig, ikke er tatt inn i nyeste utgave av *Medical First Aid Guide for Use in Accidents involving Dangerous Goods*, skal nødvendig informasjon om stoffenes art, risikoene ved dem, nødvendige personlige verneinnretninger, relevante medisinske prosedyrer og spesifikke motgifter gjøres tilgjengelig for sjøfolkene. Slike spesifikke motgifter og personlige verneinnretninger

antidotes and personal protective devices should be on board whenever dangerous goods are carried. This information should be integrated with the ship's policies and programmes on occupational safety and health described in Regulation 4.3 and related Code provisions.

6. All ships should carry a complete and up-to-date list of radio stations through which medical advice can be obtained; and, if equipped with a system of satellite communication, carry an up-to-date and complete list of coast earth stations through which medical advice can be obtained. Seafarers with responsibility for medical care or medical first aid on board should be instructed in the use of the ship's medical guide and the medical section of the most recent edition of the International Code of Signals so as to enable them to understand the type of information needed by the advising doctor as well as the advice received.

Guideline B4.1.2 - Medical report form

1. The standard medical report form for seafarers required under Part A of this Code should be designed to facilitate the exchange of medical and related information concerning individual seafarers between ship and shore in cases of illness or injury.

Guideline B4.1.3 - Medical care ashore

1. Shore-based medical facilities for treating seafarers should be adequate for the purposes. The doctors, dentists and other medical personnel should be properly qualified.
2. Measures should be taken to ensure that seafarers have access when in port to:
 - a) outpatient treatment for sickness and injury;
 - b) hospitalization when necessary; and
 - c) facilities for dental treatment, especially in cases of emergency.
3. Suitable measures should be taken to facilitate the treatment of seafarers suffering from disease. In particular, seafarers should be promptly admitted to clinics and hospitals ashore, without difficulty and irrespective of nationality or religious belief, and, whenever possible, arrangements should be made to ensure, when necessary, continuation of treatment to supplement the medical facilities available to them.

bør alltid være om bord når farlig gods transporteres. Denne informasjonen bør være integrert i skipets politikk og programmer for sikkerhet og helse på arbeidsplassen som beskrevet i regel 4.3 og tilknyttede kodebestemmelser.

6. Alle skip bør ha om bord en komplett og ajourført liste over radiostasjoner som kan benyttes for å innhente medisinske råd, og bør, dersom de er utstyrt med satellittsamband, ha om bord en komplett og ajourført liste over kystnære jordstasjoner som kan benyttes for å innhente medisinske råd. Sjøfolk med ansvar for medisinsk behandling eller medisinsk førstehjelp bør være instruert i bruken av skipets legehåndbok og den medisinske delen av *International Code of Signals* i nyeste utgave for å kunne forstå både hvilke opplysninger den rådgivende legen trenger og de råd som mottas.

Retningslinje B4.1.2 – Journalskjema

1. Det standard journalskjema for sjøfolk som kreves i del A i denne kode, bør ha en form som forenkler utvekslingen av medisinske og andre tilhørende opplysninger om den enkelte sjømann mellom skip og land ved sykdom eller skade.

Retningslinje B4.1.3 – Helsetjeneste i land

1. Landbaserte helsetilbud for sjøfolk bør være tilstrekkelige for formålet. Leger, tannleger og annet medisinsk personell bør være godt kvalifisert.
2. Det bør treffes tiltak for å sikre at sjøfolk som er i havn, har adgang til:
 - a) behandling som dagpasient ved sykdom og skade,
 - b) innleggelse når det er nødvendig, og
 - c) tilbud om tannlegebehandling, særlig i nødstilfeller.
3. Passende tiltak bør iverksettes for å lette behandlingen av sjøfolk som lider av sykdom. I særdeleshet bør sjøfolk raskt få plass på klinikker og sykehus i land, uten vanskeligheter og uansett nasjonalitet eller religion, og om mulig bør det finnes ordninger for å sikre videre behandling når det er nødvendig for å komplettere de helsetilbudene de har adgang til.

Guideline B4.1.4 - Medical assistance to other ships and international cooperation

1. Each Member should give due consideration to participating in international cooperation in the area of assistance, programmes and research in health protection and medical care. Such cooperation might cover:
 - a) developing and coordinating search and rescue efforts and arranging prompt medical help and evacuation at sea for the seriously ill or injured on board a ship through such means as periodic ship position reporting systems, rescue coordination centres and emergency helicopter services, in conformity with the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, as amended, and the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual;
 - b) making optimum use of all ships carrying a doctor and stationing ships at sea which can provide hospital and rescue facilities;
 - c) compiling and maintaining an international list of doctors and medical care facilities available worldwide to provide emergency medical care to seafarers;
 - d) landing seafarers ashore for emergency treatment;
 - e) repatriating seafarers hospitalized abroad as soon as practicable, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;
 - f) arranging personal assistance for seafarers during repatriation, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;
 - g) endeavouring to set up health centres for seafarers to:
 - i. conduct research on the health status, medical treatment and preventive health care of seafarers; and
 - ii. train medical and health service staff in maritime medicine;
 - h) collecting and evaluating statistics concerning occupational accidents, diseases and fatalities of seafarers and integrating and harmonizing the statistics with any existing national system of statistics on occupational accidents and diseases covering other categories of workers;
 - i) organizing international exchanges of technical information, training material and per-

Retningslinje B4.1.4 – Medisinsk bistand til andre skip og internasjonalt samarbeid

1. Hver medlemsstat bør i rimelig utstrekning vurdere å delta i internasjonalt samarbeid innen bistand, programmer og forskning på helsevern og helsetjenester. Slikt samarbeid kan omfatte:
 - a) utvikling og koordinering av innsats for søk og redning og tilrettelegging for hurtig medisinsk hjelp og evakuering til sjøs for alvorlig syke eller skadde om bord på skip, blant annet ved hjelp av systemer for periodisk rapportering av skipsposisjon, redningssentraler og redningshelikoptertjenester i samsvar med Internasjonal konvensjon om søk og redning til havs, 1979, med endringer, og *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR)*;
 - b) optimal utnyttelse av alle skip med lege om bord og utstasjonering av skip til sjøs som kan yte sykehus- og redningstjenester,
 - c) oppstilling og vedlikehold av en internasjonal liste over leger og helsetilbud som er tilgjengelige på verdensbasis for å yte medisinske nødtjenester til sjøfolk,
 - d) ilandsetting av sjøfolk for nødbehandling,
 - e) raskest mulig hjemsending av sjøfolk innlagt på sykehus i utlandet, i samsvar med medisinske råd fra de leger som er ansvarlige i det enkelte tilfelle og idet det tas hensyn til sjømannens ønsker og behov,
 - f) organisering av personlig bistand til sjøfolk under hjemreisen, i samsvar med medisinske råd fra de leger som er ansvarlige i det enkelte tilfelle og idet det tas hensyn til sjøfolkenes ønsker og behov,
 - g) innsats for å etablere helsesentre for sjøfolk med henblikk på å:
 - i. gjennomføre forskning på helsestatus, medisinsk behandling og forebyggende helsetiltak for sjøfolk, og
 - ii. lære opp medisinsk personell og helsepersonell i sjøfartsmedisin,
 - h) innsamling og evaluering av statistikk over arbeidsulykker, sykdommer og dødsfall blant sjøfolk; integrering og harmonisering av statistikken med eksisterende nasjonalt statistikkssystem for arbeidsulykker og yrkessykdommer som omfatter andre arbeidstakergrupper,
 - i) tilrettelegging av internasjonal utveksling av teknisk informasjon, læremateriell og

- sonnel, as well as international training courses, seminars and working groups;
- j) providing all seafarers with special curative and preventive health and medical services in port, or making available to them general health, medical and rehabilitation services; and
 - k) arranging for the repatriation of the bodies or ashes of deceased seafarers, in accordance with the wishes of the next of kin and as soon as practicable.
2. International cooperation in the field of health protection and medical care for seafarers should be based on bilateral or multilateral agreements or consultations among Members.

Guideline B4.1.5 - Dependants of seafarers

1. Each Member should adopt measures to secure proper and sufficient medical care for the dependants of seafarers domiciled in its territory pending the development of a medical care service which would include within its scope workers generally and their dependants where such services do not exist and should inform the International Labour Office concerning the measures taken for this purpose.

Regulation 4.2 - Shipowners' liability

Purpose: To ensure that seafarers are protected from the financial consequences of sickness, injury or death occurring in connection with their employment

1. Each Member shall ensure that measures, in accordance with the Code, are in place on ships that fly its flag to provide seafarers employed on the ships with a right to material assistance and support from the shipowner with respect to the financial consequences of sickness, injury or death occurring while they are serving under a seafarers' employment agreement or arising from their employment under such agreement.
2. This Regulation does not affect any other legal remedies that a seafarer may seek.

Standard A4.2 - Shipowners' liability

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that shipowners of ships that fly its flag are responsible for health protection and medical care of all seafarers working on board the ships in accordance with the following minimum standards:
 - a) shipowners shall be liable to bear the costs for seafarers working on their ships in respect of sickness and injury of the seafar-

personell, samt internasjonale kurs, seminarer og arbeidsgrupper,

- j) å gi sjøfolk adgang til spesielle terapeutiske og forebyggende helse- og legetjenester i havn, eller til generelle helse-, lege- og rehabiliteringstjenester, og
- k) hjemsending av lik eller aske etter avdøde personer, snarest mulig og i samsvar med de pårørendes ønsker.

2. Internasjonalt samarbeid på området helsevern og helsetjeneste for sjøfolk bør være basert på bilaterale eller multilaterale avtaler eller samråd mellom medlemsstatene.

Retningslinje B4.1.5 – Personer som sjøfolk forsørger

1. Hver medlemsstat bør vedta tiltak for å sikre god og tilstrekkelig helsetjeneste for personer som sjøfolk forsørger og som er bosatt på dens territorium, i påvente av utbyggingen av en helsetjeneste som vil omfatte arbeidstakere generelt og personer som de forsørger når slike tjenester ikke eksisterer, og bør informere Det internasjonale arbeidsbyrå om de tiltak som iverksettes til dette formål.

Regel 4.2 – Rederes erstatningsansvar

Formål: å sikre at sjøfolk er beskyttet mot de økonomiske følgene av sykdom, skade eller død i forbindelse med arbeidet

1. Hver medlemsstat skal sikre at tiltak i samsvar med koden er på plass på skip som fører dens flagg for å gi sjøfolk ansatt på skipene rett til materiell bistand og støtte fra rederen med hensyn til de økonomiske konsekvensene av sykdom, skade eller død som inntreffer mens de er i arbeid i henhold til ansettelsesavtale, eller som oppstår som følge av ansettelsen i henhold til slik avtale.
2. Denne regel påvirker ikke eventuelle andre rettsmidler som en sjømann måtte søke.

Standard A4.2 – Rederes erstatningsansvar

1. Hver medlemsstat skal vedta lover og forskrifter som gjør redere av skip som fører dens flagg ansvarlige for helsevern og helsetjeneste for alle sjøfolk som arbeider om bord på skipene, i samsvar med følgende minstestandarder:
 - a) redere skal være ansvarlige for å dekke kostnadene for sjøfolk som arbeider på deres skip med hensyn til sykdom og skade

- ers occurring between the date of commencing duty and the date upon which they are deemed duly repatriated, or arising from their employment between those dates;
- b) shipowners shall provide financial security to assure compensation in the event of the death or long-term disability of seafarers due to an occupational injury, illness or hazard, as set out in national law, the seafarers' employment agreement or collective agreement;
 - c) shipowners shall be liable to defray the expense of medical care, including medical treatment and the supply of the necessary medicines and therapeutic appliances, and board and lodging away from home until the sick or injured seafarer has recovered, or until the sickness or incapacity has been declared of a permanent character; and
 - d) shipowners shall be liable to pay the cost of burial expenses in the case of death occurring on board or ashore during the period of engagement.
2. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to defray the expense of medical care and board and lodging to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.
 3. Where the sickness or injury results in incapacity for work the shipowner shall be liable:
 - a) to pay full wages as long as the sick or injured seafarers remain on board or until the seafarers have been repatriated in accordance with this Convention; and
 - b) to pay wages in whole or in part as prescribed by national laws or regulations or as provided for in collective agreements from the time when the seafarers are repatriated or landed until their recovery or, if earlier, until they are entitled to cash benefits under the legislation of the Member concerned.
 4. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to pay wages in whole or in part in respect of a seafarer no longer on board to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.
 5. National laws or regulations may exclude the shipowner from liability in respect of:
 - a) injury incurred otherwise than in the service of the ship;
- som sjøfolkene pådrar seg mellom datoen da de tiltrer tjenesten og datoen da de anses som behørig hjemsendt, eller som oppstår som følge av deres ansettelse mellom disse datoene,
- b) redere skal yte økonomisk garanti for å sikre erstatning ved død eller langvarig uførhet hos sjøfolk på grunn av yrkesskade, yrkessykdom eller yrkesrisiko, som fastsatt i nasjonal lovgivning, sjøfolkenes ansettelsesavtale eller tariffavtale,
 - c) redere skal være ansvarlige for å dekke utgiftene til medisinsk behandling, iberegnet medisinsk behandling og anskaffelse av de nødvendige medisiner og behandlingsapparater, samt kost og losji borte fra hjemmet inntil den syke eller skadde sjømannen er frisk eller til sykdommen eller uførheten er erklært varig, og
 - d) redere skal være ansvarlige for å dekke begravellesomkostningene ved død som inntreffer om bord eller i land i ansettelsestiden.
2. Nasjonale lover eller forskrifter kan begrense rederens ansvar for å dekke utgiftene til medisinsk behandling og kost og losji til et tidsrom som ikke skal være mindre enn 16 uker fra datoen da skaden inntraff eller sykdommen inntrådte.
 3. Dersom sykdommen eller skaden fører til arbeidsuførhet, skal rederen være ansvarlig:
 - a) for å betale full lønn så lenge de syke eller skadde sjøfolkene er om bord eller til de er hjemsendt i samsvar med denne konvensjon, og
 - b) for å betale full eller delvis lønn som foreskrevet i nasjonale lover eller forskrifter eller som fastsatt i tariffavtaler fra det tidspunkt sjøfolkene blir hjemsendt til de er friske, eller, hvis det inntreffer tidligere, til de har rett til kontantytelser etter vedkommende medlemsstats lovgivning.
 4. Nasjonale lover eller forskrifter kan begrense rederens ansvar for å betale full eller delvis lønn for en sjømann som ikke lenger er om bord til et tidsrom som ikke skal være mindre enn 16 uker fra datoen da skaden inntraff eller sykdommen inntrådte.
 5. Nasjonale lover eller forskrifter kan utelukke rederen fra ansvar med hensyn til:
 - a) skade som sjømannen ikke har pådratt seg i skipets tjeneste,

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> b) injury or sickness due to the wilful misconduct of the sick, injured or deceased seafarer; and c) sickness or infirmity intentionally concealed when the engagement is entered into. <p>6. National laws or regulations may exempt the shipowner from liability to defray the expense of medical care and board and lodging and burial expenses in so far as such liability is assumed by the public authorities.</p> <p>7. Shipowners or their representatives shall take measures for safeguarding property left on board by sick, injured or deceased seafarers and for returning it to them or to their next of kin.</p> | <ul style="list-style-type: none"> b) skade eller sykdom som følge av grov forsømmelse fra den syke, skadde eller avdøde sjømannens side, og c) sykdom eller svakhet som med vilje er holdt skjult ved tiltredelsen. <p>6. Nasjonale lover eller forskrifter kan frita rederen fra ansvar for å dekke utgiftene til medisinsk behandling og kost og losji samt begravellesomkostninger i den utstrekning offentlige myndigheter påtar seg slikt ansvar.</p> <p>7. Redere eller deres representanter skal treffe tiltak for å sikre eiendeler som syke, skadde eller avdøde sjøfolk etterlater seg om bord, og for å returnere disse til dem eller deres pårørende.</p> |
|--|--|

Guideline B4.2 - Shipowners' liability

1. The payment of full wages required by Standard A4.2, paragraph 3(a), may be exclusive of bonuses.
2. National laws or regulations may provide that a shipowner shall cease to be liable to bear the costs of a sick or injured seafarer from the time at which that seafarer can claim medical benefits under a scheme of compulsory sickness insurance, compulsory accident insurance or workers' compensation for accidents.
3. National laws or regulations may provide that burial expenses paid by the shipowner shall be reimbursed by an insurance institution in cases in which funeral benefit is payable in respect of the deceased seafarer under laws or regulations relating to social insurance or workers' compensation.

Regulation 4.3 - Health and safety protection and accident prevention

Purpose: To ensure that seafarers' work environment on board ships promotes occupational safety and health

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are provided with occupational health protection and live, work and train on board ship in a safe and hygienic environment.
2. Each Member shall develop and promulgate national guidelines for the management of occupational safety and health on board ships that fly its flag, after consultation with representative shipowners' and seafarers' organizations and taking into account applicable codes, guidelines and standards recommended by international organizations, national administrations and maritime industry organizations.

Retningslinje B4.2 – Rederes erstatningsansvar

1. Betaling av full lønn slik standard A4.2 nr. 3 a) krever, kan være med fratrekk av bonuser.
2. Nasjonale lover eller forskrifter kan bestemme at en reder ikke lenger skal være ansvarlig for å dekke kostnadene for en syk eller skadd sjømann fra det tidspunkt sjømannen kan kreve syketrygd i henhold til en ordning med obligatorisk sykeforsikring, obligatorisk ulykkesforsikring eller ulykkeserstatning for arbeidstakere.
3. Nasjonale lover eller forskrifter kan bestemme at begravellesutgifter betalt av rederen skal refunderes av en forsikringsinstitusjon i tilfeller der begravellesstønad gis for den avdøde sjømann i henhold til lover eller forskrifter i tilknytning til sosialtrygd eller arbeidstakererstatning.

Regel 4.3 – Vern om sikkerhet og helse, forebygging av ulykker

Formål: å sikre at arbeidsmiljøet om bord fremmer sjøfolkenes sikkerhet og helse

1. Hver medlemsstat skal sørge for at sjøfolk på skip som fører dens flagg, er sikret yrkeshelsevern og at de arbeider, bor og får opplæring i et trygt og hygienisk miljø om bord.
2. Hver medlemsstat skal utarbeide og spre kunnskap om nasjonale retningslinjer for vern om helse og sikkerhet på skip som fører dens flagg, etter samråd med representative reder- og sjømannsorganisasjoner og idet det tas hensyn til gjeldende regelverk, retningslinjer og standarder anbefalt av internasjonale organisasjoner, nasjonale forvaltninger og organisasjoner i skipsfartsnæringen.

3. Each Member shall adopt laws and regulations and other measures addressing the matters specified in the Code, taking into account relevant international instruments, and set standards for occupational safety and health protection and accident prevention on ships that fly its flag.

Standard A4.3 - Health and safety protection and accident prevention

1. The laws and regulations and other measures to be adopted in accordance with Regulation 4.3, paragraph 3, shall include the following subjects:
- a) the adoption and effective implementation and promotion of occupational safety and health policies and programmes on ships that fly the Member's flag, including risk evaluation as well as training and instruction of seafarers;
 - b) reasonable precautions to prevent occupational accidents, injuries and diseases on board ship, including measures to reduce and prevent the risk of exposure to harmful levels of ambient factors and chemicals as well as the risk of injury or disease that may arise from the use of equipment and machinery on board ships;
 - c) on-board programmes for the prevention of occupational accidents, injuries and diseases and for continuous improvement in occupational safety and health protection, involving seafarers' representatives and all other persons concerned in their implementation, taking account of preventive measures, including engineering and design control, substitution of processes and procedures for collective and individual tasks, and the use of personal protective equipment; and
 - d) requirements for inspecting, reporting and correcting unsafe conditions and for investigating and reporting on-board occupational accidents.
2. The provisions referred to in paragraph 1 of this Standard shall:
- a) take account of relevant international instruments dealing with occupational safety and health protection in general and with specific risks, and address all matters relevant to the prevention of occupational accidents, injuries and diseases that may be applicable to the work of seafarers and particularly

3. Hver medlemsstat skal, idet det tas hensyn til relevante internasjonale dokumenter, vedta lover og forskrifter og andre tiltak angående de forhold som er nevnt i koden, og skal fastsette standarder for vern om sikkerhet og helse og forebygging av ulykker på skip som fører dens flagg.

Standard A4.3 – Vern om helse og sikkerhet, forebygging av ulykker

1. De lover og forskrifter og andre tiltak som vedtas i samsvar med regel 4.3 nr. 3, skal omfatte følgende emner:
- a) vedtakelse og effektiv gjennomføring og innsats til fremme av politikk og programmer for vern om sikkerhet og helse på skip som fører medlemsstatens flagg, herunder evaluering av risikoer og opplæring og instruering av sjøfolk,
 - b) rimelige forholdsregler for å forebygge arbeidsulykker, yrkesskader og yrkessykdommer om bord, herunder tiltak for å redusere og forebygge risikoen for å bli utsatt for skadelige nivåer av faktorer i omgivelsene og kjemikalier samt risiko for skade eller sykdom som måtte opptre som følge av bruken av utstyr eller maskineri om bord på skip,
 - c) programmer om bord på skip med sikte på å forebygge arbeidsulykker, yrkesskader og yrkessykdommer og stadig å forbedre vernet om sikkerhet og helse, med deltakelse av sjømannsrepresentanter og alle andre som berøres av gjennomføringen; forebyggende tiltak, herunder kontroll av teknikk og konstruksjonsløsninger, utskifting av prosesser og prosedyrer for kollektive og individuelle oppgaver samt bruk av personlig verneutstyr, skal tas i betraktning, og
 - d) krav til inspeksjon, rapportering og utbedring av utrygge forhold og til granskning og rapportering av arbeidsulykker om bord.
2. Bestemmelsene som er nevnt i nr. 1 i denne standard, skal:
- a) ta hensyn til relevante internasjonale dokumenter som både omhandler vern om sikkerhet og helse i arbeidslivet generelt og konkrete risikoer spesielt, og skal ta for seg alle spørsmål av betydning for forebygging av arbeidsulykker, yrkesskader og yrkessykdommer som kan være relevante for sjø-

- those which are specific to maritime employment;
- b) clearly specify the obligation of shipowners, seafarers and others concerned to comply with the applicable standards and with the ship's occupational safety and health policy and programme with special attention being paid to the safety and health of seafarers under the age of 18;
 - c) specify the duties of the master or a person designated by the master, or both, to take specific responsibility for the implementation of and compliance with the ship's occupational safety and health policy and programme; and
 - d) specify the authority of the ship's seafarers appointed or elected as safety representatives to participate in meetings of the ship's safety committee. Such a committee shall be established on board a ship on which there are five or more seafarers.
3. The laws and regulations and other measures referred to in Regulation 4.3, paragraph 3, shall be regularly reviewed in consultation with the representatives of the shipowners' and seafarers' organizations and, if necessary, revised to take account of changes in technology and research in order to facilitate continuous improvement in occupational safety and health policies and programmes and to provide a safe occupational environment for seafarers on ships that fly the Member's flag.
 4. Compliance with the requirements of applicable international instruments on the acceptable levels of exposure to workplace hazards on board ships and on the development and implementation of ships' occupational safety and health policies and programmes shall be considered as meeting the requirements of this Convention.
 5. The competent authority shall ensure that:
 - a) occupational accidents, injuries and diseases are adequately reported, taking into account the guidance provided by the International Labour Organization with respect to the reporting and recording of occupational accidents and diseases;
 - b) comprehensive statistics of such accidents and diseases are kept, analysed and published and, where appropriate, followed up by research into general trends and into the hazards identified; and
 - c) occupational accidents are investigated.
 6. Reporting and investigation of occupational safety and health matters shall be designed to
- folks arbeid, særlig slike som er spesielle for sysselsetting til sjøs,
 - b) klart angi den plikt redere, sjøfolk og andre berørte parter har til å rette seg etter de standarder som gjelder og etter skipets politikk og program for sikkerhet og helse på arbeidsplassen, med særlig vekt på sikkerhet og helse for sjøfolk under 18 år,
 - c) angi den plikt skipsføreren og/eller en person utpekt av skipsføreren har til å ta særskilt ansvar for gjennomføring og etterlevelse av skipets politikk og program for sikkerhet og helse på arbeidsplassen, og
 - d) angi den rett sjøfolk om bord som er utpekt eller valgt til verneombud, har til å delta i møter i skipets verneutvalg. Slike utvalg skal nedsettes om bord på skip med fem sjøfolk eller flere.
3. De lover og forskrifter og andre tiltak som er nevnt i regel 4.3, skal jevnlig gjennomgås i samarbeid med representantene for reder- og sjømannsorganisasjonene, og om nødvendig revideres i pakt med endringer i teknologi og forskning for å legge til rette for kontinuerlig forbedring av politikk og programmer for sikkerhet og helse på arbeidsplassen og for å tilby et trygt arbeidsmiljø for sjøfolk på skip som fører medlemsstatens flagg.
 4. Når kravene i gjeldende internasjonale dokumenter om akseptable risikonivåer ved arbeid om bord på skip og om utvikling og gjennomføring av politikk og programmer for sikkerhet og helse om bord etterleveres, skal kravene i denne konvensjon anses for å være oppfylt.
 5. Den kompetente myndighet skal sikre at:
 - a) arbeidsulykker, yrkesskader og yrkessykdommer blir tilstrekkelig rapportert, idet det tas hensyn til den veiledning som er gitt av Den internasjonale arbeidsorganisasjon angående rapportering og registrering av arbeidsulykker og yrkessykdommer,
 - b) omfattende statistikk over slike ulykker og sykdommer blir ført, analysert og offentliggjort og eventuelt fulgt opp med forskning på generelle tendenser og på de farer som er påvist, og
 - c) arbeidsulykker blir etterforsket.
 6. Rapportering og etterforskning av saker angående sikkerhet og helse på arbeidsplassen skal

ensure the protection of seafarers' personal data, and shall take account of the guidance provided by the International Labour Organization on this matter.

7. The competent authority shall cooperate with shipowners' and seafarers' organizations to take measures to bring to the attention of all seafarers information concerning particular hazards on board ships, for instance, by posting official notices containing relevant instructions.
8. The competent authority shall require that shipowners conducting risk evaluation in relation to management of occupational safety and health refer to appropriate statistical information from their ships and from general statistics provided by the competent authority.

Guideline B4.3 - Health and safety protection and accident prevention

Guideline B4.3.1 - Provisions on occupational accidents, injuries and diseases

1. The provisions required under Standard A4.3 should take into account the ILO code of practice entitled *Accident prevention on board ship at sea and in port*, 1996, and subsequent versions and other related ILO and other international standards and guidelines and codes of practice regarding occupational safety and health protection, including any exposure levels that they may identify.
2. The competent authority should ensure that the national guidelines for the management of occupational safety and health address the following matters, in particular:
 - a) general and basic provisions;
 - b) structural features of the ship, including means of access and asbestos-related risks;
 - c) machinery;
 - d) the effects of the extremely low or high temperature of any surfaces with which seafarers may be in contact;
 - e) the effects of noise in the workplace and in shipboard accommodation;
 - f) the effects of vibration in the workplace and in shipboard accommodation;
 - g) the effects of ambient factors, other than those referred to in subparagraphs (e) and (f), in the workplace and in shipboard accommodation, including tobacco smoke;
 - h) special safety measures on and below deck;
 - i) loading and unloading equipment;
 - j) fire prevention and fire-fighting;

være innrettet på å beskytte sjøfolks personopplysninger, og skal ta hensyn til den veiledning som er gitt av Den internasjonale arbeidsorganisasjon i denne henseende.

7. Den kompetente myndighet skal samarbeide med reder- og sjømannsorganisasjonene om å treffe tiltak for å gjøre alle sjøfolk kjent med opplysninger angående bestemte farer om bord på skip, for eksempel ved å sette opp offisielle oppslag med relevante instruksjoner.
8. Den kompetente myndighet skal kreve at redere som utfører risikovurderinger angående håndteringen av sikkerhet og helse på arbeidsplassen, henviser til relevant statistisk informasjon fra sine skip og fra alminnelig statistikk presentert av den kompetente myndighet.

Retningslinje B4.3 – Vern om sikkerhet og helse, forebygging av ulykker

Retningslinje B4.3.1 – Bestemmelser om arbeidsulykker, yrkesskader og yrkessykdommer

1. Bestemmelsene som kreves etter standard A4.3, bør ta hensyn til ILOs regelverk med tittelen *Accident prevention on board ship at sea and in port*, 1996 og senere utgaver, samt andre tilknyttede standarder og retningslinjer og regelverk fra ILO og annet internasjonalt hold angående vern om sikkerhet og helse på arbeidsplassen, herunder de eksponeringsnivåer som måtte være fastsatt i disse.
2. Den kompetente myndighet bør sikre at nasjonale retningslinjer for håndtering av sikkerhet og helse på arbeidsplassen tar opp følgende forhold særskilt:
 - a) alminnelige og grunnleggende bestemmelser,
 - b) strukturelle forhold ved skipet, herunder atkomstmidler og risiko i tilknytning til asbest,
 - c) maskineri,
 - d) virkningene av ekstremt lav eller høy temperatur på overflater som sjøfolk kan komme i berøring med,
 - e) virkningene av støy på arbeidsstedet og i innredning om bord,
 - f) virkningene av vibrasjoner på arbeidsstedet og i innredning om bord,
 - g) virkningene av omgivelsesfaktorer, unntatt de som er nevnt i bokstav e) og f), på arbeidsstedet og i innredning om bord, herunder tobakksrøyk,
 - h) spesielle sikkerhetstiltak på og under dekk,
 - i) laste- og losseutstyr,
 - j) forebygging og bekjempelse av brann,

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> k) anchors, chains and lines; l) dangerous cargo and ballast; m) personal protective equipment for seafarers; n) work in enclosed spaces; o) physical and mental effects of fatigue; p) the effects of drug and alcohol dependency;
 q) HIV/AIDS protection and prevention; and
 r) emergency and accident response. | <ul style="list-style-type: none"> k) ankere, kjettinger og tau, l) farlig last og ballast, m) personlig verneutstyr for sjøfolk,
 n) arbeid i lukkede rom, o) fysiske og mentale virkninger av tretthet, p) virkningene av medikament- og alkoholavhengighet, q) beskyttelse mot og forebygging av HIV/AIDS, og r) reaksjonsformer ved nødssituasjoner og ulykker. |
|---|--|
-
- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 3. The assessment of risks and reduction of exposure on the matters referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the physical occupational health effects, including manual handling of loads, noise and vibration, the chemical and biological occupational health effects, the mental occupational health effects, the physical and mental health effects of fatigue, and occupational accidents. The necessary measures should take due account of the preventive principle according to which, among other things, combating risk at the source, adapting work to the individual, especially as regards the design of workplaces, and replacing the dangerous by the non-dangerous or the less dangerous, have precedence over personal protective equipment for seafarers. 4. In addition, the competent authority should ensure that the implications for health and safety are taken into account, particularly in the following areas: <ul style="list-style-type: none"> a) emergency and accident response; b) the effects of drug and alcohol dependency; and c) HIV/AIDS protection and prevention. | <ol style="list-style-type: none"> 3. Vurderingen av risikoer og reduksjonen av eksponering på de punkter som er nevnt i nr. 2 i denne retningslinje, bør ta hensyn til de fysiske helseeffektene ved blant annet manuell håndtering av last, støy og vibrasjoner, kjemiske og biologiske helseeffekter, mentale helseeffekter, fysiske og mentale virkninger av utmattelse samt arbeidsulykker. De nødvendige tiltakene bør ta tilbørlig hensyn til forebyggingsprinsippet, som blant annet går ut på å bekjempe en risiko ved kilden, å tilpasse arbeidet – særlig utformingen av arbeidsstedet – til enkeltindividet og å skifte ut det farlige med det ufarlige eller mindre farlige, er å foretrekke framfor personlig verneutstyr. 4. I tillegg bør den kompetente myndighet sikre at helse- og sikkerhetsimplikasjonene tas i betraktning særlig på følgende områder: <ul style="list-style-type: none"> a) reaksjonsformer ved nødssituasjoner og ulykker, b) virkningene av medikament- og alkoholavhengighet, og c) vern mot og forebygging av HIV/AIDS. |
|---|--|

Guideline B4.3.2 - Exposure to noise

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned, should review on an ongoing basis the problem of noise on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of exposure to noise. 2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should take account of the adverse effects of exposure to excessive noise on the hearing, health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard noise to protect | <h4>Retningslinje B4.3.2 – Eksponering for støy</h4> <ol style="list-style-type: none"> 1. Den kompetente myndighet bør, i samarbeid med de kompetente internasjonale organer og med representanter for de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner, på kontinuerlig basis gjennomgå problemet med støy om bord på skip med sikte på i størst mulig utstrekning å forbedre sjøfolks vern mot skadevirkningene ved eksponering for støy. 2. I gjennomgangen som er nevnt i nr. 1 i denne retningslinje, bør det tas hensyn til de skadevirkninger eksponering for sterk støy kan ha på sjøfolks hørsel, helse og velvære og til tiltak som det er aktuelt å foreskrive eller anbefale for å redusere støyen om bord med sikte på å |
|--|---|

seafarers. The measures to be considered should include the following:

- a) instruction of seafarers in the dangers to hearing and health of prolonged exposure to high noise levels and in the proper use of noise protection devices and equipment;
- b) provision of approved hearing protection equipment to seafarers where necessary; and
- c) assessment of risk and reduction of exposure levels to noise in all accommodation and recreational and catering facilities, as well as engine rooms and other machinery spaces.

Guideline B4.3.3 - Exposure to vibration

1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned, and taking into account, as appropriate, relevant international standards, should review on an ongoing basis the problem of vibration on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of vibration.
2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should cover the effect of exposure to excessive vibration on the health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard vibration to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:
 - a) instruction of seafarers in the dangers to their health of prolonged exposure to vibration;
 - b) provision of approved personal protective equipment to seafarers where necessary; and
 - c) assessment of risks and reduction of exposure to vibration in all accommodation and recreational and catering facilities by adopting measures in accordance with the guidance provided by the ILO code of practice entitled *Ambient factors in the workplace*, 2001, and any subsequent revisions, taking account of the difference between exposure in those areas and in the workplace.

Guideline B4.3.4 - Obligations of shipowners

1. Any obligation on the shipowner to provide protective equipment or other accident prevention safeguards should, in general, be accompanied by provisions requiring their use by seafarers and by a requirement for seafarers to comply

beskytte sjøfolkene. Blant annet bør følgende tiltak vurderes:

- a) rettleiding til sjøfolk om de farer langvarig eksponering for høye støynivåer innebærer for hørsel og helse, og om riktig bruk av støybeskyttende innretninger og utstyr,
- b) utlevering av godkjent hørselsvern til sjøfolk der det trengs, og
- c) vurdering av risikoene ved og reduksjon i nivået av eksponering for støy i alle bolig-, og rekreasjons- og forpleiningsområder, samt i maskinrom og andre maskinrområder.

Retningslinje B4.3.3 – Eksponering for vibrasjon

1. Den kompetente myndighet bør, i samarbeid med de kompetente internasjonale organer og med representanter for de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner og idet det tas hensyn til relevante internasjonale standarder slik det passer, på kontinuerlig basis gjennomgå problemet med vibrasjoner om bord på skip for i den utstrekning det lar seg gjøre å forbedre sjøfolks vern mot skadevirkningene av vibrasjoner.
2. Gjennomgangen som er nevnt i nr. 1 i denne retningslinje, bør ta hensyn til de virkninger eksponering for sterk vibrasjon kan ha på sjøfolks helse og velvære, og til tiltak som det er aktuelt å foreskrive eller anbefale for å redusere vibrasjoner om bord for å verne om sjøfolk. Blant annet bør følgende tiltak vurderes:
 - a) rettleiding til sjøfolk om helsefarene ved langvarig eksponering for vibrasjon,
 - b) utlevering av godkjent personlig verneutstyr til sjøfolk der det er nødvendig, og
 - c) vurdering av risikoene ved og reduksjon i nivået av eksponering for støy i alle bolig-, rekreasjons- og forpleinings ved å vedta tiltak i samsvar med veiledningen i ILOs retningslinjer med tittelen *Omgivelsesfaktorer på arbeidsstedet*, 2001 og eventuelle senere utgaver, idet det tas hensyn til forskjellen mellom eksponering på disse stedene og på arbeidsstedet.

Retningslinje B4.3.4 – Rederes forpliktelser

1. Enhver forpliktelse for rederen til å sørge for verneutstyr eller andre ulykkesforbyggende sikringstiltak bør generelt være ledsaget av bestemmelser som pålegger sjøfolk å bruke det og av et krav til sjøfolk om å rette seg etter rele-

with the relevant accident prevention and health protection measures.

2. Account should also be taken of Articles 7 and 11 of the Guarding of Machinery Convention, 1963 (No. 119), and the corresponding provisions of the Guarding of Machinery Recommendation, 1963 (No. 118), under which the obligation to ensure compliance with the requirement that machinery in use is properly guarded, and its use without appropriate guards prevented, rests on the employer, while there is an obligation on the worker not to use machinery without the guards being in position nor to make inoperative the guards provided.

Guideline B4.3.5 - Reporting and collection of statistics

1. All occupational accidents and occupational injuries and diseases should be reported so that they can be investigated and comprehensive statistics can be kept, analysed and published, taking account of protection of the personal data of the seafarers concerned. Reports should not be limited to fatalities or to accidents involving the ship.
2. The statistics referred to in paragraph 1 of this Guideline should record the numbers, nature, causes and effects of occupational accidents and occupational injuries and diseases, with a clear indication, as applicable, of the department on board a ship, the type of accident and whether at sea or in port.
3. Each Member should have due regard to any international system or model for recording accidents to seafarers which may have been established by the International Labour Organization.

Guideline B4.3.6 - Investigations

1. The competent authority should undertake investigations into the causes and circumstances of all occupational accidents and occupational injuries and diseases resulting in loss of life or serious personal injury, and such other cases as may be specified in national laws or regulations.
2. Consideration should be given to including the following as subjects of investigation:
 - a) working environment, such as working surfaces, layout of machinery, means of access, lighting and methods of work;
 - b) incidence in different age groups of occupational accidents and occupational injuries and diseases;

vante ulykkesforebyggende tiltak og helsevern-tiltak.

2. Det bør også tas hensyn til artikkel 7 og 11 i Konvensjon om sikring av maskiner, 1963 (nr. 119) og de tilsvarende bestemmelser i Rekommandasjon om sikring av maskiner, 1963 (nr. 118), som sier at det er arbeidsgiverens plikt å sørge for at kravet om tilstrekkelig sikring av maskiner som er i bruk, og om forbud mot bruk uten riktige sikringsanordninger, er oppfylt, mens arbeidstakeren har plikt til ikke å bruke maskiner uten at sikringsanordningene er på plass og ikke å sette eksisterende sikkerhetsanordninger ut av funksjon.

Retningslinje B4.3.5 – Rapportering og innsamling av statistikk

1. Alle arbeidsulykker, yrkesskader og yrkessykdommer bør rapporteres slik at de kan etterforskes og omfattende statistikk kan føres, analyseres og offentliggjøres, idet det tas hensyn til vern av de berørte sjøfolks personopplysninger. Rapporter bør ikke være begrenset til tilfeller med dødelig utfall eller til ulykker der skipet er innblandet.
2. Statistikk som nevnt i nr. 1 i denne retningslinje med hensyn til arbeidsulykker og yrkesskader og yrkessykdommer, bør fastholde antall, art, årsaker og virkninger, eventuelt med tydelig angivelse av avdeling om bord på skipet, type ulykke og om hendelsen inntraff underveis eller i havn.
3. Hver medlemsstat bør ta tilbørlig hensyn til de internasjonale systemer eller modeller for registrering av sjømannsulykker som måtte være etablert av Den internasjonale arbeidsorganisasjon.

Retningslinje B4.3.6 – Etterforskning

1. Den kompetente myndighet bør foreta etterforskning av årsaker og omstendigheter ved alle arbeidsulykker og yrkesskader eller yrkessykdommer som resulterer i tap av menneskeliv eller alvorlig personskade, og de andre tilfeller som måtte være angitt i nasjonale lover og forskrifter.
2. Følgende bør vurderes som gjenstand for etterforskning:
 - a) arbeidsmiljø, eksempelvis arbeidsoverflater, planløsning for maskiner, atkomstmidler, belysning og arbeidsmetoder,
 - b) forekomst av arbeidsulykker, yrkesskader og yrkessykdommer i forskjellige aldersgrupper,

- c) special physiological or psychological problems created by the shipboard environment;
- d) problems arising from physical stress on board a ship, in particular as a consequence of increased workload;
- e) problems arising from and effects of technical developments and their influence on the composition of crews; and
- f) problems arising from any human failures.

Guideline B4.3.7 - National protection and prevention programmes

1. In order to provide a sound basis for measures to promote occupational safety and health protection and prevention of accidents, injuries and diseases which are due to particular hazards of maritime employment, research should be undertaken into general trends and into such hazards as are revealed by statistics.
2. The implementation of protection and prevention programmes for the promotion of occupational safety and health should be so organized that the competent authority, shipowners and seafarers or their representatives and other appropriate bodies may play an active role, including through such means as information sessions, on-board guidelines on maximum exposure levels to potentially harmful ambient workplace factors and other hazards or outcomes of a systematic risk evaluation process. In particular, national or local joint occupational safety and health protection and accident prevention committees or ad hoc working parties and on-board committees, on which shipowners' and seafarers' organizations concerned are represented, should be established.
3. Where such activity takes place at company level, the representation of seafarers on any safety committee on board that shipowner's ships should be considered.

Guideline B4.3.8 - Content of protection and prevention programmes

1. Consideration should be given to including the following in the functions of the committees and other bodies referred to in Guideline B4.3.7, paragraph 2:
 - a) the preparation of national guidelines and policies for occupational safety and health management systems and for accident prevention provisions, rules and manuals;
 - b) the organization of occupational safety and health protection and accident prevention training and programmes;

- c) spesielle fysiologiske eller psykologiske problemer som miljøet om bord skaper,
- d) problemer som oppstår som følge av fysisk stress om bord på et skip, særlig ved økt arbeidsbelastning,
- e) problemer med opphav i og virkninger av den tekniske utviklingen og dens innvirkning på mannskapssammensetningen, og
- f) problemer med opphav i menneskelig svikt.

Retningslinje B4.3.7 – Nasjonale verne- og forebyggingsprogrammer

1. For å ha et solid grunnlag for tiltak til økt vern om sikkerhet og helse på arbeidsplassen og forebygging av ulykker, skader og sykdommer som skyldes spesielle faremomenter ved arbeid til sjøs, bør det utføres forskning på generelle tendenser og på farer som avdekkes gjennom statistikk.
2. Gjennomføringen av verne- og forebyggingsprogrammer til fremme av sikkerhet og helse på arbeidsplassen bør være slik organisert at den kompetente myndighet, redere og sjøfolk eller deres representanter og andre relevante organer kan spille en aktiv rolle, blant annet gjennom informasjonsmøter, retningslinjer om bord for øvre grenser for eksponering for potensielt skadelige omgivelsesfaktorer på arbeidsstedet og andre faremomenter eller funn fra en systematisk risikovurderingsprosess. I særdeleshet bør det opprettes nasjonale eller lokale fellesutvalg eller adhoc-arbeidsgrupper og utvalg om bord for vern om sikkerhet og helse og forebygging av ulykker, der berørte reder- og sjømannsorganisasjoner er representert.
3. Når slik virksomhet foregår på rederinivå, bør det vurderes å la sjøfolk være representert i eventuelle vernutvalg om bord på vedkommende reders skip.

Retningslinje B4.3.8 – Innhold i verne- og forebyggingsprogrammer

1. Følgende bør vurderes inntatt blant oppgavene til de utvalg og andre organer som er nevnt i retningslinje B4.3.7 nr. 2:
 - a) utarbeidelse av retningslinjer og politikk på nasjonalt plan for styringssystemer innen sikkerhet og helse og for bestemmelser, regler og håndbøker for ulykkesforebygging,
 - b) organisering av opplæring og programmer innen vern om sikkerhet og helse og forebygging av ulykker på arbeidsplassen,

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> c) the organization of publicity on occupational safety and health protection and accident prevention, including films, posters, notices and brochures; and d) the distribution of literature and information on occupational safety and health protection and accident prevention so that it reaches seafarers on board ships. <ol style="list-style-type: none"> 2. Relevant provisions or recommendations adopted by the appropriate national authorities or organizations or international organizations should be taken into account by those preparing texts of occupational safety and health protection and accident prevention measures or recommended practices. 3. In formulating occupational safety and health protection and accident prevention programmes, each Member should have due regard to any code of practice concerning the safety and health of seafarers which may have been published by the International Labour Organization. | <ul style="list-style-type: none"> c) organisering av publikasjonsvirksomhet angående vern om sikkerhet og helse og forebygging av ulykker på arbeidsplassen, herunder filmer, plakater, oppslag og brosjyrer, og d) distribusjon av litteratur og informasjon angående vern om sikkerhet og helse og forebygging av ulykker på arbeidsplassen slik at den når fram til sjøfolk om bord på skip. <ol style="list-style-type: none"> 2. Relevante bestemmelser eller anbefalinger vedtatt av de rette nasjonale myndigheter eller organisasjoner eller internasjonale organisasjoner bør tas i betraktning av dem som utarbeider tekster til pålegg eller anbefalt praksis innen vern om sikkerhet og helse og forebygging av ulykker på arbeidsplassen. 3. I utformingen av programmer for vern om sikkerhet og helse og forebygging av ulykker på arbeidsplassen bør hver medlemsstat ta tilbørlig hensyn til de retningslinjer for sjøfolks helse og sikkerhet som måtte være utgitt av Den internasjonale arbeidsorganisasjon. |
|--|---|

Guideline B4.3.9 - Instruction in occupational safety and health protection and the prevention of occupational accidents

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. The curriculum for the training referred to in Standard A4.3, paragraph 1(a), should be reviewed periodically and brought up to date in the light of development in types and sizes of ships and in their equipment, as well as changes in manning practices, nationality, language and the organization of work on board ships. 2. There should be continuous occupational safety and health protection and accident prevention publicity. Such publicity might take the following forms: <ul style="list-style-type: none"> a) educational audiovisual material, such as films, for use in vocational training centres for seafarers and where possible shown on board ships; b) display of posters on board ships; c) inclusion in periodicals read by seafarers of articles on the hazards of maritime employment and on occupational safety and health protection and accident prevention measures; and d) special campaigns using various publicity media to instruct seafarers, including campaigns on safe working practices. | <p>Retningslinje B4.3.9 – Opplæring i vern om sikkerhet og helse og forebygging av ulykker på arbeidsplassen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Opplæringsmaterieell som nevnt i standard A4.3 nr. 1 a) bør jevnlig vurderes og oppdateres i lys av utviklingen innen skip av alle typer og størrelser og i utstyret på slike skip, samt endringer i bemanningspraksis, nasjonaliteter, språk og arbeidsorganisering om bord på skip. 2. Det bør være kontinuerlig publisitet omkring vern om sikkerhet og helse og forebygging av ulykker på arbeidsplassen. Slik publisitet kan ha følgende former: <ul style="list-style-type: none"> a) audiovisuelle læremidler, for eksempel filmer, til bruk ved yrkesopplæringsentre for sjøfolk og om mulig vist om bord på skip, b) oppsetting av plakater om bord på skip, c) innrykk av artikler i tidsskrifter som leses av sjøfolk om faremomenter ved arbeid til sjøs og om vern om sikkerhet og helse og forebygging av ulykker, og d) spesialkampanjer med bruk av forskjellige publikasjonsformer for å rettlede sjøfolk, herunder kampanjer om trygg arbeidspraksis. |
|--|---|

3. The publicity referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the different nationalities, languages and cultures of seafarers on board ships.

Guideline B4.3.10 - Safety and health education of young seafarers

1. Safety and health regulations should refer to any general provisions on medical examinations before and during employment and on the prevention of accidents and the protection of health in employment, which may be applicable to the work of seafarers. Such regulations should specify measures which will minimize occupational dangers to young seafarers in the course of their duties.
2. Except where a young seafarer is recognized as fully qualified in a pertinent skill by the competent authority, the regulations should specify restrictions on young seafarers undertaking, without appropriate supervision and instruction, certain types of work presenting special risk of accident or of detrimental effect on their health or physical development, or requiring a particular degree of maturity, experience or skill. In determining the types of work to be restricted by the regulations, the competent authority might consider in particular work involving:
 - a) the lifting, moving or carrying of heavy loads or objects;
 - b) entry into boilers, tanks and cofferdams;
 - c) exposure to harmful noise and vibration levels;
 - d) operating hoisting and other power machinery and tools, or acting as signallers to operators of such equipment;
 - e) handling mooring or tow lines or anchoring equipment;
 - f) rigging;
 - g) work aloft or on deck in heavy weather;
 - h) nightwatch duties;
 - i) servicing of electrical equipment;
 - j) exposure to potentially harmful materials, or harmful physical agents such as dangerous or toxic substances and ionizing radiations;
 - k) the cleaning of catering machinery; and
 - l) the handling or taking charge of ships' boats.
3. Practical measures should be taken by the competent authority or through the appropriate machinery to bring to the attention of young seafarers information concerning the preven-

3. Publisitet som nevnt i nr. 2 i denne retningslinje bør ta hensyn til ulike nasjonaliteter, språk og kulturer blant sjøfolkene om bord.

Retningslinje B4.3.10 – Utdanning i sikkerhet og helse for unge sjøfolk

1. Sikkerhets- og helsebestemmelser bør henviser til de generelle bestemmelsene om legeundersøkelser før og under ansettelse og om forebygging av ulykker og vern om helse i arbeidslivet som måtte være relevante for sjøfolks arbeid. Slike bestemmelser bør angi tiltak som kan redusere yrkesrisikoene for unge sjøfolk under tjenesten.
2. Med mindre en ung sjømann er godkjent av den kompetente myndighet som fullt kvalifisert innen en relevant ferdighet, bør bestemmelsene angi begrensninger for unge sjøfolk som uten passende tilsyn og instruksjon utfører visse typer arbeid som medfører spesiell ulykkesrisiko eller risiko for skadevirkninger på deres helse eller fysiske utvikling, eller som krever en bestemt grad av modenhet, erfaring eller ferdighet. Ved fastsettelsen av typer arbeid som skal begrenses av bestemmelsene, kan den kompetente myndighet spesielt vurdere arbeid som omfatter:
 - a) løfting, flytting eller bæring av tunge laster eller gjenstander,
 - b) entring av kjeler, tanker og kofferdammer,
 - c) eksponering for skadelige støy- og vibrasjonsnivåer,
 - d) betjening av heiseanordninger og annet motordrevet maskineri og verktøy, eller arbeid som signalgivere til operatører av slikt utstyr,
 - e) håndtering av fortøynings- eller slepelinere eller ankringsutstyr,
 - f) rigging,
 - g) arbeid i høyden eller på dekk i hardt vær,
 - h) nattevakt oppgaver,
 - i) vedlikehold av elektrisk utstyr,
 - j) eksponering for potensielt skadelige materialer eller skadelige fysiske virkekrefter, for eksempel farlige eller giftige stoffer og ioniserende stråling,
 - k) rengjøring av forpleiningsutstyr, og
 - l) håndtering av eller ansvar for skipsbåter.
3. Praktiske tiltak bør treffes av den kompetente myndighet eller gjennom vedkommende system for å gjøre unge sjøfolk kjent med informasjon om forebygging av ulykker og vern om

tion of accidents and the protection of their health on board ships. Such measures could include adequate instruction in courses, official accident prevention publicity intended for young persons and professional instruction and supervision of young seafarers.

4. Education and training of young seafarers both ashore and on board ships should include guidance on the detrimental effects on their health and well-being of the abuse of alcohol and drugs and other potentially harmful substances, and the risk and concerns relating to HIV/AIDS and of other health risk related activities.

Guideline B4.3.11 - International cooperation

1. Members, with the assistance as appropriate of intergovernmental and other international organizations, should endeavour, in cooperation with each other, to achieve the greatest possible uniformity of action for the promotion of occupational safety and health protection and prevention of accidents.
2. In developing programmes for promoting occupational safety and health protection and prevention of accidents under Standard A4.3, each Member should have due regard to relevant codes of practice published by the International Labour Organization and the appropriate standards of international organizations.
3. Members should have regard to the need for international cooperation in the continuous promotion of activity related to occupational safety and health protection and prevention of occupational accidents. Such cooperation might take the form of:
 - a) bilateral or multilateral arrangements for uniformity in occupational safety and health protection and accident prevention standards and safeguards;
 - b) exchange of information on particular hazards affecting seafarers and on means of promoting occupational safety and health protection and preventing accidents;
 - c) assistance in testing of equipment and inspection according to the national regulations of the flag State;
 - d) collaboration in the preparation and dissemination of occupational safety and health protection and accident prevention provisions, rules or manuals;
 - e) collaboration in the production and use of training aids; and
 - f) joint facilities for, or mutual assistance in, the training of seafarers in occupational

deres helse om bord på skip. Slike tiltak kan omfatte tilstrekkelig opplæring i form av kurs, offisielle publikasjoner om ulykkesforebygging beregnet på unge og profesjonell rettledning og tilsyn med unge sjøfolk.

4. Utdanning og opplæring av unge sjøfolk både på sjøen og i land bør omfatte veiledning om skadevirkningene på deres helse og velferd ved misbruk av alkohol og medikamenter eller andre potensielt skadelige stoffer, samt risikoen og problemene i tilknytning til HIV/AIDS og aktiviteter som medfører helserisiko.

Retningslinje B4.3.11 – Internasjonalt samarbeid

1. Medlemsstatene, eventuelt med bistand fra mellomstatlige og andre internasjonale organisasjoner, bør gjennom samarbeid seg imellom anstrenge seg for å oppnå mest mulig felles opptreden innen vern om sikkerhet og helse og forebygging av ulykker på arbeidsplassen.
2. I utviklingen av programmer til økt vern om sikkerhet og helse og til forebygging av ulykker etter standard A4.3, bør hver medlemsstat ta tilbørlig hensyn til relevante retningslinjer utgitt av Den internasjonale arbeidsorganisasjon og de aktuelle standarder fra internasjonale organisasjoner.
3. Medlemsstatene bør ta hensyn til behovet for internasjonalt samarbeid i den kontinuerlige innsatsen for å fremme virksomhet i tilknytning til vern om sikkerhet og helse og forebygging av ulykker på arbeidsplassen. Slikt samarbeid kan ha form av:
 - a) bilaterale eller multilaterale avtaler om ensartede standarder og garantier innen vern om sikkerhet og helse og forebygging av ulykker på arbeidsplassen,
 - b) utveksling av informasjon om spesielle farer som berører sjøfolk og metoder til å fremme vern om sikkerhet og helse og forebygging av ulykker på arbeidsplassen,
 - c) bistand til prøving av utstyr og til inspeksjoner i henhold til flaggstatens nasjonale bestemmelser,
 - d) samarbeid om å utarbeide og spre kunnskap om bestemmelser, regler eller håndbøker innen vern om sikkerhet og helse og forebygging av ulykker på arbeidsplassen,
 - e) samarbeid om produksjon og bruk av opplæringshjelpemidler, og
 - f) felles ordninger for, eller gjensidig bistand til, opplæring av sjøfolk i vern om sikkerhet

safety and health protection, accident prevention and safe working practices.

og helse, forebygging av ulykker og trygge arbeidsmåter.

Regulation 4.4 - Access to shore-based welfare facilities

Purpose: To ensure that seafarers working on board a ship have access to shore-based facilities and services to secure their health and well-being

1. Each Member shall ensure that shore-based welfare facilities, where they exist, are easily accessible. The Member shall also promote the development of welfare facilities, such as those listed in the Code, in designated ports to provide seafarers on ships that are in its ports with access to adequate welfare facilities and services.
2. The responsibilities of each Member with respect to shore-based facilities, such as welfare, cultural, recreational and information facilities and services, are set out in the Code.

Standard A4.4 - Access to shore-based welfare facilities

1. Each Member shall require, where welfare facilities exist on its territory, that they are available for the use of all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work.
2. Each Member shall promote the development of welfare facilities in appropriate ports of the country and determine, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, which ports are to be regarded as appropriate.
3. Each Member shall encourage the establishment of welfare boards which shall regularly review welfare facilities and services to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.

Guideline B4.4 - Access to shore-based welfare facilities

Guideline B4.4.1 - Responsibilities of Members

1. Each Member should:
 - a) take measures to ensure that adequate welfare facilities and services are provided for seafarers in designated ports of call and that adequate protection is provided to seafarers in the exercise of their profession; and
 - b) take into account, in the implementation of these measures, the special needs of seafar-

Regel 4.4 – Tilgang til landbaserte velferdstilbud

Formål: å sikre at sjøfolk som arbeider om bord på skip, har tilgang til landbaserte tilbud og tjenester som kan trygge deres helse og velferd

1. Hver medlemsstat skal sikre at landbaserte velferdstilbud, der de eksisterer, er lett tilgjengelige. Medlemsstaten skal også fremme utvikling av velferdstilbud, for eksempel slike som er oppført i koden, i utpekte havner for å gi sjøfolk på skip som ligger i dens havner tilgang til tilstrekkelige velferdstilbud og velferdstjenester.
2. Den enkelte medlemsstats oppgaver med hensyn til landbaserte tilbud, blant annet tilbud og tjenester innen velferd, kultur, rekreasjon og informasjon, er oppført i koden.

Standard A4.4 – Tilgang til landbaserte velferdstilbud

1. Hver medlemsstat skal, når velferdstilbud eksisterer på dens territorium, kreve at disse kan brukes av alle sjøfolk, uansett nasjonalitet, rase, hudfarge, kjønn, religion, politisk oppfatning eller sosial opprinnelse og uten hensyn til flaggstaten til skipet som de er ansatt eller engasjert eller arbeider på.
2. Hver medlemsstat skal fremme utviklingen av velferdstilbud i passende havner i landet, og skal etter samråd med de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner bestemme hvilke havner som skal anses som passende.
3. Hver medlemsstat skal oppmuntre til etablering av velferdsutvalg, som jevnlig skal gjennomgå velferdstilbudene og velferdstjenestene for å sikre at de er egnet i lys av endrede behov hos sjøfolk som følge av teknisk, driftsmessig og annen utvikling i skipsfartsnæringen.

Retningslinje B4.4 – Tilgang til landbaserte velferdstilbud

Retningslinje B4.4.1 – Medlemsstatenes oppgaver

1. Hver medlemsstat bør:
 - a) treffe tiltak for å sikre at tilstrekkelige velferdstilbud og velferdstjenester står til rådighet for sjøfolk i utpekte anløpshavner og at sjøfolk gis tilstrekkelig beskyttelse i utøvelsen av sitt yrke, og
 - b) i gjennomføringen av disse tiltakene ta hensyn til sjøfolks spesielle behov med hensyn

- ers, especially when in foreign countries and when entering war zones, in respect of their safety, health and spare-time activities.
2. Arrangements for the supervision of welfare facilities and services should include participation by representative shipowners' and seafarers' organizations concerned.
 3. Each Member should take measures designed to expedite the free circulation among ships, central supply agencies and welfare establishments of welfare materials such as films, books, newspapers and sports equipment for use by seafarers on board their ships and in welfare centres ashore.
 4. Members should cooperate with one another in promoting the welfare of seafarers at sea and in port. Such cooperation should include the following:
 - a) consultations among competent authorities aimed at the provision and improvement of seafarers' welfare facilities and services, both in port and on board ships;
 - b) agreements on the pooling of resources and the joint provision of welfare facilities in major ports so as to avoid unnecessary duplication;
 - c) organization of international sports competitions and encouragement of the participation of seafarers in sports activities; and
 - d) organization of international seminars on the subject of welfare of seafarers at sea and in port.
- til sikkerhet, helse og fritidsaktiviteter, særlig når skip er i fremmede land og når de går inn i krigssoner.
2. I ordninger for tilsyn med velferdstilbud og velferdstjenester bør berørte representative reder- og sjømannsorganisasjoner delta.
 3. Hver medlemsstat bør treffe tiltak for å sikre at velferdsmateriell som filmer, bøker, aviser og idrettsutstyr til bruk for sjøfolk om bord på deres skip og i velferdsinstitusjoner kan sirkulere fritt blant skip, distribusjonssentraler og velferdssentre i land.
 4. Medlemsstatene bør samarbeide med hverandre om å fremme sjøfolks velferd på sjøen og i havn. Slikt samarbeid bør omfatte følgende:
 - a) samråd mellom kompetente myndigheter med sikte på å besørge og forbedre velferdstilbud og velferdstjenester for sjøfolk, både i havn og om bord,
 - b) avtaler om samkjøring av ressurser og felles levering av velferdstjenester i større havner for å unngå unødig dobbeltarbeid,
 - c) organisering av internasjonale idrettskonkurranser og stimulering for sjøfolk til å delta i idrettsaktiviteter, og
 - d) organisering av internasjonale seminarer om emnet velferd for sjøfolk til sjøs og i havn.

Guideline B4.4.2 - Welfare facilities and services in ports

1. Each Member should provide or ensure the provision of such welfare facilities and services as may be required, in appropriate ports of the country.
2. Welfare facilities and services should be provided, in accordance with national conditions and practice, by one or more of the following:
 - a) public authorities;
 - b) shipowners' and seafarers' organizations concerned under collective agreements or other agreed arrangements; and
 - c) voluntary organizations.
3. Necessary welfare and recreational facilities should be established or developed in ports. These should include:
 - a) meeting and recreation rooms as required;
 - b) facilities for sports and outdoor facilities, including competitions;
 - c) educational facilities; and

Retningslinje B4.4.2 – Velferdstilbud og velferdstjenester i havner

1. Hver medlemsstat bør stille til rådighet de velferdstilbud og velferdstjenester som måtte være nødvendige i passende havner i landet, eller sørge for at de stilles til rådighet.
2. Velferdstilbud og velferdstjenester bør, i samsvar med nasjonale forhold og nasjonal praksis, stilles til rådighet av en eller flere av følgende:
 - a) offentlige myndigheter,
 - b) berørte reder- og sjømannsorganisasjoner i henhold til tariffavtaler eller andre avtalte ordninger, og
 - c) frivillige organisasjoner.
3. Nødvendige velferds- og rekreasjonstilbud bør etableres eller utvikles i havner. Disse bør omfatte:
 - a) møte- og rekreasjonslokaler etter behov,
 - b) anlegg for idretts- og utendørsaktiviteter, også konkurranser,
 - c) utdanningstilbud, og

- d) where appropriate, facilities for religious observances and for personal counselling.
4. These facilities may be provided by making available to seafarers in accordance with their needs facilities designed for more general use.
 5. Where large numbers of seafarers of different nationalities require facilities such as hotels, clubs and sports facilities in a particular port, the competent authorities or bodies of the countries of origin of the seafarers and of the flag States, as well as the international associations concerned, should consult and cooperate with the competent authorities and bodies of the country in which the port is situated and with one another, with a view to the pooling of resources and to avoiding unnecessary duplication.
 6. Hotels or hostels suitable for seafarers should be available where there is need for them. They should provide facilities equal to those found in a good-class hotel, and should wherever possible be located in good surroundings away from the immediate vicinity of the docks. Such hotels or hostels should be properly supervised, the prices charged should be reasonable in amount and, where necessary and possible, provision should be made for accommodating seafarers' families.
 7. These accommodation facilities should be open to all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work. Without in any way infringing this principle, it may be necessary in certain ports to provide several types of facilities, comparable in standard but adapted to the customs and needs of different groups of seafarers.
 8. Measures should be taken to ensure that, as necessary, technically competent persons are employed full time in the operation of seafarers' welfare facilities and services, in addition to any voluntary workers.

Guideline B4.4.3 - Welfare boards

1. Welfare boards should be established, at the port, regional and national levels, as appropriate. Their functions should include:
 - a) keeping under review the adequacy of existing welfare facilities and monitoring the need for the provision of additional facilities or the withdrawal of underutilized facilities; and
 - b) assisting and advising those responsible for providing welfare facilities and ensuring coordination between them.

- d) muligheter for religionsutøvelse og for personlig veiledning der det passer.
4. Disse tjenestene kan om nødvendig stilles til rådighet ved å gi sjøfolk adgang til tilbud beregnet på mer allmenn bruk.
 5. Når store antall sjøfolk av forskjellig nasjonalitet har behov for lokaliteter som hoteller, klubber og idrettsanlegg i en bestemt havn, bør de kompetente myndigheter eller organer i sjøfolkenes opprinnelsesland og i flaggstaten, samt de berørte internasjonale sammenslutninger, rådføre seg og samarbeide med de kompetente myndigheter og organer i landet der havnen ligger og med hverandre, med sikte på å samordne ressurser og å unngå unødig dobbeltarbeid.
 6. Hoteller og herberger egnet for sjøfolk bør være tilgjengelige der det er behov for dem. De bør tilby en standard tilsvarende et hotell av god klasse, og bør om mulig ligge i gunstige omgivelser og ikke i umiddelbar nærhet av havner. Slike hoteller eller herberger bør ha godt tilsyn, prisene bør være rimelige, og når det er nødvendig og mulig, bør det gis anledning til å innkvartere sjøfolks familier.
 7. Slik innkvartering bør være åpen for alle sjøfolk, uten hensyn til nasjonalitet, rase, hudfarge, kjønn, religion, politisk oppfatning eller sosial opprinnelse og uten hensyn til flaggstaten til skipet som de er ansatt eller engasjert eller arbeider på. Uten at dette prinsippet på noen måte innskrenkes, kan det i visse havner være nødvendig å tilby flere typer bekvemmeligheter, av sammenlignbar standard men tilpasset forskjellige sjømannsgruppers vaner og behov.
 8. Det bør treffes tiltak for å sikre at teknisk kompetente personer om nødvendig er heltidsansatt i driften av velferdstilbud og velferdstjenester, i tillegg til eventuelle frivillige arbeidstakere.

Retningslinje B4.4.3 – Velferdsutvalg

1. Velferdsutvalg bør opprettes på havnenivå eller på regionalt eller nasjonalt nivå etter som det passer. De bør blant annet ha i oppgave:
 - a) å føre tilsyn med at eksisterende velferdstilbud er tilstrekkelige og å følge med på behovet for ekstratilbud eller inndragning av lite benyttede tilbud, og
 - b) å bistå og veilede dem som er ansvarlige for å stille velferdstilbud til rådighet og å sørge for samordning dem imellom.

2. Welfare boards should include among their members representatives of shipowners' and seafarers' organizations, the competent authorities and, where appropriate, voluntary organizations and social bodies.
3. As appropriate, consuls of maritime States and local representatives of foreign welfare organizations should, in accordance with national laws and regulations, be associated with the work of port, regional and national welfare boards.

Guideline B4.4.4 - Financing of welfare facilities

1. In accordance with national conditions and practice, financial support for port welfare facilities should be made available through one or more of the following:
 - a) grants from public funds;
 - b) levies or other special dues from shipping sources;
 - c) voluntary contributions from shipowners, seafarers, or their organizations; and
 - d) voluntary contributions from other sources.
2. Where welfare taxes, levies and special dues are imposed, they should be used only for the purposes for which they are raised.

Guideline B4.4.5 - Dissemination of information and facilitation measures

1. Information should be disseminated among seafarers concerning facilities open to the general public in ports of call, particularly transport, welfare, entertainment and educational facilities and places of worship, as well as facilities provided specifically for seafarers.
2. Adequate means of transport at moderate prices should be available at any reasonable time in order to enable seafarers to reach urban areas from convenient locations in the port.
3. All suitable measures should be taken by the competent authorities to make known to shipowners and to seafarers entering port any special laws and customs, the contravention of which may jeopardize their freedom.
4. Port areas and access roads should be provided by the competent authorities with adequate lighting and signposting and regular patrols for the protection of seafarers.

Guideline B4.4.6 - Seafarers in a foreign port

1. For the protection of seafarers in foreign ports, measures should be taken to facilitate:
 - a) access to consuls of their State of nationality or State of residence; and

2. Medlemmer av velferdsutvalg bør blant annet være representanter for reder- og sjømannsorganisasjoner, de kompetente myndigheter og, slik det passer, frivillige organisasjoner og sosiale organer.
3. Når det passer, bør konsuler for sjøfartsstater og lokale representanter for utenriks velferdsorganisasjoner, i samsvar med nasjonale lover og forskrifter, være tilknyttet arbeidet i velferdsutvalg på havnenivå eller på regionalt eller nasjonalt nivå.

Retningslinje B4.4.4 – Finansiering av velferdstilbud

1. I samsvar med nasjonale forhold og nasjonal praksis bør økonomisk støtte til velferdstilbud i havner ytes på en eller flere av følgende måter:
 - a) støtte fra det offentlige;
 - b) skatter eller andre særavgifter fra kilder innen skipsfarten,
 - c) frivillige bidrag fra redere, sjøfolk eller deres organisasjoner, og
 - d) frivillige bidrag fra andre kilder.
2. Når skatter og særavgifter kreves inn til velferdsformål, bør de utelukkende benyttes til de tiltenkte formål.

Retningslinje B4.4.5 – Spredning av informasjon og tilretteleggingstiltak

1. Det bør spres informasjon blant sjøfolk om tilbud som er tilgjengelige for allmenn bruk i anløpshavner, særlig transport-, underholdnings- og utdanningstilbud og gudshus, og om tilbud som står til disposisjon spesielt for sjøfolk.
2. Tilstrekkelige transporttilbud til rimelige priser bør være tilgjengelige til enhver rimelig tid slik at sjøfolk kan nå fram til bymessige områder fra passende steder i havnen.
3. Alle egnede tiltak bør treffes av de kompetente myndigheter for å gjøre redere, og sjøfolk som anløper havnen, kjent med spesielle lover eller sedvaner som dersom de blir overtrådt, kan sette deres frihet i fare.
4. Havneområder og tilkomstveier bør av de kompetente myndigheter være utstyrt med tilstrekkelig belysning og skilting, og bør patruljeres jevnlig for å beskytte sjøfolk.

Retningslinje B4.4.6 – Sjøfolk i fremmed havn

1. For å beskytte sjøfolk i fremmed havn bør tiltak iverksettes for å legge til rette for:
 - a) lett tilgang til konsulen for staten som de er borgere av eller staten der de er bosatt, og

- b) effective cooperation between consuls and the local or national authorities.
2. Seafarers who are detained in a foreign port should be dealt with promptly under due process of law and with appropriate consular protection.
 3. Whenever a seafarer is detained for any reason in the territory of a Member, the competent authority should, if the seafarer so requests, immediately inform the flag State and the State of nationality of the seafarer. The competent authority should promptly inform the seafarer of the right to make such a request. The State of nationality of the seafarer should promptly notify the seafarer's next of kin. The competent authority should allow consular officers of these States immediate access to the seafarer and regular visits thereafter so long as the seafarer is detained.
 4. Each Member should take measures, whenever necessary, to ensure the safety of seafarers from aggression and other unlawful acts while ships are in their territorial waters and especially in approaches to ports.
 5. Every effort should be made by those responsible in port and on board a ship to facilitate shore leave for seafarers as soon as possible after a ship's arrival in port.

Regulation 4.5 - Social security

Purpose: To ensure that measures are taken with a view to providing seafarers with access to social security protection

1. Each Member shall ensure that all seafarers and, to the extent provided for in its national law, their dependants have access to social security protection in accordance with the Code without prejudice however to any more favourable conditions referred to in paragraph 8 of article 19 of the Constitution.
2. Each Member undertakes to take steps, according to its national circumstances, individually and through international cooperation, to achieve progressively comprehensive social security protection for seafarers.
3. Each Member shall ensure that seafarers who are subject to its social security legislation, and, to the extent provided for in its national law, their dependants, are entitled to benefit from social security protection no less favourable than that enjoyed by shoreworkers.

- b) effektivt samarbeid mellom konsuler og lokale eller nasjonale myndigheter.
2. Sjøfolk som holdes tilbake i fremmed havn, bør raskt gis forsvarlig rettslig behandling og tilbørlig konsulær beskyttelse.
 3. Når en sjømann holdes tilbake på en medlemsstats territorium av en eller annen grunn, bør den kompetente myndighet, dersom sjømannen anmoder det, straks informere flaggstaten og staten som sjømannen er borger av. Den kompetente myndighet bør omgående informere sjømannen om retten til å anmode om dette. Staten som sjømannen er borger av, bør omgående underrette sjømannens pårørende. Den kompetente myndighet bør gi disse statenes konsulære kontorer umiddelbar tilgang til sjømannen og deretter tillate jevnlig besøk så lenge sjømannen holdes tilbake.
 4. Hver medlemsstat bør treffe tiltak der det måtte være nødvendig for å sikre sjøfolk mot aggressjon og andre ulovlige handlinger mens skip befinner seg i deres territorialfarvann og spesielt i innseiling til havn.
 5. Alle anstrengelser bør gjøres av de ansvarlige i havner og om bord på skip for å legge til rette for at sjøfolk kan gå i land snarest mulig etter at skipet ankommer havnen.

Regel 4.5 – Trygdedekning

Formål: å sikre at tiltak iverksettes for å gi sjøfolk tilgang til trygdedekning

1. Hver medlemsstat skal sikre at alle sjøfolk, og i den utstrekning det er bestemt i dens nasjonale lovgivning, de personer de forsørger, har tilgang til trygdedekning i samsvar med koden, med mindre annet følger av eventuelle gunstige vilkår som nevnt i konstitusjonens artikkel 19 nr. 8.
2. Hver medlemsstat forplikter seg til å treffe tiltak ut fra nasjonale forhold, enkeltvis og gjennom internasjonalt samarbeid, for å oppnå gradvis mer omfattende trygdedekning for sjøfolk.
3. Hver medlemsstat skal sikre at sjøfolk som er underlagt dens trygdelovgivning, og, i den utstrekning dens nasjonale lovgivning gir rom for det, de personer de forsørger, har rett til trygdedekning som ikke skal være mindre gunstig enn den som gjelder for arbeidstakere på land.

Standard A4.5 - Social security

1. The branches to be considered with a view to achieving progressively comprehensive social security protection under Regulation 4.5 are: medical care, sickness benefit, unemployment benefit, old-age benefit, employment injury benefit, family benefit, maternity benefit, invalidity benefit and survivors' benefit, complementing the protection provided for under Regulations 4.1, on medical care, and 4.2, on ship-owners' liability, and under other titles of this Convention.
2. At the time of ratification, the protection to be provided by each Member in accordance with Regulation 4.5, paragraph 1, shall include at least three of the nine branches listed in paragraph 1 of this Standard.
3. Each Member shall take steps according to its national circumstances to provide the complementary social security protection referred to in paragraph 1 of this Standard to all seafarers ordinarily resident in its territory. This responsibility could be satisfied, for example, through appropriate bilateral or multilateral agreements or contribution-based systems. The resulting protection shall be no less favourable than that enjoyed by shoreworkers resident in their territory.
4. Notwithstanding the attribution of responsibilities in paragraph 3 of this Standard, Members may determine, through bilateral and multilateral agreements and through provisions adopted in the framework of regional economic integration organizations, other rules concerning the social security legislation to which seafarers are subject.
5. Each Member's responsibilities with respect to seafarers on ships that fly its flag shall include those provided for by Regulations 4.1 and 4.2 and the related provisions of the Code, as well as those that are inherent in its general obligations under international law.
6. Each Member shall give consideration to the various ways in which comparable benefits will, in accordance with national law and practice, be provided to seafarers in the absence of adequate coverage in the branches referred to in paragraph 1 of this Standard.
7. The protection under Regulation 4.5, paragraph 1, may, as appropriate, be contained in laws or regulations, in private schemes or in collective bargaining agreements or in a combination of these.

Standard A4.5 – Tryggedekning

1. De sektorer som skal vurderes med sikte på å oppnå gradvis mer omfattende tryggedekning i henhold til regel 4.5 er: sykebehandling, sykepenger, arbeidsløshetsstønad, aldersstønad, yrkesskadestønad, familiestønad, fødselsstønad, uførestønad og etterlattestønad, som utfylling til det vern som er bestemt i regel 4.1 om medisinsk behandling og 4.2 om rederes erstatningsansvar, og etter andre kapitler i denne konvensjon.
2. På ratifiseringstidspunktet skal tryggedekningen som skal ytes av hver medlemsstat i samsvar med regel 4.5 nr. 1, minst omfatte tre av de ni sektorene som er oppført i nr. 1 i denne standard.
3. Hver medlemsstat skal treffe tiltak i samsvar med nasjonale forhold for å yte den utfyllende tryggedekningen som er nevnt i nr. 1 i denne standard til alle sjøfolk som til vanlig er bosatt på dens territorium. Dette ansvaret kan for eksempel oppfylles gjennom egnede bilaterale eller multilaterale avtaler eller avgiftsbaserte systemer. Tryggedekningen som følger av dette, skal ikke være mindre gunstig enn den som gjelder for arbeidstakere i land som er bosatt på medlemsstatens territorium.
4. Uten hensyn til ansvarsfordelingen i nr. 3 i denne standard kan medlemsstater, gjennom bilaterale og multilaterale avtaler og gjennom bestemmelser vedtatt innenfor rammen av regionale organisasjoner for økonomisk integrasjon, fastsette andre regler vedrørende trygde-lovgivningen som sjøfolk er underlagt.
5. Hver medlemsstats oppgaver med hensyn til sjøfolk på skip som fører dens flagg, skal omfatte de oppgaver som det er gitt bestemmelser om i reglene 4.1 og 4.2 og de tilhørende bestemmelser i koden, samt de oppgaver som følger av dens generelle forpliktelser etter folkeretten.
6. Hver medlemsstat skal overveie de forskjellige måtene sammenlignbare ytelser, i samsvar med nasjonal lovgivning og praksis, vil bli utbetalt til sjøfolk på i mangel av tilstrekkelig dekning i de trygdesektorene som er nevnt i nr. 1 i denne standard.
7. Tryggedekningen i henhold til regel 4.5 nr. 1 kan, slik det passer, være nedfelt i lover eller forskrifter, i private ordninger eller i tariffavtaler eller i en kombinasjon av disse.

8. To the extent consistent with their national law and practice, Members shall cooperate, through bilateral or multilateral agreements or other arrangements, to ensure the maintenance of social security rights, provided through contributory or non-contributory schemes, which have been acquired, or are in the course of acquisition, by all seafarers regardless of residence.
 9. Each Member shall establish fair and effective procedures for the settlement of disputes.
 10. Each Member shall at the time of ratification specify the branches for which protection is provided in accordance with paragraph 2 of this Standard. It shall subsequently notify the Director-General of the International Labour Office when it provides social security protection in respect of one or more other branches stated in paragraph 1 of this Standard. The Director-General shall maintain a register of this information and shall make it available to all interested parties.
 11. The reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution, shall also include information regarding steps taken in accordance with Regulation 4.5, paragraph 2, to extend protection to other branches.
8. I den utstrekning det er forenlig med deres nasjonale lovgivning og praksis, skal medlemsstatene gjennom bilaterale eller multilaterale avtaler eller andre ordninger samarbeide om å sikre at trygderettigheter som er opparbeidet eller i ferd med å bli opparbeidet, basert på avgiftsbaserte eller ikke-avgiftsbaserte ordninger, opprettholdes for alle sjøfolk uansett bosted.
 9. Hver medlemsstat skal fastsette forsvarlige og effektive prosedyrer for tvisteløsning.
 10. På ratifikasjonstidspunktet skal hver medlemsstat angi i hvilke trygdesektorer det gis dekning i samsvar med nr. 2 i denne standard. Den skal deretter underrette generaldirektøren for Det internasjonale arbeidsbyrå når den gir trygdedekning i en eller flere andre sektorer nevnt i nr. 1 i denne standard. Generaldirektøren skal føre et register over disse opplysningene, og skal gjøre dem tilgjengelige for alle interesserte parter.
 11. Rapportene til Det internasjonale arbeidsbyrå i henhold til konstitusjonens artikkel 22 skal også omfatte opplysninger om tiltak som iverksettes i samsvar med regel 4.5 nr. 2 om å utvide trygdedekningen til andre sektorer.

Guideline B4.5 - Social security

1. The protection to be provided at the time of ratification in accordance with Standard A4.5, paragraph 2, should at least include the branches of medical care, sickness benefit and employment injury benefit.
2. In the circumstances referred to in Standard A4.5, paragraph 6, comparable benefits may be provided through insurance, bilateral and multilateral agreements or other effective means, taking into consideration the provisions of relevant collective bargaining agreements. Where such measures are adopted, seafarers covered by such measures should be advised of the means by which the various branches of social security protection will be provided.
3. Where seafarers are subject to more than one national legislation covering social security, the Members concerned should cooperate in order to determine by mutual agreement which legislation is to apply, taking into account such factors as the type and level of protection under the respective legislations which is more favourable to the seafarer concerned as well as the seafarer's preference.

Retningslinje B4.5 – Trygdedekning

1. Dekningen som skal gis på ratifiseringstidspunktet i samsvar med standard A4.5 nr. 2, bør minst omfatte sektorene sykebehandling, sykepenger og yrkesskadestønad.
2. Under de forhold som er nevnt i standard A4.5 nr. 6, kan sammenlignbare ytelser gjøres tilgjengelige ved forsikring, bilaterale og multilaterale avtaler eller på andre effektive måter idet det tas hensyn til bestemmelsene i relevante tariffavtaler. Når slike tiltak vedtas, bør sjøfolk som omfattes av slike tiltak orienteres om hvordan de forskjellige trygdesektorene vil bli dekket.
3. Dersom sjøfolk er underlagt mer enn én nasjonal lovgivning som omfatter trygdedekning, bør de berørte medlemsstater samarbeide for å komme til enighet om hvilken lovgivning som skal gjelde; det bør her tas hensyn blant annet til hvilken dekningstype og hvilket dekningsnivå etter de respektive lovgivninger som er gunstigst for den berørte sjømann og hva sjømannen selv foretrekker.

4. The procedures to be established under Standard A4.5, paragraph 9, should be designed to cover all disputes relevant to the claims of the seafarers concerned, irrespective of the manner in which the coverage is provided.
5. Each Member which has national seafarers, non-national seafarers or both serving on ships that fly its flag should provide the social security protection in the Convention as applicable, and should periodically review the branches of social security protection in Standard A4.5, paragraph 1, with a view to identifying any additional branches appropriate for the seafarers concerned.
6. The seafarers' employment agreement should identify the means by which the various branches of social security protection will be provided to the seafarer by the shipowner as well as any other relevant information at the disposal of the shipowner, such as statutory deductions from the seafarers' wages and shipowners' contributions which may be made in accordance with the requirements of identified authorized bodies pursuant to relevant national social security schemes.
7. The Member whose flag the ship flies should, in effectively exercising its jurisdiction over social matters, satisfy itself that the shipowners' responsibilities concerning social security protection are met, including making the required contributions to social security schemes.
4. Prosedyrene som blir å fastsette etter standard A4.5 nr. 9, bør utformes slik at de dekker alle tvister vedrørende de berørte sjøfolks krav, uten hensyn til hvordan dekningen kommer i stand.
5. Hver medlemsstat som har egne borgere, andre lands borgere eller begge deler i tjeneste som sjøfolk på skip som fører dens flagg, bør yte den trygdedekning konvensjonen fastsetter slik den kommer til anvendelse, og bør jevnlig gjennomgå trygdesektorene i standard A4.5 nr. 1 med sikte på å identifisere eventuelle ytterligere sektorer som passer for de berørte sjøfolk.
6. Sjøfolkenes ansettelsesavtaler bør angi hvordan de ulike trygdesektorene vil bli dekket av rederen, sammen med annen relevant informasjon som rederen sitter inne med, for eksempel om eventuelle lovfestede trekk i sjøfolkenes lønn og rederees avgifter i overensstemmelse med krav fra utpekte bemyndigede organer i henhold til relevante nasjonale trygdeordninger.
7. Medlemsstaten hvis flagg skipet fører, bør som et ledd i effektiv utøvelse av egen jurisdiksjon i sosiale spørsmål, forvisse seg om at redernes ansvar vedrørende trygdedekning blir oppfylt, blant annet at pålagte avgifter til trygdesystemene blir betalt.

Title 5. Compliance and Enforcement

1. The Regulations in this Title specify each Member's responsibility to fully implement and enforce the principles and rights set out in the Articles of this Convention as well as the particular obligations provided for under its Titles 1, 2, 3 and 4.
2. Paragraphs 3 and 4 of Article VI, which permit the implementation of Part A of the Code through substantially equivalent provisions, do not apply to Part A of the Code in this Title.
3. In accordance with paragraph 2 of Article VI, each Member shall implement its responsibilities under the Regulations in the manner set out in the corresponding Standards of Part A of the Code, giving due consideration to the corresponding Guidelines in Part B of the Code.
4. The provisions of this Title shall be implemented bearing in mind that seafarers and shipowners, like all other persons, are equal before the law and are entitled to the equal protection

Kapittel 5. Etterlevelse og håndhevelse

1. Bestemmelsene i dette kapittel angir hver medlemsstats ansvar for fullt ut å gjennomføre og håndheve prinsippene og rettighetene som er fastsatt i artiklene i denne konvensjon og de særskilte forpliktelsene som det er gitt bestemmelser om i kapittel 1, 2, 3 og 4.
2. Artikkel VI nr. 3 og 4, som tillater at kodens del A gjennomføres ved hjelp av bestemmelser som i det vesentlige er tilsvarende, gjelder ikke for kodens del A i dette kapittel.
3. I samsvar med artikkel VI nr. 2 skal hver medlemsstat gjennomføre sine plikter etter reglene på den måten som er fastsatt i de tilsvarende standardene i kodens del A, idet det tas behørig hensyn til tilsvarende retningslinjer i kodens del B.
4. Bestemmelsene i dette kapittel skal gjennomføres idet det tas hensyn til at sjøfolk og redere, som alle andre, er like for loven og har krav på samme rettsbeskyttelse og ikke skal forskjells-

of the law and shall not be subject to discrimination in their access to courts, tribunals or other dispute resolution mechanisms. The provisions of this Title do not determine legal jurisdiction or a legal venue.

Regulation 5.1 - Flag State responsibilities

Purpose: To ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention with respect to ships that fly its flag

Regulation 5.1.1 - General principles

1. Each Member is responsible for ensuring implementation of its obligations under this Convention on ships that fly its flag.
2. Each Member shall establish an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, in accordance with Regulations 5.1.3 and 5.1.4 ensuring that the working and living conditions for seafarers on ships that fly its flag meet, and continue to meet, the standards in this Convention.
3. In establishing an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, a Member may, where appropriate, authorize public institutions or other organizations (including those of another Member, if the latter agrees) which it recognizes as competent and independent to carry out inspections or to issue certificates or to do both. In all cases, the Member shall remain fully responsible for the inspection and certification of the working and living conditions of the seafarers concerned on ships that fly its flag.
4. A maritime labour certificate, complemented by a declaration of maritime labour compliance, shall constitute prima facie evidence that the ship has been duly inspected by the Member whose flag it flies and that the requirements of this Convention relating to working and living conditions of the seafarers have been met to the extent so certified.
5. Information about the system referred to in paragraph 2 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.1.1 - General principles

1. Each Member shall establish clear objectives and standards covering the administration of its inspection and certification systems, as well as adequate overall procedures for its assessment

behandles i sin adgang til domstoler, tribunaler eller andre tvisteløsningsmekanismer. Bestemmelsene i dette kapittel fastsetter ikke saklig eller stedlig kompetanse.

Regel 5.1 – Flaggstatenes oppgaver

Formål: å sikre at hver medlemsstat gjennomfører sine oppgaver etter denne konvensjon med hensyn til skip som fører dens flagg

Regel 5.1.1 – Alminnelige prinsipper

1. Hver medlemsstat er ansvarlig for å sikre gjennomføring av egne forpliktelser etter denne konvensjon på skip som fører dens flagg.
2. Hver medlemsstat skal etablere et effektivt system for inspeksjon og sertifisering av arbeidsvilkår til sjøs, i samsvar med regel 5.1.3 og 5.1.4 for å sikre at arbeids- og levevilkårene for sjøfolk på skip som fører dens flagg, oppfyller og fortsetter å oppfylle standardene i denne konvensjon.
3. Ved opprettelsen av et effektivt system for inspeksjon og sertifisering av arbeidsvilkår til sjøs kan en medlemsstat, slik det passer, gi offentlige institusjoner eller andre organisasjoner (også fra en annen medlemsstat dersom sistnevnte samtykker) som den anerkjenner som kompetente og uavhengige, fullmakt til å utføre inspeksjoner eller å utstede sertifikater eller begge deler. I alle tilfeller skal en medlemsstat forbli fullt ut ansvarlig for inspeksjon og sertifisering av sjøfolks arbeids- og levevilkår med hensyn til skip som fører dens flagg.
4. Sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs, supplert av *Declaration of maritime labour compliance*, skal utgjøre påtakelig bevis for at skipet er behørig inspisert av medlemsstaten hvis flagg det fører, og at kravene i denne konvensjon angående sjøfolks arbeids- og levevilkår er oppfylt i den utstrekning det er attestert.
5. Informasjon om systemet som er nevnt i nr. 2 i denne regel, herunder metoden som benyttes for å evaluere systemets effektivitet, skal tas med i medlemsstatens rapporter til Det internasjonale arbeidsbyrå i henhold til konvensjonens artikkel 22.

Standard A5.1.1 – Alminnelige prinsipper

1. Hver medlemsstat skal etablere klare målsetninger og standarder som dekker administreringen av dens inspeksjons- og sertifiserings-system, samt tilstrekkelige overordnede prosedyrer for sin evaluering av i hvilken utstrekning

of the extent to which those objectives and standards are being attained.

2. Each Member shall require all ships that fly its flag to have a copy of this Convention available on board.

Guideline B5.1.1 - General principles

1. The competent authority should make appropriate arrangements to promote effective cooperation between public institutions and other organizations, referred to in Regulations 5.1.1 and 5.1.2, concerned with seafarers' shipboard working and living conditions.
2. In order to better ensure cooperation between inspectors and shipowners, seafarers and their respective organizations, and to maintain or improve seafarers' working and living conditions, the competent authority should consult the representatives of such organizations at regular intervals as to the best means of attaining these ends. The manner of such consultation should be determined by the competent authority after consulting with shipowners' and seafarers' organizations.

Regulation 5.1.2 - Authorization of recognized organizations

1. The public institutions or other organizations referred to in paragraph 3 of Regulation 5.1.1 (recognized organizations) shall have been recognized by the competent authority as meeting the requirements in the Code regarding competency and independence. The inspection or certification functions which the recognized organizations may be authorized to carry out shall come within the scope of the activities that are expressly mentioned in the Code as being carried out by the competent authority or a recognized organization.
2. The reports referred to in paragraph 5 of Regulation 5.1.1 shall contain information regarding any recognized organization, the extent of authorizations given and the arrangements made by the Member to ensure that the authorized activities are carried out completely and effectively.

Standard A5.1.2 - Authorization of recognized organizations

1. For the purpose of recognition in accordance with paragraph 1 of Regulation 5.1.2, the competent authority shall review the competency and independence of the organization concerned and determine whether the organization has demonstrated, to the extent necessary for carry-

disse målsetningene og standardene blir oppnådd.

2. Hver medlemsstat skal kreve at alle skip som fører dens flagg, har et eksemplar av denne konvensjon tilgjengelig om bord.

Retningslinje B5.1.1 – Alminnelige prinsipper

1. Den kompetente myndighet bør sørge for egnede ordninger for å fremme effektivt samarbeid mellom offentlige institusjoner og andre organisasjoner, nevnt i regel 5.1.1 og 5.1.2, som har å gjøre med sjøfolks arbeids- og levevilkår om bord.
2. For bedre å sikre samarbeid mellom inspektører og redere, sjøfolk og deres respektive organisasjoner, og å forbedre sjøfolks arbeids- og levevilkår, bør den kompetente myndighet rådføre seg med representantene for slike organisasjoner med jevne mellomrom om hva som er beste metode for å oppnå disse målene. Hvordan slikt samråd skal foregå, bør fastsettes av den kompetente myndighet etter samråd med reder- og sjømannsorganisasjonene.

Regel 5.1.2 – Bemyndigelse av godkjente organisasjoner

1. De offentlige institusjoner eller andre organisasjoner som det henvises til i regel 5.1.1 nr. 3 («godkjente organisasjoner»), skal være godkjent av den kompetente myndighet som skikket etter kodens krav til kompetanse og uavhengighet. Inspeksjons- eller sertifiseringsfunksjonene som de godkjente organisasjonene kan gis myndighet til å utøve, skal falle innenfor de virksomhetsområder som er uttrykkelig nevnt i koden som virksomhet som kan utføres av den kompetente myndighet eller en godkjent organisasjon.
2. Rapportene som det henvises til i regel 5.1.1 nr. 5, skal inneholde opplysninger om enhver godkjent organisasjon, omfanget av den myndighet den er gitt og ordningene medlemsstaten har etablert for å sikre at virksomheten det er gitt myndighet til, utføres fullstendig og effektivt.

Standard A5.1.2 – Bemyndigelse av godkjente organisasjoner

1. Med hensyn til anerkjennelse i samsvar med regel 5.1.2 nr. 1 skal den kompetente myndighet gjennomgå vedkommende organisasjons kompetanse og uavhengighet og fastslå om organisasjonen har demonstrert, i den grad som er nødvendig for å utføre de aktiviteter som fal-

ing out the activities covered by the authorization conferred on it, that the organization:

- a) has the necessary expertise in the relevant aspects of this Convention and an appropriate knowledge of ship operations, including the minimum requirements for seafarers to work on a ship, conditions of employment, accommodation, recreational facilities, food and catering, accident prevention, health protection, medical care, welfare and social security protection;
 - b) has the ability to maintain and update the expertise of its personnel;
 - c) has the necessary knowledge of the requirements of this Convention as well as of applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and
 - d) is of the appropriate size, structure, experience and capability commensurate with the type and degree of authorization.
2. Any authorizations granted with respect to inspections shall, as a minimum, empower the recognized organization to require the rectification of deficiencies that it identifies in seafarers' working and living conditions and to carry out inspections in this regard at the request of a port State.
 3. Each Member shall establish:
 - a) a system to ensure the adequacy of work performed by recognized organizations, which includes information on all applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and
 - b) procedures for communication with and oversight of such organizations.
 4. Each Member shall provide the International Labour Office with a current list of any recognized organizations authorized to act on its behalf and it shall keep this list up to date. The list shall specify the functions that the recognized organizations have been authorized to carry out. The Office shall make the list publicly available.

Guideline B5.1.2 - Authorization of recognized organizations

1. The organization seeking recognition should demonstrate the technical, administrative and managerial competence and capacity to ensure the provision of timely service of satisfactory quality.
2. In evaluating the capability of an organization, the competent authority should determine whether the organization:

ler inn under den myndighet organisasjonen er gitt, at den:

- a) har den nødvendige ekspertise i de relevante aspekter ved denne konvensjon og egnet kunnskap om drift av skip, herunder minstekrav til sjøfolk som skal arbeide på skip, ansettelsesvilkår, innredning, rekreasjonstilbud, kost og forpleining, forebygging av ulykker, helsevern, medisinsk behandling, velferd og tryggedekning,
 - b) har evne til å opprettholde og oppdatere personellet's ekspertise,
 - c) har den nødvendig kunnskap om kravene i denne konvensjon og om gjeldende nasjonale lover og forskrifter og relevante internasjonale dokumenter, og
 - d) har en størrelse, struktur, erfaring og kapasitet som står i forhold til aktuell type og grad av bemyndigelse.
2. Enhver bemyndigelse som gis med hensyn til inspeksjoner, skal som et minstekrav sette den godkjente organisasjon i stand til å kreve utbedring av mangler ved sjøfolks arbeids- og levevilkår som den påviser og til å utføre inspeksjoner i denne henseende på en havnestats anmodning.
 3. Hver medlemsstat skal etablere:
 - a) et system for å sikre at arbeid utført av godkjente organisasjoner er tilstrekkelig, med opplysninger om alle gjeldende nasjonale lover og forskrifter og relevante internasjonale dokumenter, og
 - b) prosedyrer for kommunikasjon og tilsyn med slike organisasjoner.
 4. Hver medlemsstat skal gi Det internasjonale arbeidsbyrå en ajourført liste over de godkjente organisasjoner som måtte være bemyndiget til å opptre på dens vegne, og skal holde listen oppdatert. Listen skal angi hvilke funksjoner de godkjente organisasjonene er gitt myndighet til å forestå. Byrået skal gjøre listen offentlig tilgjengelig.

Retningslinje B5.1.2 – Bemyndigelse av godkjente organisasjoner

1. Organisasjonen som søker anerkjennelse, bør vise at den har den kompetanse og kapasitet innen teknikk, administrasjon og ledelse som skal til for å sikre at tjenester av tilfredsstillende kvalitet kan leveres i rett tid.
2. Når den kompetente myndighet skal evaluere en organisasjons kapasitet, bør den fastslå om organisasjonen:

- a) has adequate technical, managerial and support staff;
 - b) has sufficient qualified professional staff to provide the required service, representing an adequate geographical coverage;
 - c) has proven ability to provide a timely service of satisfactory quality; and
 - d) is independent and accountable in its operations.
3. The competent authority should conclude a written agreement with any organization that it recognizes for purposes of an authorization. The agreement should include the following elements:
 - a) scope of application;
 - b) purpose;
 - c) general conditions;
 - d) the execution of functions under authorization;
 - e) legal basis of the functions under authorization;
 - f) reporting to the competent authority;
 - g) specification of the authorization from the competent authority to the recognized organization; and
 - h) the competent authority's supervision of activities delegated to the recognized organization.
 4. Each Member should require the recognized organizations to develop a system for qualification of staff employed by them as inspectors to ensure the timely updating of their knowledge and expertise.
 5. Each Member should require the recognized organizations to maintain records of the services performed by them such that they are able to demonstrate achievement of the required standards in the items covered by the services.
 6. In establishing the oversight procedures referred to in Standard A5.1.2, paragraph 3(b), each Member should take into account the Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration, adopted in the framework of the International Maritime Organization.
- a) har tilstrekkelig teknisk personell, ledelsespersonell og støttepersonell,
 - b) har nok kvalifisert fagpersonell til å yte de påkrevde tjenester med tilstrekkelig geografisk dekning,
 - c) har vist seg i stand til å yte en tjeneste av tilfredsstillende kvalitet i rett tid, og
 - d) opptrer uavhengig og ansvarlig i sin virksomhet.
3. Den kompetente myndighet bør inngå skriftlig avtale med enhver organisasjon som den anerkjenner med henblikk på bemyndigelse. Avtalen bør omfatte følgende elementer:
 - a) virkeområde,
 - b) formål,
 - c) alminnelige vilkår,
 - d) utøvelsen av de funksjoner det er gitt myndighet til,
 - e) rettsgrunnlaget for de funksjoner det er gitt myndighet til,
 - f) rapportering til den kompetente myndighet,
 - g) nærmere angivelse av den myndighet den kompetente myndighet gir den godkjente organisasjon, og
 - h) den kompetente myndighets tilsyn med den virksomhet som delegeres til den godkjente organisasjon.
 4. Hver medlemsstat bør pålegge godkjente myndigheter å utvikle et kvalifikasjonssystem for personell som er ansatt som inspektører hos dem, for å sikre at deres kunnskap og ekspertise raskt kan oppdateres.
 5. Hver medlemsstat bør pålegge godkjente organisasjoner å føre protokoller over de tjenester de utfører slik at de kan dokumentere at de oppfyller de standarder som kreves på de punkter tjenestene omfatter.
 6. Ved etableringen av de tilsynsprosedyrer som er nevnt i standard A5.1.2 nr. 3 b), bør hver medlemsstat ta hensyn til *Retningslinjer for bemyndigelse av organisasjoner som opptrer på vegne av forvaltningen*, vedtatt innenfor rammen av Den internasjonale skipsfartsorganisasjon.

Regulation 5.1.3 - Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. This Regulation applies to ships of:
 - a) 500 gross tonnage or over, engaged in international voyages; and
 - b) 500 gross tonnage or over, flying the flag of a Member and operating from a port, or between ports, in another country.

Regel 5.1.3 – Sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs og «declaration of maritime labour compliance»

1. Denne regel gjelder for skip på:
 - a) 500 bruttotonn eller mer som går i utenriksfart, og
 - b) 500 bruttotonn eller mer som fører en medlemsstats flagg og som opererer fra en havn eller mellom havner i et annet land.

For the purpose of this Regulation, international voyage means a voyage from a country to a port outside such a country.

2. This Regulation also applies to any ship that flies the flag of a Member and is not covered by paragraph 1 of this Regulation, at the request of the shipowner to the Member concerned.
3. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a maritime labour certificate certifying that the working and living conditions of seafarers on the ship, including measures for ongoing compliance to be included in the declaration of maritime labour compliance referred to in paragraph 4 of this Regulation, have been inspected and meet the requirements of national laws or regulations or other measures implementing this Convention.
4. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a declaration of maritime labour compliance stating the national requirements implementing this Convention for the working and living conditions for seafarers and setting out the measures adopted by the shipowner to ensure compliance with the requirements on the ship or ships concerned.
5. The maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall conform to the model prescribed by the Code.
6. Where the competent authority of the Member or a recognized organization duly authorized for this purpose has ascertained through inspection that a ship that flies the Member's flag meets or continues to meet the standards of this Convention, it shall issue or renew a maritime labour certificate to that effect and maintain a publicly available record of that certificate.
7. Detailed requirements for the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, including a list of the matters that must be inspected and approved, are set out in Part A of the Code.

Standard A5.1.3 - Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. The maritime labour certificate shall be issued to a ship by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, for a period which shall not exceed five years. A list of matters that must be inspected and found to meet national laws and

I forbindelse med denne regel betyr «utenriksfart» sjøreiser fra et land til en havn utenfor samme land.

2. Etter anmodning fra en reder til en medlemsstat gjelder denne regel også for ethvert skip som fører vedkommende medlemsstats flagg og som ikke omfattes av nr. 1 i denne regel.
3. Hver medlemsstat skal kreve at skip som fører dens flagg, medfører og vedlikeholder sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs som attesterer at arbeids- og levevilkårene for sjøfolk om bord på skipet, herunder tiltak for fortsatt etterlevelse som skal inngå i erklæringen som er nevnt i nr. 4 i denne regel, er inspisert og oppfyller kravene i nasjonale lover eller forskrifter eller andre tiltak for gjennomføring av denne konvensjon.
4. Hver medlemsstat skal pålegge skip som fører dens flagg å medføre og vedlikeholde en erklæring (*declaration of maritime labour compliance*) som angir de nasjonale kravene til arbeids- og levevilkår for sjøfolk i forbindelse med gjennomføringen av denne konvensjon og som angir de tiltak rederen har besluttet for å sikre at det eller de berørte skip etterlever kravene.
5. Sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs og *declaration of maritime labour compliance* skal være i samsvar med modellen som er foreskrevet i koden.
6. Dersom medlemsstatens kompetente myndighet, eller en godkjent organisasjon med den fullmakt som kreves til formålet, ved inspeksjon har forvissnet seg om at et skip som fører medlemsstatens flagg oppfyller eller fortsetter å oppfylle standardene i denne konvensjon, skal den utstede eller fornye sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs som viser dette, og skal beholde en offentlig tilgjengelig kopi av sertifikatet.
7. Detaljerte krav til sertifikatet for arbeids- og levevilkår til sjøs og *declaration of maritime labour compliance*, med liste over de forhold som skal inspiseres og godkjennes, er fastsatt i kodens del A.

Standard A5.1.3 – Sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs og «declaration of maritime labour compliance»

1. Sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs skal utstedes til et skip av den kompetente myndighet, eller av en godkjent organisasjon med behørig fullmakt til dette, for et tidsrom på høyst fem år. En liste over forhold som må være inspisert og funnet overensstemmende med nasjo-

- regulations or other measures implementing the requirements of this Convention regarding the working and living conditions of seafarers on ships before a maritime labour certificate can be issued is found in Appendix A5-I.
2. The validity of the maritime labour certificate shall be subject to an intermediate inspection by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, to ensure continuing compliance with the national requirements implementing this Convention. If only one intermediate inspection is carried out and the period of validity of the certificate is five years, it shall take place between the second and third anniversary dates of the certificate. Anniversary date means the day and month of each year which will correspond to the date of expiry of the maritime labour certificate. The scope and depth of the intermediate inspection shall be equal to an inspection for renewal of the certificate. The certificate shall be endorsed following satisfactory intermediate inspection.
 3. Notwithstanding paragraph 1 of this Standard, when the renewal inspection has been completed within three months before the expiry of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid from the date of completion of the renewal inspection for a period not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.
 4. When the renewal inspection is completed more than three months before the expiry date of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid for a period not exceeding five years starting from the date of completion of the renewal inspection.
 5. A maritime labour certificate may be issued on an interim basis:
 - a) to new ships on delivery;
 - b) when a ship changes flag; or
 - c) when a shipowner assumes responsibility for the operation of a ship which is new to that shipowner.
 6. An interim maritime labour certificate may be issued for a period not exceeding six months by the competent authority or a recognized organization duly authorized for this purpose.
 7. An interim maritime labour certificate may only be issued following verification that:
 - a) the ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters
- nale lover og forskrifter eller andre tiltak til gjennomføring av kravene i denne konvensjon angående sjøfolks arbeids- og levevilkår før sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs kan utstedes, er å finne i vedlegg A5-I.
 2. For at sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs fortsatt skal være gyldig, kreves en mellominspeksjon utført av den kompetente myndighet eller en godkjent organisasjon med behørig fullmakt til dette for å sikre at de nasjonale kravene som gjennomfører denne konvensjon er oppfylt. Dersom sertifikatets gyldighetstid er fem år og det bare foretas én mellominspeksjon, skal den finne sted mellom sertifikatets andre og tredje årsdag. Årsdag betyr den dag og måned i hvert år som vil tilsvare sertifikatets utløpsdato. Mellominspeksjonen skal være like omfattende og grundig som en inspeksjon med henblikk på fornyelse av sertifikatet. Sertifikatet skal godkjennes etter tilfredsstillende mellominspeksjon.
 3. Uten hensyn til nr. 1 i denne standard skal det nye sertifikatet for arbeids- og levevilkår til sjøs, når fornyelsesinspeksjonen er fullført innen tre måneder før foreliggende sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs utløper, være gyldig fra fullføringsdatoen for fornyelsesinspeksjonen i inntil fem år fra det foreliggende sertifikatets utløpsdato.
 4. Dersom fornyelsesinspeksjonen er fullført mer enn tre måneder før datoen da foreliggende sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs utløper, skal det nye sertifikatet være gyldig i et tidsrom på høyst fem år fra og med datoen for fullføring av fornyelsesinspeksjonen.
 5. Et sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs kan utstedes på midlertidig basis:
 - a) til nye skip ved levering,
 - b) når et skip endrer flagg, eller
 - c) når en reder overtar ansvaret for driften av et skip som er nytt for vedkommende reder.
 6. Midlertidig sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs kan utstedes for et tidsrom på høyst seks måneder av den kompetente myndighet eller en godkjent organisasjon som er gitt behørig myndighet til dette.
 7. Midlertidig sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs kan bare utstedes når det er verifisert at:
 - a) skipet, så langt det er rimelig og gjennomførbart, er inspisert med henblikk på de for-

- listed in Appendix A5-I, taking into account verification of items under subparagraphs (b), (c) and (d) of this paragraph;
- b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with this Convention;
 - c) the master is familiar with the requirements of this Convention and the responsibilities for implementation; and
 - d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a declaration of maritime labour compliance.
8. A full inspection in accordance with paragraph 1 of this Standard shall be carried out prior to expiry of the interim certificate to enable issue of the full-term maritime labour certificate. No further interim certificate may be issued following the initial six months referred to in paragraph 6 of this Standard. A declaration of maritime labour compliance need not be issued for the period of validity of the interim certificate.
 9. The maritime labour certificate, the interim maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall be drawn up in the form corresponding to the models given in Appendix A5-II.
 10. The declaration of maritime labour compliance shall be attached to the maritime labour certificate. It shall have two parts:
 - a) Part I shall be drawn up by the competent authority which shall: (i) identify the list of matters to be inspected in accordance with paragraph 1 of this Standard; (ii) identify the national requirements embodying the relevant provisions of this Convention by providing a reference to the relevant national legal provisions as well as, to the extent necessary, concise information on the main content of the national requirements; (iii) refer to ship-type specific requirements under national legislation; (iv) record any substantially equivalent provisions adopted pursuant to paragraph 3 of Article VI; and (v) clearly indicate any exemption granted by the competent authority as provided in Title 3; and
 - b) Part II shall be drawn up by the shipowner and shall identify the measures adopted to ensure ongoing compliance with the national requirements between inspections and the measures proposed to ensure that there is continuous improvement. The com-

hold som er oppført i vedlegg A5-I; poster under bokstav b), c) og d) i dette nr. må være verifisert,

 - b) rederen har vist overfor den kompetente myndighet eller den godkjente organisasjon at skipet har tilstrekkelige prosedyrer for å etterleve denne konvensjon,
 - c) skipsføreren er kjent med kravene i denne konvensjon og ansvaret for gjennomføring, og
 - d) relevant informasjon er forelagt den kompetente myndighet eller den godkjente organisasjon med henblikk på å utferdige *declaration of maritime labour compliance*.
 8. For at fullverdig sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs skal kunne utstedes, må full inspeksjon i samsvar med nr. 1 i denne standard være utført før det midlertidige sertifikatet utløper. Det kan ikke utstedes flere midlertidige sertifikater etter de første seks månedene som er nevnt i nr. 6 i denne standard. *Declaration of maritime labour compliance* trenger ikke utstedes for tidsrommet da det midlertidige sertifikatet er gyldig.
 9. Sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs, midlertidig sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs og *declaration of maritime labour compliance* skal være utformet tilsvarende modellene i vedlegg A5-II.
 10. *Declaration of maritime labour compliance* skal være vedlagt sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs. Den skal ha to deler:
 - a) del I skal utarbeides av den kompetente myndighet, som skal: i) sette opp listen over forhold som skal inspiseres i samsvar med nr. 1 i denne standard, ii) identifisere de nasjonale kravene som innbefatter bestemmelsene i denne konvensjon ved å henvise til de relevante nasjonale lovbestemmelser, og, i den utstrekning det er nødvendig, ved å gi presise opplysninger om hovedinnholdet i de nasjonale kravene, iii) henvise til kravene til vedkommende skipstype i henhold til nasjonal lovgivning, iv) notere eventuelle bestemmelser som i det vesentlige er likeverdige og som er vedtatt i henhold til artikkel VI nr. 3, og v) entydig angi eventuelle unntak gitt av den kompetente myndighet som fastsatt i kapittel 3, og
 - b) del II skal utarbeides av rederen, og skal angi de tiltak som er besluttet for å sikre løpende etterlevelse av de nasjonale kravene mellom inspeksjonene og de tiltak som foreslås for å sikre kontinuerlig forbedring. Den kompetente myndighet eller

petent authority or recognized organization duly authorized for this purpose shall certify Part II and shall issue the declaration of maritime labour compliance.

11. The results of all subsequent inspections or other verifications carried out with respect to the ship concerned and any significant deficiencies found during any such verification shall be recorded, together with the date when the deficiencies were found to have been remedied. This record, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall, in accordance with national laws or regulations, be inscribed upon or appended to the declaration of maritime labour compliance or made available in some other way to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States and shipowners' and seafarers' representatives.
 12. A current valid maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall be carried on the ship and a copy shall be posted in a conspicuous place on board where it is available to the seafarers. A copy shall be made available in accordance with national laws and regulations, upon request, to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States, and shipowners' and seafarers' representatives.
 13. The requirement for an English-language translation in paragraphs 11 and 12 of this Standard does not apply in the case of a ship not engaged in an international voyage.
 14. A certificate issued under paragraph 1 or 5 of this Standard shall cease to be valid in any of the following cases:
 - a) if the relevant inspections are not completed within the periods specified under paragraph 2 of this Standard;
 - b) if the certificate is not endorsed in accordance with paragraph 2 of this Standard;
 - c) when a ship changes flag;
 - d) when a shipowner ceases to assume the responsibility for the operation of a ship; and
 - e) when substantial changes have been made to the structure or equipment covered in Title 3.
 15. In the case referred to in paragraph 14(c), (d) or (e) of this Standard, a new certificate shall only be issued when the competent authority or recognized organization issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of this Standard.
- den godkjente organisasjon som er behørig bemyndiget til formålet, skal attestere del II og skal utstede *declaration of maritime labour compliance*.
11. Resultatene av alle påfølgende inspeksjoner eller andre verifikasjoner utført med hensyn til vedkommende skip og eventuelle vesentlige mangler som oppdages under slike verifikasjoner, skal noteres sammen med datoen da manglene er påvist utbedret. Disse opplysningene, ledsaget av en oversettelse til engelsk når de ikke er skrevet på engelsk, skal i samsvar med nasjonale lover eller forskrifter innføres i eller vedlegges *declaration of maritime labour compliance* eller på annen måte gjøres tilgjengelige for sjøfolk, flaggstatsinspektører, bemyndigede tjenestemenn i havnestater og reder- og sjømannsrepresentanter.
 12. Kurant og gyldig sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs og *declaration of maritime labour compliance*, ledsaget av en engelsk oversettelse når de ikke er på engelsk, skal medføres på skipet, og en kopi skal være slått opp på et iøynefallende sted om bord der det er tilgjengelig for sjøfolkene. Kopi skal på anmodning gjøres tilgjengelig, i samsvar med nasjonale lover og forskrifter, for sjøfolk, flaggstatsinspektører, bemyndigede tjenestemenn i havnestater og reder- og sjømannsrepresentanter.
 13. Kravet om engelskspråklig oversettelse i nr. 11 og 12 i denne standard gjelder ikke for skip som ikke går i utenriksfart.
 14. Sertifikat utstedt i henhold til nr. 1 eller 5 i denne standard er ikke lenger gyldig i følgende tilfeller:
 - a) dersom de aktuelle inspeksjoner ikke er gjennomført innen de frister som er fastsatt i nr. 2 i denne standard,
 - b) dersom sertifikatet ikke er godkjent i samsvar med nr. 2 i denne standard,
 - c) når et skip skifter flagg,
 - d) når en reder ikke lenger påtar seg ansvaret for driften av et skip, og
 - e) når det er gjort vesentlige endringer i strukturen eller utstyret som faller inn under kapittel 3.
 15. I det tilfelle som er nevnt i nr. 14 c), d) eller e) i denne standard, skal nytt sertifikat bare utstedes når den kompetente myndighet eller den godkjente organisasjon som utsteder det nye sertifikatet, er fullt forvissnet om at skipet oppfyller kravene i denne standard.

16. A maritime labour certificate shall be withdrawn by the competent authority or the recognized organization duly authorized for this purpose by the flag State, if there is evidence that the ship concerned does not comply with the requirements of this Convention and any required corrective action has not been taken.
17. When considering whether a maritime labour certificate should be withdrawn in accordance with paragraph 16 of this Standard, the competent authority or the recognized organization shall take into account the seriousness or the frequency of the deficiencies.

Guideline B5.1.3 - Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. The statement of national requirements in Part I of the declaration of maritime labour compliance should include or be accompanied by references to the legislative provisions relating to seafarers' working and living conditions in each of the matters listed in Appendix A5-I. Where national legislation precisely follows the requirements stated in this Convention, a reference may be all that is necessary. Where a provision of the Convention is implemented through substantial equivalence as provided under Article VI, paragraph 3, this provision should be identified and a concise explanation should be provided. Where an exemption is granted by the competent authority as provided in Title 3, the particular provision or provisions concerned should be clearly indicated.
2. The measures referred to in Part II of the declaration of maritime labour compliance, drawn up by the shipowner, should, in particular, indicate the occasions on which ongoing compliance with particular national requirements will be verified, the persons responsible for verification, the records to be taken, as well as the procedures to be followed where non-compliance is noted. Part II may take a number of forms. It could make reference to other more comprehensive documentation covering policies and procedures relating to other aspects of the maritime sector, for example documents required by the International Safety Management (ISM) Code or the information required by Regulation 5 of the SOLAS Convention, Chapter XI-1 relating to the ship's Continuous Synopsis Record.
3. The measures to ensure ongoing compliance should include general international requirements for the shipowner and master to keep

16. Sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs skal inndras av den kompetente myndighet eller den godkjente organisasjon som av flaggstaten er behørig bemyndiget til formålet dersom det foreligger tegn på at vedkommende skip ikke oppfyller kravene i denne konvensjon og eventuelle nødvendige utbedringstiltak ikke er iverksatt.
17. Ved vurderingen av om sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs skal inndras i samsvar med nr. 16 i denne standard, skal den kompetente myndighet eller den godkjente organisasjon ta hensyn til hvor alvorlige eller hyppig forekommende manglene er.

Retningslinje B5.1.3 – Sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs og *declaration of maritime labour compliance*

1. Redegjørelsen for nasjonale krav i del I av *declaration of maritime labour compliance* bør omfatte eller være ledsaget av henvisninger til lovbestemmelsene om sjøfolks arbeids- og levevilkår i hvert av de forhold som er anført i vedlegg A5-I. Dersom nasjonal lovgivning presist følger kravene som er angitt i denne konvensjon, kan en henvisning være alt som kreves. Dersom en bestemmelse i konvensjonen gjennomføres ved vesentlig likeverdighet, slik det gis adgang til i artikkel VI nr. 3, bør bestemmelsen nevnes og en konsis forklaring gis. Dersom fritak innvilges av den kompetente myndighet slik det gis adgang til i kapittel 3, bør vedkommende bestemmelse eller bestemmelser være tydelig angitt.
2. Tiltakene som er nevnt i del II i *declaration of maritime labour compliance*, utarbeidet av rederen, bør særskilt angi ved hvilke anledninger løpende etterlevelse av spesifikke nasjonale krav vil bli verifisert, hvem som er ansvarlig for verifikasjonen, nedtegnelser som vil bli gjort og prosedyrer som vil bli fulgt når manglende etterlevelse blir notert. Del II kan ha en rekke forskjellige former. Den kan henvise til annen og mer omfattende dokumentasjon som dekker politikk og prosedyrer for andre deler av skipsfartssektoren, for eksempel dokumenter som kreves i henhold til *International Safety Management (ISM) Code* eller de opplysninger som kreves i henhold til regel 5 i SOLAS-konvensjonen, kapittel XI-1 om skipets *Continuous Synopsis Record*.
3. Tiltakene for å sikre vedvarende etterlevelse bør omfatte generelle internasjonale krav til rederen og skipsføreren om å holde seg orien-

themselves informed of the latest advances in technology and scientific findings concerning workplace design, taking into account the inherent dangers of seafarers' work, and to inform the seafarers' representatives accordingly, thereby guaranteeing a better level of protection of the seafarers' working and living conditions on board.

4. The declaration of maritime labour compliance should, above all, be drafted in clear terms designed to help all persons concerned, such as flag State inspectors, authorized officers in port States and seafarers, to check that the requirements are being properly implemented.
5. An example of the kind of information that might be contained in a declaration of maritime labour compliance is given in Appendix B5-I.
6. When a ship changes flag as referred to in Standard A5.1.3, paragraph 14(c), and where both States concerned have ratified this Convention, the Member whose flag the ship was formerly entitled to fly should, as soon as possible, transmit to the competent authority of the other Member copies of the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance carried by the ship before the change of flag and, if applicable, copies of the relevant inspection reports if the competent authority so requests within three months after the change of flag has taken place.

Regulation 5.1.4 - Inspection and enforcement

1. Each Member shall verify, through an effective and coordinated system of regular inspections, monitoring and other control measures, that ships that fly its flag comply with the requirements of this Convention as implemented in national laws and regulations.
2. Detailed requirements regarding the inspection and enforcement system referred to in paragraph 1 of this Regulation are set out in Part A of the Code.

Standard A5.1.4 - Inspection and enforcement

1. Each Member shall maintain a system of inspection of the conditions for seafarers on ships that fly its flag which shall include verification that the measures relating to working and living conditions as set out in the declaration of maritime labour compliance, where applicable, are being followed, and that the requirements of this Convention are met.
2. The competent authority shall appoint a sufficient number of qualified inspectors to fulfil its responsibilities under paragraph 1 of this

tert om den teknologiske utviklingen og om forskningsfunn angående utforming av arbeidsplasser – idet det tas hensyn til de iboende farene ved sjøfolks arbeid – og å informere sjøfolkene representanter tilsvarende for derved å sikre et bedre vern om sjøfolks arbeids- og levevilkår om bord.

4. *Declaration of maritime labour compliance* bør spesielt være entydig formulert for å bidra til å alle berørte personer, for eksempel flaggstatsinspektører, bemyndigede tjenestemenn i havnestater og sjøfolk, kan kontrollere at kravene blir oppfylt.
5. Et eksempel på den type informasjon som kan inngå i *declaration of maritime labour compliance*, er gitt i vedlegg B5-I.
6. Når et skip skifter flagg som nevnt i standard A5.1.3 nr. 14 c), og når begge berørte stater har ratifisert denne konvensjon, bør medlemsstaten hvis flagg skipet tidligere var berettiget til å føre, snarest mulig oversende til den annen medlemsstats kompetente myndighet kopier av sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs og *declaration of maritime labour compliance* som skipet medførte før flaggskiftet, og eventuelt kopier av de relevante inspeksjonsrapportene dersom den kompetente myndighet anmoder om det innen tre måneder etter at flaggskifte er gjennomført.

Regel 5.1.4 – Inspeksjon og håndhevelse

1. Hver medlemsstat skal gjennom et effektivt og samordnet system av jevnlig inspeksjoner, overvåkning og andre kontrolltiltak verifisere at skip som fører dens flagg, etterlever kravene i denne konvensjon slik de er gjennomført i nasjonale lover og forskrifter.
2. Detaljerte krav til inspeksjon og håndhevelse som nevnt i nr. 1 i denne regel er angitt i del A i koden.

Standard A5.1.4 – Inspeksjon og håndhevelse

1. Hver medlemsstat skal opprettholde et system for inspeksjon av forholdene for sjøfolk om bord på skip som fører dens flagg som blant annet skal bekrefte at tiltakene vedrørende arbeids- og levevilkår som er angitt i *declaration of maritime labour compliance*, i aktuelle tilfeller blir fulgt opp og at kravene i denne konvensjon er oppfylt.
2. Den kompetente myndighet skal utpeke et tilstrekkelig antall kvalifiserte inspektører til å utføre dens oppgaver etter nr. 1 i denne stan-

Standard. Where recognized organizations have been authorized to carry out inspections, the Member shall require that personnel carrying out the inspection are qualified to undertake these duties and shall provide them with the necessary legal authority to perform their duties.

3. Adequate provision shall be made to ensure that the inspectors have the training, competence, terms of reference, powers, status and independence necessary or desirable so as to enable them to carry out the verification and ensure the compliance referred to in paragraph 1 of this Standard.
4. Inspections shall take place at the intervals required by Standard A5.1.3, where applicable. The interval shall in no case exceed three years.
5. If a Member receives a complaint which it does not consider manifestly unfounded or obtains evidence that a ship that flies its flag does not conform to the requirements of this Convention or that there are serious deficiencies in the implementation of the measures set out in the declaration of maritime labour compliance, the Member shall take the steps necessary to investigate the matter and ensure that action is taken to remedy any deficiencies found.
6. Adequate rules shall be provided and effectively enforced by each Member in order to guarantee that inspectors have the status and conditions of service to ensure that they are independent of changes of government and of improper external influences.
7. Inspectors, issued with clear guidelines as to the tasks to be performed and provided with proper credentials, shall be empowered:
 - a) to board a ship that flies the Member's flag;
 - b) to carry out any examination, test or inquiry which they may consider necessary in order to satisfy themselves that the standards are being strictly observed; and
 - c) to require that any deficiency is remedied and, where they have grounds to believe that deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights), or represent a significant danger to seafarers' safety, health or security, to prohibit a ship from leaving port until necessary actions are taken.

dard. Når godkjente organisasjoner er bemyndiget til å utføre inspeksjoner, skal medlemsstaten kreve at personell som utfører inspeksjonen er kvalifisert til å påta seg disse oppgavene, og skal gi dem tilstrekkelig rettslig myndighet til å utføre sine oppgaver.

3. Det skal i tilstrekkelig grad sørges for at inspektørene har den opplæring, kompetanse, det mandat, de fullmakter og den uavhengighet som skal til eller som er ønskelig for at de skal kunne utføre verifikasjonen og sikre slik etterlevelse som er nevnt i nr. 1 i denne standard.
4. Inspeksjoner skal skje med de mellomrom som kreves etter standard A5.1.3 der det er aktuelt. Mellomrommet skal ikke i noe tilfelle være mer enn tre år.
5. Dersom en medlemsstat mottar en klage som den ikke anser som åpenbart grunnløs, eller innhenter bevis på at et skip som fører dens flagg, ikke etterkommer kravene i denne konvensjon eller at det er alvorlige mangler i gjennomføringen av tiltakene som er nevnt i *declaration of maritime labour compliance*, skal medlemsstaten iverksette nødvendig etterforskning i saken og sikre at det nødvendige blir gjort for å rette på de mangler som måtte bli funnet.
6. Tilstrekkelige regler skal fastsettes og effektivt håndheves av hver medlemsstat for å garantere at inspektørenes status og tjenestevilkår er egnet til å sikre at de er uavhengige av skiftende regjeringer og utilbørlig påvirkning utenfra.
7. Inspektører, utstyrt med klare retningslinjer for de oppgaver som skal utføres og med behørig akkreditiver, skal være bemyndiget:
 - a) til å borde et skip som fører medlemsstatens flagg,
 - b) til å foreta enhver undersøkelse, test eller utspørring som de måtte finne nødvendig for å forvise seg om at standardene blir strengt overholdt, og
 - c) til å kreve at enhver mangel utbedres, og, dersom de har grunn til å tro at mangler utgjør et alvorlig brudd på kravene i denne konvensjon (sjøfolks rettigheter iberegnet) eller representerer en alvorlig fare for sjøfolks trygghet, helse eller sikkerhet, til å forby et skip å forlate havnen inntil nødvendige tiltak er iverksatt.

8. Any action taken pursuant to paragraph 7(c) of this Standard shall be subject to any right of appeal to a judicial or administrative authority.
9. Inspectors shall have the discretion to give advice instead of instituting or recommending proceedings when there is no clear breach of the requirements of this Convention that endangers the safety, health or security of the seafarers concerned and where there is no prior history of similar breaches.
10. Inspectors shall treat as confidential the source of any grievance or complaint alleging a danger or deficiency in relation to seafarers' working and living conditions or a violation of laws and regulations and give no intimation to the shipowner, the shipowner's representative or the operator of the ship that an inspection was made as a consequence of such a grievance or complaint.
11. Inspectors shall not be entrusted with duties which might, because of their number or nature, interfere with effective inspection or prejudice in any way their authority or impartiality in their relations with shipowners, seafarers or other interested parties. In particular, inspectors shall:
 - a) be prohibited from having any direct or indirect interest in any operation which they are called upon to inspect; and
 - b) subject to appropriate sanctions or disciplinary measures, not reveal, even after leaving service, any commercial secrets or confidential working processes or information of a personal nature which may come to their knowledge in the course of their duties.
12. Inspectors shall submit a report of each inspection to the competent authority. One copy of the report in English or in the working language of the ship shall be furnished to the master of the ship and another copy shall be posted on the ship's notice board for the information of the seafarers and, upon request, sent to their representatives.
13. The competent authority of each Member shall maintain records of inspections of the conditions for seafarers on ships that fly its flag. It shall publish an annual report on inspection activities within a reasonable time, not exceeding six months, after the end of the year.
14. In the case of an investigation pursuant to a major incident, the report shall be submitted to the competent authority as soon as practicable, but not later than one month following the conclusion of the investigation.
8. Ethvert tiltak etter nr. 7 c) i denne standard skal være omfattet av eventuell adgang til å anke til en rettslig eller administrativ myndighet.
9. Inspektører skal etter eget skjønn kunne gi råd i stedet for å innlede eller gjenoppta forfølgning av saken når det ikke foreligger klare brudd på kravene i denne konvensjon som setter de berørte sjøfolks sikkerhet, helse eller trygghet i fare, og når tilsvarende brudd ikke har forekommet tidligere.
10. Inspektører skal beskytte kilden til enhver klage med påstand om en fare eller mangel i tilknytning til sjøfolks arbeids- og levevilkår eller om et brudd på lover og forskrifter, og ikke røpe overfor rederen, rederens representant eller operatøren av skipet at inspeksjonen ble foretatt på grunnlag av slik klage.
11. Inspektører skal ikke gis oppgaver i et slikt antall eller av en slik art at det kan være til hinder for effektiv inspeksjon eller på noen måte være til skade for deres autoritet eller upartiskhet i forholdet til redere, sjøfolk eller andre berørte parter. Inspektører skal i særdeleshet:
 - a) forbys å ha noen direkte eller indirekte interesse i noen operasjon som de er satt til å inspisere, og
 - b) med trussel om egnede sanksjonsmidler eller disiplinærtiltak ikke avsløre, selv etter å ha forlatt tjenesten, noen forretningsmessig hemmelighet eller konfidensiell arbeidsprosess eller informasjon av personlig art som de måtte bli kjent med under utførelsen av sine oppgaver.
12. Inspektører skal inngi rapport til den kompetente myndighet etter hver inspeksjon. En kopi av rapporten på engelsk eller på skipets arbeidsspråk skal overleveres til skipsføreren om bord på skipet, og en annen kopi skal slås opp på skipets oppslagstavle til orientering for sjøfolkene, og skal på anmodning sendes til deres representanter.
13. Den kompetente myndighet i hver medlemsstat skal protokollføre alle inspeksjoner av forholdene for sjøfolk på skip som fører dens flagg. Den skal offentliggjøre en årsrapport om inspeksjonsvirksomheten i rimelig tid, høyst seks måneder, etter årets utløp.
14. Ved inspeksjon etter en større hendelse skal rapporten inngis til den kompetente myndighet så snart som mulig, senest én måned etter at etterforskningen er avsluttet.

15. When an inspection is conducted or when measures are taken under this Standard, all reasonable efforts shall be made to avoid a ship being unreasonably detained or delayed.
16. Compensation shall be payable in accordance with national laws and regulations for any loss or damage suffered as a result of the wrongful exercise of the inspectors' powers. The burden of proof in each case shall be on the complainant.
17. Adequate penalties and other corrective measures for breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) and for obstructing inspectors in the performance of their duties shall be provided for and effectively enforced by each Member.

Guideline B5.1.4 - Inspection and enforcement

1. The competent authority and any other service or authority wholly or partly concerned with the inspection of seafarers' working and living conditions should have the resources necessary to fulfil their functions. In particular:
 - a) each Member should take the necessary measures so that duly qualified technical experts and specialists may be called upon, as needed, to assist in the work of inspectors; and
 - b) inspectors should be provided with conveniently situated premises, equipment and means of transport adequate for the efficient performance of their duties.
2. The competent authority should develop a compliance and enforcement policy to ensure consistency and otherwise guide inspection and enforcement activities related to this Convention. Copies of this policy should be provided to all inspectors and relevant law-enforcement officials and should be made available to the public and shipowners and seafarers.
3. The competent authority should establish simple procedures to enable it to receive information in confidence concerning possible breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) presented by seafarers directly or by representatives of the seafarers, and permit inspectors to investigate such matters promptly, including:
 - a) enabling masters, seafarers or representatives of the seafarers to request an inspection when they consider it necessary; and
 - b) supplying technical information and advice to shipowners and seafarers and organizations concerned as to the most effective

15. Når en inspeksjon utføres eller når tiltak iverksettes etter denne standard, skal alle rimelige anstrengelser gjøres for å unngå at et skip blir utilbørlig tilbakeholdt eller forsinket.
16. Erstatning skal betales i samsvar med nasjonale lover og forskrifter for tap eller skade som måtte inntreffe som følge av urettmessig utøvelse av inspektørens fullmakter. Bevisbyrden skal i hvert tilfelle ligge på klageren.
17. Tilstrekkelige sanksjoner eller andre opprettingstiltak for brudd på kravene i denne konvensjon (iberegnet sjøfolks rettigheter) og for å ha hindret inspektører i å utføre sine oppgaver, skal fastsettes og effektivt håndheves av hver medlemsstat.

Retningslinje B5.1.4 – Inspeksjon og håndhevelse

1. Den kompetente myndighet og enhver annen tjeneste eller myndighet som helt eller delvis befatter seg med inspeksjon av sjøfolks arbeids- og levevilkår, bør ha de nødvendige ressurser til å utføre sine oppgaver. Særskilt gjelder at:
 - a) hver medlemsstat bør treffe de nødvendige tiltak for å sørge for at behørig kvalifiserte tekniske eksperter og spesialister kan tilkalles etter behov for å bistå inspektørene i deres arbeid, og
 - b) inspektørene bør disponere gunstig beliggende lokaler, utstyr og transportmidler slik de trenger for å utføre sine oppgaver effektivt.
2. Den kompetente myndighet bør utvikle en politikk for etterlevelse og håndhevelse som kan sikre konsekvens og for øvrig tjene som rettesnor for inspeksjons- og håndhevelsesvirksomheten i tilknytning til denne konvensjon. Kopier av dokumenter som inneholder denne politikken, bør gjøres tilgjengelige for publikum og for redere og sjøfolk.
3. Den kompetente myndighet bør etablere enkle prosedyrer for å kunne motta opplysninger i fortrolighet angående mulige brudd på kravene i denne konvensjon (iberegnet sjøfolks rettigheter) som den blir forelagt av sjøfolk direkte eller via deres representanter, og bør tillate inspektører å etterforske slike saker på kort varsel, blant annet ved å:
 - a) gi skipsførere, sjøfolk eller sjøfolkens representanter anledning til å anmode om inspeksjon når de anser det som nødvendig, og
 - b) gi redere og sjøfolk og berørte organisasjoner tekniske opplysninger og råd om hva som er de mest effektive metodene til å

- means of complying with the requirements of this Convention and of bringing about a continual improvement in seafarers' on-board conditions.
4. Inspektører should be fully trained and sufficient in numbers to secure the efficient discharge of their duties with due regard to:
 - a) the importance of the duties which the inspectors have to perform, in particular the number, nature and size of ships subject to inspection and the number and complexity of the legal provisions to be enforced;
 - b) the resources placed at the disposal of the inspectors; and
 - c) the practical conditions under which inspections must be carried out in order to be effective.
 5. Subject to any conditions for recruitment to the public service which may be prescribed by national laws and regulations, inspectors should have qualifications and adequate training to perform their duties and where possible should have a maritime education or experience as a seafarer. They should have adequate knowledge of seafarers' working and living conditions and of the English language.
 6. Measures should be taken to provide inspectors with appropriate further training during their employment.
 7. All inspectors should have a clear understanding of the circumstances in which an inspection should be carried out, the scope of the inspection to be carried out in the various circumstances referred to and the general method of inspection.
 8. Inspectors provided with proper credentials under the national law should at a minimum be empowered:
 - a) to board ships freely and without previous notice; however, when commencing the ship inspection, inspectors should provide notification of their presence to the master or person in charge and, where appropriate, to the seafarers or their representatives;
 - b) to question the master, seafarer or any other person, including the shipowner or the shipowner's representative, on any matter concerning the application of the requirements under laws and regulations, in the presence of any witness that the person may have requested;
 - c) to require the production of any books, log books, registers, certificates or other documents or information directly related to
- etterleve kravene i denne konvensjon og å få i stand en kontinuerlig forbedring av sjøfolkernes betingelser om bord.
4. Inspektører bør være fullt opplært og tilstrekkelig mange til å sikre at de kan utføre sine oppgaver effektivt idet det tas behørig hensyn til:
 - a) viktigheten av de oppgaver inspektørene skal utføre, særlig med henblikk på de antall, typer og størrelser som gjør seg gjeldende for skip som skal inspiseres og kompleksiteten i de lovbestemmelser som skal håndheves,
 - b) ressursene som stilles til rådighet for inspektørene, og
 - c) de praktiske forholdene som inspeksjoner må utføres under for å være effektive.
 5. Med forbehold om de vilkår for rekruttering til offentlig tjeneste som måtte være fastsatt i nasjonale lover og forskrifter, bør inspektører være kvalifisert og ha tilstrekkelig opplæring til å utføre sine tjenester, og bør om mulig ha en maritim utdanning eller erfaring som sjøfolk. De bør ha tilstrekkelig kjennskap til sjøfolks arbeids- og levevilkår og til det engelske språk.
 6. Det bør treffes tiltak for å gi inspektører egnet videreopplæring under ansettelsen.
 7. Alle inspektører bør ha en klar forståelse av omstendighetene en inspeksjon bør foregå under, omfanget av inspeksjonen som skal utføres under de omstendigheter som er nevnt og av inspeksjonsmetoden generelt.
 8. Inspektører utstyrt med behørig akkreditiver i henhold til nasjonal lovgivning bør som et minimum ha fullmakt:
 - a) til å borde skip fritt og uten forhåndsvarsel; når inspeksjonen begynner, bør inspektørene imidlertid si fra om sin tilstedeværelse til skipsføreren eller ansvarshavende, og hvis aktuelt til sjøfolkene eller deres representanter,
 - b) til å spørre ut skipsføreren, en sjømann eller en annen person, også rederen eller redere-representant, i nærvær av de vitner vedkommende måtte ha bedt om, om ethvert forhold vedrørende kravene i lover og forskrifter,
 - c) til å kreve forevist bøker, loggbøker, registre, sertifikater eller andre dokumenter eller opplysninger knyttet til forhold som

- matters subject to inspection, in order to verify compliance with the national laws and regulations implementing this Convention;
- d) to enforce the posting of notices required under the national laws and regulations implementing this Convention;
 - e) to take or remove, for the purpose of analysis, samples of products, cargo, drinking water, provisions, materials and substances used or handled;
 - f) following an inspection, to bring immediately to the attention of the shipowner, the operator of the ship or the master, deficiencies which may affect the health and safety of those on board ship;
 - g) to alert the competent authority and, if applicable, the recognized organization to any deficiency or abuse not specifically covered by existing laws or regulations and submit proposals to them for the improvement of the laws or regulations; and
 - h) to notify the competent authority of any occupational injuries or diseases affecting seafarers in such cases and in such manner as may be prescribed by laws and regulations.
9. When a sample referred to in paragraph 8(e) of this Guideline is being taken or removed, the shipowner or the shipowner's representative, and where appropriate a seafarer, should be notified or should be present at the time the sample is taken or removed. The quantity of such a sample should be properly recorded by the inspector.
 10. The annual report published by the competent authority of each Member, in respect of ships that fly its flag, should contain:
 - a) a list of laws and regulations in force relevant to seafarers' working and living conditions and any amendments which have come into effect during the year;
 - b) details of the organization of the system of inspection;
 - c) statistics of ships or other premises subject to inspection and of ships and other premises actually inspected;
 - d) statistics on all seafarers subject to its national laws and regulations;
 - e) statistics and information on violations of legislation, penalties imposed and cases of detention of ships; and
 - f) statistics on reported occupational injuries and diseases affecting seafarers.
- skal inspiseres for å verifisere at de nasjonale lover og forskrifter som gjennomfører denne konvensjon er oppfylt,
- d) til å kreve oppsatt oppslag som er påbudt etter de nasjonale lover og forskrifter som gjennomfører denne konvensjon,
 - e) til å hente ut eller ta med for analyse prøver av produkter, last, drikkevann, forsyninger, materialer og stoffer som benyttes eller håndteres,
 - f) til straks etter inspeksjonen å gjøre rederen, skipets operatør eller skipsføreren oppmerksom på mangler som kan påvirke de ombordværendes helse og sikkerhet,
 - g) til å varsle den kompetente myndighet, og eventuelt den godkjente organisasjon, om enhver mangel eller ethvert misbruk som ikke spesifikt omfattes av eksisterende lover eller forskrifter, og å foreslå for dem hvordan lovene og forskriftene kan forbedres, og
 - h) til å underrette den kompetente myndighet om enhver yrkesskade eller yrkessykdom som har innvirkning på sjøfolkene i de tilfeller og på de måter som måtte være foreskrevet i lover og forskrifter.
9. Når en prøve som nevnt i nr. 8 e) i denne retningslinje blir hentet ut eller tatt med, bør rederen eller rederens representant, og eventuelt en sjømann, være underrettet eller være til stede når prøven blir hentet ut eller tatt med. Inspektøren bør notere prøvekvantumet.
 10. Årsrapporten som offentliggjøres av hver medlemsstats kompetente myndighet for skip som fører dens flagg, bør inneholde:
 - a) en liste over lover og forskrifter som er i kraft angående sjøfolks arbeids- og levevilkår og eventuelle endringer som er trådt i kraft i løpet av året,
 - b) detaljer vedrørende organiseringen av inspeksjonssystemet,
 - c) statistikk over skip eller andre lokaliteter undergitt inspeksjon og over skip og andre lokaliteter som faktisk er inspisert,
 - d) statistikk over alle sjøfolk som er undergitt dens nasjonale lover eller forskrifter,
 - e) statistikk og informasjon om brudd på lovgivning, ilagte straffer og tilfeller av tilbakeholdelse av skip, og
 - f) statistikk over rapporterte yrkesskader og yrkessykdommer som påvirker sjøfolk.

Regulation 5.1.5 - On-board complaint procedures

1. Each Member shall require that ships that fly its flag have on-board procedures for the fair, effective and expeditious handling of seafarer complaints alleging breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).
2. Each Member shall prohibit and penalize any kind of victimization of a seafarer for filing a complaint.
3. The provisions in this Regulation and related sections of the Code are without prejudice to a seafarer's right to seek redress through whatever legal means the seafarer considers appropriate.

Standard A5.1.5 - On-board complaint procedures

1. Without prejudice to any wider scope that may be given in national laws or regulations or collective agreements, the on-board procedures may be used by seafarers to lodge complaints relating to any matter that is alleged to constitute a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).
2. Each Member shall ensure that, in its laws or regulations, appropriate on board complaint procedures are in place to meet the requirements of Regulation 5.1.5. Such procedures shall seek to resolve complaints at the lowest level possible. However, in all cases, seafarers shall have a right to complain directly to the master and, where they consider it necessary, to appropriate external authorities.
3. The on-board complaint procedures shall include the right of the seafarer to be accompanied or represented during the complaints procedure, as well as safeguards against the possibility of victimization of seafarers for filing complaints. The term victimization covers any adverse action taken by any person with respect to a seafarer for lodging a complaint which is not manifestly vexatious or maliciously made.
4. In addition to a copy of their seafarers' employment agreement, all seafarers shall be provided with a copy of the on-board complaint procedures applicable on the ship. This shall include contact information for the competent authority in the flag State and, where different, in the seafarers' country of residence, and the name of a person or persons on board the ship who can, on a confidential basis, provide seafarers with impartial advice on their complaint and otherwise assist them in following the complaint procedures available to them on board the ship.

Regel 5.1.5 – Klageadgang om bord

1. Hver medlemsstat skal kreve at skip som fører dens flagg, har prosedyrer for rettferdig, effektiv og rask behandling om bord av klager fra sjøfolk på angivelige overtredelser av kravene i denne konvensjon (sjøfolks rettigheter iberegnet).
2. Hver medlemsstat skal forby og sette straff for enhver form for trakassering av en sjømann som inngir klage.
3. Bestemmelsene i denne regel og tilknyttede deler av koden er ikke til hinder for en sjømanns rett til å søke oppreisning med de rettsmidler sjømannen finner egnet.

Standard A5.1.5 – Klageadgang om bord

1. Uten skade for annen klageadgang som måtte foreligge i nasjonale lover eller forskrifter eller tariffavtaler, kan klageadgangen om bord benyttes av sjøfolk for å fremme klage på ethvert forhold som angivelig utgjør et brudd på kravene i denne konvensjon (sjøfolks rettigheter iberegnet).
2. Hver medlemsstat skal sikre at dens lover eller forskrifter fastsetter egnet klageadgang om bord som oppfyller kravene i regel 5.1.5. Prosedyrene for dette skal søke å løse klager på lavest mulig nivå. Imidlertid skal sjøfolk i alle tilfeller ha rett til å klage direkte til skipsforeren, og, dersom de finner det nødvendig, til passende eksterne myndigheter.
3. Klageadgangen om bord skal omfatte rett for sjømannen til å være ledsaget eller representert under klagebehandlingen, og garantier mot at sjømenn kan bli utsatt for trakassering for å ha inngitt klage. Uttrykket «trakassering» dekker ethvert negativt tiltak iverksatt overfor en sjømann som har inngitt en klage som ikke åpenbart er grunnløst eller ondsinnet fremsatt.
4. I tillegg til en kopi av ansettelsesavtalen skal alle sjøfolk gis et eksemplar av prosedyren for klage om bord som gjelder på skipet. Denne skal inneholde kontaktinformasjon om den kompetente myndighet i flaggstaten, eller i landet der sjømannen er bosatt dersom det er et annet, samt navnet på en person eller personer om bord på skipet som på fortrolig grunnlag kan gi sjøfolk nøytrale råd angående klagen og for øvrig bistå dem i å gjøre bruk av den klageadgangen de har om bord på skipet.

Guideline B5.1.5 - On-board complaint procedures

1. Subject to any relevant provisions of an applicable collective agreement, the competent authority should, in close consultation with shipowners' and seafarers' organizations, develop a model for fair, expeditious and well-documented on-board complaint-handling procedures for all ships that fly the Member's flag. In developing these procedures the following matters should be considered:
 - a) many complaints may relate specifically to those individuals to whom the complaint is to be made or even to the master of the ship. In all cases seafarers should also be able to complain directly to the master and to make a complaint externally; and
 - b) in order to help avoid problems of victimization of seafarers making complaints about matters under this Convention, the procedures should encourage the nomination of a person on board who can advise seafarers on the procedures available to them and, if requested by the complainant seafarer, also attend any meetings or hearings into the subject matter of the complaint.
2. At a minimum the procedures discussed during the consultative process referred to in paragraph 1 of this Guideline should include the following:
 - a) complaints should be addressed to the head of the department of the seafarer lodging the complaint or to the seafarer's superior officer;
 - b) the head of department or superior officer should then attempt to resolve the matter within prescribed time limits appropriate to the seriousness of the issues involved;
 - c) if the head of department or superior officer cannot resolve the complaint to the satisfaction of the seafarer, the latter may refer it to the master, who should handle the matter personally;
 - d) seafarers should at all times have the right to be accompanied and to be represented by another seafarer of their choice on board the ship concerned;
 - e) all complaints and the decisions on them should be recorded and a copy provided to the seafarer concerned;
 - f) if a complaint cannot be resolved on board, the matter should be referred ashore to the shipowner, who should be given an appropriate time limit for resolving the matter, where appropriate, in consultation with the seafarers concerned or any person they may appoint as their representative; and

Retningslinje B5.1.5 – Klageadgang om bord

1. Med forbehold om eventuelle relevante bestemmelser i gjeldende tariffavtale bør den kompetente myndighet, i nært samarbeid med reder- og sjømannsorganisasjonene, utvikle en modell for rettferdige, raske og veldokumenterte prosedyrer for klagebehandling om bord for alle skip som fører medlemsstatens flagg. I utarbeidelsen av slike prosedyrer bør følgende forhold tas i betraktning:
 - a) mange klager kan spesifikt gjelde de enkeltpersoner klagen skal rettes til, eller også skipsføreren. I alle tilfeller bør sjøfolk også kunne klage direkte til skipsføreren og fremme en klage eksternt, og
 - b) for å bidra til å unngå problemer med trakassering av sjøfolk som fremmer klager på forhold etter denne konvensjon, bør prosedyrene oppmuntre til at det oppnevnes en person om bord som kan gi sjøfolkene råd om klageadgangen som finnes, og som, dersom sjømannen som klager ber om det, også kan overvære eventuelle møter eller høringer angående saken som klagen gjelder.
2. Som et minstemål bør prosedyrene som drøftes i den konsultasjonsprosessen som er nevnt i nr. 1 i denne retningslinje, ta hensyn til følgende:
 - a) klager bør rettes til avdelingslederen for vedkommende sjømann som fremmer klagen eller til sjømannens overordnede offiser,
 - b) avdelingslederen eller den overordnede offiseren bør så forsøke å løse saken innen fastsatte tidsfrister som står i forhold til sakens alvor,
 - c) dersom avdelingslederen eller den overordnede offiseren ikke kan løse saken til sjømannens tilfredsstillelse, kan sistnevnte henvise saken til skipsføreren, som bør håndtere saken personlig,
 - d) sjøfolk bør til enhver tid ha rett til å være ledsaget og til å la seg representere av en annen sjømann som de selv velger om bord på vedkommende skip,
 - e) alle klager og beslutninger i forbindelse med dem bør nedtegnes og en kopi forelegges vedkommende sjømann,
 - f) dersom en klagesak ikke kan løses om bord, bør saken henvises til rederen på land, som bør få en passende frist med å løse saken, eventuelt i samråd med vedkommende sjøfolk eller enhver person de måtte utpeke som sin representant, og

- g) in all cases seafarers should have a right to file their complaints directly with the master and the shipowner and competent authorities.

Regulation 5.1.6 - Marine casualties

1. Each Member shall hold an official inquiry into any serious marine casualty, leading to injury or loss of life, that involves a ship that flies its flag. The final report of an inquiry shall normally be made public.
2. Members shall cooperate with each other to facilitate the investigation of serious marine casualties referred to in paragraph 1 of this Regulation.

Standard A5.1.6 - Marine casualties

(No provisions)

Guideline B5.1.6 - Marine casualties

(No provisions)

Regulation 5.2 - Port State responsibilities

Purpose: To enable each Member to implement its responsibilities under this Convention regarding international cooperation in the implementation and enforcement of the Convention standards on foreign ships

Regulation 5.2.1 - Inspections in port

1. Every foreign ship calling, in the normal course of its business or for operational reasons, in the port of a Member may be the subject of inspection in accordance with paragraph 4 of Article V for the purpose of reviewing compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights) relating to the working and living conditions of seafarers on the ship.
2. Each Member shall accept the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance required under Regulation 5.1.3 as prima facie evidence of compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Accordingly, the inspection in its ports shall, except in the circumstances specified in the Code, be limited to a review of the certificate and declaration.
3. Inspections in a port shall be carried out by authorized officers in accordance with the provisions of the Code and other applicable international arrangements governing port State control inspections in the Member. Any such inspection shall be limited to verifying that the matter inspected is in conformity with the rele-

- g) i alle tilfeller bør sjøfolk ha rett til å fremme sine klager direkte til skipsføreren og rederen og kompetente myndigheter.

Regel 5.1.6 – Sjøskade

1. Hver medlemsstat skal holde sjøforklaring etter enhver alvorlig ulykke til sjøs som medfører personskade eller tap av menneskeliv og der et skip som fører dens flagg er innblandet. Slutt-rapporten etter sjøforklaringen skal normalt offentliggjøres.
2. Medlemsstatene skal samarbeide med hverandre om å legge til rette for etterforskning av alvorlige sjøskader som nevnt i nr. 1 i denne regel.

Standard A5.1.6 – Sjøskade

(Ingen bestemmelser)

Retningslinje B5.1.6 – Sjøskade

(Ingen retningslinjer)

Regel 5.2 – Havnestatens oppgaver

Formål: å sette hver medlemsstat i stand til å gjennomføre sine oppgaver etter denne konvensjon med hensyn til internasjonalt samarbeid om gjennomføring og håndhevelse av konvensjonens standarder om bord på utenlandske skip

Regel 5.2.1 – Inspeksjoner i havn

1. Hvert utenlandsk skip som i den normale avviklingen av sin virksomhet eller av driftsmessige årsaker anløper en havn i en medlemsstat, kan bli gjenstand for inspeksjon i samsvar med artikkel V nr. 4 med henblikk på kontroll av kravene i denne konvensjon (sjøfolks rettigheter iberegnet) angående sjøfolks arbeids- og levevilkår om bord er oppfylt.
2. Hver medlemsstat skal godta sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs og *declaration of maritime labour compliance*, som kreves i henhold til regel 5.1.3, som påtakelige bevis på at kravene i denne konvensjon (sjøfolks rettigheter iberegnet) er oppfylt. I samsvar med dette skal inspeksjonen i dens havn, unntatt under de omstendigheter som er angitt i koden, begrenses til en gjennomgang av nevnte sertifikat og erklæring.
3. Inspeksjoner i en havn skal utføres av bemyndigede tjenestemenn i samsvar med bestemmelsene i koden og andre gjeldende internasjonale ordninger som regulerer havnestatsinspeksjoner i medlemsstaten. Slike inspeksjoner skal begrenses til å verifisere at det inspiserte forhold er i samsvar med de relevante krav som er

vant requirements set out in the Articles and Regulations of this Convention and in Part A only of the Code.

4. Inspections that may be carried out in accordance with this Regulation shall be based on an effective port State inspection and monitoring system to help ensure that the working and living conditions for seafarers on ships entering a port of the Member concerned meet the requirements of this Convention (including seafarers' rights).
5. Information about the system referred to in paragraph 4 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.2.1 - Inspections in port

1. Where an authorized officer, having come on board to carry out an inspection and requested, where applicable, the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, finds that:
 - a) the required documents are not produced or maintained or are falsely maintained or that the documents produced do not contain the information required by this Convention or are otherwise invalid; or
 - b) there are clear grounds for believing that the working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention; or
 - c) there are reasonable grounds to believe that the ship has changed flag for the purpose of avoiding compliance with this Convention; or
 - d) there is a complaint alleging that specific working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention;

a more detailed inspection may be carried out to ascertain the working and living conditions on board the ship. Such inspection shall in any case be carried out where the working and living conditions believed or alleged to be defective could constitute a clear hazard to the safety, health or security of seafarers or where the authorized officer has grounds to believe that any deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).
2. Where a more detailed inspection is carried out on a foreign ship in the port of a Member by authorized officers in the circumstances set out

fastsatt i artiklene og reglene i denne konvensjon og i kodens del A.

4. Inspeksjoner som måtte bli utført i samsvar med denne regel, skal være basert på et effektivt system for inspeksjoner og overvåkning i regi av havnestaten med det formål å bidra til å sikre at arbeids- og levevilkårene for sjøfolk på skip som anløper en havn i vedkommende medlemsstat, oppfyller kravene i denne konvensjon (sjøfolks rettigheter iberegnet).
5. Opplysninger om systemet som er nevnt i nr. 4 i denne regel, skal tas med i medlemsstatens rapporter i henhold til konstitusjonens artikkel 22.

Standard A5.2.1 – Inspeksjoner i havn

1. Dersom en bemyndiget tjenestemann som er kommet om bord for å utføre en inspeksjon og eventuelt har bedt om sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs og *declaration of maritime labour compliance*, konstaterer at:
 - a) de nødvendige dokumenter ikke blir fremskaffet eller ikke er ajourført eller er falskt ajourført, eller at dokumentene ikke inneholder de opplysninger som kreves etter denne konvensjon eller på annet vis er ugyldige, eller
 - b) det foreligger klare grunner for å tro at arbeids- og levevilkårene på skipet ikke samsvarer med kravene i denne konvensjon, eller
 - c) det foreligger rimelig grunn til å tro at skipet har skiftet flagg i den hensikt å unngå å etterleve denne konvensjon, eller
 - d) det foreligger en klage med påstand om at bestemte arbeids- og levevilkår på skipet ikke samsvarer med kravene i denne konvensjon,

kan en mer inngående inspeksjon utføres for å fastslå arbeids- og levevilkårene om bord på skipet. Slik inspeksjon skal i ethvert tilfelle utføres når arbeids- og levevilkårene som antas eller påstås å være mangelfulle, kan utgjøre en klar fare for sjøfolkenes trygghet, helse eller sikkerhet, eller når den bemyndigede tjenestemann har grunn til å tro at eventuelle mangler utgjør et alvorlig brudd på kravene i denne konvensjon (sjøfolks rettigheter iberegnet).
2. Når en mer inngående inspeksjon utføres på et utenlandsk skip i en medlemsstats havn av bemyndigede tjenestemenn under de omsten-

in subparagraph (a), (b) or (c) of paragraph 1 of this Standard, it shall in principle cover the matters listed in Appendix A5-III.

3. In the case of a complaint under paragraph 1 (d) of this Standard, the inspection shall generally be limited to matters within the scope of the complaint, although a complaint, or its investigation, may provide clear grounds for a detailed inspection in accordance with paragraph 1 (b) of this Standard. For the purpose of paragraph 1 (d) of this Standard, complaint means information submitted by a seafarer, a professional body, an association, a trade union or, generally, any person with an interest in the safety of the ship, including an interest in safety or health hazards to seafarers on board.
 4. Where, following a more detailed inspection, the working and living conditions on the ship are found not to conform to the requirements of this Convention, the authorized officer shall forthwith bring the deficiencies to the attention of the master of the ship, with required deadlines for their rectification. In the event that such deficiencies are considered by the authorized officer to be significant, or if they relate to a complaint made in accordance with paragraph 3 of this Standard, the authorized officer shall bring the deficiencies to the attention of the appropriate seafarers' and shipowners' organizations in the Member in which the inspection is carried out, and may:
 - a) notify a representative of the flag State;
 - b) provide the competent authorities of the next port of call with the relevant information.
 5. The Member in which the inspection is carried out shall have the right to transmit a copy of the officer's report, which must be accompanied by any reply received from the competent authorities of the flag State within the prescribed deadline, to the Director-General of the International Labour Office with a view to such action as may be considered appropriate and expedient in order to ensure that a record is kept of such information and that it is brought to the attention of parties which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.
 6. Where, following a more detailed inspection by an authorized officer, the ship is found not to conform to the requirements of this Convention and:
 - a) underrette en representant for flaggstaten,
 - b) gi de kompetente myndigheter i neste anløpshavn de relevante opplysninger.
- digheter som er nevnt under bokstav a), b) eller c) i nr. 1 i denne standard, skal den i prinsippet dekke de forhold som er oppført i vedlegg A5-III.
3. Ved klage etter nr. 1 d) i denne standard skal inspeksjonen generelt være begrenset til forhold som omfattes av klagen, selv om en klage, eller etterforskningen av den, skulle danne et klart grunnlag for en inngående inspeksjon i samsvar med nr. 1 b) i denne standard. I forbindelse med nr. 1 d) i denne standard betyr «klage» opplysninger presentert av en sjømann, et fagorgan, en sammenslutning, en fagforening eller generelt enhver person med en interesse i skipets sikkerhet, herunder en interesse i sikkerhets- eller helsefarer for sjøfolk om bord.
 4. Dersom arbeids- og levevilkårene på skipet etter en mer inngående inspeksjon blir funnet ikke å være i samsvar med kravene i denne konvensjon, skal den bemyndigede tjenestemann omgående gjøre skipsføreren kjent med manglene, med frister for utbedring. Dersom slike mangler av den bemyndigede tjenestemann anses som betydelige, eller dersom de kan knyttes til en klage inngitt i samsvar med nr. 3 i denne standard, skal den bemyndigede tjenestemann gjøre manglene kjent for de rette reder- og sjømannsorganisasjoner i medlemsstaten der inspeksjonen finner sted, og kan:
 - a) underrette en representant for flaggstaten,
 - b) gi de kompetente myndigheter i neste anløpshavn de relevante opplysninger.
 5. Medlemsstaten der inspeksjonen finner sted, skal ha rett til å oversende en kopi av tjenestemannens rapport, som må være vedlagt eventuelt svar mottatt fra de kompetente myndigheter i flaggstaten innen fastsatt frist, til generaldirektøren i Det internasjonale arbeidsbyrå med henblikk på de tiltak som måtte anses som egnet og effektive for å sikre at slike opplysninger blir registrert og gjort kjent for parter som måtte være interessert i å gjøre bruk av aktuelle rettsmidler.
 6. Dersom skipet etter en mer inngående inspeksjon ved en bemyndiget tjenestemann blir funnet ikke å være i samsvar med kravene i denne konvensjon, og:

- a) the conditions on board are clearly hazardous to the safety, health or security of seafarers; or
- b) the non-conformity constitutes a serious or repeated breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights); the authorized officer shall take steps to ensure that the ship shall not proceed to sea until any non-conformities that fall within the scope of subparagraph (a) or (b) of this paragraph have been rectified, or until the authorized officer has accepted a plan of action to rectify such non-conformities and is satisfied that the plan will be implemented in an expeditious manner. If the ship is prevented from sailing, the authorized officer shall forthwith notify the flag State accordingly and invite a representative of the flag State to be present, if possible, requesting the flag State to reply within a prescribed deadline. The authorized officer shall also inform forthwith the appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State in which the inspection was carried out.
7. Each Member shall ensure that its authorized officers are given guidance, of the kind indicated in Part B of the Code, as to the kinds of circumstances justifying detention of a ship under paragraph 6 of this Standard.
8. When implementing their responsibilities under this Standard, each Member shall make all possible efforts to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is found to be unduly detained or delayed, compensation shall be paid for any loss or damage suffered. The burden of proof in each case shall be on the complainant.
- a) forholdene om bord klart er til fare for sjøfolkenes trygghet, helse eller sikkerhet, eller
- b) det manglende samsvaret utgjør et alvorlig eller gjentatt brudd på kravene i denne konvensjon (sjøfolks rettigheter iberegnet), skal den bemyndigede tjenestemann treffe tiltak for å sikre at skipet ikke stikker til sjøs før enhver mangel på samsvar som faller inn under bokstav a) eller b) i dette nr. er utbedret, eller før den bemyndigede tjenestemann har godtatt en handlingsplan for utbedring av slike mangler og er forvisset om at planen vil bli iverksatt på en effektiv måte. Dersom skipet hindres i å seile, skal den bemyndigede tjenestemann omgående underrette flaggstaten om dette og invitere en representant for flaggstaten til om mulig å være til stede, og skal anmode flaggstaten om å svare innen en fastsatt tidsfrist. Den bemyndigede tjenestemann skal også straks informere de rette reder- og sjømannsorganisasjoner i havnestaten der inspeksjonen ble utført.
7. Hver medlemsstat skal sikre at dens bemyndigede tjenestemenn gis veiledning som nevnt i kodens del B om de typer omstendigheter som gir rett til å holde et skip tilbake i henhold til nr. 6 i denne standard.
8. I gjennomføringen av sine oppgaver i henhold til denne standard skal hver medlemsstat gjøre alle mulige anstrengelser for å unngå at et skip blir utilbørlig tilbakeholdt eller forsinket. Dersom et skip blir funnet å være utilbørlig tilbakeholdt eller forsinket, skal det betales erstatning for det tap eller den skade som måtte være lidt. Bevisbyrden i det enkelte tilfelle skal ligge på klageren.

Guideline B5.2.1 - Inspections in port

1. The competent authority should develop an inspection policy for authorized officers carrying out inspections under Regulation 5.2.1. The objective of the policy should be to ensure consistency and to otherwise guide inspection and enforcement activities related to the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Copies of this policy should be provided to all authorized officers and should be available to the public and shipowners and seafarers.
2. When developing a policy relating to the circumstances warranting a detention of the ship under Standard A5.2.1, paragraph 6, of the competent authority should consider that, with

Retningslinje B5.2.1 – Inspeksjoner i havn

1. Den kompetente myndighet bør utarbeide en inspeksjonspolitikk for bemyndigede tjenestemenn som utfører inspeksjoner i henhold til regel 5.2.1. Politikken bør ha til formål å sikre konsekvens og for øvrig å tjene som rettesnor for inspeksjons- og håndhevelsesvirksomheten i tilknytning til kravene i denne konvensjon (sjøfolks rettigheter iberegnet). Et eksemplar av dokumentet som inneholder denne politikken, bør gis til alle bemyndigede tjenestemenn, og bør være tilgjengelig for offentligheten, redere og sjøfolk.
2. I utarbeidelsen av en politikk vedrørende de omstendigheter som gir grunn til å holde et skip tilbake i henhold til standard A5.2.1 nr. 6, bør den kompetente myndighet ta i betraktning

respect to the breaches referred to in Standard A5.2.1, paragraph 6(b), the seriousness could be due to the nature of the deficiency concerned. This would be particularly relevant in the case of the violation of fundamental rights and principles or seafarers' employment and social rights under Articles III and IV. For example, the employment of a person who is under age should be considered as a serious breach even if there is only one such person on board. In other cases, the number of different defects found during a particular inspection should be taken into account: for example, several instances of defects relating to accommodation or food and catering which do not threaten safety or health might be needed before they should be considered as constituting a serious breach.

- Members should cooperate with each other to the maximum extent possible in the adoption of internationally agreed guidelines on inspection policies, especially those relating to the circumstances warranting the detention of a ship.

Regulation 5.2.2 - Onshore seafarer complaint-handling procedures

- Each Member shall ensure that seafarers on ships calling at a port in the Member's territory who allege a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) have the right to report such a complaint in order to facilitate a prompt and practical means of redress.

Standard A5.2.2 - Onshore seafarer complaint-handling procedures

- A complaint by a seafarer alleging a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) may be reported to an authorized officer in the port at which the seafarer's ship has called. In such cases, the authorized officer shall undertake an initial investigation.
- Where appropriate, given the nature of the complaint, the initial investigation shall include consideration of whether the on-board complaint procedures provided under Regulation 5.1.5 have been explored. The authorized officer may also conduct a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.
- The authorized officer shall, where appropriate, seek to promote a resolution of the complaint at the ship-board level.
- In the event that the investigation or the inspection provided under this Standard reveals a

at alvorlighetsgraden ved de overtredelser som er nevnt i standard A5.2.1 nr. 6 b), kan være en følge av den aktuelle mangelens art. Dette vil spesielt være relevant ved brudd på grunnleggende rettigheter og prinsipper eller sjøfolks ansettelses- og sosialrettigheter etter artikkel III og IV. For eksempel bør ansettelse av en person som er mindreårig, anses som en alvorlig overtredelse selv om det bare er én slik person om bord. I andre tilfeller bør antall mangler under en bestemt inspeksjon tas i betraktning: mangler ved innredning eller kost og forpleining som ikke utgjør en sikkerhets- eller helse-risiko, kan for eksempel måtte forekomme flere ganger før de bør anses for å utgjøre en alvorlig overtredelse.

- Medlemsstatene bør i størst mulig grad samarbeide med hverandre om å vedta internasjonalt avtalte retningslinjer for inspeksjonspolitik, særlig når det gjelder omstendigheter som gir grunnlag for å holde et skip tilbake.

Regel 5.2.2 – Klageadgang for sjøfolk i land

- Hver medlemsstat skal sikre at sjøfolk på skip innløpt i en havn på medlemsstatens territorium som hevder at krav i henhold til denne konvensjon (sjøfolks rettigheter iberegnet) ikke er oppfylt, har adgang til å fremme slik klage med sikte på å få forholdet utbedret på en rask og praktisk måte.

Standard A5.2.2 – Klageadgang for sjøfolk i land

- En klage fra en sjømann med påstand om manglende oppfyllelse av krav i denne konvensjon (sjøfolks rettigheter iberegnet) kan fremmes for en bemyndiget tjenestemann i havnen som sjømannens skip har anløpt. I slike tilfeller skal den bemyndigede tjenestemann foreta en innledende etterforskning.
- Når det er aktuelt ut fra klagens art, skal den innledende etterforskningen ta hensyn til om klageadgangen om bord som det er gitt bestemmelser om i regel 5.1.5, er uttømt. Den bemyndigede tjenestemann kan også foreta en mer inngående inspeksjon i samsvar med standard A5.2.1.
- Den bemyndigede tjenestemann skal, når det er aktuelt, søke å få saken løst på skipsnivå.
- Dersom etterforskningen eller inspeksjonen som det er gitt bestemmelser om i denne stan-

non-conformity that falls within the scope of paragraph 6 of Standard A5.2.1, the provisions of that paragraph shall be applied.

5. Where the provisions of paragraph 4 of this Standard do not apply, and the complaint has not been resolved at the ship-board level, the authorized officer shall forthwith notify the flag State, seeking, within a prescribed deadline, advice and a corrective plan of action.
6. Where the complaint has not been resolved following action taken in accordance with paragraph 5 of this Standard, the port State shall transmit a copy of the authorized officer's report to the Director-General. The report must be accompanied by any reply received within the prescribed deadline from the competent authority of the flag State. The appropriate ship-owners' and seafarers' organizations in the port State shall be similarly informed. In addition, statistics and information regarding complaints that have been resolved shall be regularly submitted by the port State to the Director-General. Both such submissions are provided in order that, on the basis of such action as may be considered appropriate and expedient, a record is kept of such information and is brought to the attention of parties, including shipowners' and seafarers' organizations, which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.
7. Appropriate steps shall be taken to safeguard the confidentiality of complaints made by seafarers.

Guideline B5.2.2 - Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Where a complaint referred to in Standard A5.2.2 is dealt with by an authorized officer, the officer should first check whether the complaint is of a general nature which concerns all seafarers on the ship, or a category of them, or whether it relates only to the individual case of the seafarer concerned.
2. If the complaint is of a general nature, consideration should be given to undertaking a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.
3. If the complaint relates to an individual case, an examination of the results of any on-board complaint procedures for the resolution of the complaint concerned should be undertaken. If such procedures have not been explored, the authorized officer should suggest that the complainant take advantage of any such procedures

dard, avdekker en mangel på samsvar som faller innenfor virkeområdet til nr. 6 i standard A5.2.1, skal bestemmelsene i nevnte nr. anvendes.

5. Dersom bestemmelsene i nr. 4 i denne standard ikke gjelder, og saken ikke er løst på skipsnivå, skal den bemyndigede tjenestemann omgående underrette flaggstaten og med en fastsatt tidsfrist be denne om råd og om en handlingsplan for utbedring av forholdet.
6. Dersom saken ikke er løst etter at tiltak er iverksatt i henhold til nr. 5 i denne standard, skal havnestaten oversende kopi av den bemyndigede tjenstemannens rapport til generaldirektøren. Denne rapporten skal være vedlagt eventuelt svar mottatt innen fastsatt frist fra flaggstatens kompetente myndighet. Vedkommende reder- og sjømannsorganisasjon i havnestaten skal informeres tilsvarende. I tillegg skal statistikk og opplysninger angående klagesaker som er løst, jevnlig oversendes generaldirektøren av havnestaten. Begge typer oversendelser skal tjene til at slike opplysninger, på grunnlag av tiltak som måtte anses som egnet og effektive, blir registrert og gjort kjent for parter, herunder reder- og sjømannsorganisasjoner, som måtte være interessert i å gjøre bruk av aktuelle rettsmidler.
7. Egnede tiltak skal iverksettes for å sikre at klager fra sjøfolk behandles fortrolig.

Retningslinje B5.2.2 – Klageadgang for sjøfolk i land

1. Dersom en klage som nevnt i standard A5.2.2 behandles av en bemyndiget tjenestemann, bør tjenestemannen først kontrollere om klagen er av generell art og angår alle sjøfolk på skipet eller en kategori av dem, eller om den bare gjelder den berørte sjømann.
2. Dersom klagen er av generell art, bør det overveies om det skal foretas en mer inngående inspeksjon i samsvar med standard A5.2.1.
3. Dersom klagen knytter seg til en individuell sak, bør det foretas en undersøkelse av utfallet av den klagebehandling som eventuelt er gjennomført om bord for å løse den aktuelle klagesaken. Dersom klageadgangen om bord ikke er uttømt, bør den bemyndigede tjenestemann foreslå at klageren utnytter enhver slik prose-

available. There should be good reasons for considering a complaint before any on-board complaint procedures have been explored. These would include the inadequacy of, or undue delay in, the internal procedures or the complainant's fear of reprisal for lodging a complaint.

4. In any investigation of a complaint, the authorized officer should give the master, the shipowner and any other person involved in the complaint a proper opportunity to make known their views.
5. In the event that the flag State demonstrates, in response to the notification by the port State in accordance with paragraph 5 of Standard A5.2.2, that it will handle the matter, and that it has in place effective procedures for this purpose and has submitted an acceptable plan of action, the authorized officer may refrain from any further involvement with the complaint.

Regulation 5.3 - Labour-supplying responsibilities

Purpose: To ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention as pertaining to seafarer recruitment and placement and the social protection of its seafarers

1. Without prejudice to the principle of each Member's responsibility for the working and living conditions of seafarers on ships that fly its flag, the Member also has a responsibility to ensure the implementation of the requirements of this Convention regarding the recruitment and placement of seafarers as well as the social security protection of seafarers that are its nationals or are resident or are otherwise domiciled in its territory, to the extent that such responsibility is provided for in this Convention.
2. Detailed requirements for the implementation of paragraph 1 of this Regulation are found in the Code.
3. Each Member shall establish an effective inspection and monitoring system for enforcing its labour-supplying responsibilities under this Convention.
4. Information about the system referred to in paragraph 3 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

dyre som han har adgang til. Det bør foreligge gode grunner for å vurdere en klage før adgangen til å få klagen behandlet om bord er uttømt. Slike grunner kan være at de interne prosedyrene er utilstrekkelige eller utilbørlig forsinket, eller at klageren frykter represalier for å ha innlagt klage.

4. I enhver etterforskning av en klage bør den bemyndigede tjenestemann gi skipsføreren, rederen og enhver annen som er berørt av klagen rimelig anledning til å si sin mening.
5. Dersom flaggstaten, som svar på en underretning fra havnestaten i samsvar med nr. 5 i standard A5.2.2, viser at den akter å behandle saken og at den har effektive prosedyrer på plass til dette formål og har lagt fram en akseptabel handlingsplan, kan den bemyndigede tjenestemann avstå fra videre befatning med saken.

Regel 5.3 – Oppgaver vedrørende arbeidskraftforsyning

Formål: å sikre at hver medlemsstat gjennomfører sine oppgaver etter denne konvensjon vedrørende rekruttering og formidling av sjøfolk og deres sosiale sikkerhet

1. Uten skade for prinsippet om at hver medlemsstat er ansvarlig for arbeids- og levevilkårene for sjøfolk på skip som fører dens flagg, har medlemsstaten også et ansvar for å sikre oppfyllelse av kravene i denne konvensjon med hensyn til rekruttering og formidling av sjøfolk samt sosial sikkerhet for sjøfolk som er borgere av medlemsstaten eller er bosatt eller på annet vis har opphold på dens territorium i den utstrekning slikt ansvar er fastsatt i denne konvensjon.
2. Detaljert krav til gjennomføringen av nr. 1 i denne regel er å finne i koden.
3. Hver medlemsstat skal etablere et effektivt inspeksjons- og overvåkningssystem for å innfri sitt ansvar som leverandør av arbeidskraft i henhold til denne konvensjon.
4. Opplysninger om systemet som det henvises til i nr. 3 i denne regel, blant annet om metoden for å evaluere systemets effektivitet, skal tas med i medlemsstatens rapporter i henhold til konstitusjonens artikkel 22.

Standard A5.3 - Labour-supplying responsibilities

1. Each Member shall enforce the requirements of this Convention applicable to the operation and practice of seafarer recruitment and placement services established on its territory through a system of inspection and monitoring and legal proceedings for breaches of licensing and other operational requirements provided for in Standard A1.4.

Guideline B5.3 - Labour-supplying responsibilities

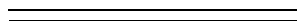
1. Private seafarer recruitment and placement services established in the Member's territory and securing the services of a seafarer for a shipowner, wherever located, should be required to assume obligations to ensure the proper fulfilment by shipowners of the terms of their employment agreements concluded with seafarers.

Standard A5.3 – Oppgaver vedrørende arbeidskraftforsyning

1. Hver medlemsstat skal håndheve de krav i denne konvensjon som gjelder driften av og praksis hos rekrutterings- og formidlingstjenester for sjøfolk som er etablert på dens territorium; dette skal skje gjennom et system av inspeksjoner og overvåkning samt rettsforfølgning ved overtredelser av lisenskrav og andre driftskrav fastsatt i standard A1.4.

Retningslinje B5.3 – Oppgaver vedrørende arbeidskraftforsyning

1. Private rekrutterings- og formidlingstjenester for sjøfolk etablert på en medlemsstats territorium som stiller en sjømanns tjenester til disposisjon for en reder, uansett hvor, bør være pålagt ansvar for å sikre at redere fullt ut oppfyller vilkårene i de ansettelsesavtaler de inngår med sjøfolk.



Offentlige etater kan bestille flere eksemplarer fra:
Departementenes servicesenter
Post og distribusjon
E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no
Telefaks: 22 24 27 86

Abonnement, løssalg og pris fåes ved henvendelse til:
Akademika AS
Avdeling for offentlige publikasjoner
Postboks 84 Blindern
0314 OSLO
E-post: offpubl@akademika.no
Telefon: 22 18 81 00
Telefaks: 22 18 81 01
Grønt nummer: 800 80 960

Publikasjonen finnes på Internett:
www.regjeringen.no

Trykk: Lobo Media AS – 06/2008

