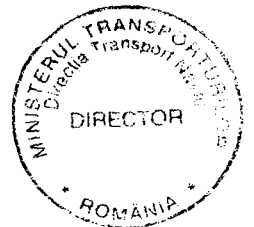
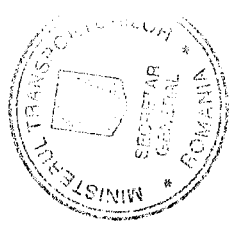


CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ PRIVIND MUNCA ÎN DOMENIUL MARITIM

AMENDAMENTELE DIN 2014 LA CONVENȚIA PRIVIND MUNCA ÎN
DOMENIUL MARITIM, 2006, APROBATE ÎN CADRUL
CELEI DE-A O SUTA TREIA SESIUNE A SA,
GENEVA, 11 IUNIE 2014



...ase ...



**TEXTUL AMENDAMENTELOR DIN 2014
LA CONVENȚIA PRIVIND MUNCA ÎN DOMENIUL MARITIM, 2006**

Modificările aduse Codului, pentru punere în aplicare a Regulilor 2.5 și 4.2, și anexelor Convenției privind munca în domeniul maritim, 2006 (MLC 2006), adoptate de Comitetul Special Tripartit la 11 aprilie 2014

I. Amendamente aduse Codului Convenției MLC, 2006 (și anexelor), pentru punere în aplicare a Regulii 2.5 - Repatrierea

A. Amendamente privind Norma A2.5

În titlul actual, „Norma A2.5 - Repatrierea”, “A2.5” se va înlocui cu “A2.5.1”
După paragraful 9 din Norma A2.5 actuală, se va adăuga următorul titlu și text:

Norma A2.5.2 – Garanție financiară

1. Pentru punerea în aplicare a paragrafului 2 al Regulii 2.5, această Normă stabilește cerințele pentru asigurarea unui sistem de garanție financiară rapid și eficient, care să permită acordarea de asistență navigatorilor în caz de abandon.

2. În sensul prezentei Norme, un navigator se va considera ca fiind abandonat atunci când, prin încălcarea prevederilor acestei Convenții sau ale clauzelor contractului de muncă al navigatorului, armatorul:

(a) nu reușește să acopere costurile de repatriere ale navigatorului; sau

(b) a lăsat navigatorul fără mijloace de întreținere și sprijinul necesar; sau

(c) prin alte mijloace a rupt unilateral legăturile cu navigatorul, inclusiv neplata salariilor contractuale pentru o perioadă de cel puțin două luni.

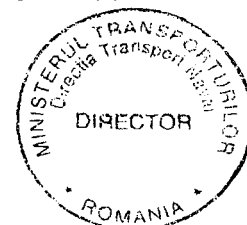
3. Fiecare Membru trebuie să se asigure că există un sistem de garanție financiară care îndeplinește cerințele prezentei norme pentru navele care arborează pavilionul său. Sistemul de garanție financiară poate fi sub forma unei scheme de securitate socială sau asigurare sau a unui fond național sau alte asemenea. Forma sa va fi stabilită de fiecare Membru, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori în cauză.

4. Sistemul de garanție financiară va asigura acces direct, acoperire suficientă și asistență financiară rapidă, în conformitate cu prezenta Normă, pentru orice navigator abandonat pe o navă care arborează pavilionul respectivului Membru.

5. În sensul paragrafului 2(b) din prezenta Normă, mijloace de întreținere necesare și sprijinul navigatorilor trebuie să includă: o alimentație adecvată, cazare, provizii de apă potabilă, combustibil esențial pentru supraviețuire la bordul navei și asistența medicală necesară.

6. Fiecare Membru va solicita ca navele care arborează pavilionul său, și cărora li se aplică paragraful 1 sau 2 din Regula 5.1.3, să aibă la bord un certificat sau alte documente justificative de garanție financiară emise de un furnizor de garanții financiare. O copie va fi afișată într-un loc vizibil la bord astfel încât să fie la dispoziția navigatorilor. În cazul în care mai mulți furnizori acordă garanție financiară, documentul furnizat de fiecare furnizor trebuie să fie disponibil la bord.

7. Certificatul sau alte documente justificative de garanție financiară trebuie să conțină informațiile cerute în Anexa A2-I. Acestea trebuie să fie în limba engleză sau însoțite de o traducere în limba engleză.



8. Asistența oferită de sistemul de garanție financiar trebuie să fie acordată prompt la cererea făcută de către un navigator sau un reprezentant desemnat al acestuia și însoțită de justificarea corespunzătoare a dreptului, în conformitate cu paragraful 2 de mai sus.

9. Având în vedere Regulile 2.2 și 2.5, asistența oferită de sistemul de garanție financiară trebuie să fie suficientă pentru a acoperi următoarele:

(a) salariile restante și alte drepturi datorate de armator navigatorului conform contractului de muncă, contractului colectiv de muncă sau legislației naționale a statului de pavilion, limitate la patru luni de astfel de salarii restante și patru luni de orice astfel de drepturi restante;

(b) toate cheltuielile suportate în mod rezonabil de navigator, inclusiv costul de repatriere menționat la paragraful 10; și

(c) nevoile esențiale ale navigatorului, inclusiv elemente cum ar fi: hrană adecvată, îmbrăcăminte dacă este necesar, cazare, rezerve de apă potabilă, combustibil esențial pentru supraviețuirea la bordul navei, asistență medicală necesară, precum și orice alte costuri rezonabile sau taxe determinate de acțiunea sau prin omisiunea ce au condus la abandon, până la sosirea navigatorului la domiciliu.

10. Costul de repatriere trebuie să acopere costul călătoriei cu mijloace rapide și adecvate, în mod normal, pe calea aerului, și includ furnizarea de produse alimentare și cazarea navigatorului de la data plecării de la navă până la sosire la domiciliul său, îngrijirile medicale necesare, transbordul și transportul efectelor personale, precum și orice alte costuri sau cheltuielile rezonabile generate de abandon.

11. Garanția financiară nu trebuie să înceteze înainte de sfârșitul perioadei sale de valabilitate cu excepția cazului în care furnizorul garanției financiare a înaintat autorității competente a statului de pavilion o notificarea prealabilă de cel puțin 30 de zile.

12. În cazul în care furnizorul de asigurare sau altă garanție financiară a făcut orice plată către orice navigator în conformitate cu această Normă, acest furnizor, în limita sumei plătite și în conformitate cu reglementările legale, va dobândi prin subrogare, cesiune sau altfel, drepturile de care navigatorul s-ar fi bucurat.

13. Nimic din cele prevăzute în această normă nu aduce atingere dreptului de recurs al asiguratorului sau furnizorului de securitate financiară față de terți.

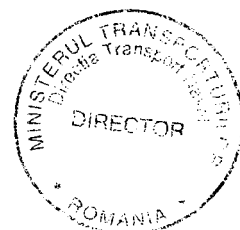
14. Prevederile din prezenta Normă nu sunt destinate a fi exclusive sau a aduce atingere oricăror altor drepturi, pretenții sau despăgubiri care pot fi, de asemenea, disponibile pentru a îi compensa pe navigatorii abandonați. Legislația națională poate să prevadă că orice sume datorată în conformitate cu prezenta normă poate fi compensată cu sume primite din alte surse care decurg din orice drepturi, pretenții sau despăgubiri care pot face obiectul unei compensații potrivit prezentei norme.

B. Amendamente privind Principiul director B2.5

La finalul actualului principiu director B 2.5 se vor adăuga următorul titlu și text:

Principiul director B2.5.3 – Garanție financiară

1. În implementarea paragrafului 8 al Normei A2.5.2, în cazul în care este nevoie de timp pentru a verifica validitatea anumitor aspecte din cererea navigatorului sau reprezentantului său desemnat, acest lucru nu ar trebui să împiedice navigatorul să primească imediat acea parte a asistenței solicitate care este recunoscută ca fiind justificată.



C. Amendament pentru introducerea unei noi anexe

Înainte Anexei A5-I, se va adăuga următoarea anexă:

ANEXA A2-I

Dovezi de garanție financiară în conformitate cu paragraful 2 al Regulii 2.5

Certificatul sau alte documente justificative prevăzute în Norma A2.5.2, paragraful 7, trebuie să includă următoarele informații:

- (a) numele navei;
- (b) portul de înmatriculare al navei;
- (c) indicativul de apel al navei;
- (d) numărul IMO al navei;
- (e) numele și adresa furnizorului sau furnizorilor de garanție financiară;
- (f) datele de contact ale persoanelor sau persoanelor juridice responsabile cu gestionarea solicitărilor de asistență ale navigatorilor;
- (g) numele armatorului;
- (h) perioada de valabilitate a garanției financiare; și
- (i) o atestare a furnizorului de garanție financiară în care se specifică faptul că garanția financiară îndeplinește cerințele Normei A2.5.2.

D. Amendamente referitoare la anexele A5-I, A5-II și A5-III

La sfârșitul Anexei A5-I, se va adăuga următorul text:
Garanție financiară pentru repatriere

În anexa A5-II, după punctul 14 de sub titlul Declarația de conformitate a muncii în domeniul maritim - Partea I, se va adăuga următorul punct:

15. Garanția financiară pentru repatriere (Regula 2.5)

La sfârșitul Anexei A5-II, după punctul 14 de sub titlul Declarația de conformitate a muncii în domeniul maritim - Partea a II-a, se va adăuga următorul punct:

15. Garanția financiară pentru repatriere (Regula 2.5)

La sfârșitul Anexei A5-III, se va adăuga următorul text:
Garanția financiară pentru repatriere

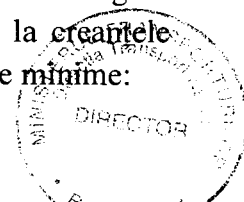
II. Amendamente aduse Codului Convenției MLC, 2006 (și anexelor), pentru punere în aplicare a Regulii 4.2 - Răspunderea armatorilor

A. Amendamente referitoare la Norma A4.2

În prezentul titlu " Norma A4.2 - Răspunderea armatorilor", "A4.2" se va înlocui cu "A4.2.1".

După paragraful 7 din prezenta Normă A4.2, se va adăuga următorul text:

8. Legislația națională trebuie să stabilească ca sistemul de garanție financiară care asigură compensarea în condițiile prevăzute de paragraful 1 (b) al prezentei Norme cu privire la creanțele contractuale, astfel cum sunt definite în norma A4.2.2, să îndeplinească următoarele cerințe minime:



(a) compensarea contractuală, în cazul în care este prevăzută în contractul de muncă al navigatorului și fără a aduce atingere literei (c) din acest paragraf, trebuie plătită integral și fără întârziere;

(b) nu trebuie să existe nici o presiune pentru a accepta o plată mai mică decât suma contractuală;

(c) în cazul în care natura dizabilității navigatorului este de durată și face ca despăgubirea integrală să fie greu de evaluat, o plată sau plăți intermediare vor fi efectuate navigatorului, astfel încât să se evite dificultăți nejustificate;

(d) în conformitate cu Regula 4.2, paragraful 2, navigatorul trebuie să primească plata fără a aduce atingere altor drepturi legale, dar o astfel de plată poate fi dedusă de către armator, din orice altă daună pretinsă din oricare altă pretenție de compensare adusă de către navigator armatorului, și care a decurs din același incident; și

(e) compensarea contractuală poate fi solicitată direct de navigatorul în cauză, de rudele de gradul I, sau de un reprezentant al navigatorului sau de beneficiarul desemnat.

9. În cazul în care garanția financiară a armatorului urmează să fie anulată sau să își înceteze valabilitatea, legislația națională trebuie să dispună ca navigatorii să primească o notificare prealabilă.

10. În cazul în care garanția financiară a armatorului este anulată sau își încetează valabilitatea, legislația națională trebuie să se asigure că autoritatea competentă a statului de pavilion este notificată de către furnizorul garanției financiare.

11. Fiecare Stat Membru trebuie să solicite navelor care navigă sub pavilionul acestora să dețină la bordul navei un certificat sau alte documente justificative privind garanția financiară emisă de furnizorul de garanție financiară. O copie pentru navigatori va fi postată într-un loc vizibil la bordul navei astfel încât să fie accesibilă navigatorilor. Atunci când mai mulți furnizori de garanție financiară oferă acoperire, documentul emis de fiecare dintre furnizori trebuie să se afle la bordul navei.

12. Garanția financiară nu trebuie să înceteze înainte de sfârșitul perioadei de valabilitate a garanției financiare, cu excepția cazului în care furnizorul de garanție financiară a notificat cu cel puțin 30 de zile înainte autoritatea competentă a statului de pavilion.

13. Garanția financiară trebuie să asigure plata tuturor pretențiilor contractuale acoperite de aceasta, care apar în timpul perioadei de valabilitate a documentului.

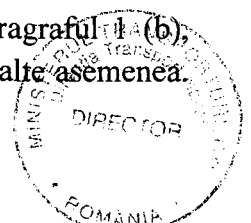
14. Certificatul sau alte documente justificative de garanție financiară trebuie să conțină informațiile cerute în Anexa A4-I. Acesta trebuie să fie în limba engleză sau însoțite de o traducere în limba engleză.

Prezentei Norme A4.2. i se vor adăuga următorul titlu și următorul text:

Norma A4.2.2 - Gestionarea creanțelor contractuale

1. În sensul paragrafului 8, al Normei A4.2.1, și al prezentei Norme, termenul de "creanță contractuală" înseamnă orice pretenție de despăgubire în legătură cu decesul sau invaliditate de lungă durată a navigatorilor ca urmare a unui accident de muncă, boală sau hazard, în conformitate cu legislația națională, contractul de muncă al navigatorilor sau contractul colectiv de muncă.

2. Sistemul de garanție financiară, astfel cum se specifică în Norma A4.2.1, paragraful 1 (b), poate fi sub forma unei scheme de securitate socială sau asigurare sau a unui fond sau alte asemenea.



Forma sa este stabilită de către Membru, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori în cauză.

3. Legislația națională trebuie să garanteze că vor fi luate în schimb măsuri eficiente în vederea primirii, gestionării și rezolvării în mod imparțial a creanțelor contractuale referitoare la compensare, menționate în Norma A4.2.1, paragraful 8, prin proceduri rapide și corecte.

B. Amendamente privind principiul director B 4.2

În prezentul titlu “ Principiul director B 4.2 – responsabilitatea armatorilor”, “B 4.2” se va înlocui cu “B 4.2.1”

În paragraful 1 al prezentului Principiul director B4.2, “ Norma A4.2” se va înlocui cu “Norma A4.2.1”

După paragraful 3 al prezentului Principiu director B4.2, se vor adăuga următorul titlu și text:

Principiu director B4.2.2 – Gestionarea creanțelor contractuale

1. Legislația națională trebuie să prevadă ca orice parte care are de efectuat o plată în baza unei creanțe contractuale, să poată folosi Formularul pentru încasare și depunere, prevăzut în Anexa B4-1.

C. Amendament pentru introducerea unor noi anexe

După Anexa A2-I, se va adăuga următoarea anexă:

Anexa A4-I

Evidența garanției financiare conform Reguli 4.2

Certificatul sau orice alte documente justificative privind garanția financiară, solicitate conform paragrafului 14 al Normei A4.2.1, trebuie să includă următoarele informații:

- (a) Numele navei;
- (b) Portul de înmatriculare al navei;
- (c) Indicativul de apel al navei;
- (d) Numărul IMO al navei;
- (e) Numele și adresa furnizorului sau furnizorilor de garanție financiară;
- (f) Datele de contact ale persoanei sau ale persoanelor juridice responsabile pentru orice pretenție contractuală a navigatorilor;
- (g) Numele armatorului;
- (h) Perioada de valabilitate a garanției financiare; și
- (i) O forma de atestare din partea furnizorului de garanție financiară prin care să fie dovedită conformitatea acesteia cu cerințele Normei A4.2.1.

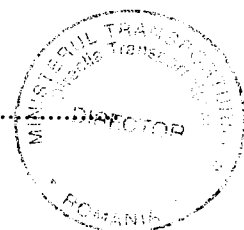
După Anexa A4-I, se va adăuga următoarea anexă:

Anexa B4-I

Formular de încasare și depunere

la care se face referire în Principiul Director B 4.2.2

Nava (nume, portul de înmatriculare și numărul IMO).....



Incident (datași locul).....

Navigator/moștenitor legal și/sau persoană în întreținere.....

Armator.....

Eu, [Nume navigator] [moștenitor legal și/sau persoană în întreținere]* prin prezenta confirm primirea sumei de [suma și valuta] achitată pentru stingerea obligației armatorului de a acorda compensare contractuală pentru vătămare corporală și/sau deces, în conformitate cu termenii și condițiile contractului [meu] [Nume navigator]* de angajare, iar eu prin prezenta îl eliberez de obligațiile sale conform termenilor și condițiilor menționate.

Plata se va face fără asumarea răspunderii privind orice creanțe și va fi acceptată fără a prejudicia dreptul legal al [persoanei mele][moștenitorului legal și/sau persoanei în întreținere]* de a înainta în instanță orice pretenție legală legată de neglijență, prejudiciu, încălcarea obligației contractuale legale sau de a folosi orice altă cale de atac disponibilă și care rezultă din incidentul de mai sus.

Data.....

Navigator/moștenitor legal și/sau persoană în întreținere.....

Semnătură.....

Pentru confirmare:

Armator/reprezentant armator.....

Semnătură.....

Furnizor de garanție financiară.....

Semnătură.....

* *se va șterge după caz*

D. Amendamente referitoare la Anexele A5 - I, A5 - II și A5 – III

La finalul Anexei A5 – I, se va adăuga următorul text:

Garanția financiară privind răspunderea armatorilor

În Anexa A5-II, ca ultim punct, sub titlul Declarația de conformitate a muncii în domeniul maritim – Partea I, se va adăuga următorul punct:

16. Garanția financiară privind răspunderea armatorilor (Regula 4.2)

În Anexa A5-II, ca ultim punct, sub titlul Declarația de conformitate a muncii în domeniul maritim – Partea II, se va adăuga următorul punct:

16. Garanția financiară privind răspunderea armatorilor (Regula 4.2)

La sfârșitul Anexei A5-III, se va adăuga următorul text:

Garanția financiară privind răspunderea armatorilor



Cele de mai sus reprezintă textul autentic al Amendamentelor aprobate corespunzător de către Conferința Generală a Organizației Internaționale a Muncii în timpul celei de-a o sută treia sesiune a sa care a avut loc la Geneva și a fost declarată închisă în cea de-a douăsprezecea zi a lunii iunie 2014.

DREPT MĂRTURIE ne-am pus semnăturile, astăzi, cea de-a douăsprezecea zi a lunii iunie 2014.



Președintele Conferinței

DANIEL FUNES DE RIOJA

Directorul General al Biroului Internațional al Muncii

GUY RYDER

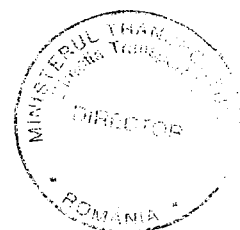
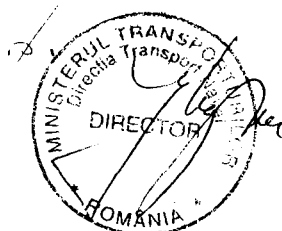


Textul Amendamentelor prezentate aici este o copie conformă a textului autentificat prin semnăturile președintelui Conferinței Internaționale a Muncii și ale directorului general al Biroului Internațional al Muncii.

Copie certificată, conformă și completă

Pentru Directorul General al Biroului Internațional al Muncii

*Traducere oficială din
limba engleză.*



CONFERINȚA INTERNAȚIONALĂ A MUNCII

**CONVENȚIA PRIVIND MUNCA ÎN
SECTORUL MARITIM (MLC 2006)**



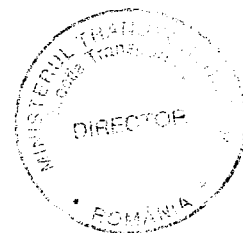
CONFERINȚA INTERNAȚIONALĂ A MUNCII

CUPRINS

	Pagina
Convenția privind munca în sectorul maritim, 2006	
Preambul.....	4
Obligații generale.....	5
Articolul I.....	5
Definiții și domeniul de aplicare.....	5
Articolul II.....	5
Drepturi și principii fundamentale.....	7
Articolul III.....	7
Angajarea și drepturile sociale ale navigatorilor.....	7
Articolul IV.....	7
Responsabilitatea aplicării și respectării dispozițiilor.....	8
Articolul V.....	8
Reguli și părțile A și B ale Codului.....	8
Articolul VI.....	8
Consultările cu organizațiile armatorilor și navigatorilor.....	9
Articolul VII.....	9
Întrarea în vigoare.....	9
Articolul VIII.....	9
Denunțare	9
Articolul IX.....	9
Efectele intrării în vigoare.....	10
Articolul X.....	10
Funcțiile depozitarului.....	11
Articolul XI.....	11
Articolul XII.....	12
CIMOsia tripartită specială.....	12
Articolul XIII.....	12
Amendarea prezentei convenții.....	12
Articolul XIV.....	12
Amendamente la Cod.....	13
Articolul XV.....	13
Texte egal autentice.....	15
Articolul XVI.....	15
Notă explicativă la Regulile și Codul Convenției privind munca în sectorul maritim	



Titlul 1. Condiții minime necesare pentru munca navigatorilor la bordul unei nave.....	17
Regula 1.1 – Vârsta minimă.....	17
Regula 1.2 – Certificatul medical.....	18
Regula 1.3 – Pregătire profesională și calificări.....	19
Regula 1.4 - Recrutare și plasare.....	20
Titlul 2. Condiții de angajare.....	24
Regula 2.1 - Contractele individuale de muncă ale navigatorilor.....	24
Regula 2.2 – Salarii.....	26
Regula 2.3 – Orele de muncă și orele de odihnă.....	31
Regula 2.4 – Dreptul la concediu.....	33
Regula 2.5 – Repatrierea.....	35
Regula 2.6 – Compensarea navigatorilor în cazul pierderii sau scufundării navei.....	38
Regula 2.7 – Dotarea cu echipaj.....	39
Regula 2.8 – Cariera, dezvoltarea aptitudinilor profesionale și oportunitățile de angajare pentru navigatori.....	40
Titlul 3. Cazare, facilități de recreere, alimentație și serviciul de masă.....	41
Regula 3.1- Cazare și facilități de recreere	41
Regula 3.2 - Alimentația și serviciul de servire a mesei	51
Titlul 4. Protecția sănătății, îngrijiri medicale, bunăstarea și protecția în domeniul securității sociale.....	53
Regula 4.1 – Îngrijirile medicale la bordul navei și pe uscat.....	53
Regula 4.2 – Răspunderea armatorului.....	57
Regula 4.3 – Protecția sănătății și a securității în muncă și prevenirea accidentelor.....	59
Regula 4.4 – Accesul la facilități de bunăstare la țarm.....	66
Regula 4.5 – Securitate socială.....	70
Titlul 5 - Conformitate și punere în aplicare	72
Regula 5.1 – Responsabilitățile statului de pavilion.....	72
Regula 5.1.1 – Principii generale.....	72
Regula 5.1.2. - Autorizarea organizațiilor recunoscute.....	73
Regula 5.1.3 – Certificatul de muncă în sectorul maritim și declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim.	75
Regula 5.1.4 Inspecția și punerea în aplicare.....	79
Regula 5.1.5 – Proceduri de plângere la bord.....	83
Regula 5.1.6 – Accidentele maritime.....	84
Regula 5.2 – Responsabilitățile statului portului.....	84
Regula 5.2.1 – Inspecțiile în port.....	85
Regula 5.2.2 – Proceduri de rezolvare la uscat a plângerilor navigatorilor.....	87
Regula 5.3 – Responsabilitățile furnizorului forței de muncă.....	89
ANEXA A 5-I.....	90
ANEXA A 5-II.....	91
ANEXA A 5-III.....	100
ANEXA B 5-I – EXEMPLU de Declarație Națională.....	101



CONVENȚIA PRIVIND MUNCA ÎN SECTORUL MARITIM (MLC 2006)

PREAMBUL

Conferința Generală a Organizației Internaționale a Muncii,

Convocată la Geneva de către Consiliul de Administrație al Biroului Internațional al Muncii, s-a reunit în data de 7 februarie 2006, cu ocazia celei de-a 94-a sesiuni și

Dorind să creeze un instrument unic, coerent care să conțină, pe cât posibil, toate prevederile actualizate ale convențiilor și recomandărilor internaționale actuale privind munca în sectorul maritim, precum și principiile fundamentale enunțate în alte convenții internaționale privind munca, în special:

- Convenția privind munca forțată, 1930 (Nr. 29);
- Convenția privind libertatea sindicală și apărarea dreptului sindical, 1948 (Nr. 87);
- Convenția privind aplicarea principiilor dreptului de organizare și negociere colectivă, 1949 (Nr. 98);
- Convenția privind egalitatea de remunerare, 1951 (Nr. 100);
- Convenția privind abolirea muncii forțate, 1957 (Nr. 105);
- Convenția privind discriminarea în domeniul ocupării forței de muncă și exercitării profesiei, 1958 (Nr. 111);
- Convenția privind vârsta minimă, 1973 (Nr. 138);
- Convenția privind cele mai grave forme ale muncii copilului, 1999 (Nr. 182) și

Având în vedere că mandatul de bază al Organizației este acela de a promova condițiile decente de muncă și

Reamintind Declarația Organizației Internaționale a Muncii din 1998 privind drepturile și principiile fundamentale în muncă, și

Având în vedere deasemenea că navigatorii intră sub incidența prevederilor altor instrumente ale Organizației Internaționale a Muncii și că au alte drepturi care sunt stabilite ca drepturi și libertăți fundamentale aplicabile tuturor persoanelor, și

Considerând că, dată fiind natură globală a industriei maritime, navigatorii au nevoie de o protecție specială, și

Având în vedere normele internaționale privind siguranța navelor, securitatea oamenilor și calitatea managementului navelor în cadrul Convenției Internaționale privind Siguranța Vieții pe Mare din 1974, așa cum a fost amendată, Convenția privind Regulile Internaționale pentru Prevenirea Abordajelor pe Mare din 1972, așa cum a fost amendată ca și prevederile referitoare la pregătirea navigatorilor și competențele necesare ale Convenției internaționale privind normele de pregătire, certificare și efectuare a serviciului de cart pentru navigatori din 1978, așa cum a fost amendată, și



Amintind prevederile Convenției Națiunilor Unite privind Legea Mării din 1982, care stabilesc un cadru legal general în care trebuie desfășurate toate activitățile de pe mări și oceane și care sunt de importanta strategică ca baza de acțiune și cooperare națională, regională și globală în sectorul maritim și a căror integritate trebuie menținută, și

Amintind că articolul 94 al Convenției Națiunilor Unite privind Legea Mării din 1982 stabilește îndatoririle și obligațiile unui stat de pavilion în ceea ce privește, *inter alia*, condițiile de muncă, problemele sociale și cele referitoare la echipaj la bordul navelor care se află sub pavilionul acestuia, și

Amintind că paragraful 8 al articolului 19 din Constituția Organizației Internaționale a Muncii stipulează că adoptarea de către Conferință a oricărei convenții sau recomandări, sau ratificarea de către un Membru a unei convenții nu aduc, în niciun caz, prejudicii vreunei legi, sentințe, uzanțe sau contract care asigură condiții mai favorabile pentru lucrătorii în cauză decât cele stipulate în Convenție sau Recomandare, și

Hotărât, ca acest nou instrument să fie conceput astfel încât să asigure, pe cât posibil, cea mai largă acceptabilitate între guvernele, armatorii și navigatorii angajați să respecte principiile unei munci decente, că acest nou instrument trebuie să fie actualizat continuu și că trebuie să intre în vigoare și să poată fi aplicat și respectat, și

Luând decizia adoptării anumitor propuneri pentru realizarea unui astfel de instrument, care este singurul punct pe ordinea de zi a sesiunii, și

Stabilind că aceste propuneri să se concretizeze într-o Convenție internațională;

Adoptă, la data de 23 februarie 2006, următoarea Convenție, denumită în continuare Convenția privind munca în sectorul maritim, 2006

OBLIGAȚII GENERALE

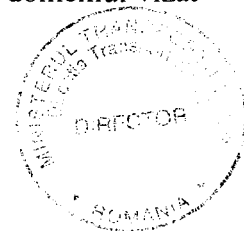
Articolul I

1. Fiecare Membru care ratifică prezenta convenție se angajează să aplice în întregime dispozițiile acesteia, potrivit prevederilor articolului VI, în scopul de a garanta navigatorilor dreptul la o muncă decentă.
2. Membrii cooperează între ei în scopul de a asigura aplicarea și respectarea efectivă a prezentei convenții.

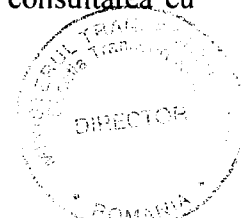
DEFINIȚII ȘI DOMENIUL DE APLICARE

Articolul II

1. Potrivit prezentei convenții și fără alte prevederi contrare ale unei dispoziții speciale, expresia:
 - a) *autoritate competentă* înseamnă ministerul, serviciul guvernamental sau orice altă autoritate abilitată să emită regulamente, hotărâri sau alte instrucțiuni care sunt obligatorii în domeniul vizat de către aceste dispoziții și să le aplice;



- b) *declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim* înseamnă declarația menționată la Regula 5.1.3;
- c) *tonajul brut* înseamnă tonajul brut calculat potrivit dispozițiilor privind măsurătorile de tonaj conținute în Anexa I a Convenției Internaționale privind măsurarea tonajului navelor, din anul 1969, sau orice altă convenție care o înlocuiește pe aceasta; în cazul navelor care intră sub incidența Schemei tranzitorii de măsurarea tonajului, adoptată de către Organizația Maritimă Internațională (IMO), tonajul brut este cel indicat la rubrica OBSERVAȚII a Certificatului internațional de tonaj al navelor (1969);
- d) *certificatul de muncă în sectorul maritim* înseamnă certificatul menționat la Regula 5.1.3;
- e) *prevederile prezentei convenții* înseamnă dispozițiile articolelor, ale regulilor și ale părții A din Cod care fac parte din prezența convenției;
- f) *navigator* înseamnă orice persoană fizică sau angajată sau care lucrează, în orice calitate, la bordul unei nave și căreia i se aplică prezenta convenție;
- g) *contract de muncă al navigatorilor* include atât contractul individual de muncă, cât și articolele din contractul colectiv;
- h) *serviciul de recrutare și plasare a navigatorilor* înseamnă orice persoană, societate, instituție, agenție sau altă organizație din sectorul public sau privat a cărei activitate este aceea de a recruta navigatori în numele armatorilor sau plasarea acestora la armatori;
- i) *nava* înseamnă orice navă, alta decât cea care navighează exclusiv în apele interioare sau în apele situate în cadrul, sau în imediata apropiere, a apelor adăpostite sau zonelor în care se aplică reglementări portuare;
- j) *armator* înseamnă proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, precum managerul, agentul sau navlositorul unei nave în contract de bareboat, căruia proprietarul i-a încredințat responsabilitatea de a exploata nava și care, asumându-și această responsabilitate, a acceptat să îndeplinească sarcinile și obligațiile armatorului în termenii prezentei convenții, independent de faptul că alte entități sau persoane îndeplinesc anumite sarcini și responsabilități în numele armatorului.
2. În lipsa oricăror dispoziții contrare exprese, prezenta convenție se aplică tuturor navigatorilor.
3. Dacă, în sensul prezentei convenții, există vreo îndoială în legătură cu calitatea de navigator a unor categorii de persoane în aplicarea prezentei convenții, problema este soluționată de către autoritatea competentă a fiecărui Membru, după consultarea cu organizațiile armatorilor și ale navigatorilor implicate.
4. În lipsa oricăror dispoziții contrare exprese, prezenta convenție se aplică tuturor navelor care aparțin organizațiilor publice sau private care desfășoară, în mod obișnuit, activități comerciale, cu excepția navelor de pescuit sau care desfășoară activități similare și a navelor de construcție tradițională, cum ar fi joncile și ambarcațiunile mici cu pânze. Prezența convenției nu se aplică nici navelor de război, sau navelor auxiliare.
5. În caz de îndoieli privind aplicabilitatea prezentei convenții unei nave sau unei categorii speciale de nave, chestiunea este tranșată de autoritatea competentă a fiecărui Membru, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale navigatorilor interesate.
6. Când autoritatea competentă hotărăște că nu ar fi rezonabil sau posibil ca în prezent anumite elemente ale Codului menționat la articolul VI, paragraful 1 să se aplice unei nave sau anumitor categorii de nave sub pavilionul respectivului Membru, dispozițiile respective ale Codului nu se vor aplica dacă chestiunea vizată este reglementată diferit de legislația națională, contractele colective de muncă sau alte măsuri. O astfel de hotărâre poate fi luată doar prin consultarea cu



organizațiile armatorilor și ale navigatorilor interesate și doar pentru navele cu un tonaj brut mai mic de 200 t care nu efectuează voiaje internaționale.

7. Orice decizie adoptată de către un Membru în ceea ce privește aplicarea paragrafului 3, 5 sau 6 trebuie comunicată Directorului General al Biroului Internațional al Muncii care va informa Membrii Organizației.
8. Dacă nu există dispoziții contrare exprese, orice referință la „convenție” vizează atât regulile, cât și Codul.

DREPTURI ȘI PRINCIPII FUNDAMENTALE

Articolul III

Fiecare Membru trebuie să se asigure că dispozițiile legislației sale respectă, în sensul prezentei convenții, următoarele drepturi fundamentale:

- a) libertatea de asociere și recunoașterea efectivă a dreptului la negocieri colective;
- b) eliminarea oricărei forme a muncii forțate sau obligatorii;
- c) abolirea efectivă a muncii copiilor; și
- d) eliminarea discriminării în ceea ce privește angajarea și profesia.

ANGAJAREA ȘI DREPTURILE SOCIALE ALE NAVIGATORILOR

Articolul IV

1. Fiecare navigator are dreptul la un loc de muncă sigur și care nu prezintă pericol, care este conform cu standardele de siguranță.
2. Fiecare navigator are dreptul la condiții de muncă decente.
3. Fiecare navigator are dreptul la condiții de muncă și de viață decente la bordul navelor.
4. Fiecare navigator are dreptul la protecția sănătății, la îngrijiri medicale, la măsuri de bunăstare și la alte forme de protecție socială.
5. Fiecare Membru se va asigura că, în limitele competenței sale, drepturile sociale și de angajare ale navigatorilor, așa cum sunt menționate în paragrafele anterioare ale acestui articol sunt pe deplin implementate, în conformitate cu cerințele prezentei convenții. Dacă nu există dispoziții contrare în convenție, implementarea poate fi realizată în legislația națională prin contracte colective negociate aplicabile, prin practică sau prin alte măsuri.



RESPONSABILITATEA APLICĂRII ȘI RESPECTĂRII DISPOZIȚIILOR

Articolul V

1. Fiecare Membru aplică și respectă legislația sau alte măsuri pe care le-a adoptat, în scopul îndeplinirii obligațiilor care rezultă din prezenta convenție referitor la navele și navigatorii care intră în competența sa.
2. Fiecare Membru își exercită efectiv competența și controlul asupra navelor care se află sub pavilionul său stabilind un sistem propriu în vederea asigurării respectării prevederilor acestei convenții, inclusiv prin inspecții regulate, rapoarte, măsuri de monitorizare, măsuri și proceduri legale potrivit legislației aplicabile.
3. Fiecare Membru se va asigura că navele care se află sub pavilionul său dețin un certificat privind munca în sectorul maritim și o declarație de conformitate a muncii în sectorul maritim, așa cum prevede prezenta convenție.
4. Fiecare navă căreia i se aplică prezenta convenție, poate fi inspectată, potrivit dreptului internațional, de către un Membru, altul decât cel sub al cărui pavilion se află, în cazul în care este în unul din porturile acestuia, în vederea stabilirii dacă nava respectă prevederile prezentei convenții.
5. Fiecare Membru își va exercita efectiv jurisdicția și controlul asupra serviciilor de recrutare și plasare a navigatorilor dacă își au sediul pe teritoriul lor.
6. Fiecare Membru va interzice încălcarea prevederilor prezentei convenții și are obligația, potrivit legii internaționale, de a stabili sancțiuni sau de a solicita adoptarea unor măsuri corective potrivit legislației sale, în vederea descurajării oricărei încălcări a prevederilor.
7. Fiecare Membru va implementa responsabilitățile pe care le are potrivit prezentei convenții, astfel încât navele care se află sub pavilionul statelor care nu au ratificat prezenta convenție să nu beneficieze de un tratament mai favorabil decât cele care se află sub pavilionul statelor care au ratificat convenția.

REGULI ȘI PĂRȚILE A ȘI B ALE CODULUI

Articolul VI

1. Regulile și dispozițiile părții A din Cod sunt obligatorii. Dispozițiile părții B din Cod nu sunt obligatorii.
2. Fiecare Membru se angajează să respecte drepturile și principiile enunțate în cadrul Regulilor și să le aplice pe fiecare în maniera precizată în cadrul dispozițiilor care corespund părții A din Cod. În plus, acesta trebuie să acorde o atenție deosebită implementării responsabilităților care îi revin potrivit modalității precizate în partea B a Codului.
3. Un Membru care nu este în măsură să aplice drepturile și principiile așa cum sunt ele precizate la partea A din Cod, poate, dacă nu există dispoziții exprese contrare în prezenta convenție, să aplice



partea A prin prevederi în legile, reglementările sale sau alte măsuri care sunt echivalente, în ansamblu, dispozițiilor părții A.

4. Orice lege, regulament sau contract colectiv sau orice altă măsură de aplicare este considerată ca fiind echivalentă, în ansamblu, în contextul prezentei convenții, numai în scopul aplicării dispozițiilor paragrafului 3 ale prezentului articol, dacă Membrul se asigură că:
 - a) favorizează realizarea completă a obiectivului și a scopului general al dispoziției sau al dispozițiilor respective din partea A din Cod;
 - b) pune în aplicare dispoziția sau dispozițiile respective din partea A din Cod.

CONSULTĂRILE CU ORGANIZAȚIILE ARMATORILOR ȘI NAVIGATORILOR

Articolul VII

Orice derogare, scutire sau alte aplicări flexibile ale prezentei convenții pentru care convenția necesită consultarea cu organizațiile armatorilor și navigatorilor, nu pot fi decise de către un Membru, în absența unor astfel de organizații reprezentative pe teritoriul acestuia, decât după consultarea cu comisia menționată la articolul XIII.

INTRAREA ÎN VIGOARE

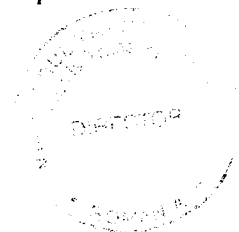
Articolul VIII

1. Ratificările formale ale prezentei convenții vor fi comunicate Directorului General al Biroului Internațional al Muncii pentru înregistrare.
2. Prezenta convenție este obligatorie numai pentru Membrii Organizației Internaționale a Muncii și a căror ratificare a fost înregistrată de către Directorul General.
3. Convenția va intra în vigoare la 12 luni după ce a fost înregistrată ratificarea făcută de cel puțin 30 de Membri care reprezintă, în total 33% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale.
4. Prin urmare, prezenta convenție va intra în vigoare, pentru fiecare Membru, la 12 luni după data de înregistrare a ratificării sale.

DENUNȚARE

Articolul IX

1. Un Membru care a ratificat prezenta convenție are posibilitatea de a o denunța după o perioadă de 10 ani de la data inițială a intrării în vigoare a convenției, printr-un document înaintat Directorului General al Biroului Internațional al Muncii pentru înregistrare. Denunțarea va avea efect după un an de la înregistrare.
2. Fiecare Membru care, în anii care urmează perioadei celor 10 ani menționați la paragraful 1 al prezentului articol, nu se prevalează de dreptul de denunțare prevăzut, este obligat să aplice această



convenție pentru încă 10 ani și, prin urmare, va avea posibilitatea de a denunța prezenta convenție la expirarea fiecărei noi perioade de 10 ani, în condițiile prevăzute la prezentul articol.

EFACTELE INTRĂRII ÎN VIGOARE

Articolul X

Prezenta convenție revizuieste următoarele convenții:

Convenția privind vârsta minimă (maritimă), 1920 (Nr. 7)

Convenția privind indemnizațiile de șomaj (naufragiu), 1920 (Nr. 8)

Convenția privind plasarea navigatorilor, 1920 (Nr. 9)

Convenția privind examinarea medicală a tinerilor (maritimă), 1921 (Nr. 16)

Convenția privind contractul de angajare a navigatorilor, 1926 (Nr. 22)

Convenția privind repatrierea navigatorilor, 1926 (Nr. 23)

Convenția privind brevetele de capacitate ale ofițerilor, 1936 (Nr. 53)

Convenția privind concediile plătite ale navigatorilor (maritimă), 1936 (Nr. 54)

Convenția privind obligațiile armatorului în caz de boală sau de accident al navigatorilor, 1936 (Nr. 55)

Convenția privind asigurarea în caz de boală a navigatorilor (maritimă), 1936 (Nr. 56)

Convenția privind orele de muncă la bord și armarea cu echipaj (maritimă), 1936 (Nr. 57)

Convenția (revizuită) privind vârsta minimă (maritimă), 1936 (Nr. 58)

Convenția privind alimentația și serviciile de servire a mesei (echipajele navelor), 1946 (Nr. 68)

Convenția privind diploma de capacitate a bucătarilor de pe navă, 1946 (Nr. 69)

Convenția privind securitatea socială a navigatorilor, 1946 (Nr. 70)

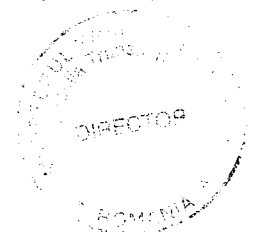
Convenția privind concediile plătite ale navigatorilor, 1946 (Nr. 72)

Convenția privind examenul medical al navigatorilor, 1946 (Nr. 73)

Convenția privind certificarea timonierilor, 1946 (Nr. 74)

Convenția privind cazarea echipajelor, 1946 (Nr. 75)

Convenția privind salariile, timpul de lucru la bordul navelor și armarea cu echipaj (maritimă), 1946 (Nr. 76)



Convenția privind concediiile plătite ale navigatorilor (revizuită), 1949 (Nr. 91)

Convenția privind cazarea echipajelor (revizuită) 1949, (Nr. 92)

Convenția privind salariile, timpul de lucru la bordul navelor și armarea cu echipaj (revizuită) (maritimă), 1949 (Nr. 93)

Convenția privind salariile, timpul de lucru la bordul navelor și armarea cu echipaj (revizuită) (maritimă), 1958 (Nr. 109)

Convenția privind cazarea echipajelor (dispoziții suplimentare), 1970 (Nr. 133)

Convenția privind prevenirea accidentelor (navigatori), 1970 (Nr. 134)

Convenția privind continuitatea în muncă (navigatori), 1976 (Nr. 145)

Convenția privind concediiile anuale plătite (navigatori), 1976 (Nr. 146)

Convenția privind marina comercială (norme minime), 1976 (Nr. 147)

Protocolul din 1996 la Convenția privind marina comercială (norme minime), 1976 (Nr. 147)

Convenția privind bunăstarea navigatorilor, 1987 (Nr. 163)

Convenția privind protecția sănătății și îngrijirile medicale (navigatori), 1987 (Nr. 164)

Convenția privind securitatea socială a navigatorilor (revizuită), 1987 (Nr. 165)

Convenția privind repatrierea navigatorilor (revizuită), 1987 (Nr. 166)

Convenția privind inspecția muncii (navigatori), 1996 (Nr. 178)

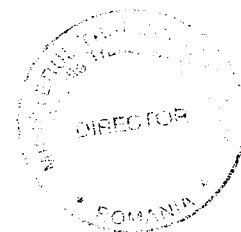
Convenția privind recrutarea și plasarea navigatorilor, 1996 (Nr. 179)

Convenția privind timpul de lucru al navigatorilor și armarea cu echipaj a navelor, 1996 (Nr. 180)

FUNCȚIILE DEPOZITARULUI

Articolul XI

1. Directorul General al Biroului Internațional al Muncii va notifica tuturor Membrilor Organizației Internaționale a Muncii înregistrarea oricărei ratificări, acceptări sau denunțări care îi vor fi comunicate potrivit prezentei convenții.
2. În cazul în care dispozițiile enunțate la paragraful 3 al articolului VIII vor fi îndeplinite, Directorul General va solicita atenția Membrilor Organizației Internaționale a Muncii despre data la care prezenta convenție va intra în vigoare.



Articolul XII

Directorul General al Biroului Internațional al Muncii îi va comunica Secretarului General al Organizației Națiunilor Unite, în scopul înregistrării, potrivit articolului 102 din Carta Națiunilor Unite, informațiile complete privind ratificarea, acceptarea și denunțarea înregistrate conform prezentei convenții.

COMISIA TRIPARTITĂ SPECIALĂ

Articolul XIII

1. Organismul de conducere al Biroului Internațional al Muncii monitorizează în permanență aplicarea prezentei convenții prin intermediul unei comisii create de către acesta și care are competențe speciale în domeniul normelor muncii maritime.
2. Pentru rezolvarea chestiunilor relevante legate de această convenție, această comisie este alcătuită din 2 reprezentanți desemnați de guvernele fiecărui Membru care a ratificat prezenta convenție și din reprezentanți ai armatorilor și ai navigatorilor desemnați de către Organismul de conducere, după consultarea Comisiei Paritare Maritime.
3. Reprezentanții guvernamentali ai Membrilor care nu au ratificat prezenta convenție, au posibilitatea de a participa la lucrările Comisiei, dar fără drept de vot asupra chestiunilor care decurg din convenție. Organismul de conducere poate invita alte organizații sau entități să fie reprezentate în Comisie prin observatori.
4. Drepturile de vot ale reprezentanților armatorilor și ale reprezentanților navigatorilor în cadrul comisiei sunt proporționate, astfel încât să garanteze că fiecare dintre aceste două grupuri deține jumătate din voturile de care dispun toate guvernele reprezentate la reuniune și autorizate să voteze.

AMENDAREA PREZENTEI CONVENȚII

Articolul XIV

1. Conferința generală poate adopta amendamente la orice dispoziție a prezentei convenții potrivit articolului 19 al Constituției Organizației Internaționale a Muncii și regulilor și procedurilor Organizației referitoare la adoptarea convențiilor. Amendamentele aduse Codului pot fi, de asemenea, adoptate potrivit procedurilor prevăzute la articolul XV.
2. Textul acestor amendamente este comunicat, în vederea ratificării, Membrilor ale căror instrumente de ratificare a prezentei convenții au fost înregistrate, înainte de adoptarea acestora.
3. Textul convenției modificate este comunicat celorlalți Membri ai Organizației, în vederea ratificării, potrivit articolului 19 din Constituție.
4. Un amendament este considerat ca fiind acceptat la data la care au fost înregistrate instrumentele de ratificare ale acestui amendament sau, după caz, instrumentele de ratificare ale convenției modificate de către cel puțin 30 de Membri ai Organizației, care reprezintă în total cel puțin 33% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale.

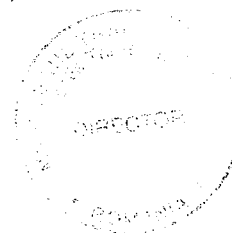


5. Un amendament adoptat conform articolului 19 din Constituție este obligatoriu numai pentru Membrii Organizației a căror ratificare a fost înregistrată de către Directorul General al Biroului Internațional al Muncii.
6. În cazul Membrilor menționați la paragraful 2 al prezentului articol, un amendament intră în vigoare după 12 luni de la data acceptării menționate la paragraful 4 al prezentului articol sau după 12 luni de la data înregistrării instrumentului de ratificare al statului respectiv, oricare dată dintre acestea este ultima.
7. Sub rezerva dispozițiilor paragrafului 9, în cazul Membrilor menționați la paragraful 3 al prezentului articol, convenția modificată va intra în vigoare după 12 luni de la data acceptării menționate la paragraful 4 al prezentului articol sau după 12 luni de la data înregistrării instrumentului lor de ratificare, oricare dată dintre acestea este ultima.
8. În cazul Membrilor a căror ratificare a convenției a fost înregistrată înainte de adoptarea unui amendament, dar care nu l-au ratificat pe acesta, prezenta convenție rămâne în vigoare fără acest amendament.
9. Oricare Membru al cărui instrument de ratificare al prezentei convenții este înregistrat după adoptarea amendamentului, dar înainte de data menționată la paragraful 4 al prezentului articol, poate preciza, printr-o declarație anexată acestui instrument, că ratifică convenția, dar nu și amendamentul. Dacă instrumentul de ratificare este însoțit de o astfel de declarație, convenția intră în vigoare pentru Membrul interesat după 12 luni de la data înregistrării instrumentului de ratificare. Dacă acesta nu este însoțit de o declarație sau dacă este înregistrat la data sau după data menționată la paragraful 4, convenția intră în vigoare pentru Membrul în cauză după 12 luni de la această dată; din momentul intrării în vigoare a convenției modificate conform paragrafului 7 al prezentului articol, amendamentul are forță obligatorie pentru Membrul în cauză, dacă acest amendament nu prevede o dispoziție contrară.

AMENDAMENTE LA COD

Articolul XV

1. Codul poate fi amendat fie potrivit procedurii menționate la articolul XIV sau, dacă nu există dispoziții contrare, potrivit procedurii descrise în prezentul articol.
2. Un amendament la Cod poate fi propus Directorului General al Biroului Internațional al Muncii de către guvernul unui Membru al Organizației, de către grupul de reprezentanți ai armatorilor sau de către grupul de reprezentanți ai navigatorilor numiți în comisia menționată la articolul XIII. Un amendament propus de către un guvern trebuie să fi fost propus sau sprijinit de cel puțin 5 guverne ale unor Membri care au ratificat convenția sau de către grupul reprezentanților armatorilor sau al navigatorilor menționați.
3. După ce a fost verificat faptul că propunerile de amendare îndeplinesc condițiile stabilite la paragraful 2 al prezentului articol, Directorul General le va comunica, fără întârziere, împreună cu orice observație sau sugestie considerată oportună, tuturor Membrilor Organizației, invitându-i să



își facă cunoscute observațiile și sugestiile asupra acestor propuneri în termen de 6 luni sau într-un alt termen (care să fie cuprins între 3 și 9 luni), fixat de către Organismul de conducere.

4. La expirarea termenului precizat la paragraful 3 al prezentului articol, propunerea, însoțită de un rezumat al observațiilor sau sugestiilor aduse potrivit aceluiași paragraf, va fi transmisă comisiei pentru examinare, în cadrul unei reuniuni. Un amendament este considerat ca fiind adoptat în următoarele condiții:
 - a) dacă cel puțin jumătate dintre guvernele Membrilor care au ratificat prezenta convenție sunt reprezentate la reuniunea pe parcursul căreia este examinată propunerea;
 - b) dacă o majoritate de cel puțin 2/3 dintre membri comisiei votează în favoarea amendamentului; și
 - c) dacă această majoritate cuprinde cel puțin jumătate din voturile Membrilor guvernamentali, jumătate din voturile reprezentanților armatorilor și jumătate din voturile reprezentanților navigatorilor înscriși la reuniunea la care propunerea este supusă votului.
5. Amendamentele adoptate potrivit dispozițiilor paragrafului 4 al prezentului articol sunt prezentate în următoarea sesiune a Conferinței, în vederea aprobării. Pentru a fi aprobate, acestea trebuie să îndeplinească majoritatea de 2/3 din voturile delegaților prezenți. Dacă aceasta majoritate nu este îndeplinită, amendamentele sunt retransmise înapoi la comisie pentru o nouă examinare, dacă comisia consideră astfel.
6. Directorul General notifică fiecărui Membru al cărui instrument de ratificare al prezentei convenții a fost înregistrat înainte de data acestei aprobări, amendamentele aprobate cu ocazia Conferinței. Acești membri sunt denumiți în continuare „Membri care au ratificat convenția”. Notificarea pe care o primesc se referă la prezentul articol și conține un termen pentru exprimarea formală a dezacordului. Acest termen este de 2 ani începând cu data notificării, cu excepția cazului în care la data aprobării Conferința a stabilit o altă perioadă, care poate fi o perioadă de cel puțin un an. O copie a notificării este comunicată celorlalți Membri ale Organizației.
7. Un amendament aprobat de către Conferință este considerat ca fiind acceptat doar dacă, înainte de termenul prescripționat, mai mult de 40% din Membri care au ratificat convenția și care reprezintă cel puțin 40% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale a Membrilor care au ratificat convenția își exprimă formal dezacordul Directorului General.
8. Un amendament considerat ca fiind acceptat intră în vigoare în termen de 6 luni de la sfârșitul perioadei fixate, pentru toți Membrii care au ratificat convenția, cu excepția celor care și-au exprimat formal dezacordul conform dispozițiilor paragrafului 7 al prezentului articol și care nu și-au retras dezacordul, conform dispozițiilor paragrafului 11. Totuși:
 - a) înainte de sfârșitul termenului fixat, orice Membru care a ratificat convenția poate să îl informeze pe Directorul General că nu va fi obligat să aplice amendamentul decât atunci când își va fi notificat în mod expres acceptarea sa;
 - b) înainte de data intrării în vigoare a amendamentului, orice Membru care a ratificat convenția îl poate informa pe Directorul General că nu va aplica acest amendament timp de o perioadă determinată.
9. Un amendament care face obiectul notificării menționate la paragraful 8 a) al prezentului articol, intră în vigoare pentru Membrul care a notificat acceptarea sa la 6 luni după data la care l-a informat pe Directorul General că acceptă acest amendament sau la data la care amendamentul intră în vigoare pentru prima dată, oricare dată dintre acestea este ultima.



10. Perioada menționată la paragraful 8 b) al prezentului articol nu trebuie să depășească 1 an, începând cu data intrării în vigoare a amendamentului sau să se prelungească peste perioada mai lungă prescrisă de Conferință la momentul la care a aprobat amendamentul.
11. Un Membru care și-a exprimat formal dezacordul asupra unui amendament oarecare, îl poate retrage oricând. Dacă notificarea acestei retrageri îi parvine Directorului General după data intrării în vigoare a amendamentului, acesta intră în vigoare pentru Membrul după 6 luni de la data la care respectiva notificare a fost înregistrată.
12. După intrarea în vigoare a unui amendament, convenția nu poate fi ratificată decât în forma sa modificată.
13. În cazul în care un certificat de muncă în sectorul maritim se referă la chestiuni acoperite de un amendament la convenție care a intrat în vigoare:
 - a) un Membru care a acceptat acest amendament nu are obligația să extindă beneficiile convenției la certificatele de muncă în sectorul maritim acordate navelor sub pavilionul altui Membru care:
 - i) și-a exprimat formal dezacordul în legătură cu amendamentul și nu l-a retras, conform paragrafului 7 al prezentului articol, sau;
 - ii) a notificat că acceptarea sa depinde de o notificare ulterioară expresă din partea sa și nu a acceptat amendamentul, potrivit paragrafului 8 a) al prezentului articol;
 - b) un Membru care a acceptat amendamentul, extinde beneficiul convenției referitor la certificatele acordate navelor sub pavilionul unui alt Membru care a notificat, potrivit paragrafului 8 b) al prezentului articol, că nu va aplica amendamentul pentru o perioadă determinată, potrivit paragrafului 10 al prezentului articol.

TEXTE EGAL AUTENTICE

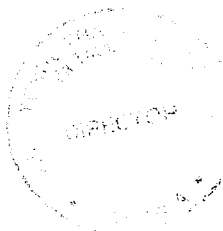
Articolul XVI

Versiunile engleză și franceză ale textului prezentei convenții sunt egal autentice.



REGULILE ȘI CODUL

1. Regulile și Codul este un document care descrie regulile și codul pentru proiectul nostru.



TITLUL 1. CONDIȚII MINIME NECESARE PENTRU MUNCA NAVIGATORILOR LA BORDUL UNEI NAVE

Regula 1.1 – Vârsta minimă

Scop: asigurarea că nicio persoană care nu are vârsta minimă nu muncește la bordul unei nave

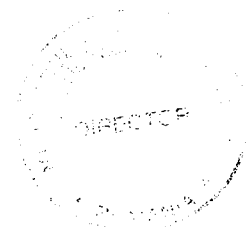
1. Nicio persoană cu vârsta inferioară vârstei minime nu poate fi folosită, angajată sau să muncească la bordul unei nave.
2. Vârsta minimă în momentul intrării inițiale în vigoare a prezentei convenții este de 16 ani.
3. O vârstă minimă superioară este cerută în cazurile specificate în Cod.

Norma A 1.1 – Vârsta minimă

1. Folosirea, angajarea, sau munca la bordul unei nave a oricărei persoane în vârstă de mai puțin de 16 ani este interzisă.
2. Munca pe timpul nopții a unui navigator în vârstă de mai puțin de 18 ani este interzisă. Conform prezentei norme, termenul “noapte” este definit potrivit legislației și practicii naționale. El acoperă perioada de cel puțin 9 ore consecutive, începând cel mai târziu la miezul nopții și terminându-se cel mai devreme la ora 5 dimineața.
3. O derogare de la stricta respectare a restricției referitoare la munca de noapte poate fi hotărâtă de autoritatea competentă când:
 - a) pregătirea efectivă a navigatorilor prevăzută în cadrul programelor și planurilor de studiu stabilite ar putea să fie compromisă; sau
 - b) caracterul special al îndatoririi sau un program de pregătire profesională aprobat care ca navigatorii vizați de derogare să muncească noaptea și autoritatea decide, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori interesate, că această muncă nu le va prejudicia sănătatea sau starea de bine.
4. Folosirea, angajarea, sau munca navigatorilor în vârstă de mai puțin de 18 ani sunt interzise atunci când sunt susceptibile de a le compromite sănătatea sau siguranța. Aceste tipuri de muncă vor fi determinate de legislația națională sau de autoritatea competentă, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori interesate, conform normelor internaționale aplicabile.

Principiul director B 1.1 – Vârsta minimă

1. La stabilirea condițiilor de viață și de muncă, Membrii trebuie să acorde o atenție specială nevoilor tinerilor sub 18 ani.



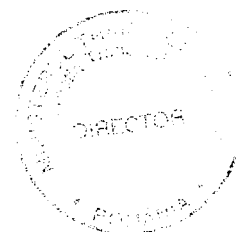
Regula 1.2 – Certificatul medical

Scop: Asigurarea că toți navigatorii sunt apți din punct de vedere medical să își îndeplinească îndatoririle pe mare

1. Niciun navigator nu poate să lucreze pe o navă decât dacă se atestă medical că este apt să își îndeplinească îndatoririle.
2. Se acceptă numai excepțiile menționate în Cod.

Normă A 1.2 – Certificatul medical

1. Autoritatea competentă va solicita ca, înainte de începerea activității pe o navă, navigatorii să aibă un certificat medical valid asupra lor, care să ateste că aceștia sunt apți din punct de vedere medical să își desfășoare activitatea pe mare.
2. Pentru a se asigura că certificatele medicale ale navigatorilor reflectă în mod real starea de sănătate a acestora potrivit îndatoririlor pe care trebuie să le îndeplinească, autoritatea competentă va recomanda natura examinării medicale și a certificatului, după consultări cu organizațiile armatorilor și navigatorilor interesate și după ce a acordat atenția necesară principiilor internaționale aplicabile menționate în Partea B a Codului.
3. Aceasta Normă nu aduce prejudicii Convenției internaționale privind standardele de pregătire, certificare și efectuarea serviciului de cart pentru navigatori din 1978, așa cum a fost amendată („STCW”). Un certificat medical emis potrivit cerințelor STCW va fi acceptat de către autoritatea competentă, potrivit Regulii 1.2. De asemenea, va fi acceptat și un certificat medical care îndeplinește condițiile similare acestor solicitări, în cazul navigatorilor care nu intră sub incidența STCW.
4. Certificatul medical va fi eliberat de către un medic calificat sau, în cazul unui certificat care se referă numai la vedere, de către o persoană recunoscută de către autoritatea competentă ca fiind calificată să emită un astfel de certificat. Medicii trebuie să se bucure de independență profesională deplină în exercitarea procedurilor de examinare medicală.
5. Navigatorilor cărora le-a fost refuzată acordarea certificatului sau au avut o limitare stabilită asupra abilității lor de a munci, mai ales în ceea ce privește durata, domeniul de activitate sau zona geografică, pot beneficia de o altă examinare de către un alt medic independent sau de către alt medic-arbitru independent.
6. Fiecare certificat medical va stabili că:
 - (a) auzul și vederea navigatorului în cauză și percepția culorilor în cazul navigatorilor care urmează să fie angajați pentru atribuții pentru care aptitudinea de a lucra riscă să fie diminuată de daltonism, sunt satisfăcătoare;
 - (b) navigatorul în cauză nu suferă de nici un antecedent medical care poate fi agravat de munca pe mare sau care îl poate face pe navigator inapt pentru o astfel de muncă sau care să pună în pericol sănătatea altor persoane de la bordul navei.
7. Cu excepția cazului în care o perioadă mai scurtă este cerută datorită îndatoririlor specifice care trebuie prestate de către navigatorul în cauză sau potrivit prevederilor STCW:



- (a) un certificat medical rămâne valabil pentru maxim 2 ani; dacă navigatorul nu a împlinit vârsta de 18 ani, perioada maximă de validitate va fi de un an;
 - (b) un certificat care să ateste percepția culorilor rămâne valabil pentru o perioadă de maxim 6 ani.
8. În cazuri urgente, autoritatea competentă poate permite navigatorului să lucreze fără un certificat medical valabil până la următoarea escală unde navigatorul poate obține un certificat medical de la un medic calificat cu condiția ca:
- (a) perioada unei astfel de permisiuni să nu depășească 3 luni, și
 - (b) navigatorul în cauză să fie în posesia unui certificat medical recent expirat.
9. Dacă perioada de valabilitate a certificatului expiră în cursul unui voiaj, certificatul va continua să fie valabil până la următoarea escală unde navigatorul poate obține un certificat medical de la un medic calificat, având în vedere că perioada să nu depășească 3 luni.
10. Certificatele medicale pentru navigatorii care lucrează pe nave angajate în mod obișnuit în voiaje internaționale trebuie să fie eliberate și în limba engleză.

Principiul director B 1.2 – Certificatul medical

Principiul director B 1.2.1 – Principii internaționale

1. Autoritatea competentă, medicii, examinatorii, armatorii, reprezentanții navigatorilor și orice alte persoane care se ocupă de efectuarea vizitelor medicale menite să determine aptitudinea fizică a viitorilor navigatori și a celor în activitate trebuie să urmeze *Ghidul ILO/WHO privind examinările medicale de aptitudine care preced imbarcarea și cele periodice ale navigatorilor*, inclusiv toate variantele ulterioare și orice alte principii internaționale aplicabile publicate de Organizația Internațională a Muncii, Organizația Maritimă Internațională și Organizația Mondială a Sănătății.

Regula 1.3 – Pregătire profesională și calificări

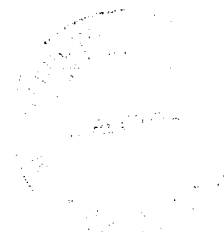
Scop: asigurarea ca navigatorii să fie pregătiți sau calificați pentru a își exercita activitățile la bordul navei

1. Pentru a desfășura o activitate la bordul unei nave, un navigator trebuie să fi urmat un curs de pregătire, să fie titularul unui certificat de capacitate sau să fie prin alte mijloace calificat pentru a își exercita îndatoririle.

2. Navigatorii nu trebuie să fie autorizați să lucreze la bordul unei nave decât dacă au absolvit un curs de pregătire în ceea ce privește securitatea individuală la bordul navelor.

3. Pregătirea și certificarea în conformitate cu instrumentele obligatorii adoptate de IMO vor fi considerate ca îndeplinind prevederile paragrafelor 1 și 2 ale prezentei reguli.

4. Orice Membru care, la momentul ratificării prezentei convenții, aplică dispozițiile convenției (nr. 74 din 1946) privind certificarea timonierilor, trebuie să continue să-și îndeplinească obligațiile care decurg din acest instrument, în afară de cazul în care au fost adoptate de către Organizația Maritimă Internațională și au intrat în vigoare prevederi cu caracter obligatoriu privind respectivele dispoziții sau,



după caz, dacă au trecut cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentei convenții conform paragrafului 3 al articolului VIII, oricare dintre aceste date este mai aproape.

Regula 1.4 - Recrutare și plasare

Scop : asigurarea că navigatorii au acces la un sistem eficient și bine reglementat de recrutare și plasare

1. Orice navigator trebuie să aibă acces la un sistem eficient, adecvat și transparent pentru a-și găsi, în mod gratuit, un loc de muncă la bordul unei nave.

2. Serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor care operează pe teritoriul unui Membru trebuie să se conformeze normelor enunțate în Cod.

3. Fiecare Membru va solicita, în ceea ce privește navigatorii care lucrează la bordul navelor aflate sub pavilionul său, ca armatorii care utilizează servicii de recrutare și de plasare a navigatorilor din țările și teritoriile în care prezenta convenție nu se aplică, să se asigure că aceste servicii se conformează prevederilor enunțate în Cod.

Normă A 1.4 - Recrutare și plasare

1. Fiecare Membru care are un serviciu public de recrutare și plasare a navigatorilor supraveghează ca acest serviciu să funcționeze conform unor reguli de natură să protejeze și să promoveze drepturile navigatorilor în ceea ce privește angajarea, așa cum sunt prevăzute în prezenta convenție.

2. Când serviciile private de recrutare și plasare a navigatorilor al căror obiect principal este recrutarea și plasarea navigatorilor și care recrutează și plasează un număr mare de navigatori operează pe teritoriul unui Membru, acestea nu își pot exercita activitatea decât conform unui sistem standardizat de licențiere, certificare sau reglementare. Un asemenea sistem nu se poate stabili, modifica sau schimba decât după consultarea organizațiilor interesate de armatori și navigatori. În cazul în care există îndoieli dacă această convenție se aplică pentru un serviciu privat de plasare și recrutare, problema va fi stabilită de către autoritatea competentă din fiecare Membru după consultarea organizațiilor interesate de armatori și navigatori. O răspândire excesivă a serviciilor private de recrutare și plasare nu va fi încurajată.

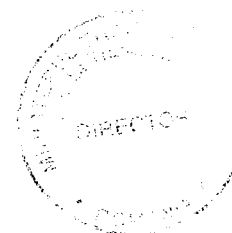
3. Dispozițiile paragrafului 2 ale prezentei norme se aplică, de asemenea, în măsura în care autoritatea competentă, în urma consultărilor cu organizațiile de armatori și navigatori interesate, estimează că sunt adaptate, în cazul serviciilor de recrutare și plasare asigurate de către o organizație a navigatorilor pe teritoriul unui Membru pentru a furniza navigatori care sunt cetățeni ai Membrului respectiv pe nave care-i poartă pavilionul. Serviciile vizate de acest paragraf sunt cele care îndeplinesc următoarele condiții:

a) serviciul de recrutare și plasare este gestionat conform unui contract colectiv de muncă încheiat între organizația navigatorilor și armator;

b) atât organizația navigatorilor, cât și armatorul, sunt stabiliți pe teritoriul Membrului;

c) Membrul dispune de o legislație națională sau de o procedură de autorizare sau înregistrare a contractului colectiv de muncă care permite exploatarea serviciului de recrutare și plasare;

d) serviciul de recrutare și plasare este gestionat conform unor reguli și măsuri comparabile cu cele prevăzute la paragraful 5 al prezentei norme pentru a proteja și promova drepturile navigatorilor în ceea ce privește angajarea.



4. Nimic din prezenta normă sau din regula 1.4 nu are ca efect:

a) afectarea posibilității, pentru un Membru, de a asigura un serviciu public gratuit de recrutare și plasare a navigatorilor în cadrul unei politici care vizează să răspundă nevoilor navigatorilor și armatorilor, fie că este vorba despre serviciul public de angajare deschis tuturor lucrătorilor și angajatorilor sau că este vorba de coordonarea cu acesta din urmă; sau

b) să impună unui Membru obligația de a stabili pe teritoriul său un sistem de gestionare a serviciilor private de recrutare și plasare a navigatorilor.

5. Orice Membru care adoptă sistemul menționat la paragraful 2 al prezentei norme trebuie, pe cale legislativă, sau prin alte măsuri, cel puțin:

a) să interzică serviciilor de recrutare și plasare a navigatorilor să recurgă la mijloace, mecanisme sau liste pentru a împiedica sau a face navigatorii să-și schimbe hotărârea de a obține un loc de muncă pentru care posedă calificările cerute;

b) să interzică facturarea unor onorarii sau altor cheltuieli navigatorilor, direct sau indirect, în totalitate sau în parte, pentru recrutarea, plasarea sau obținerea unui loc de muncă, în afară costurilor pe care navigatorii trebuie să și le asume pentru obținerea unui certificat medical național obligatoriu, a carnetului de marinar și a pașaportului sau altui document personal similar de călătorie, în afară costurilor de viză, care trebuie să fie suportate de armator;

c) să se asigure că serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor care operează pe teritoriul său:

i) pun la dispoziție, în scopul verificării de către autoritatea competentă, un registru actualizat cu toți navigatorii recrutați sau plasați prin intermediul lor;

ii) se asigură că, înaintea angajării sau pe parcursul procesului de angajare, navigatorii sunt informați cu privire la drepturile și obligațiile enunțate în contractul de angajare și că sunt luate dispozițiile necesare pentru ca navigatorii să poată să-și examineze contractul de angajare înainte și după semnare și pentru ca o copie a acestuia să le parvină;

iii) verifică faptul că navigatorii recrutați sau plasați prin intermediul lor posedă calificările cerute și dețin documentele necesare pentru postul respectiv și contractele individuale de muncă ale navigatorilor sunt în conformitate cu legislația și prevederile oricărui contract colectiv de muncă inclus în contractul individual;

iv) se asigură, în măsura în care acest lucru este realizabil, că armatorul are mijloacele pentru a evita ca navigatorii să fie abandonați într-un port străin;

v) examinează orice plângere referitoare la activitatea lor și răspund la aceasta și avizează autoritatea competentă cu privire la plângerile la care nu s-a găsit nici o soluție;

vi) înființează un sistem de protecție, sub forma unei asigurări sau a unei măsuri echivalente potrivite, pentru compensarea navigatorilor care au suferit pierderi pecuniare din cauză că serviciul de recrutare sau de plasare sau armatorul, în virtutea contractului individual de muncă al navigatorilor, nu și-a îndeplinit obligațiile.

6. Autoritatea competentă supervizează și controlează îndeaproape toate serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor care operează pe teritoriul Membrului în cauză. Orice licențe, certificări sau alte autorizații care permit desfășurarea unui serviciu privat pe teritoriul respectivului stat sunt acordate sau reînnoite doar după verificarea faptului că serviciul de recrutare și plasare a navigatorilor îndeplinește condițiile prevăzute de legislația națională.

7. Autoritatea competentă se asigură că există mecanisme și procedee adecvate în vederea anchetării, la nevoie, a subiectului plângerilor cu privire la activitățile serviciilor de recrutare și plasare a navigatorilor, dacă este cazul cu concursul reprezentanților armatorilor și al navigatorilor.

8. Orice Membru care a ratificat această convenție trebuie, în măsura posibilităților, să-și informeze cetățenii asupra problemelor care pot rezulta din angajarea pe o navă aflată sub pavilionul unui



stat care n-a ratificat convenția, atâta vreme cât n-a fost stabilită aplicarea unor norme echivalente celor fixate prin această convenție. Măsurile luate în acest scop de către statele care au ratificat prezenta convenție nu trebuie să fie în contradicție cu principiul liberei circulații a muncitorilor stipulat de tratatele la care cele două state pot fi părți.

9. Orice Membru care a ratificat această convenție trebuie să solicite ca armatorii navelor aflate sub pavilionul său, care utilizează servicii de recrutare și de plasare a navigatorilor stabilite în țările sau în teritoriile unde prezenta convenție nu se aplică, să se asigure, pe cât posibil, că aceste servicii respectă prevederile prezentelor norme.

10. Nimic din prezența normă nu are ca efect reducerea obligațiilor și responsabilităților armatorilor sau ale vreunui Membru în ceea ce privește navele aflate sub pavilionul său.

Principiul director B 1.4 – Recrutare și plasare

Principiul director B 1.4.1 – Principii operaționale și organizatorice

1. La îndeplinirea obligațiilor sale potrivit Normei A 1.4, paragraful 1, autoritatea competentă trebuie să aibă în vedere:
 - (a) adoptarea măsurilor necesare pentru promovarea unei cooperări eficiente între serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor, publice sau private;
 - (b) luarea în considerare, cu participarea organizațiilor armatorilor, navigatorilor și instituțiilor de pregătire profesională în cauză, a necesităților sectorului maritim, la nivel național și internațional, la elaborarea programelor de pregătire profesională a navigatorilor care au responsabilități la bord privind siguranța navigației și prevenirea poluării;
 - (c) stabilirea unor dispoziții corespunzătoare, când este cazul, pentru cooperarea dintre reprezentanții armatorilor și cei ai organizațiilor navigatorilor în ceea ce privește organizarea și funcționarea serviciilor de recrutare și plasare a navigatorilor, acolo unde acestea există;
 - (d) determinarea condițiilor în care pot fi procesate datele personale ale navigatorilor de către serviciile de recrutare și plasare, inclusiv colectarea, păstrarea, gruparea și comunicarea unor astfel de date unor părți terțe, având în vedere dreptul la viața privată și la nevoia de a păstra confidențialitatea;
 - (e) stabilirea unui mecanism pentru colectarea și analiza tuturor informațiilor relevante privind piața muncii în sectorul maritim, mai ales oferta actuală și previzibilă de navigatori îmbarcați, clasificați în funcție de vârstă, sex, grad și calificări, ca și privind necesitățile sectorului, colectarea datelor în funcție de vârstă sau sex fiind admisă numai în scopuri statistice sau dacă aceste date sunt folosite în cadrul unui program pentru prevenirea discriminării bazate pe vârstă sau sex;
 - (f) asigurarea faptului că personalul responsabil cu supravegherea serviciilor publice și private de recrutare și plasare a navigatorilor pentru echipajele navelor care au responsabilități în siguranța navigației și în ceea ce privește operațiunile de prevenire a poluării, are o pregătire adecvată, inclusiv o experiență recunoscută în serviciul pe mare și deține cunoștințele necesare în domeniul sectorului maritim, inclusiv instrumentele maritime internaționale privind pregătirea, certificarea și normele de lucru;



- (g) recomandarea normelor operaționale și adoptarea Codurilor de conduită și etică pentru serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor; și
- (h) supravegherea sistemului de autorizare și certificare, în baza unui sistem de standarde de calitate.

2. La aplicarea sistemului menționat la Norma A 1.4, paragraful 2, fiecare Membru trebuie să prevadă solicitarea unor servicii de recrutare și plasare a navigatorilor, stabilite pe teritoriul său, pentru a menține și dezvolta practici operaționale verificabile. Pentru a stabili dacă aceste practici operaționale din sectorul privat sunt aplicabile și celor din sectorul public de recrutare și plasare a navigatorilor, trebuie să se aibă în vedere următoarele:

- (a) examinările medicale, documentele de identitate ale navigatorilor și alte astfel de elemente, ce pot fi necesare pentru navigatori în vederea obținerii unui loc de muncă;
- (b) păstrarea unor dosare complete ale navigatorilor care se află în sistemul de recrutare și plasare, dosare care să respecte dreptul la viața privată și la confidențialitate și care să includă următoarele elemente, dar să nu se limiteze la acestea:
 - (i) calificările navigatorilor;
 - (ii) locurile de muncă anterioare;
 - (iii) date personale relevante pentru angajare; și
 - (iv) date medicale relevante pentru angajare;
- (c) păstrarea unor liste actualizate a navelor pentru care serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor furnizează navigatori și asigurarea faptului că există mijloace prin care serviciile pot fi contactate, în caz de urgență, oricând;
- (d) proceduri de asigurare că navigatorii nu sunt exploatați de către serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor sau de către personalul acestor servicii, în ceea ce privește oferta de angajare pe anumite nave sau de către anumite companii;
- (e) proceduri proprii de prevenire a riscurilor de exploatare a navigatorilor care ar putea rezulta din înaintarea unor avansuri sau al altor tranzacții financiare între armatori și navigatorii intermediari de către serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor;
- (f) publicarea costurilor, dacă există, pe care trebuie să le suporte navigatorul în cadrul procesului de recrutare;
- (g) asigurarea faptului că navigatorilor li se oferă consiliere asupra oricăror condiții deosebite pe care le implică munca pentru care urmează să fie angajați și asupra politicilor adoptate de armator în ceea ce privește angajarea lor;
- (h) proceduri care tratează cazurile de incompetență sau indisciplină conform principiilor de echitate din care fac parte dreptul și practica națională și, dacă este cazul, contractele colective de muncă;
- (i) proceduri pentru asigurarea, pe cât posibil, că toate certificatele obligatorii și documentele depuse în vederea angajării sunt actualizate și nu au fost obținute în mod fraudulos, iar referințele pentru angajare sunt verificate;



- (j) proceduri pentru asigurarea faptului că la solicitările de informații sau consiliere ale familiilor navigatorilor în timp ce navigatorii sunt pe mare se oferă răspunsuri prompte și gratuite; și
- (k) verificarea conformității condițiilor de muncă de la bordul navelor unde sunt plasați navigatorii cu contracte colective de muncă negociate aplicabile dintre armatori și reprezentanții organizațiilor navigatorilor și, în principiu, furnizarea de navigatori numai armatorilor care oferă termeni și condiții de angajare conforme legislației sau contractelor colective de muncă aplicabile.

3. Cooperarea internațională dintre Membri și organizațiile interesate ar putea fi încurajată, în special în ceea ce privește:

- (a) schimbul sistematic de informații în sectorul maritim și al pieții muncii maritime într-un cadru bilateral, regional și multilateral;
- (b) schimbul de informații privind legislația în domeniul muncii maritime;
- (c) armonizarea politicilor, a metodelor de lucru și a legislației care stau la baza recrutării și plasării navigatorilor;
- (d) îmbunătățirea procedurilor și a condițiilor pentru recrutarea și plasarea internațională a navigatorilor; și
- (e) planificarea forței de muncă, ținându-se cont de cererea și oferta de navigatori și de necesitățile sectorului maritim.

TITLUL 2. CONDIȚII DE ANGAJARE

Regula 2.1 - Contractele individuale de muncă ale navigatorilor

Scop: asigurarea unui contract de muncă echitabil pentru navigatori

1. Termenii și condițiile de angajare ale unui navigator sunt definite sau menționate într-un contract redactat în termeni clari, cu caracter obligatoriu din punct de vedere legal, și trebuie să fie în conformitate cu standardele enunțate în Cod.

2. Contractul individual de muncă trebuie să fie aprobat de navigator, în condițiile în care cel interesat să aibă libertatea de a examina clauzele și condițiile, să fie sfătuit cu privire la acestea și să le accepte de bunăvoie înainte de a semna.

3. În măsura în care legislația și practica Membrului o permit, contractul individual de muncă se înțelege ca incluzând contractele colective de muncă.

Normă A 2.1 - Contractele individuale de muncă ale navigatorilor

1. Orice Membru adoptă o legislație care cere ca navele aflate sub pavilionul său să respecte următoarele prevederi:



a) la bordul navelor aflate sub pavilionul său, navigatorii trebuie să fie în posesia unui contract individual de muncă semnat de navigator și armator sau un reprezentant al acestuia, sau, dacă nu sunt salariați, a unui document care să ateste existența unui aranjament contractual sau asimilabil, garantându-le condiții decente de muncă și viață la bord, conform dispozițiilor prezentei convenții;

b) navigatorii care au semnat un contract individual de muncă trebuie să poată examina documentul în cauză și să ceară un sfat de specialitate înainte de a-l semna și să dispună de orice altă facilitate de natură să asigure că se angajează în mod liber, fiind informați corect asupra drepturilor și responsabilităților ce le revin;

c) armatorul și navigatorul dețin, fiecare, câte un exemplar original al contractului individual de muncă;

d) sunt luate măsuri pentru ca navigatorii, inclusiv comandantul navei, să poată obține la bord, fără dificultate, informații exacte referitoare la condițiile locului de muncă, și pentru ca funcționarii autorității competente, inclusiv în porturile în care nava face escală, să poată avea acces la aceste informații, inclusiv la copii după contractele individuale de muncă;

a) fiecare navigator primește un document care să menționeze angajarea sa la bordul navei

2. Dacă contractul individual de muncă se constituie, ca parte sau întreg, dintr-un contract colectiv de muncă, un exemplar al acestui contract colectiv de muncă este pus la dispoziție, la bord. Dacă contractul individual de muncă și orice contract colectiv de muncă aplicabil nu sunt în limba engleză, documentele următoare sunt puse la dispoziție în limba engleză, (excepție făcând navele care efectuează doar voiaje interne):

a) o copie a contractului tip, și

b) părțile contractului colectiv de muncă supuse unei inspecții din partea statului portului conform dispozițiilor regulii 5.2.

3. Documentul menționat la paragraful 1 e) al prezentei norme nu conține nici o apreciere a calității muncii marinarului și nici o indicație referitoare la salariul său. Legislația națională determină forma acestui document, mențiunile care figurează în acesta și condițiile în care acestea sunt consemnate.

4. Fiecare Membru trebuie să adopte o legislație care să indice mențiunile care trebuie incluse în toate contractele individuale de muncă guvernate de legislația națională. Contractul individual de muncă cuprinde, în toate cazurile, următoarele particularități:

a) numele și prenumele navigatorului, data nașterii sau vârsta, precum și locul nașterii;

b) numele și adresa armatorului;

c) locul și data încheierii contractului individual de muncă;

d) funcția pe care este angajat navigatorul;

e) suma totală a salariului navigatorului sau după caz, formula eventual utilizată pentru a-l calcula;

f) concediul plătit anual sau după caz, formula utilizată pentru a-l calcula;

g) termenul contractului și condițiile încetării sale, în special:



i) dacă contractul este încheiat pe o perioadă nedeterminată, condițiile în care fiecare parte l-ar putea denunța, precum și perioada de preaviz, care nu trebuie să fie mai scurtă pentru armator decât pentru navigator;

ii) dacă contractul este încheiat pe o perioadă determinată, data expirării ; și

iii) dacă contractul este încheiat pentru un voiaj, portul de destinație și perioada la sfârșitul căreia angajamentul navigatorului încetează după sosirea la destinație;

h) beneficiile în materie de protecție a sănătății și de securitate socială care trebuie asigurate navigatorului de către armator;

i) dreptul navigatorului la repatriere;

j) referirea la contractul colectiv de muncă, dacă este cazul; și

k) orice alte mențiuni impuse de legislația națională.

5. Fiecare Membru adoptă o legislație care să stabilească duratele minime pentru preavizul dat de către navigatori și de către armator pentru încetarea anticipată a contractului individual de muncă. Aceste durate ale preavizului sunt stabilite după consultarea organizațiilor interesate ale armatorilor și navigatorilor și nu sunt mai mici de șapte zile.

6. Un preaviz cu o durată mai mică decât minimum poate fi dat în circumstanțele recunoscute de legislația națională sau de contractele colective de muncă aplicabile care justifică încetarea contractului individual de muncă cu un preaviz mai scurt sau fără preaviz. În determinarea acestor circumstanțe, Membrul se asigură că este luată în considerare necesitatea navigatorului de a rezilia, fără penalizare, contractul de angajare cu un preaviz mai scurt sau fără preaviz, din motive umanitare sau din alte motive urgente.

Principiul director B 2.1 – Contractele individuale de muncă ale navigatorilor

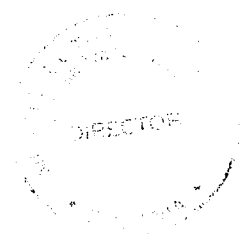
Principiul director B 2.1.1 – Înregistrările privind angajarea

1. La determinarea informațiilor ce vor fi înregistrate în foaia matricolă menționată la Norma A 2.1., paragraful 1 (e), fiecare membru trebuie să se asigure că acest document conține informații suficiente, traduse în limba engleză, pentru a facilita obținerea de noi contracte sau pentru a îndeplini cerințele serviciului pe mare pentru promovare. Documentul de debarcare al navigatorului poate satisface cerințele menționate în paragraful 1 (e) al respectivei Norme.

Regula 2.2 – Salarii

Scop: asigurarea retribuirii serviciilor navigatorilor

1. Toți navigatorii trebuie să fie retribuiți pentru munca depusă în mod regulat și integral, conform contractului de muncă.



Normă A 2.2 – Salarii

1. Fiecare Membru cere ca sumele datorate navigatorilor care lucrează la bordul navelor aflate sub pavilionul său să fie vărsate la intervale care să nu depășească o lună și conform dispozițiilor contractelor colective de muncă aplicabile.

2. Navigatorii primesc extras lunar cu totalul sumelor datorate și cu cele vărsate, pe care trebuie să figureze salariul, plățile suplimentare și ratele de schimb aplicate dacă vărsămintele au fost făcute într-o monedă sau la o rată de schimb distincte de cele convenite.

3. Fiecare Membru cere armatorului să ia măsuri, precum cele menționate la paragraful 4 al prezentei norme, pentru a da navigatorilor posibilitatea să trimită familiilor sau persoanelor pe care le au în întreținere sau care au dreptul la aceasta o parte din remunerație sau remunerația integrală.

4. Măsurile care trebuie luate pentru a da posibilitatea navigatorilor să trimită familiilor remunerațiile sunt următoarele:

- a) un sistem care să în permită navigatorilor să ceară, la momentul începerii activității sau în cursul angajării, ca o parte a salariilor să fie în mod regulat vărsată familiilor, prin virament bancar sau prin mijloace analoge; și
- b) cerința ca aceste viramente să fie efectuate în timp util și direct persoanei sau persoanelor desemnate de navigatori.

5. Orice sumă reținută pentru un serviciu vizat la paragraful 3 și 4 al prezentei norme trebuie să fie într-un quantum rezonabil și, în lipsa unor dispoziții contrare, rata de schimb aplicată va trebui, conform legislației naționale, să corespundă ratelor curente ale pieței sau ratelor oficiale publicate și să nu fie defavorabilă navigatorului.

6. Fiecare Membru care adoptă legi sau regulamente care determină salariile navigatorilor trebuie să ia în considerare aplicarea principiilor directoare enunțate în partea B a Codului.

Principiul director B 2.2 – Salarii

Principiul director B 2.2.1 – Definiții specifice

1. Conform acestui principiu director, termenul:
 - (a) *timonier* se referă la orice navigator considerat competent pentru a presta orice sarcină necesară ce trebuie executată pe punte de un brevetat, alta decât sarcinile personalului superintendent sau specializat sau orice navigator definit ca atare de legislația sau practică națională sau în cadrul convențiilor colective;
 - (b) *salariul de bază* se referă la plata sau salariul de bază, oricum ar fi alcătuită aceasta, pentru orele normale de muncă; nu include orele suplimentare, prime sau gratificații, alocații, concediul plătit sau orice altă remunerație suplimentară;
 - (c) *salariul consolidat* se referă la salariul care include salariul de bază și alte beneficii acordate; un salariu consolidat poate include compensații pentru toate orele suplimentare lucrate și pentru toate



celelalte beneficii sau poate include numai anumite beneficii în cazul unei consolidări brute parțiale;

- (d) *orele de lucru* se referă la timpul în care navigatorii sunt obligați să muncească pe navă;
- (e) *ore suplimentare* se referă la timpul lucrat în plus peste orele normale de muncă.

Principiul director B 2.2.2 – Calcul și plată

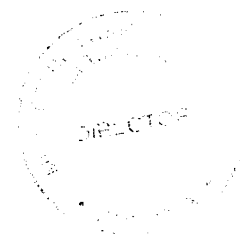
1. Pentru navigatorii a căror remunerație include compensații separate pentru orele suplimentare:

- (a) în scopul calculării salariilor, orele normale de lucru pe mare și în port nu trebuie să depășească 8 ore/zi;
- (b) în scopul calculării orelor suplimentare, durata normală de lucru pe săptămână remunerată prin salariu de bază trebuie fixată de legislația sau regulile naționale, în cazul în care nu este stabilită prin contracte colective de muncă și nu trebuie să depășească 48 de ore pe săptămână; contractele colective de muncă pot oferi un tratament diferit, dar nu mai puțin favorabil;
- (c) rata sau ratele de remunerare pentru orele suplimentare, care nu trebuie să fie mai mici de 1 și ¼ decât salariul de bază sau salariul pe oră, trebuie stabilite prin legislația și regulile naționale sau prin contractele colective de muncă, dacă este cazul; și
- (d) comandantul sau persoana desemnată de acesta trebuie să păstreze arhiva cu toate orele suplimentare efectuate, semnate de către navigator și care să nu fie mai veche de o lună.

2. Pentru navigatorii ale căror salarii sunt total sau parțial consolidate:

- (a) contractul de angajare a navigatorului trebuie să specifice clar, dacă este cazul, numărul de ore de muncă pe care navigatorul trebuie să îl desfășoare în schimbul remunerației sale și orice alocație suplimentară care poate fi datorată în plus la salariul consolidat și în ce circumstanțe;
- (b) în cazul în care orele suplimentare sunt plătite ca ore peste program din cele acoperite de salariul consolidat, rata orară nu trebuie să fie mai mică de 1 și 1/4 din rata orară de bază corespunzătoare orelor normale de lucru, așa cum sunt definite la paragraful 1 al prezentului Principiu director; același principiu director trebuie aplicat orelor suplimentare incluse în salariul consolidat;
- (c) remunerația pentru acea parte din salariul total sau parțial consolidat reprezentând orele normale de lucru, așa cum este definit la paragraful 1 (a) al prezentului Principiu director, nu este mai mică decât salariul minim aplicabil; și
- (d) pentru navigatorii ale căror salarii sunt parțial consolidate, arhiva tuturor orelor suplimentare trebuie păstrată și aprobată potrivit paragrafului 1 (d) al prezentului Principiu director.

3. Legislația națională sau contractele colective de muncă pot oferi compensații pentru orele suplimentare sau pentru munca prestată în zilele de repaus săptămânal sau în zilele de sărbători legale, compensații sub forma scutirilor de serviciu sau scutirilor de prezență la bord echivalente, sau concediu suplimentar în locul remunerației sau al oricărei alte compensații oferită în acest scop.



4. Legislația națională adoptată după consultările cu organizațiile reprezentative ale armatorilor și navigatorilor sau, dacă este cazul, contractele colective de muncă, trebuie să aibă în vedere următoarele principii:

- (a) remunerația egală pentru o muncă cu valoare egală trebuie să se aplice tuturor navigatorilor angajați pe aceeași navă, fără discriminare în funcție de rasă, culoare, sex, religie, opțiuni politice, origine socială sau naționalitate;
- (b) contractul individual de muncă al navigatorului conținând salariile aplicabile sau procentele din salariu trebuie să se găsească la bordul navei; informațiile privind quantumul salariilor sau procentele din salariu trebuie puse la dispoziția fiecărui navigator, fie prin cel puțin o copie semnată a informației relevante și înmănată navigatorului în limba pe care acesta o înțelege, fie prin afișarea unei copii a contractului într-un loc accesibil echipajului, fie prin alte mijloace;
- (c) salariile trebuie plătite într-o monedă la cursul oficial; după caz acestea pot fi plătite prin transfer bancar, cec bancar, cec poștal sau ordin de plată;
- (d) la încetarea angajamentului, orice remunerație datorată trebuie plătită fără întârziere nejustificată;
- (e) sancțiuni adecvate sau alte soluții potrivite trebuie impuse de către autoritatea competentă în cazul în care armatorii întârzie achitarea remunerațiilor datorate, sau când aceștia nu reușesc să achite integral remunerația datorată;
- (f) salariile trebuie plătite direct în conturile bancare desemnate de către navigatori, cu excepția cazului în care aceștia nu solicită altfel în scris;
- (g) cu condiția respectării subparagrafului (h) al acestui paragraf, armatorul nu trebuie să limiteze dreptul navigatorilor de a dispune în mod liber de remunerația primită;
- (h) deduceri din remunerație sunt permise numai dacă:
 - (i) există o prevedere expresă în reglementările sau legislația națională sau în contractul colectiv de muncă aplicabil privind condițiile realizării unor astfel de deduceri efectuate într-o manieră considerată de către autoritatea competentă ca fiind cea mai potrivită, iar navigatorul a fost informat despre acest lucru;
 - (ii) deducerile nu depășesc în total limita care a fost stabilită prin reglementările sau legislația națională, prin contractele colective de muncă sau prin decizii judiciare pentru realizarea unor astfel de deduceri;
- (i) pentru obținerea și păstrarea unui loc de muncă, nu trebuie făcută nici o reținere asupra remunerației navigatorilor;
- (j) amenzile aplicate navigatorilor, altele decât cele autorizate prin legislația națională, contractele colective de muncă sau alte dispoziții trebuie interzise;
- (k) autoritatea competentă trebuie să fie abilitată să inspecteze depozitele și serviciile de la bordul navelor pentru a se asigura că sunt aplicate prețuri rezonabile și corecte în interesul navigatorilor în cauză; și

- (l) în măsura în care creanțele navigatorilor pentru salarii și alte sume datorate ca urmare a angajării lor nu sunt garantate potrivit prevederilor Convenției Maritime Internaționale privind privilegiile și ipotecile din 1993, astfel de creanțe trebuie protejate conform Convenției nr. 173 din 1992 privind protecția pentru creanțele lucrătorilor (Insolvența Angajatorului).
5. Fiecare Membru trebuie, după consultări cu organizațiile reprezentative ale armatorilor și navigatorilor, să instituie proceduri de instrumentare a plângerilor legate de orice problemă care se regăsește în prezentul Principiu director.

Principiul director B 2.2.3 – Salariul minim

1. Fără a aduce prejudiciu principiului negocierilor colective libere, fiecare Membru trebuie, după consultări cu organizațiile reprezentative ale armatorilor și navigatorilor, să stabilească procedurile în vederea determinării salariului minim pentru navigatori. Reprezentanții organizațiilor reprezentative ale armatorilor și navigatorilor trebuie să participe la stabilirea unor astfel de proceduri.
2. În cadrul procesului de elaborare a unor astfel de proceduri și a salariului minim, trebuie acordată o atenție deosebită normelor internaționale ale muncii referitoare la stabilirea salariului minim, cum ar fi principiile următoare:
 - (a) nivelul minim al salariilor trebuie să ia în considerare natura muncii în domeniul maritim, numărul membrilor echipajului navelor și durata normală de lucru a navigatorilor; și
 - (b) nivelul minim al salariilor trebuie ajustat în funcție de schimbările survenite privind nivelul de trai și nevoile navigatorilor.
3. Autoritatea competentă trebuie să se asigure:
 - (a) că prin intermediul unui sistem de supraveghere și de sancțiuni, salariile plătite nu sunt inferioare unor cwantumuri stabilite; și
 - (b) că orice navigator care a fost plătit cu un procent mai mic decât salariul minim își poate recupera, prin intermediul unei proceduri judiciare sau prin altă procedură necostisitoare și rapidă cwantumul care nu i-a fost plătit.

Principiul director B 2.2.4 – Cwantumul salariului lunar de bază pentru timonier

1. Salariul de bază pentru o lună calendaristică de serviciu pentru un timonier nu trebuie să fie mai mic decât cwantumul periodic stabilit de Comisia Paritară Maritimă sau de către alt organism autorizat de către Organismului de Conducere al Biroului Internațional al Muncii. În baza deciziei Organismului de Conducere (BIM), Directorul General va notifica Membrilor Organizației orice revizuire a cwantumului astfel stabilit.

2. Nimic din acest Principiu director nu trebuie considerat că aduce prejudiciu aranjamentelor convenite între armatori sau organizațiile acestora și organizațiile navigatorilor în ceea ce privește stabilirea unor condiții minime de angajare, sub rezerva că aceste condiții să fie recunoscute de către autoritatea competentă.



Regula 2.3 – Orele de muncă și orele de odihnă

Scop: Asigurarea unor ore de muncă și de odihnă reglementate pentru navigatori

1. Fiecare Membru se va asigura că orele de muncă și de odihnă ale navigatorilor sunt reglementate.
2. Fiecare Membru va stabili un număr maxim de ore de muncă și un număr minim de ore de odihnă în cadrul unor perioade date care să fie în concordanță cu prevederile Codului.

Norma A2.3 - Orele de muncă și orele de odihnă

1. În scopul aplicării acestei norme, termenul:

(a) *ore de muncă* desemnează perioada în care navigatorii trebuie să lucreze pe navă;

(b) *ore de odihnă* desemnează perioada din afara orelor de muncă, termenul neincluzând pauzele scurte.

2. Fiecare Membru stabilește, în limitele indicate la paragrafele 5-8 ale prezentei Norme, fie numărul maxim de ore de muncă care nu trebuie să fie depășit într-un interval de timp dat, fie numărul minim de ore de odihnă care trebuie acordate într-o perioadă de timp determinată.

3. Fiecare Membru recunoaște că norma orelor de muncă pentru navigatori, ca și pentru ceilalți lucrători, este de opt ore / zi cu o zi de odihnă săptămânal și odihna în zilele de sărbătoare. Totuși, nimic nu împiedică Membrii să adopte dispoziții vizând autorizarea sau înregistrarea unui contract colectiv de muncă care stabilește orele normale de muncă pentru navigatori pe o bază nu mai puțin favorabilă decât prezenta normă.

4. La stabilirea normelor naționale, fiecare Membru va avea în vedere pericolul pe care îl determină oboseala excesivă a navigatorilor, în special a celor ale căror atribuții implică siguranța navigației și funcționarea în siguranță a navei.

5. Limitele orelor de muncă și de odihnă sunt stabilite după cum urmează:

(a) numărul maxim de ore de muncă nu va depăși:

(i) 14 ore într-o perioadă de 24 de ore; și

(ii) 72 ore într-o perioadă de 7 zile;

Sau

(b) minimul orelor de odihnă nu va fi mai mic decât:

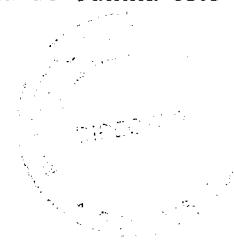
(i) 10 ore într-o perioadă de 24 de ore;

(ii) 77 de ore într-o perioadă de 7 zile.

6. Orele de odihnă pot fi împărțite în cel mult două perioade, dintre care una va fi de cel puțin 6 ore, iar intervalul dintre două perioade consecutive de odihnă nu va depăși 14 ore.

7. Rolurile de echipaj de abandon și pentru combaterea incendiilor, precum și rolurile prevăzute de reglementările naționale și internaționale vor fi organizate astfel încât să evite, în măsura posibilului, perturbarea orelor de odihnă și să nu genereze oboseala.

8. Atunci când un navigator este de gardă, de exemplu în cazul în care sala mașini este nesupravegheată, navigatorul va beneficia de o perioadă de odihnă compensatorie dacă perioada normală de odihnă este perturbată de apeluri în afara orelor de program.



9. În situația în care nu există contracte colective de muncă sau sentințe arbitrale sau dacă autoritatea competentă stabilește că prevederile din contract sau hotărârea referitoare la paragraful 7 sau 8 al prezentei norme sunt insuficiente, autoritatea competentă va stabili astfel de prevederi pentru a asigura o perioadă de odihnă suficientă pentru navigatorii respectivi.

10. Fiecare Membru va solicita amplasarea, într-un loc ușor accesibil, a unui tabel cu organizarea muncii la bord, care trebuie să indice pentru fiecare funcție cel puțin:

(a) programul de serviciu pe mare și în port; și

(b) numărul maxim de ore de muncă sau numărul minim de ore de odihnă prevăzut de legislația națională sau de contractele colective aplicabile.

11. Tabelul menționat la paragraful 10 al prezentei norme va fi stabilit în format standard în limba sau limbile de lucru ale navei și în engleză.

12. Fiecare Membru va solicita păstrarea de registre cu orele de muncă zilnice sau cu orele de odihnă zilnice pentru a permite monitorizarea respectării prevederilor paragrafelor 5-11 ale prezentei norme. Registrele vor fi în format standard stabilit de autoritatea competentă, ținând seama de orice indicații disponibile din partea Organizației Internaționale a Muncii sau vor fi în orice format standard elaborat de Organizație. Acestea vor fi în limbile menționate de paragraful 11 al prezentei norme. Navigatorii vor primi o copie a însemnărilor din registre care-i privesc, avizată de comandant sau de o persoană împuternicită de comandant și de către navigator.

13. Niciuna din prevederile paragrafelor 5 și 6 ale prezentei norme nu împiedică un Membru să adopte o legislație națională sau o procedură care să permită autorității competente să autorizeze sau să înregistreze contracte colective de muncă care să prevadă derogări de la limitele stabilite. Aceste derogări vor urma, în măsura posibilă, prevederile prezentei norme, dar pot avea în vedere perioade de concediu mai dese sau mai lungi sau acordarea de concedii compensatorii pentru navigatorii de cart sau navigatorii de la bordul navelor care efectuează voiaje de scurtă durată.

14. Niciuna din prevederile prezentei norme nu afectează dreptul comandantului navei de a cere unui navigator să presteze ore de muncă necesare pentru asigurarea securității imediate a navei, a persoanelor de la bord sau a încărcăturii sau pentru a acorda ajutor altor nave sau persoane naufragiate sau aflate în pericol pe mare. Dacă este cazul, comandantul poate să suspende programul de ore de muncă sau de odihnă și să solicite navigatorului să presteze ore de muncă necesare până la normalizarea situației. De îndată ce va fi posibil după normalizarea situației, comandantul se va asigura că fiecare navigator care a lucrat în cadrul unei perioade programate de odihnă, va primi o perioadă corespunzătoare de odihnă.

Principiul director B 2.3 – Orele de lucru și orele de odihnă

Principiul B 2.3.1 – Navigatorii tineri

1. Următoarele prevederi trebuie aplicate pe mare și în port pentru toți navigatorii tineri care au mai puțin de 18 ani:

(a) orele de muncă nu trebuie să depășească 8 ore pe zi și 40 de ore pe săptămână, iar orele suplimentare devin inevitabile numai din motive de siguranță;



(b) trebuie acordat un timp suficient pentru toate mesele și trebuie asigurată o pauză de cel puțin o oră pentru masa principală; și

(c) trebuie acordată o pauză de odihnă de 15 minute la fiecare două ore de muncă continuă.

2. În mod excepțional, prevederile paragrafului 1 al prezentului Principiu director nu se aplică dacă:

(a) acestea sunt impracticabile pentru tinerii navigatori de la punte, din sala mașini și din departamentele de catering cărora li s-au repartizat atribuții de cart, sau care lucrează într-un sistem de ture; sau

(b) dacă împiedică pregătirea eficientă a tinerilor navigatori potrivit programelor și orarelor de pregătire stabilite.

3. Astfel de situații excepționale și motivele acestora trebuie înregistrate și semnate de către comandant.

4. Paragraful 1 al prezentului Principiu director nu scutește tinerii navigatori de obligația general valabilă pentru toți navigatorii de a lucra în situații de urgență conform dispozițiilor paragrafului 14 al Normei A 2.3.

Regula 2.4 – Dreptul la concediu

Scop: Asigurarea unui concediu adecvat pentru navigatori

1. Fiecare Membru va solicita ca navigatorilor angajați pe navele aflate sub pavilionul lor să li se plătească un concediu anual în condițiile dorite, potrivit prevederilor Codului.

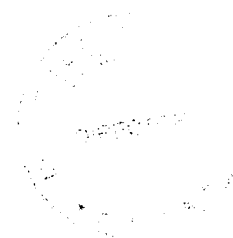
2. Navigatorilor le sunt acordate permisii la țarm, în beneficiul sănătății și bunăstării lor, cu condiția respectării cerințelor operaționale ale posturilor lor.

Norma A2.4 – Dreptul la concediu

1. Fiecare Membru va adopta legi și reglementări care stabilesc normele minime pentru concediul anual al navigatorilor de pe navele aflate sub pavilionul lor, ținând seama de nevoile speciale ale navigatorilor cu privire la un astfel de concediu.

2. Sub rezerva dispozițiilor oricărui contract colectiv de muncă sau legislații prevăzând o modalitate de calcul adecvat, ținând seama de nevoile particulare ale navigatorilor în acest sens, concediile anuale plătite sunt calculate pe baza unui minim de 2,5 zile calendaristice pe lună de angajare. Modul de calcul al perioadei de serviciu este stabilit de autoritatea competentă sau de organismul corespunzător din fiecare țară. Absențele justificate de la locul de muncă nu sunt considerate concediu anual.

3. Este interzis orice acord de renunțare la concediul anual minim plătit prevăzut în prezenta norma, cu excepția cazurilor prevăzute de autoritatea competentă.



Principiul director B 2.4 – Dreptul la concediu

Principiul director B 2.4.1 – Calculul drepturilor

1. Conform condițiilor stabilite de către autoritatea competentă sau de către organismul adecvat în fiecare stat, orice perioadă de serviciu efectuată în afara contractului trebuie considerată ca făcând parte din perioada de serviciu.
2. Conform condițiilor determinate de către autoritatea competentă sau de contractele colective de muncă aplicabile, absența de la serviciu în scopul participării la un curs de pregătire în domeniul maritim, sau pentru alte motive precum boală, accidente sau maternitate, trebuie considerate ca fiind parte din perioada de serviciu.
3. Nivelul plății pe perioada concediului anual trebuie să fie același cu nivelul normal al remunerației navigatorului, potrivit legislației naționale sau contractului individual de muncă aplicabil al navigatorilor. În cazul navigatorilor angajați pe perioade mai scurte de un an sau în cazul încetării contractului de muncă, dreptul la concediu trebuie calculat potrivit formulei pro-rata.
4. Nu trebuie considerate ca parte a concediului anual plătit:
 - (a) zilele de sărbători legale recunoscute de către statul de pavilion, chiar dacă sunt sau nu în perioada concediului anual plătit;
 - (b) perioadele de incapacitate de muncă care sunt urmarea bolilor, accidentelor sau maternității, în condițiile determinate de autoritatea competentă sau de către organismul potrivit în fiecare stat;
 - (c) permisiile temporare la țarm acordate navigatorului pe perioada unui contract de angajare; și
 - (d) concediul compensatoriu de orice fel, în condițiile determinate de autoritatea competentă sau de către organismul potrivit în fiecare stat.

Principiul director B 2.4.2 – Concediul anual

1. Dacă nu este stabilită prin regulamente, contracte colective de muncă, sentința arbitrală sau alte modalități conforme cu practica națională, perioada în care se va efectua concediul anual trebuie determinată de către armator după consultări și, dacă este posibil, cu acordul navigatorilor în cauză sau cu reprezentanții acestora.
2. În principiu, navigatorii trebuie să aibă dreptul să își ia concediul anual în locul unde au legăturile substanțiale, care, în mod normal ar fi același cu locul în care au dreptul să fie repatriați. Navigatorilor nu trebuie să li se impună să își ia concediul anual în alt loc, exceptându-se cazurile în care un acord de angajare a navigatorilor, legislația națională sau alte regulamente prevăd altfel.
3. Dacă navigatorilor li se impune să își ia concediul anual când se afla în alt loc decât cele autorizate la paragraful 2 al prezentului Principiu director, aceștia ar trebui să beneficieze de transport gratuit până la cel mai apropiat punct de domiciliul lor, fie că este vorba de locul de angajare sau de cel de recrutare; mijloacele de subzistență și alte costuri directe trebuie să fie suportate de către armator; perioada de călătorie nu trebuie dedusă din concediul anual plătit la care are dreptul navigatorul.



4. Un navigator aflat în timpul concediului anual poate fi chemat numai în cazuri de urgență extremă și cu consimțământul acestuia.

Principiul director B 2.4.3 – Fraționarea și cumularea

1. Fraționarea concediului anual plătit sau cumularea concediului pe anul în curs cu un concediu viitor poate fi autorizată de autoritatea competentă sau de către organismul adecvat din fiecare stat.
2. Sub rezerva dispozițiilor paragrafului 1 al prezentului Principiu director și în situația în care nu s-a convenit altfel printr-un acord dintre armator și navigatori, concediul anual plătit recomandat ar trebui să reprezinte o perioadă neîntreruptă.

Principiul director B 2.4.4 – Tinerii navigatori

1. Măsuri speciale trebuie avute în vedere referitor la tinerii navigatori sub 18 ani care au servit 6 luni sau o altă perioadă mai mică de timp în baza unui contract colectiv de muncă sau contract individual de muncă, fără concediu, pe o navă care tranzitează ape internaționale, care nu a revenit în țara de domiciliu în acest timp și care nu va reveni în următoarele 3 luni de voiaj. Astfel de măsuri pot consta în repatrierea fără costuri pentru aceștia la locul angajării inițiale din țara lor de domiciliu, în scopul efectuării concediilor cumulate în timpul acestui voiaj.

Regula 2.5 – Repatrierea

Scop: Asigurarea că navigatorii se pot întoarce acasă

1. Navigatorii au dreptul de a fi repatriați gratuit în circumstanțele și condițiile specificate în Cod.
2. Fiecare Membru va solicita navelor care se află sub pavilionul său să ofere o garanție financiară pentru a se asigura că navigatorii sunt repatriați corespunzător, potrivit prevederilor Codului.

Normă A 2.5 – Repatrierea

1. Fiecare Membru se va asigura că navigatorii care se afla pe navele sub pavilionul său au dreptul la repatriere dacă:
 - (a) contractul de angajare a navigatorilor expiră în timp ce sunt în străinătate;
 - (b) contractul de angajare a navigatorilor este reziliat:
 - (i) de către armator; sau
 - (ii) de către navigator, din motive întemeiate; și, de asemenea
 - (c) navigatorii nu mai sunt apti de a-și îndeplini îndatoririle potrivit contractului de angajare sau când nu mai este posibil să i se ceară acest lucru, ținând cont de împrejurări speciale.
2. Fiecare Membru se va asigura că există prevederi adecvate în legislația sa sau există alte măsuri sau în contractele colective de muncă, care să stipuleze:
 - (a) circumstanțele în care navigatorii au dreptul la repatriere potrivit paragrafului 1 (b) și (c) al prezentei Norme;



- (b) durata maximă a perioadei de serviciu la bordul unei nave după care navigatorul are dreptul să fie repatriat – astfel de perioade nu trebuie să fie mai lungi de 12 luni; și
 - (c) drepturile exacte ce urmează a fi acordate de către armatori în vederea repatrierii, inclusiv acelea referitoare la destinațiile de repatriere, transport, cheltuielile care trebuie acoperite și alte dispoziții.
3. Fiecare Membru va interzice armatorilor să solicite navigatorilor să facă plăți anticipate la începutul contractului cu privire la costul repatrierii și să acopere costurile legate de repatriere din salariile sau alte drepturi ale navigatorilor, exceptând situația în care se demonstrează că navigatorul și-a încălcat grav obligațiile de serviciu, potrivit legislației naționale, altor dispoziții sau contractelor colective aplicabile.
 4. Legislația națională nu trebuie să obstrucționeze drepturilor armatorilor în ceea ce privește recuperarea costurilor de repatriere potrivit unor acorduri contractuale cu persoane terțe.
 5. Dacă un armator omite să ia dispozițiile necesare pentru repatrierea navigatorilor care au acest drept sau să își asume cheltuielile de repatriere:
 - (a) autoritatea competentă a statului Membru de pavilion va aranja repatrierea navigatorilor în cauză; dacă nu face acest lucru, statul în care navigatorii urmează să fie repatriați sau statul a cărui cetățenie o dețin pot aranja repatrierea acestora și își vor recupera cheltuielile de la statul membru de pavilion;
 - (b) cheltuielile suportate pentru repatrierea navigatorilor vor fi recuperate de la armator de către statul membru de pavilion;
 - (c) cheltuielile de repatriere nu vor fi suportate, în niciun caz, de către navigatori, excepție făcând paragraful 3 al prezentei Norme.
 6. Având în vedere instrumentele internaționale aplicabile, inclusiv Convenția Internațională din 1999 privind Arestul Navelor, un Membru care a plătit cheltuielile de repatriere potrivit prevederilor acestui Cod, poate reține sau poate cere reținerea navelor armatorului în cauză până la efectuarea rambursării potrivit paragrafului 5 al prezentei Norme.
 7. Fiecare Membru va facilita repatrierea de la bordul navelor a navigatorilor care lucrează pe navele care ancorează în porturile sale sau care trec prin apele sale teritoriale sau interioare, precum și îmbarcarea la bord a înlocuitorului acestuia.
 8. În mod deosebit, un Membru nu va refuza dreptul de repatriere niciunui navigator, ca urmare a condițiilor financiare ale armatorului sau a faptului că armatorul nu are posibilitatea sau nu dorește să înlocuiască un navigator.
 9. Fiecare Membru va solicita navelor care se află sub pavilionul său să aibă la bord și să pună la dispoziția navigatorilor o copie a prevederilor naționale referitoare la repatriere, scrise în limba potrivită.

Principiul director B 2.5 – Repatrierea

Principiul director B 2.5.1 – Condiții privind dreptul de repatriere

1. Navigatorii au dreptul la repatriere:
 - (a) în cazurile menționate la Norma A 2.5, paragraful 1 (a), după expirarea perioadei de preaviz acordată potrivit prevederilor contractului de angajare a navigatorilor;



(b) în cazurile menționate la Norma A 2.5, paragraful 1 (b) și (c):

- (i) în caz de boală, accident sau alt motiv medical care impune repatrierea acestora dacă sunt transportabili din punct de vedere medical;
- (ii) în caz de naufragiu;
- (iii) în cazul în care armatorul nu mai este în măsură de a-și îndeplini obligațiile legale sau contractuale ca și angajator al navigatorilor din motive precum insolabilitatea, vânzarea navei, schimbarea înregistrării navei sau orice alt motiv similar;
- (iv) în cazul în care nava este trimisă spre zonă de război, așa cum se stipulează în legislația națională sau contractele de angajare a navigatorilor, unde navigatorul nu consimte să meargă;
- (v) în cazul încheierii sau suspendării angajării conform unei sentințe arbitrale sau contracte colective de muncă sau încetarea angajării din orice alt motiv similar.

2. La determinarea duratei maxime a perioadelor de serviciu la bord, după care navigatorul are dreptul să fie repatriat, potrivit prevederilor prezentului Cod, se va ține cont de factorii care afectează mediul de lucru al navigatorului. Fiecare Membru va încerca, în măsura posibilului, să reducă aceste perioade ca urmare a schimbărilor și evoluțiilor tehnologice și se poate axa pe prevederile oricărei recomandări în acest domeniu a Comisiei Paritare Maritime.

3. Costurile care trebuie suportate de către armator pentru repatriere, potrivit Normei A 2.5 trebuie să cuprindă cel puțin:

- (a) călătoria până la destinația aleasă pentru repatriere, conform paragrafului 6 al prezentului Principiu director;
- (b) cazarea și masa din momentul în care navigatorii părăsesc nava și până ajung la destinația de repatriere;
- (c) plata și diurna din momentul în care navigatorul părăsește nava și până când ajunge la destinația de repatriere, dacă așa se prevede în legislația națională sau în contractele colective de muncă;
- (d) transportul a 30 de kg din bagajul personal al navigatorilor la destinația de repatriere; și
- (e) tratament medical, dacă este cazul, până când navigatorii sunt apti pentru transport către destinația de repatriere.

4. Timpul petrecut așteptând repatrierea și durata călătoriei nu trebuie scăzute din concediul plătit al navigatorului.

5. Armatorii trebuie să suporte, în continuare, cheltuielile de repatriere până când navigatorii în cauză au ajuns la țarm la destinația stabilită, potrivit prezentului Cod sau sunt angajați într-o meserie potrivită la bordul navei care se îndreaptă spre una dintre aceste destinații.

6. Fiecare Membru trebuie să solicite armatorilor să își asume responsabilitatea pentru aranjamentele privind repatrierea prin mijloace potrivite și rapide. Modalitatea obișnuită de transport este avionul. Membrul trebuie să stabilească destinațiile la care navigatorii vor fi repatriați. Destinațiile trebuie să includă statele în care se presupune că navigatorii au legături substanțiale, inclusiv:

- (a) locația unde navigatorul a fost de acord să se angajeze;
- (b) locația stipulată prin contractul colectiv de muncă;
- (c) statul de domiciliu al navigatorului; sau
- (d) orice astfel de locații care pot fi stabilite de comun acord la momentul angajării.

7. Navigatorii trebuie să aibă dreptul de a alege dintre destinațiile stabilite locația unde doresc să fie repatriați.

8. Dreptul la repatriere poate înceta dacă navigatorii în cauză nu îl revendică în timp util definit prin legislația națională sau contractele colective de muncă.

Principiul director B 2.5.2 –Aplicarea de către Membri

1. Orice sprijin practic posibil trebuie acordat navigatorului care a rămas într-un port străin în timp ce așteaptă să fie repatriat și în cazul întârzierii repatrierii navigatorului, autoritatea competentă din portul străin trebuie să asigure că reprezentantul consular sau local al statului de pavilion și statul de cetățenie a navigatorului sau statul de domiciliu, după caz sunt informate imediat.
2. Fiecare Membru trebuie să se asigure că există aranjamente satisfăcătoare:
 - (a) pentru ca navigatorii angajați pe o navă care se află sub pavilion străin să fie repatriați când sunt debarcați într-un port străin din motive pentru care nu se fac răspunzători:
 - (i) în portul în care navigatorul în cauză a fost angajat; sau
 - (ii) într-un port din statul de cetățenie sau de domiciliu al navigatorului; sau
 - (iii) într-un alt port ales de comun acord de către navigator și comandant sau armator, cu acceptul autorității competente sau sub rezerva altor garanții corespunzătoare;
 - (b) pentru îngrijiri medicale și întreținerea navigatorilor angajați pe o navă care are pavilion străin și care sunt lăsați la țărm într-un port străin, ca urmare a unei boli sau a unui accident produse în timpul serviciului pe navă și care nu sunt urmarea neglijenței navigatorilor.
3. Dacă se dovedește că nu sunt potriviți pentru viața pe mare, tinerilor navigatori care nu au împlinit 18 ani și care au lucrat pe o navă cel puțin 4 luni în timpul primului voiaj internațional, trebuie să li se acorde posibilitatea de a fi repatriați gratuit în primul port de escală potrivit, unde există servicii consulare ale statului de pavilion sau ale statului de naționalitate sau de domiciliu ale navigatorului. Notificarea unei astfel de repatrieri și motivele acesteia trebuie prezentate autorității care a emis documentele care îi permit navigatorului în cauză să se angajeze pe mare.

Regula 2.6 – Compensarea navigatorilor în cazul pierderii sau scufundării navei

Scop: Asigurarea compensării navigatorilor când o navă este pierdută ori s-a scufundat

1. Navigatorii au dreptul la compensație adecvată în caz de vătămare, pierdere sau pierderea locului de muncă datorate scufundării sau pierderii navei.

Norma A2.6– Compensarea navigatorilor în cazul pierderii sau scufundării navei

1. Fiecare Membru va adopta reglementări care să asigure că, în toate cazurile de pierdere sau scufundare a navei, armatorul să plătească fiecărui navigator aflat la bord o indemnizație în caz de șomaj rezultând dintr-o asemenea pierdere ori scufundare.
2. Reglementările menționate la paragraful 1 al prezentei Norme nu vor aduce atingere oricăror altor drepturi de care beneficiază un navigator în temeiul legislației Membrului privind pierderile sau vătămrile datorate scufundării sau pierderii navei.

Principiul director B 2.6 – Compensarea navigatorilor în cazul pierderii sau scufundării navei

Principiul director B 2.6.1 – Calculul indemnizației de șomaj

1. Indemnizația de șomaj care este rezultatul pierderii sau scufundării navei trebuie plătită pentru toate zilele efective de șomaj la nivelul salariului, conform contractului de angajare, dar cuantumul total al indemnizației acordate fiecărui navigator nu va putea depăși limita a două luni de salariu.
2. Fiecare Membru trebuie să se asigure că navigatorii au aceleași proceduri legale pentru a recupera astfel de indemnizații, așa cum au pentru recuperarea restanțelor din salariile câștigate în timpul serviciului.

Regula 2.7 – Dotarea cu echipaj

Scop: Asigurarea că munca navigatorilor se desfășoară la bordul navei cu personal suficient pentru exploatarea navei în condiții de eficiență și securitate

1. Fiecare Membru va cere ca toate navele aflate sub pavilionul său să beneficieze de un număr suficient de navigatori angajați la bord, pentru a se asigura că navele sunt exploatate eficient și în siguranță și ținând cont în toate situațiile de condițiile de securitate, luând în considerare preocupările pentru starea de oboseală a navigatorilor, precum și particularitățile specifice ale voiajului.

Norma A2.7 – Dotarea cu echipaj

1. Fiecare Membru va cere ca toate navele aflate sub pavilionul său să beneficieze de un număr suficient de navigatori la bord, pentru a se asigura că navele sunt exploatate eficient și în siguranță. Fiecare navă va avea un echipaj adecvat, în ceea ce privește numărul și calificările, pentru a asigura securitatea și siguranța navei, respectând toate condițiile de exploatare, conform documentului privind echipajul minim de siguranță sau a unui document echivalent emis de autoritatea competentă, conformându-se dispozițiilor prezentei Convenții.
2. Când stabilește, aprobă sau revizuieste nivelul dotărilor cu echipaj, autoritatea competentă ia în considerare necesitatea de a evita sau reduce duratele excesive de muncă, pentru a asigura odihnă suficientă și pentru a limita starea de oboseală, precum și principiile din instrumentele internaționale aplicabile, în special cele ale Organizației Maritime Internaționale, referitoare la dotările cu echipaj.
3. Când stabilește nivelul dotărilor cu echipaj, autoritatea competentă va lua în considerare toate cerințele cuprinse în Regula 3.2 și Norma A 3.2 – referitoare la alimentația și serviciul de servire a mesei.

Principiul director B 2.7 – Dotarea cu echipaj

Principiul director B 2.7.1 – Reglementarea diferendelor

1. Fiecare Membru trebuie să instituie și să verifice existența unui mecanism eficient pentru investigarea și soluționarea plângerilor sau diferendelor referitoare la schema de echipaj a unei nave.
2. Reprezentanții organizațiilor de armatori și navigatori trebuie să participe, cu sau fără alte persoane sau autorități, la punerea în funcțiune a unui astfel de mecanism.



Regula 2.8 – Cariera, dezvoltarea aptitudinilor profesionale și oportunitățile de angajare pentru navigatori

Scop: Promovarea carierei, a dezvoltării aptitudinilor profesionale și oportunităților de angajare pentru navigatori

1. Fiecare Membru va adopta politici naționale pentru a promova ocuparea în sectorul maritim și pentru a încuraja cariera, dezvoltarea aptitudinilor profesionale și oportunitățile de angajare pentru navigatorii domiciliați pe teritoriul său.

Norma A2.8– Cariera, dezvoltarea aptitudinilor profesionale și oportunitățile de angajare pentru navigatori

1. Fiecare Membru va adopta politici naționale care să încurajeze cariera, dezvoltarea aptitudinilor profesionale și oportunitățile de angajare pentru navigatori, pentru a oferi sectorului maritim forța de muncă stabilă și competentă.
2. Obiectivul politicilor menționate la paragraful 1 al prezentei Norme va fi acela de a ajuta navigatorii să-și întărească aptitudinile profesionale, calificările și posibilitățile de angajare.
3. După consultarea organizațiilor armatorilor și navigatorilor în cauză, autoritatea competentă va stabili obiective clare pentru îndrumarea profesională, studiile și pregătirea navigatorilor ale căror atribuții la bordul navei sunt legate de exploatarea în siguranță a navei, inclusiv în materie de formare continuă.

Principiul director B 2.8 – Cariera, dezvoltarea aptitudinilor profesionale și oportunitățile de angajare pentru navigatori

Principiul director B 2.8.1 – Măsuri pentru promovarea carierei, dezvoltarea aptitudinilor profesionale și oportunitățile de angajare pentru navigatori

1. Măsurile pentru îndeplinirea obiectivelor stabilite la Norma A 2.8 pot include:
 - (a) acorduri cu armatorul sau organizațiile de armatori, referitoare la dezvoltarea carierei și formare; sau
 - (b) dispoziții privind promovarea ocupării prin stabilirea și păstrarea unor registre sau liste pe categorii a navigatorilor calificați; sau
 - (c) promovarea posibilităților, atât la bordul navelor, cât și pe țărm, pentru formarea viitoare și educarea navigatorilor în vederea dezvoltării abilităților profesionale și înzestrării cu competențe transferabile pentru a le permite acestora să își găsească și să păstreze un loc de muncă decent, în vederea îmbunătățirii perspectivelor de ocupare individuală și pentru a se adapta evoluțiilor tehnologice și condițiilor pieței muncii din sectorul maritim.

Principiul director B 2.8.2 – Registrele navigatorilor

1. Când registrele sau listele stau la baza angajării navigatorilor, acestea trebuie să includă toate categoriile ocupaționale ale navigatorilor, conform legislației naționale, practicii sau contractelor colective de muncă.

2. Navigatorii care se regăsesc în astfel de registre sau liste trebuie să aibă prioritate la angajarea la bordul navelor.
3. Navigatorii care se regăsesc în astfel de registre sau liste trebuie să fie disponibili pentru muncă, conform legislației naționale, practicii sau contractelor colective de muncă.
4. În măsura în care legislația națională o permite, efectivul din registre sau liste trebuie revizuit periodic pentru stabilirea unui nivel corespunzător necesităților sectorului maritim.
5. Când este necesară reducerea efectivului dintr-un astfel de registru sau listă, trebuie adoptate toate măsurile potrivite pentru a preveni sau atenua efectele care aduc prejudicii navigatorilor, ținându-se cont de situația economică și socială din țara respectivă.

TITLUL 3. CAZARE, FACILITĂȚI DE RECREERE, ALIMENTAȚIE ȘI SERVICIUL DE MASĂ.

Regula 3.1- Cazare și facilități de recreere

Scop: Asigurarea faptului că navigatorii dispun de cazare decentă și facilități de recreere la bord

1. Fiecare Membru se va asigura că navele aflate sub pavilionul lor oferă și mențin condiții de masă și cazare și facilități de recreere decente pentru navigatorii care se află la bordul navei și care să fie compatibile cu promovarea sănătății și bunăstării navigatorilor.
2. Prevederile Codului care implementează această Regulă referitoare la construcția navei și echipament, se aplică numai navelor construite în timpul sau după intrarea în vigoare a acestei Convenții, pentru Membrii interesați. Pentru navele construite înaintea acestei date, prevederile referitoare la construirea și echipamentul navelor, enunțate în Convenția nr. 92/1949 privind cazarea echipajelor (revizuită), Convenția nr. 133/1970 privind cazarea echipajelor (dispoziții complementare), vor continua să fie aplicate în măsura în care acestea erau aplicabile înainte de această dată, potrivit legislației și practicii Membrului în cauză. O navă este considerată a fi construită la data la care s-a fixat chila sau când construcția sa se află într-un stadiu echivalent.
3. Dacă în mod expres nu se prevede altfel, orice dispoziție rezultând dintr-un amendament al Codului referitoare la cazarea și facilitățile de recreere se va aplica doar navelor construite la data sau după data la care amendamentul va avea efect pentru Membrii implicați.

Norma A3.1 - Cazarea și facilitățile de recreere

1. Fiecare Membru va adopta o legislație care să prevadă că navele aflate sub pavilionul său:
 - (a) respectă normele minime pentru a se asigura că, cazarea navigatorilor, condițiile de muncă și viața la bord, sau ambele, sunt sigure, decente și în conformitate cu prevederile relevante ale acestei norme, și
 - (b) sunt inspectate pentru a asigura conformitatea inițială și ulterioară cu aceste norme.
2. Pentru elaborarea și aplicarea legislației referitoare la prezenta normă, după consultarea organizațiilor armatorilor și navigatorilor interesate, autoritatea competentă:

- a) va lua în considerare Regula 4.3 și prevederile asociate ale Codului privind protecția sănătății, siguranței și prevenirea accidentelor, ținând cont de necesitățile specifice navigatorilor care se află și lucrează la bordul navei; și:
 - b) va avea în vedere Principiile directe din Partea B a acestui Cod.
3. Inspecțiile solicitate în baza regulii 5.1.4 se vor realiza când:
- (a) o navă este înmatriculată sau reînmatriculată; sau
 - (b) condițiile de cazare pe navă au fost substanțial modificate.
4. Autoritatea competentă va acorda o atenție deosebită pentru aplicarea prevederilor prezentei Convenții privind:
- a) dimensiunea cabinelor și altor spații de cazare,
 - b) încălzirea și ventilația,
 - c) zgomotul, vibrațiile și alți factori ambientali,
 - d) facilitățile sanitare;
 - e) iluminatul; și
 - f) spațiu sanitar.
5. Autoritatea competentă a fiecărui Membru va solicita ca navele aflate sub pavilionul său să respecte normele minime privind spațiile de cazare și facilitățile de recreere la bord stabilite în paragrafele 6 -17 ale prezentei norme.
6. În privința prevederilor generale pentru condițiile de cazare:
- (a) în locurile destinate cazării, înălțimea spațiului liber trebuie să fie suficientă; aceasta nu trebuie să fie mai mică de 203 centimetri, în scopul asigurării unei depline libertăți de mișcare; autoritatea competentă poate permite o anumită reducere limitată a înălțimii spațiului liber într-o parte sau în întreg locul, dacă o asemenea reducere:
 - (i) este rezonabilă, și
 - (ii) nu va avea ca efect disconfortul navigatorilor,
 - (b) spațiile de cazare trebuie să fie izolate corespunzător;
 - (c) pe nave, altele decât navele de pasageri, așa cum sunt ele definite prin Regula 2 e și f a Convenției Internaționale din 1974 privind Salvarea Vieții pe Mare, modificată (Convenția SOLAS), cabinetele pentru dormit vor fi situate deasupra liniei de încărcare, la centrul sau la pupa navei, exceptând cazurile speciale, acolo unde mărimea, tipul sau serviciul planificat al navei vizează un loc impracticabil, cabinetele pot fi poziționate la prova navei, dar în niciun caz mai spre prova decât peretele de coliziune prova.
 - (d) pe navele de pasageri și navele speciale construite potrivit Codului de siguranță pentru Nave Speciale aplicabile navelor cu destinație specială a IMO din 1983 și versiunile ulterioare (denumite în continuare "navele cu destinație specială"), autoritatea competentă poate, sub rezerva luării unor dispoziții corespunzătoare pentru iluminat și ventilație, să permită locația cabinelor pentru dormit sub linia de încărcare, dar în niciun caz sub pasarelele de lucru;
 - (e) nu va exista acces direct la cabinetele de dormit dinspre spațiile de marfă, sala mașini, bucătării, magazii, uscătorii sau zone sanitare comune; acea parte a peretelui despărțitor care separă aceste locuri de cabine și pereții despărțitori externi va fi construită din oțel sau alt material care să fie impermeabil la apă și gaz.
 - (f) materialele folosite pentru a construi pereții despărțitori interiori, panourile și căptușelile, podelele și racordurile vor fi adaptate scopului și favorabile asigurării unui mediu sănătos,
 - (g) locurile de cazare trebuie să fie bine iluminate și prevăzute cu dispozitive suficiente pentru scurgerea apei;



(h) cazarea și facilitățile de recreere și de masă vor respecta dispozițiile din Regula 4.3 și prevederile similare din Cod, cu privire la protecția sănătății și siguranței, prevenirea accidentelor, prevenirea riscurilor expunerii la niveluri riscante de zgomot și vibrație, a altor factori ambientali și chimici de la bordul navelor, și vor garanta un mediu acceptabil de viață și de muncă la bord pentru navigatori.

7. În ceea ce privește cerințele pentru ventilație și încălzire:

- (a) cabinele de dormit și sălile de masă vor fi ventilate adecvat,
- (b) navele, cu excepția acelor care navigă în mod obișnuit acolo unde condițiile temperate de climă nu necesită acestea, vor fi echipate cu sistem de climatizare pentru cazarea navigatorilor, pentru orice stație radio poziționată separat, precum și pentru postul central de comandă din sala mașini.
- (c) toate spațiile sanitare vor avea ventilație în aer liber, independentă de orice altă parte a spațiului de locuit; și
- (d) se va asigura căldura adecvată printr-un sistem de încălzire corespunzător, cu excepția navelor aflate exclusiv în voiajuri cu condiții tropicale de climă.

8. În ceea ce privește cerințele pentru iluminat, sub rezerva unor amenajări speciale, eventual permise la bordul navelor de pasageri, cabinele și sălile de servit masa vor fi iluminate cu lumină naturală și vor fi prevăzute cu lumina artificială adecvată.

9. În cazurile când se impun spații de odihnă la bordul navei, acestea vor satisface următoarele cerințe:

- (a) pe nave, altele decât navele de pasageri, o cabină individuală va fi asigurată fiecărui navigator; în cazul navelor cu un tonaj brut mai mic de 3,000 tdw sau al navelor cu destinație specială, pot fi acordate derogări de la această prevedere, de către autoritatea competentă după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori interesate.
- (b) vor fi asigurate cabine separate pentru bărbați și femei,
- (c) cabinele vor avea o dimensiune adecvată și vor fi corespunzător echipate, astfel încât să asigure un confort rezonabil și să ușureze întreținerea.
- (d) o cușetă separată va trebui asigurată în orice situație pentru fiecare navigator.
- (e) dimensiunile interioare minime ale unei cușete vor fi de cel puțin 198 centimetri per 80 centimetri,
- (f) suprafața pentru fiecare ocupant al cabinei nu va putea fi mai mică decât:
 - (i) 4.5 metri pătrați pentru navele cu un tonaj brut mai mic de 3,000 tdw;
 - (ii) 5.5 metri pătrați pentru navele cu un tonaj brut între 3,000 tdw și 10,000 tdw;
 - (iii) 7 metri pătrați pentru navele cu un tonaj brut egal sau mai mare de 10,000 tdw;
- (g) cu toate acestea, pentru a asigura o singură cușetă în cabine pe nave cu tonaje brute mai mici de 3,000 tdw, navele de pasageri și navele cu destinație specială, autoritatea competentă poate permite o suprafață mai mică.
- (h) pe navele cu un tonaj brut mai mic de 3,000 tdw, altele decât navele de pasageri și navele cu destinație specială, cabinele pot fi ocupate de maximum 2 navigatori; suprafața podelei acestor cabine nu va fi mai mică de 7 metri pătrați.
- (i) pe navele de pasageri și navele cu destinație specială suprafața podelei-cabinelor pentru navigatorii care nu îndeplinesc funcția de ofițer al navei nu va fi mai mică de:
 - (i) 7.5 metri pătrați în cabinele de 2 persoane,
 - (ii) 11.5 metri pătrați în cabinele de 3 persoane,
 - (iii) 14.5 metri pătrați în cabinele de 4 persoane,
- (j) pe navele cu destinație specială cabinele pot găzdui mai mult de 4 persoane, suprafața pe ocupant a acestor cabine nu va fi mai mică de 3,6 metri pătrați.



- (k) pe navele, altele decât navele de pasageri și navele cu destinație specială, cabinele pentru navigatorii care îndeplinesc funcția de ofițer al navei, acolo unde nu există saloane particulare sau birouri, suprafața pe ocupant a cabinelor nu va fi mai mică de:
 - (j) 7.5 metri pătrați pe navele cu un tonaj brut mai mic de 3.000 tdw,
 - (ii) 8.5 metri pătrați pe navele cu un tonaj brut între 3,000 tdw și 10,000 tdw,
 - (iii) 10 metri pătrați pe navele cu un tonaj brut egal sau mai mare de 10,000 tdw.
- (l) pe navele de pasageri și navele cu destinație specială suprafața pe ocupant pentru navigatorii care îndeplinesc funcția de ofițer al navei, acolo unde nu există saloane particulare sau birouri, suprafața pe ocupant nu poate fi mai mică de 7,5 metri pătrați pentru ofițerii subalterni și 8.5 metri pătrați pentru ofițerii superiori; prin ofițeri subalterni înțelegem ofițerii la nivel operațional și prin ofițeri superiori, înțelegem ofițerii la nivel managerial;
- (m) comandantul, șeful mecanic și ofițerii secunzi vor avea, în completarea cabinei lor o încăpere care va servi drept un salon privat, birou sau spațiu echivalent; navele cu un tonaj brut mai mic de 3,000 tdw pot fi scutite de către autoritatea competentă de la această prevedere după consultarea cu organizațiile interesate ale armatorilor și navigatorilor.
- (n) pentru fiecare ocupant, mobila va include un dulap de haine (minimum 475 litri) și un sertar sau spațiu echivalent nu mai mic de 56 de litri; dacă sertarul este încorporat în dulapul de haine atunci volumul minim combinat a dulapului de haine va fi 500 litri; va fi prevăzut cu o etajeră și va putea fi încuiat de către ocupant astfel încât să-i asigure intimitatea,
- (o) fiecare cabină va fi prevăzută cu o masă sau birou, fix, rabatabil sau culisant și scaune confortabile după nevoi.

10. În ceea ce privește cerințele pentru spațiul de servit masa:

- (a) spațiul de servit masa va fi amplasat separat de cabine și cât de aproape posibil de bucătăria de pe navă, navele cu un tonaj brut mai mic de 3,000 tdw pot fi scutite de către autoritatea competentă de la această prevedere după consultarea cu proprietarul navei și a organizațiilor de navigatori implicate, și
- (b) spațiile de servit masa vor avea o dimensiune adecvată, vor fi confortabil mobilate și amenajate (inclusiv posibilitatea procurării de băuturi la orice oră) luând în considerare numărul navigatorilor susceptibili să le folosească la un moment dat. Spații de servit masa pot fi separate sau comune, dup caz.

11. În ceea ce privește cerințele pentru facilitățile sanitare:

- (a) toți navigatorii vor avea acces convenabil pe navă la facilitățile sanitare care să întrunească normele minime de sănătate și igienă și normele rezonabile de confort. Pot fi prevăzute facilități sanitare separate pentru bărbați și femei,
- (b) vor exista facilități sanitare ușor accesibile din comanda de navigație și din sala mașini sau aproape de postul de comandă al sălii mașini, navele cu un tonaj brut mai mic de 3,000 tdw, pot fi scutite de către autoritatea competentă de la această cerință după consultarea organizațiilor de armatori și organizațiilor de navigatori interesate.
- (c) pe toate navele se vor asigura într-o locație adecvată, cel puțin o toaletă, o chiuvetă și o cadă sau duș sau ambele pentru fiecare 6 persoane sau mai puțin, în cazul celor care nu dispun de facilități personale.
- (d) cu excepția navelor de pasageri, fiecare cabină va fi dotată cu o chiuvetă care să aibă apă dulce curentă, caldă și rece, exceptând cazul în care o asemenea chiuvetă este situată în baia privată asigurată.
- (e) pentru navele de pasageri care efectuează în mod obișnuit voiajuri mai mici de 4 ore, autoritatea competentă poate avea în vedere dispoziții speciale sau o reducere a numărului de instalații sanitare cerute; și
- (f) Apa dulce curentă, caldă și rece va fi disponibilă în toate locurile destinate spălării.

12. În ceea ce privește dispozițiile pentru spații sanitare, navele care au la bord 15 sau mai mulți navigatori și sunt angajate într-un voiaj cu o durată mai mare de 3 zile, dispun de un spațiu sanitar distinct, rezervat exclusiv scopurilor medicale. Autoritatea competentă poate acorda derogări de la această dispoziție pentru navele angajate în navigația costieră; la aprobarea spațiului sanitar, autoritatea competentă se va asigura că acesta este, în toate cazurile, ușor accesibil, asigură găzduire confortabilă pentru ocupanți și permite acordarea de atenție promptă.

13. Vor fi disponibile facilitățile corespunzător plasate și utilizate de spălătorie.

14. Toate navele vor avea un spațiu sau spații pe o punte deschisă la care navigatorii să poată avea acces în afara orelor de serviciu, care să aibă dimensiuni adecvate în raport cu dimensiunea navei și numărul de navigatori aflați la bord.

15. Toate navele vor fi dotate cu birouri separate sau cu un birou comun al navei pentru folosirea de către compartimentele de pe punte și sala mașini; navele cu un tonaj brut mai mic de 3,000 tdw pot fi scutite de către autoritatea competentă de la această cerință după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori interesate.

16. Navele care în mod regulat iau contact cu porturi infestate de țânțari trebuie echipate, în consecință conform recomandărilor autorității competente.

17. Având în vedere dispozițiile Regulii 4.3 și cele ale Codului privind protecția sănătății și siguranței și prevenirea accidentelor, vor fi asigurate în beneficiul tuturor navigatorilor, facilități de recreere adecvate, comodități și servicii, astfel adaptate pentru a răspunde nevoilor speciale ale navigatorilor care se află la bordul navei.

18. Autoritatea competentă va solicita desfășurarea de inspecții frecvente la bordul navelor, de către sau sub autoritatea comandantului, pentru a se asigura că, cabina navigatorului este menținută într-o stare bună de întreținere și curățenie. Rezultatele fiecărei inspecții vor fi consemnate în scris și vor fi disponibile pentru consultare.

19. În cazul navelor unde este necesară luarea în considerare, fără discriminare, a intereselor navigatorilor care au practici religioase și sociale diferite și distincte, autoritatea competentă poate, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori interesate, să autorizeze derogări echitabil aplicabile de la dispozițiile prezentei norme, cu condiția ca pe ansamblu să nu rezulte o situație mai puțin favorabilă decât cea care ar decurge din aplicarea prezentei norme.

20. Fiecare Membru poate, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori interesate, cu excepția navelor cu un tonaj brut mai mic de 200 tdw, unde este rezonabil să se procedeze astfel, să ia în considerare dimensiunea navei și numărul navigatorilor aflați la bord în conformitate cu cerințele următoarelor prevederi ale acestei norme, astfel:

(a) paragrafele 7 (b), 11 (d) și 13, și

(b) paragrafele 9 (f) și de la (h) la (l) inclusiv, doar în ceea ce privește suprafața pardoselii.

21. Orice excepție de la prevederile prezentei norme, poate fi făcută acolo unde este permisă în mod expres, în prezenta normă și doar în cazuri particulare, în care aceste excepții pot fi justificate clar pe motive temeinice și sub rezerva protejării sănătății și securității navigatorilor.

Principiul director B 3.1 - Cazare și facilități de recreere

Principiul director B3.1.1 – Proiectare și construcție

1. Pereții exteriori ai cabinelor de dormit și sălilor de mese trebuie să asigure o izolare adecvată. Toate învelișurile mașinilor și pereții despărțitori ai bucătăriilor și altor spații în care se produce căldură trebuie să fie adecvat separate, acolo unde există posibilitatea unor efecte de încălzire în vecinătatea cabinelor și culoarelor de trecere. De asemenea, trebuie luate măsuri pentru a oferi protecție împotriva efectelor încălzirii cu aburi, conductelor de apă caldă sau ambelor.
2. Cabinele de dormit, sălile de mese, sălile de recreere și culoarele din spațiul de locuit trebuie să fie separate în mod corespunzător pentru a preveni condensul și supraîncălzirea.
3. Pereții și plafoanele trebuie să fie din material cu o suprafață ușor de menținut curată. Nu trebuie folosită nicio formă de construcție care să poată favoriza paraziții sau alți dăunători.
4. Pereții și plafoanele cabinelor și spațiilor de servit masa trebuie să poată fi ușor de menținut curate și să fie de o culoare deschisă, rezistentă și non-toxică.
5. Podelele din toate cabinele trebuie să fie din materiale de construcții omologate și trebuie să fie prevăzute cu suprafață antiderapantă, impermeabilă la umiditate și ușor de menținut curată.
6. Acolo unde podelele sunt din materiale compozite, îmbinarea cu lateralele ar trebui realizată pentru a evita fisurile.

Principiul director B 3.1.2 - Ventilație

1. Sistemul de ventilație pentru cabine și sălile de masă trebuie controlat pentru a menține aerul într-o stare satisfăcătoare și pentru a asigura o circulație suficientă a aerului în toate condițiile de vreme și climat.
2. Sistemele de climatizare, fie de tip central, fie sub forma unităților individuale, trebuie prevăzute să:
 - (a) mențină aerul la o temperatură satisfăcătoare și umiditate relativă prin comparație cu condițiile aerului exterior, să asigure o suficientă a schimbului de aer în toate spațiile climatizate, să aibă în vedere caracteristicile specifice ale operațiunilor pe mare și să nu producă zgomote în exces sau vibrații; și
 - (b) să faciliteze întreținerea și dezinfectarea facilă pentru a preveni sau controla răspândirea bolilor.
3. Sursa de energie pentru funcționarea climatizării și a altor sisteme complementare pentru ventilație, prevăzute la paragrafele precedente ale prezentului Principiu director, trebuie să fie disponibile în orice moment atunci când navigatorii se află sau muncesc la bordul navei și când împrejurările impun acest lucru. Totuși, nu trebuie folosită o sursă de energie utilizabilă în cazuri de urgență.

Principiul director B3.1.3 - Încălzire

1. Sistemul de încălzire a spațiilor de locuit, trebuie să fie funcțional în orice moment când navigatorii se află la bord și condițiile necesită folosirea acestuia.
2. Pe toate navele unde este necesar un sistem de încălzire, acesta trebuie asigurat prin mijloace ce utilizează apă fierbinte, aer cald, electricitate, aburi sau echivalentul acestora. Totuși, în spațiile de locuit,

aburii nu trebuie utilizați ca mediu de transmitere a căldurii. Sistemul de încălzire trebuie să aibă capacitatea de a menține temperatura din spațiul de locuit, la un nivel satisfăcător, în condiții normale de vreme și climă, întâlnite în zona de navigație în care este angajată nava. Autoritatea competentă trebuie să recomande condițiile ce trebuie îndeplinite.

3. Radiatoarele și alte aparate de încălzire trebuie plasate și, acolo unde este necesar, protejate pentru a evita riscul de incendiu, pericolul sau disconfortul navigatorilor.

Principiul director B3.1.4 - Iluminat

1. Pe toate navele, lumina electrică trebuie furnizată în toate spațiile de locuit. Dacă nu există două surse independente de energie pentru iluminat, trebuie asigurată iluminarea suplimentară prin lămpi sau aparate de iluminat pentru cazuri de urgență, construite în mod corespunzător.

2. În cabine, la capătul fiecărui pat trebuie instalată o lampă electrică pentru citit.

3. Autoritatea competentă trebuie să stabilească norme adecvate pentru iluminarea naturală și artificială.

Principiul director B3.1.5 - Cabine

1. Trebuie să existe o amplasare corespunzătoare a cușetelor la bord, într-un mod cât mai confortabil pentru navigator și pentru orice persoană care l-ar putea însoți pe acesta.

2. Acolo unde dimensiunile navei, activitatea în care urmează să fie angajată și planul acesteia permit, cabinele ar trebui proiectate și echipate cu baie privată, inclusiv toaletă, pentru a oferi un confort adecvat pentru ocupanți și pentru a facilita curățenia.

3. În măsura în care este posibil, cabinele navigatorilor ar trebui astfel plasate încât carturile să fie separate și ca niciun navigator care lucrează în timpul zilei să nu împartă o cabină cu cel care face cart.

4. În cazul navigatorilor care îndeplinesc sarcina unui ofițer cadet, nu trebuie să fie mai mult de două persoane într-o cabină.

5. Trebuie avută în vedere extinderea facilității menționate la Norma A 3.1, alineatul 9 (m) pentru ofițerul secund mecanic, acolo unde este posibil.

6. Spațiul ocupat de cușete și vestiare, corpurile de sertare și scaune trebuie incluse în măsurarea suprafeței podelei. Spațiile mici sau de formă neregulată, care nu se adaugă în mod util la spațiul disponibil pentru mișcarea liberă și nu pot fi utilizate pentru mobilă, trebuie excluse.

7. Paturile nu trebuie să fie supraetajate în număr mai mare de două; în cazul paturilor aranjate de-a lungul navei acestea trebuie să fie pe un singur nivel acolo unde hublourile sunt situate deasupra navei.

8. Patul de jos, în cazul a două paturi supraetajate, trebuie să fie la minim 30 cm distanță de podea, patul de sus trebuie să fie plasat aproximativ la jumătatea distanței dintre partea inferioară a patului de jos și partea inferioară a grinzilor plafonului punții.

9. Cadrul și placa laterală ale unui pat, dacă există, trebuie să fie din materiale aprobate, tare, neted și care să nu favorizeze coroziunea sau existența paraziților sau altor dăunători.

10. Dacă se utilizează cadre tubulare pentru construcția paturilor, acestea trebuie sigilate complet și să nu aibă perforații care să permită accesul paraziților sau altor dăunători.

11. Fiecare pat trebuie să aibă o saltea confortabilă cu SIMOeră sau saltea SIMOeră combinată. Salteaua și umplutura acesteia trebuie să fie dintr-un material aprobat. Nu trebuie utilizată la umplerea saltelelor un material care poate adăposti paraziți.

12. Dacă paturile sunt suprapuse, un înveliș anti-praf trebuie inserat între partea de jos a saltelei sau SIMOerei, pentru patul de sus.

13. Mobila trebuie să fie din material neted, rezistent, care să nu fie predispus la deformare sau coroziune.

14. Cabinele trebuie dotate cu perdele sau echivalentul acestora pentru hublouri.

15. Cabinele trebuie dotate cu o oglindă, dulapuri mici pentru obiectele de toaletă, un raft pentru cărți și un număr suficient de cuiere.

Principiul director B3.1.6 – Spațiile de servit masa

1. Spațiile de servit masa pot să fie comune sau separate. Decizia în acest sens ar trebui luată după consultarea reprezentanților navigatorilor și armatorilor și supusă aprobării autorității competente. Trebuie ținut seama de dimensiunile navei și de nevoile culturale, religioase și sociale distincte ale navigatorilor.

2. Acolo unde există facilitatea unor spații de servit masa separate pentru navigatori, trebuie acordate spații separate pentru:

(a) comandant și ofițeri; și

(b) alți navigatori.

3. Pe nave, altele decât navele de pasageri, suprafața spațiilor de servit masa la dispoziția navigatorilor nu trebuie să fie mai mică de 1,5 metri pătrați de persoană din capacitatea planificată de locuri.

4. Pe toate navele, spațiile de servit masa trebuie echipate cu mese și scaune adecvate, fixe sau mobile, suficiente pentru cel mai mare număr de navigatori posibil a le utiliza în același timp.

5. Trebuie să fie disponibile în orice moment atunci când există navigatori la bord:

(a) un frigider, amplasat eficient și cu o capacitate suficientă pentru numărul de persoane ce folosesc aceste spații;

(b) facilități pentru băuturi fierbinți; și

(c) facilități pentru apă rece.

6. Acolo unde nu există spații de depozitare accesibile pentru spațiile de servit masa, trebuie asigurate dulapuri adecvate pentru ustensilele de masă și facilități adecvate spălării acestora.

7. Suprafețele meselor și scaunelor trebuie să fie din material rezistent la umezeală.

Principiul director B3.1.7 – Instalații sanitare



1. Chiuvetele și căzile de baie trebuie să aibă dimensiuni adecvate și construite din materiale aprobate cu o suprafață netedă care să nu se spargă, exfolieze sau să corodeze.
2. Toate toaletele trebuie să aibă un model aprobat și să fie dotate cu un jet abundent de apă sau cu alte mijloace adecvate de scurgere, precum aer, care să fie disponibile în orice moment și controlabile în mod independent.
3. Instalațiile sanitare destinate uzului a mai multor persoane trebuie să îndeplinească următoarele condiții:
 - (a) podelele trebuie să fie din material durabil aprobat, impermeabil la umezeală și cu scurgere corespunzătoare;
 - (b) pereții despărțitori trebuie să fie din oțel sau alt material aprobat și trebuie să fie impermeabil până la cel puțin 23 de centimetri deasupra nivelului punții;
 - (c) spațiul trebuie să fie iluminat, încălzit și ventilat în mod suficient;
 - (d) toaletele trebuie situate într-un loc accesibil, dar separat de dormitoare și băi, fără acces direct din cabine sau printr-un culoar între cabine și toalete la care nu există un alt acces; această prevedere nu se aplică dacă toaleta este situată într-un compartiment dintre două cabine care au un total de maxim patru persoane; și
 - (e) acolo unde există mai mult de o toaletă într-un compartiment, acestea trebuie separate în mod suficient pentru a asigura intimitatea.
4. Facilitățile de spălătorie acordate navigatorilor trebuie să includă:
 - (a) mașini de spălat;
 - (b) mașini de uscat sau uscătorii încălzite și ventilate în mod corespunzător; și
 - (c) fiare de călcat și mese de călcat sau echivalentul acestora.

Principiul director B3.1.8 - Spațiu sanitar

1. Spațiu sanitar trebuie proiectat astfel încât să faciliteze consultarea și acordarea de prim ajutor, precum și prevenirea răspândirii bolilor infecțioase.
2. Amplasarea intrării, paturilor, luminii, ventilației, încălzirii și surselor de apă trebuie să asigure confortul și să faciliteze tratamentul ocupanților.
3. Numărul necesar al paturilor din spațiu sanitar trebuie stabilit de autoritatea competentă.
4. Spațiu sanitar trebuie prevăzut pentru uzul exclusiv al ocupanților, fie în partea spațiilor de locuit, fie în imediata apropiere a acestuia. Acesta trebuie să conțină minim o toaletă, o chiuvetă și o cadă sau un duș.

Principiul director B3.1.9 – Alte facilități

1. Acolo unde se acordă facilități separate pentru personalul din sala mașini, pentru a-și schimba hainele, acestea trebuie să fie:
 - (a) situate în afara sălii mașini, dar ușor accesibile; și
 - (b) dotate cu dulapuri individuale de haine, precum și cu căzi sau dușuri sau ambele și chiuvete cu apă curentă caldă și rece.

Principiul director B3.1.10 - Așternuturi, ustensile de masă și prevederi tranzitorii

1. Fiecare membru trebuie să aibă în vedere aplicarea următoarelor principii:
 - (a) armatorul trebuie să asigure așternuturi și ustensile de masă tuturor navigatorilor pentru uzul pe perioada serviciului la bordul navei și acești navigatori trebuie să fie responsabili pentru returnarea acestora la momentele precizate de comandant și la încheierea serviciului pe navă;
 - (b) așternuturile trebuie să fie de bună calitate, farfuriile, cămile și celelalte ustensile de masă trebuie să fie din materiale aprobate care pot fi curățate cu ușurință; și
 - (c) prosoapele, săpunul și hârtia de toaletă pentru navigatori trebuie asigurate de armator.

Principiul director B3.1.11 - Aranjamente pentru facilități de recreere, poștă și vizite la bordul navei

1. Serviciile și facilitățile de recreere trebuie revizuite frecvent pentru a se asigura că sunt adecvate în lumina schimbărilor nevoilor navigatorilor ce rezultă din evoluțiile tehnice, funcționale și de altă natură din industria de navigație.
2. Mobilierul pentru facilitățile de recreere trebuie să includă minimum un dulap pentru cărți și facilități pentru citit, scris și, acolo unde este cazul, jocuri.
3. În legătură cu planificarea facilităților de recreere, autoritatea competentă trebuie să ia în considerare asigurarea unui:
4. Trebuie avute în vedere includerea următoarelor facilități, fără vreun cost pentru navigator, acolo unde este posibil:
 - (a) o încăpere pentru fumat;
 - (b) vizionarea programelor de televiziune și recepția posturilor de radio;
 - (c) proiectarea de filme, al căror număr trebuie să fie suficient pentru durata voiajului și, acolo unde este necesar, schimbate la intervale rezonabile;
 - (d) echipamente sportive, jocuri de table și cărți;
 - (e) bazin de înot, unde este posibil;
 - (f) o bibliotecă care să conțină cărți din domeniul profesional și alte cărți, al căror număr să fie adecvat pentru durata voiajului și schimbat la intervale rezonabile;
 - (g) facilități pentru artă meșteșugărească de recreere;
 - (h) echipament electronic precum radio, televiziune, video-uri, DVD/CD playere, computere și software și casetofoane cu posibilitate de înregistrare;
 - (i) după caz, baruri pentru navigatori, numai dacă nu sunt împotriva obiceiurilor naționale, religioase sau sociale; și
 - (j) acces convenabil la comunicații telefonice de pe navă către uscat și facilități de internet și e-mail, la tarife rezonabil.
5. Trebuie făcut orice efort pentru a se asigura că trimiterea corespondenței navigatorilor este sigură și rapidă. De asemenea, trebuie avute în vedere eforturile de a se evita ca navigatorii să plătească taxe poștale adiționale, atunci când corespondența trebuie retrimisă din motive care nu depind de ei.
6. Trebuie avute în vedere măsuri pentru a asigura, în baza oricăror reglementări naționale sau internaționale, că ori de câte ori este posibil și convenabil, navigatorii să primească în mod prompt permisiunea ca părinții, rudele și prietenii să-i viziteze la bordul navei, atunci când se află în port. Aceste măsuri trebuie să țină seama de măsurile de securitate.

7. Trebuie să se permită navigatorilor să poată fi însoțiți de partenerii lor în voiaje ocazionale, acolo unde este posibil și convenabil. Acești parteneri trebuie să dețină o asigurare care să-i acopere în caz de accident sau boală; armatorul trebuie să acorde navigatorului tot sprijinul pentru a obține această asigurare.

Principiul director B3.1.12 – Prevenirea zgomotelor și vibrațiilor

1. Facilitățile de cazare, recreere și de masă, trebuie situate cât mai departe posibil de sala mașini, comanda de navigație, macaralele de pe punte, echipamentele de ventilație, încălzire și climatizare, precum și alte mașini și aparate zgomotoase.
2. Materialele de izolare acustică sau alte materiale adecvate de atenuare a sunetelor, trebuie utilizate la construcția și finisarea pereților despărțitori, plafoanelor și punților din spațiile zgomotoase, precum și uși automate izolatoare de sunete.
3. Sala mașini și alte spații de mașini trebuie dotate, oriunde este posibil, cu camere de control centralizat antifonate pentru personalul din sala motoarelor. Spațiile de lucru, precum atelierul de mașini, trebuie izolate, în măsură posibilă, de zgomotul din sala generală a motoarelor și trebuie luate măsuri pentru reducerea zgomotului funcționării mașinilor.
4. Limitele pentru nivelele de zgomot pentru spațiile de lucru și viață trebuie să fie în conformitate cu principiile internaționale pentru nivele de expunere ale ILO, inclusiv cele din Codul de practică ILO numit Factori ambientali la locul de muncă, 2001, și, acolo unde este cazul, protecția specifică recomandată de Organizația Maritimă Internațională și cu orice completări ulterioare sau instrumente suplimentare pentru nivelurile de zgomot acceptabile la bordul navelor. O copie a instrumentelor aplicabile în limba engleză sau în limba de lucru a navei trebuie să se regăsească la bord și trebuie să fie accesibilă navigatorilor.
5. Niciun spațiu de locuit, recreațional sau de servire a mesei, nu trebuie expus la vibrații excesive.

Regula 3.2 - Alimentația și serviciul de servire a mesei

Scop : asigurarea unei alimentații de bună calitate navigatorilor, inclusiv apă potabilă, servite în condiții de igienă.

1. Toți Membrii trebuie să se asigure că navele aflate sub pavilionul lor, furnizează hrană și apă potabilă de calitate corespunzătoare, a cărei valoare nutrițională și cantitate corespund nevoilor persoanelor aflate la bord, ținându-se seama de apartenența lor culturală și religioasă.
2. Navigatorilor aflați la bordul navei li se asigură hrana în mod gratuit, până la sfârșitul contractului.
3. Navigatorii angajați ca bucătari pe navă, având ca sarcină prepararea meselor, trebuie să aibă calificarea corespunzătoare pentru acest post.

Norma A3.2 - Alimentația și serviciul de servire a mesei

1. Toți Membrii trebuie să adopte o legislație și alte măsuri vizând garantarea normelor minimale în ceea ce privește cantitatea și calitatea alimentației și apei potabile, precum și norme referitoare la serviciul de masă pentru mesele servite navigatorilor aflați la bordul navelor sub pavilionul lor și trebuie, prin

intermediul unor activități educative să facă cunoscute și să promoveze aplicarea normelor la care se referă prezentul paragraf.

2. Toți Membrii trebuie să se asigure că navele aflate sub pavilionul lor, respectă următoarele norme minime:

- a) o aprovizionare suficientă cu alimente și apă potabilă, de o valoare nutritivă, calitate și varietate satisfăcătoare, ținând seama de numărul navigatorilor aflați la bord, de religia lor, de obiceiurile culturale în materie de alimentație, cât și de durata și natura voiajului;
- b) o amenajare și un echipament al serviciului de bucătărie și de servire a mesei care să ofere navigatorilor mese variate și hrănitoare, preparate și servite în condiții igienice; și
- c) personal de bucătărie și de servire a mesei format corespunzător sau instruit conform funcției;

3. Armatorii trebuie să se asigure că navigatorii angajați ca bucătari pe navă, sunt formați, calificați și recunoscuți competenți pentru postul respectiv conform dispozițiilor legislației Membrului interesat.

4. Prevederile vizate la paragraful 3 al prezentei norme includ necesitatea urmării cu succes a unui curs de formare agreeat sau recunoscut de autoritatea competentă, axat pe aptitudinea practică de a face bucătărie, igiena personală și igiena alimentară, stocarea proviziilor, gestiunea de stoc și protecția mediului și sănătatea și securitatea în serviciul de masă și de bucătărie.

5. La bordul navelor care operează cu un efectiv de mai puțin de zece persoane, care, datorită mărimii echipajului și a modului de exploatare, pot să nu fie obligați de autoritatea competentă să aibă la bord un bucătar deplin calificat, orice persoană care prepară hrana în bucătărie, trebuie să fie formată sau instruită în domeniile incluzând igiena alimentară și personală, precum și în manipularea și stocarea alimentelor la bord.

6. În cazuri de extremă necesitate, autoritatea competentă poate elibera o dispensă care autorizează un bucătar care nu este pe deplin calificat să servească pe o anumită navă, pe o perioadă determinată, până la portul de escală următor sau pe o perioadă care să nu depășească o lună, cu condiția ca persoana căreia i se acordă dispensa să fi primit o formare sau o instruire incluzând igiena alimentară și personală, ca și în manipularea și stocarea alimentelor la bord.

7. Conform procedurilor prevăzute la titlul 5 în materie de conformitate continuă a dispozițiilor, autoritatea competentă cere efectuarea de către comandant sau sub autoritatea sa, a unor inspecții frecvente la bordul navelor, pentru:

- a) aprovizionarea cu alimente și apă potabilă;
- b) toate locațiile și echipamentele utilizate pentru stocarea și manipularea alimentelor și a apei potabile; și
- c) bucătăria și toate instalațiile folosite pentru prepararea și servirea meselor.

8. Niciun navigator cu vârsta sub 18 ani nu trebuie să fie angajat sau să lucreze ca bucătar pe navă.

Principiul director B3.2 – Alimentația și serviciul de servire a mesei

Principiul director B3.2.1 – Inspecția, educația, cercetarea și publicarea

1. În cooperare cu alte agenții și organizații competente, autoritatea competentă ar trebui să colecteze informații la zi despre nutriție și metodele de cumpărare, stocare și conservare a alimentelor, ca și despre modul de preparare și de servire a meselor, ținând seama de specificul serviciului de masă la bordul navei. Aceste informații ar trebui să fie puse la dispoziție gratuit sau la un cost rezonabil, fabricanților și

comercianților specializați în furnizarea alimentelor sau a materialului de bucătărie și de masă pentru nave, comandanților, ospătarilor și bucătarilor de pe nave, organizațiilor armatorilor și navigatorilor interesate. În acest scop, ar trebui folosite mijloace corespunzătoare de difuzare, cum ar fi manuale, broșuri, afișe, grafice sau anunțuri în ziare de profil.

2. Autoritatea competentă ar trebui să facă recomandări în vederea evitării risipei de alimente, facilitării menținerii unui nivel corespunzător al igienei și asigurării unei organizări optime a muncii.

3. În cooperare cu agenții și organizații competente, autoritatea competentă ar trebui să elaboreze material didactic și să difuzeze informații la bord privind metodele pentru asigurarea unor provizii de alimente și a unui serviciu de masă satisfăcătoare.

4. Autoritatea competentă ar trebui să coopereze strâns cu organizațiile armatorilor și navigatorilor interesate și cu autoritățile naționale sau locale care se ocupă de alimentație și sănătate, și poate ca în caz de nevoie să recurgă la serviciile acestor autorități.

Principiul director B3.2.2 – Bucătarii de pe navă

1. Navigatorii calificați ca bucătari pe navă trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- a) să fi efectuat serviciul pe mare o perioadă minimă fixată de autoritatea competentă, perioadă care poate varia în funcție de calificările și experiența relevantă a celor interesați;
- b) să fi promovat un examen stabilit de autoritatea competentă sau un examen echivalent, ca urmare a efectuării unui curs de formare aprobat pentru bucătari;

2. Respectivul examen poate fi organizat și certificatul poate fi eliberat fie direct de autoritatea competentă, fie, sub controlul acesteia, de către o școală de bucătari autorizată.

3. Autoritatea competentă ar trebui să prevadă recunoașterea, după caz, a certificatelor de capacitate pentru bucătari pe nave eliberate de Membrii care au ratificat prezenta convenție sau convenția nr. 69/1946 privind diploma de capacitate a bucătarilor de pe nave, sau de alte instituții autorizate.

TITLUL 4. PROTECȚIA SĂNĂTĂȚII, ÎNGRIJIRI MEDICALE, BUNĂSTAREA ȘI PROTECȚIA ÎN DOMENIUL SECURITĂȚII SOCIALE

Regula 4.1 – Îngrijirile medicale la bordul navei și pe uscat

Scop: Protecția sănătății navigatorilor și asigurarea accesului lor imediat la îngrijiri medicale la bordul navei și pe uscat

1. Fiecare Membru se va asigura că toți navigatorii de pe navele aflate sub pavilionul său, beneficiază de măsuri adecvate pentru protecția sănătății lor și au acces la îngrijiri medicale prompte și adecvate în timp ce lucrează la bord.

2. Protecția și îngrijirile prevăzute la paragraful 1 al prezentei Reguli vor fi, în principiu, furnizate gratuit navigatorilor.

3. Fiecare Membru se va asigura că navigatorii de la bordul navelor aflate pe teritoriul său, care necesită îngrijiri medicale imediate, au acces la facilitățile medicale de la uscat.

4. Cerințele pentru protecția sănătății la bord și îngrijirile medicale prevăzute în Cod includ norme pentru măsuri destinate asigurării protecției sănătății și îngrijiri medicale pentru navigatori, comparabile cu cele destinate în general lucrătorilor pe uscat.

Norma A4.1 - Îngrijirile medicale la bordul navei și pe uscat

1. Fiecare Membru se va asigura că măsurile adoptate pentru protecția sănătății și îngrijirile medicale, inclusiv asistența stomatologică de bază, pentru navigatorii care lucrează la bordul unei nave care arborează pavilionul său:

a) garantează navigatorilor că li se aplică toate dispozițiile generale referitoare la protecția sănătății în muncă și la îngrijirile medicale care au legătură cu serviciul acestora, precum și toate dispozițiile speciale specifice muncii la bordul navelor;

b) garantează navigatorilor protecția sănătății și îngrijiri medicale comparabile pe cât posibil cu cele de care beneficiază în general lucrătorii de la țărm, inclusiv acces rapid la medicamente, material medical, servicii de diagnosticare și tratament necesare, precum și la informații și cunoștințe medicale;

c) acordă navigatorilor dreptul de a consulta, fără întârziere, un medic sau un dentist calificat în porturile de escală, când acest lucru este posibil;

d) garantează că, potrivit legislației și practicii Membrului, serviciile de îngrijire medicală și protecție a sănătății sunt furnizate fără cheltuieli din partea navigatorului aflat la bordul navei sau care a coborât la țărm într-un port străin; și

e) nu se limitează doar la tratarea navigatorilor bolnavi sau răniți, ci cuprind și măsuri cu caracter preventiv, în special elaborarea programelor de promovare a sănătății și de educație sanitară.

2. Autoritatea competentă adoptă un model tip al raportului medical pe care îl folosesc comandanții și personalul medical competent de la bord și de pe uscat. Acest raport are un caracter confidențial și servește exclusiv pentru a facilita tratamentul navigatorilor.

3. Fiecare Membru adoptă o legislație care stabilește necesitățile pentru spitalizare la bord și pentru facilitățile de îngrijire medicală, echipament și pregătire pentru navele care se află sub pavilionul său.

4. Legislația națională va include cerințe privind cel puțin respectarea următoarelor prevederi:

a) orice navă dispune de o farmacie la bord, de echipament medical și de un ghid medical, ale cărui specificații sunt precizate de către autoritatea competentă și care fac obiectul inspecției periodice a autorității competente. Prevederile naționale trebuie să țină cont de tipul navei, de numărul persoanelor aflate la bord, de natura, destinația și durata voiajului, precum și de normele medicale recomandate pe plan național și internațional;

b) fiecare navă care are la bord 100 de persoane sau mai mult și care efectuează în mod obișnuit voiaje internaționale mai lungi de 3 zile, trebuie să aibă la bord un medic calificat, însărcinat cu îngrijirile medicale. De asemenea, legislația națională definește, ținând cont de durata, natura, condițiile voiajului și numărul navigatorilor, ce alte nave trebuie să dispună de un medic la bord;

c) navele care nu au un medic la bord, trebuie să aibă cel puțin un navigator însărcinat cu îngrijirile medicale și administrarea medicamentelor, în cadrul exercitării funcțiilor sale obișnuite sau un navigator apt să acorde primul ajutor. Navigatorii care trebuie să asigure îngrijirile medicale la bord și care nu sunt medici, trebuie să fi încheiat un curs de formare în domeniul îngrijirilor medicale, care să respecte prevederile Convenției Internaționale din 1978 privind standardele de pregătire, certificare și efectuare a serviciului de cart, cu modificările ulterioare (STCW); navigatorii însărcinați cu acordarea primului ajutor, trebuie să fi încheiat un curs de prim ajutor, potrivit prevederilor STCW; legislația națională precizează

nivelul de formare necesar având în vedere, mai ales factori precum durata, natura și condițiile voiajului, precum și numărul navigatorilor aflați la bord; și

d) autoritatea competentă adoptă măsurile necesare, astfel încât consultările medicale prin radio sau satelit, inclusiv sfaturile specialiștilor să fie posibile, 24 de ore pe zi, pentru navele aflate pe mare. Sfaturile, inclusiv transmisia radio sau prin satelit a mesajelor medicale dintre o navă și persoanele aflate la țărm, sunt asigurate gratuit pentru toate navele, oricare ar fi statul de pavilion.

Principiul director B4.1 – Îngrijiri medicale la bordul navelor și pe uscat

Principiul director B4.1.1 – Acordarea de îngrijiri medicale

1. Pentru navele care nu sunt obligate să aibă un medic la bord, autoritatea competentă, la stabilirea nivelului de pregătire pentru îngrijiri medicale necesare, ar trebui să solicite ca:

- a) navele care au posibilitatea să aibă acces în mod uzual în timp de opt ore la îngrijiri medicale calificate și la facilități medicale trebuie să aibă cel puțin un navigator desemnat cu pregătire aprobată în acordarea de prim ajutor medical conform cerințelor STCW care să-i permită să ia imediat măsurile eficiente în caz de accident sau boală susceptibile a se produce la bord și să folosească în mod util sfaturile medicale transmise prin radio sau satelit; și
- b) toate celelalte nave trebuie să dispună de cel puțin un navigator desemnat cu pregătire aprobată în acordarea de asistență medicală, conform cerințelor STCW, cuprinzând o formare practică și o formare în tehnicile de salvare a vieții, cum ar fi terapia intravenoasă, care trebuie să permită celor interesați să participe eficient la programe coordonate de asistență medicală pentru navele aflate pe mare și să asigure bolnavilor sau răniților un nivel de îngrijiri medicale satisfăcător pe parcursul perioadei cât sunt susceptibili să stea la bord.

2. Pregătirea menționată la paragraful 1 al prezentului principiu director, ar trebui să se bazeze pe conținutul celor mai recente ediții ale *Ghidului medical internațional pentru nave, ale Ghidului de prim ajutor medical în caz de accidente datorate mărfurilor periculoase, ale Documentului care servește drept ghid – Ghidul internațional pentru pregătire maritimă și a secțiunii medicale a Codului internațional de semnalizare*, ca și ale ghidurilor naționale similare.

3. Persoanele menționate la paragraful 1 al prezentului principiu director și toți ceilalți navigatori desemnați de autoritatea competentă, trebuie să urmeze la intervale de aproximativ 5 ani, cursuri de reconfirmare, care să le permită să-și mențină și să-și mărească numărul de cunoștințe și competențe și să fie la curent cu noutățile.

4. Farmacia de bord și conținutul acesteia, ca și echipamentul medical și ghidul medical care se păstrează la bord, ar trebui să fie corect întreținute și inspectate la intervale regulate, nu mai mari de 12 luni, de către persoane responsabile desemnate de autoritatea competentă, care ar trebui să controleze etichetele, datele de expirare, condițiile de conservare și modul de administrare a tuturor medicamentelor și să asigure funcționarea corespunzătoare a tuturor echipamentelor. La adoptarea sau revizuirea ghidului medical de bord folosit în țară, pentru a determina conținutul farmaciei de la bord și a echipamentului medical, autoritatea competentă ar trebui să țină seama de recomandările internaționale în materie, inclusiv de cea mai recentă ediție a *Ghidului medical internațional pentru nave*, ca și de alte ghiduri menționate la paragraful 2.

5. Când o încărcătură din clasa mărfurilor periculoase nu figurează în cea mai recentă ediție a *Ghidului îngrijirilor medicale de urgență în caz de accidente datorate mărfurilor periculoase*, informațiile necesare privind natura substanțelor, riscurile întâmpinate, echipamentele de protecție individuală de utilizat, procedurile medicale corespunzătoare și antidoturile specifice, ar trebui să fie puse la

dispoziția navigatorilor. Antidoturile specifice și echipamentele de protecție individuală ar trebui să se găsească la bord, când sunt transportate mărfuri periculoase. Această informație ar trebui să fie integrată în politicile și programele de securitate și sănătate în muncă, expuse în regula 4.3 și în dispozițiile corespondente ale Codului.

6. Toate navele ar trebui să aibă la bord o listă completă și actualizată a stațiilor de radio prin intermediul cărora pot fi obținute consultațiile medicale și dacă sunt echipate cu un sistem de comunicații prin satelit, ar trebui să aibă la bord o listă completă și actualizată a stațiilor de coastă prin intermediul cărora pot fi obținute consultațiile medicale. Navigatorii care au în sarcină îngrijirile medicale sau de prim ajutor la bord, ar trebui să fie pregătiți să utilizeze ghidul medical de la bord și secțiunea medicală din cea mai recentă ediție a *Codului internațional de semnalizare*, pentru a putea înțelege tipul de informații necesare medicului consultat, ca și sfaturile pe care le primesc.

Principiul director B4.1.2 – Model de raport medical

1. Modelul de raport medical pentru navigatori, menționat în partea A a Codului ar trebui conceput în așa fel încât să faciliteze schimburile de informații medicale și asimilate referitoare la navigatori, între navă și uscat, în caz de boală sau accident.

Principiul director B4.1.3 – Îngrijiri medicale la uscat

1. Serviciile medicale de la uscat pentru tratarea navigatorilor trebuie să fie adecvate scopului propus. Medicii, stomatologii și alți membri ai personalului medical trebuie să fie corespunzător calificați.

2. Trebuie luate măsuri pentru ca în porturi, navigatorii să aibă acces la:

- a) un tratament ambulatoriu, în caz de boală sau accident;
- b) spitalizare la nevoie; și
- c) să primească un tratament stomatologic, mai ales în caz de urgență.

3. Trebuie luate măsuri corespunzătoare pentru facilitarea tratării navigatorilor bolnavi. În particular, navigatorii ar trebui admiși cu promptitudine în clinici și spitale de la țarm, fără dificultăți, și indiferent de naționalitate sau convingeri religioase și, în măsura posibilului, trebuie luate măsuri pentru asigurarea, dacă este necesar, a continuității tratamentului care completează acțiunea serviciilor sanitare care le sunt disponibile.

Principiul director B4.1.4 – Asistența medicală pentru alte nave și cooperarea internațională

1. Fiecare Membru ar trebui să aibă în vedere participarea la cooperarea internațională în materie de asistență, programe și cercetări în domeniile protecției sănătății și îngrijirilor medicale. Această cooperare ar putea acoperii:

- a) dezvoltarea și coordonarea eforturilor de căutare și salvare și organizarea promptă a unui ajutor medical și a unei evacuări rapide pe mare, în caz de boală sau accident grav la bordul unei nave, prin intermediul unor mijloace cum ar fi sisteme de raportare periodică a poziției navelor, unor centre de coordonare a operațiunilor de salvare și serviciilor de urgență efectuate cu elicopterul, conform Convenției Internaționale privind căutarea și salvarea pe mare, 1979, așa cum a fost amendată și *Manualul internațional de căutare și salvare aeronautică și maritimă (IAMSAR)*;
- b) utilizarea într-o manieră optimă a tuturor navelor care au la bord un medic, precum și a navelor staționate pe mare și care pot furniza facilități de spitalizare și de salvare;

- c) stabilirea și actualizarea unei liste internaționale de medici și de unități spitalicești disponibile pe plan mondial, pentru a asigura servicii medicale de urgență navigatorilor;
- d) transportul navigatorilor la țărm în vederea unui tratament de urgență;
- e) repatrierea navigatorilor spitalizați în străinătate, de îndată ce acest lucru este posibil, conform avizului medical al medicilor care tratează cazul, ținând cont de dorințele și nevoile navigatorului;
- f) luarea unor dispoziții care vizează acordarea de asistență personală navigatorilor pe timpul repatrierii lor, conform avizului medical al medicilor care tratează cazul, ținând cont de dorințele și nevoile navigatorului;
- g) demersurile de înființare a unor centre medicale pentru navigatori, pentru:
 - i) efectuarea unor investigații privind starea sănătății, tratamentele medicale și îngrijirile de sănătate preventive ale navigatorilor; și
 - ii) formarea de personal medical și personal din serviciile de sănătate pentru medicina maritimă;
- h) colectarea și evaluarea statisticilor privind accidentele de muncă, bolile profesionale și decesul navigatorilor și integrarea în sistemul național de statistică privind accidentele de muncă și bolile profesionale, care acoperă alte categorii de lucrători, armonizându-le cu acest sistem;
- i) organizarea de schimburi internaționale de informații tehnice, material pedagogic și personal didactic, ca și a unor cursuri de formare, seminarii și grupuri de lucru internaționale;
- j) asigurarea pentru toți navigatorii a serviciilor de sănătate și medicale, curative și preventive în porturi, și punerea la dispoziția lor a unor servicii generale medicale, de sănătate și de recuperare;
- k) documentația necesară pentru repatrierea, de îndată ce este posibil, a corpului sau a cenușii navigatorilor decedați, conform dorințelor rudelor.

2. Cooperarea internațională în domeniul protecției sănătății și îngrijirilor medicale ale navigatorilor, ar trebui să se bazeze pe acorduri bilaterale sau multilaterale sau consultări între Membri.

Principiul director B 4.1.5 – Persoane aflate în întreținerea navigatorilor

1. Fiecare Membru ar trebui să adopte măsuri pentru asigurarea asistenței medicale suficiente și corespunzătoare pentru persoanele domiciliare pe teritoriul lor aflate în întreținerea navigatorilor, până la realizarea unui serviciu de asistență medicală dedicat lucrătorilor în general, și persoanelor în întreținerea acestora, acolo unde astfel de servicii nu există, și trebuie să informeze Biroul Internațional al Muncii cu privire la măsurile pe care le-a luat în acest scop.

Regula 4.2 – Răspunderea armatorului

Scop: Asigurarea că navigatorii sunt protejați de consecințele financiare ale bolii, accidentului sau decesului survenit în legătură cu angajarea acestora

1. Fiecare Membru se va asigura, că măsurile luate conform Codului, sunt puse în practică pe navele aflate sub pavilionul său, pentru a conferi navigatorilor angajați pe nave dreptul la asistență materială și sprijin din partea armatorului referitor la consecințele financiare ale bolii, accidentului sau decesului survenit în timp ce își desfășoară activitatea în baza unui contract de muncă pentru navigatori sau care rezultă din angajarea lor în temeiul unui asemenea contract.

2. Prezenta Regulă nu aduce atingere altor mijloace legale de care navigatorul ar putea dispune.

Norma A4.2– Răspunderea armatorului

1. Fiecare Membru va adopta legi și regulamente, conform cărora armatorii navelor aflate sub pavilionul său, sunt responsabili pentru protecția sănătății și îngrijirea medicală a tuturor navigatorilor care lucrează la bordul navelor, potrivit următoarelor standarde minime:
 - (a) armatorii vor fi obligați să suporte costurile pentru navigatorii care lucrează pe navele lor, în ceea ce privește bolile și accidentele suferite de navigatori între data începerii activității și data la care sunt considerați repatriați sau rezultând din angajarea lor, între aceste date;
 - (b) armatorii vor oferi securitate financiară pentru a asigura compensația în caz de deces sau dizabilitate pe termen lung a navigatorilor, datorată unui accident de muncă, bolii sau riscului profesional, după cum prevede legislația națională, contractul de muncă pentru navigatori sau un contract colectiv de muncă;
 - (c) armatorii vor fi obligați să acopere costul îngrijirii medicale, inclusiv tratamentul medical și procurarea medicamentelor necesare și a dispozitivelor terapeutice, precum și masa și cazarea departe de casă, până când navigatorul bolnav sau accidentat s-a recuperat sau până când boala ori incapacitatea a fost declarată că având caracter permanent; și
 - (d) armatorii vor fi obligați să suporte cheltuielile de înmormântare în cazul decesului survenit la bord sau pe țarm în perioada de angajare.
2. Legile sau regulamentele naționale pot limita răspunderea armatorului de a acoperi costul îngrijirii medicale, masa și cazarea, la o perioadă care nu va fi mai mică de 16 săptămâni de la data accidentului sau de la debutul bolii.
3. În cazul în care boala sau accidentul degenerază în incapacitate de muncă, armatorul va fi obligat:
 - (a) să plătească salarii întregi cât timp navigatorii bolnavi sau accidentați rămân la bord sau până când sunt repatriați, potrivit prevederilor prezentei convenții; și
 - (b) să plătească salarii întregi sau parțiale, după cum prevăd legile sau regulamentele naționale ori contractele colective de muncă, de la data la care navigatorii sunt repatriați sau debarcați până la recuperarea lor sau (dacă este mai devreme) până când sunt îndreptățiți să încaseze beneficiile, conform legislației Membrului respectiv.
4. Legile sau regulamentele naționale pot limita răspunderea armatorului de a plăti salarii întregi sau parțiale pentru un navigator care nu se mai afla la bord, la o perioadă care nu va fi mai mică de 16 săptămâni de la data accidentului sau de la debutul bolii.
5. Legile sau regulamentele naționale pot exclude răspunderea armatorului în ceea ce privește:
 - (a) accidentele survenite în afara serviciului pe navă;
 - (b) accidentele sau bolile survenite datorate acțiunii, inacțiunii sau comportării greșite a navigatorului bolnav, accidentat sau decedat; și
 - (c) boală sau infirmitatea ascunsă intenționat la data începerii angajării.
6. Legile sau regulamentele naționale pot exonera pe armator de răspunderea de a plăti costul îngrijirii medicale, masa, cazarea și cheltuielile de înmormântare în măsura în care această răspundere este asumată de autoritățile publice.
7. Armatorii sau reprezentanții lor, vor lua măsuri de salvare a bunurilor lăsate la bord de navigatorii bolnavi, accidentați sau decedați și de returnare către aceștia sau rudei celei mai apropiate.

Principiul director B 4.2 – Răspunderea armatorului

1. Plata integrală a salariilor prevăzută la Norma A 4.2, paragraful 3 (a), poate exclude bonusurile.

2. Legislația națională poate prevedea că un armator va înceta să fie obligat să suporte cheltuielile pentru un navigator bolnav sau rănit, de îndată ce acesta poate beneficia de prestații medicale, potrivit unei scheme de asigurare-boală sau de asigurare de accidente obligatorie sau de despăgubire pentru accidente.

3. Legislația națională poate prevedea rambursarea cheltuielilor de înmormântare plătite de armator de către instituția de asigurare în cazurile în care sistemul de asigurări sociale sau de compensare include o prestație care îl privește pe navigatorul decedat.

Regula 4.3 – Protecția sănătății și a securității în muncă și prevenirea accidentelor

Scop: Asigurarea că mediul de lucru al navigatorilor la bordul navelor contribuie la sănătatea și securitate în muncă a acestora

1. Fiecare Membru ar trebui să se asigure că navigatorii de pe navele care navigă sub pavilionul lor, au asigurată protecția sănătății în muncă și trăiesc, lucrează și se pregătesc la bordul navei într-un mediu sigur și igienic.

2. Autoritatea competentă a fiecărui Membru va elabora și promulga linii directoare naționale pentru managementul sănătății și securității în muncă la bordul navelor care navigă sub pavilionul lor, după consultări cu organizațiile reprezentative ale armatorilor și navigatorilor și luând în considerare Codurile, directivele și normele aplicabile recomandate de către organizațiile internaționale, administrațiile naționale și organismele din sectorul maritim.

3. Fiecare Membru va adopta o legislație și alte măsuri legate de chestiunile precizate în Cod, luând în considerare instrumentele internaționale aplicabile și fixând norme referitoare la protecția securității și a sănătății în muncă și la prevenirea accidentelor la bordul navelor care arborează pavilionul lor.

Norma A4.3 – Protecția sănătății și a securității și prevenirea accidentelor

1. Legile, regulamentele și alte măsuri care ar trebui adoptate potrivit paragrafului 3 al regulii 4.3. vor include următoarele teme:

- a) adoptarea și implementarea efectivă, precum și promovarea politicilor și a programelor de securitate și de sănătate în munca la bordul navelor care se află sub pavilionul Membrului, inclusiv evaluarea riscurilor, formarea și instruirea navigatorilor;
- b) măsuri rezonabile de prevenire la bordul navelor a accidentelor de muncă, leziunilor și bolilor profesionale, inclusiv măsuri care vizează reducerea și prevenirea riscurilor de expunere la factori nocivi din mediul ambiant și la produse chimice, precum și riscul de leziuni sau de boli, care pot rezulta din folosirea echipamentului și a mașinilor de la bordul navelor;
- c) programe la bord care vizează prevenirea accidentelor de muncă, a leziunilor și a bolilor profesionale, precum și o îmbunătățire constantă a protecției securității și sănătății în muncă, desfășurate împreună cu reprezentanții navigatorilor și ai oricăror persoane interesate de aplicarea acestor programe, ținându-se cont de măsurile de prevenire, inclusiv controlul creării și măsurile de inginerie, înlocuirea proceselor și procedurilor aplicabile sarcinilor colective și individuale și folosirea echipamentului de protecție individuală;
- d) Cerințe pentru inspecție, raportare și corectarea condițiilor periculoase, precum și la investigarea și raportare accidentelor de muncă survenite la bord.

2. Prevederile la care se face referire în paragraful 1 al prezentei norme:

- a) Trebuie să ia în considerare instrumentele internaționale aplicabile referitoare la protecția securității și sănătății în muncă, în general, precum și riscurile speciale și să trateze toate aspectele prevenirii accidentelor de muncă, leziunilor și bolilor profesionale care sunt susceptibile de a se întâmpla navigatorilor și mai ales celor care sunt specifice activității în domeniul maritim;
- b) trebuie să indice clar obligația pe care o au armatorii, navigatorii și celelalte persoane interesate de a respecta normele aplicabile, cât și politicile și programele aplicabile navei în materie de securitate și sănătate în muncă, o atenție deosebită fiind acordată sănătății și securității navigatorilor sub 18 ani;
- c) trebuie să specifice funcțiile comandantului sau ale persoanei desemnate de către acesta sau ale celor doi, în vederea asumării responsabilității aplicării și respectării politicii și programului navei în materie de securitate și sănătate în muncă; și
- d) trebuie să specifice autoritatea cu care sunt investiți navigatorii care au fost numiți sau aleși în calitate de delegați de securitate pentru a participa la reuniunile comitetului de securitate a navei. Acest comitet va fi înființat la bordul fiecărei nave pe care se află 5 sau mai mulți navigatori.

3. Legile, regulamentele și celelalte măsuri menționate la paragraful 3 al regulii 4.3 sunt examinate periodic prin consultări cu reprezentanții organizațiilor de armatori și de navigatori și, dacă este necesar, acestea sunt revizuite ținându-se cont de schimbările intervenite în tehnologie și cercetare, cu scopul de a facilita o îmbunătățire constantă a politicilor și programelor în materie de sănătate și securitate în muncă și asigurarea unui mediu de lucru care nu este periculos pentru navigatorii care lucrează la bordul navelor aflate sub pavilionul respectivului Membru.

4. Conformitatea cu cerințele instrumentelor internaționale aplicabile cu privire la nivelurile acceptabile de expunere la riscuri profesionale la bordul navelor și la elaborarea și implementarea politicilor și programelor navelor în materie de securitate considerată ca respectând cerințele prezentei Convenții.

5. Autoritatea competentă se va asigura că:

- a) accidentele de muncă, leziunile și bolile profesionale să fie declarate corect, ținând cont de orientările furnizate de Organizația Internațională a Muncii cu privire la notificarea și înregistrarea accidentelor de muncă și bolilor profesionale;
- b) statistici complete ale acestor accidente și boli vor fi ținute, analizate și publicate și, dacă este cazul, urmate de cercetări asupra evoluțiilor generale și riscurilor identificate;
- c) accidentele de muncă sunt investigate.

6. Raportarea și investigarea aspectelor privind securitatea și sănătatea în muncă vor fi de natură să garanteze protecția datelor personale ale navigatorilor și vor ține cont de orientările furnizate de Organizația Internațională a Muncii referitoare la acest subiect.

7. Autoritatea competentă va coopera cu organizațiile armatorilor și ale navigatorilor în scopul luării de măsuri pentru a informa toți navigatorii asupra riscurilor particulare întâlnite la bordul navelor unde aceștia lucrează, de exemplu prin afișarea de notificări oficiale care să expună instrucțiuni referitoare la acest subiect.

8. Autoritatea competentă va cere armatorilor, atunci când evaluează riscurile în cadrul managementului sănătății și securității în munca să se refere la informațiile statistice potrivite, raportate la navele lor și la statistici generale furnizate de autoritatea competentă.

Principiul director B4.3 - Protecția sănătății, securității și prevenirea accidentelor

Principiul director B4.3.1 - Prevederile privind accidentele profesionale, accidentele și bolile profesionale

1. Prevederile menționate la Norma A 4.3 trebuie să ia în considerare Codul de directive practice al ILO din 1996 privind prevenirea accidentelor la bordul navei pe mare și în port și versiunile sale ulterioare și alte norme ale ILO și normele, linii directoare și Codurile de practică internaționale privind protecția sănătății și a securității în muncă, inclusiv orice niveluri de expunere pe care le-ar putea identifica.

2. Autoritatea competentă se va asigura că principiile directoare naționale pentru gestionarea securității și sănătății se referă, în special la:

- a) prevederi generale și de bază,
- b) aspectele structurale ale navei, inclusiv mijloace de acces și riscurile în ceea ce privește produsele din asbestul;
- c) instalații mecanice;
- d) efectele temperaturii extrem de scăzute sau ridicate de pe oricare suprafață cu care navigatorii pot fi în contact;
- e) efectele zgomotului la locul de muncă și de cazarea pe navă,
- f) efectele vibrațiilor la locul de muncă și de cazarea pe navă,
- g) efectele factorilor de mediu, altele decât acelea la care se referă sub-paragrafele e) și f), la de locul de muncă și de cazarea pe navă, inclusiv fumatul;
- h) măsuri speciale de siguranță pe și sub punte,
- i) echipamentul de încărcare și descărcare,
- j) prevenirea și combaterea incendiilor,
- k) ancore, lanțuri și cabluri,
- l) mărfuri periculoase și balastul,
- m) echipamentul personal de protecție pentru navigatori;
- n) munca în spații închise,
- o) efectele fizice și mentale ale oboselii;
- p) efectele dependenței de drog și alcool;
- q) protecția și prevenirea HIV/ SIDA; și
- r) răspunsul la urgențe și accidente.

3. Evaluarea riscurilor și reducerea expunerii potrivit paragrafului 2 al prezentului principiu director trebuie să ia în considerare efectele sănătății fizice la locul de muncă, inclusiv a celor care rezultă din manipularea manuală a mărfii, zgomotului și vibrațiilor, efectele sănătății chimice și biologice la locul de muncă, efectele sănătății mentale la locul de muncă, efectele sănătății fizice și mentale ale oboselii și accidentele profesionale. Măsurile necesare trebuie să țină seama de principiul prevenirii potrivit căruia, printre altele, combaterea riscului la sursă, adaptarea muncii la individ, în special în ceea ce privește proiectarea locurilor de muncă, înlocuirea locurilor de muncă periculoase cu unele nepericuloase sau mai puțin periculoase, au întâietate asupra echipamentului personal de protecție pentru navigatori.

4. De altfel, autoritatea competentă trebuie să se asigure că implicațiile privind sănătatea și securitatea sunt luate în considerare, mai ales în ceea ce privește:

- a) răspunsul la urgențe și accidente,
- b) efectele dependenței de alcool și droguri; și
- c) protecția și prevenirea HIV/SIDA.

Principiul director B4.3.2 - Expunerea la zgomot

1. Autoritatea competentă, împreună cu instituțiile internaționale competente și cu reprezentanți ai organizațiilor de armatori și navigatori în cauză trebuie să examineze continuu problema zgomotului la bordul navelor în vederea îmbunătățirii protecției navigatorilor, dacă este posibil, în ceea ce privește efectele adverse ale expunerii la zgomot.

2. Examinarea menționată la paragraful 1 al prezentului Principiu director trebuie să ia în considerare efectele adverse ale expunerii auzului la zgomote excesive, sănătatea și confortul navigatorilor și măsurile prevăzute sau recomandate pentru reducerea zgomotului pe navă pentru a proteja navigatorii. Măsurile care urmează să fie luate în considerare trebuie să cuprindă următoarele:

- a) instruirea navigatorilor asupra pericolelor pentru auz și sănătate al expunerii prelungite la niveluri ridicate de zgomot și în folosirea corespunzătoare a dispozitivelor și echipamentului de protecție împotriva zgomotului;
- b) furnizarea unui echipament aprobat de protecție a auzului pentru navigatori, dacă este necesar; și
- c) evaluarea riscului și reducerea nivelurilor de expunere la zgomot în toate facilitățile de cazare, de recreere și de servire a mesei, precum și în camerele motoarelor și a altor spații care adăpostesc mașini.

Principiul director B4.3.3 - Expunerea la vibrații

1. Autoritatea competentă, împreună cu instituțiile internaționale competente și cu reprezentanți ai organizațiilor de armatori și navigatori în cauză, luând în considerare, după caz, normele relevante internaționale, ar trebui să revizuiască în mod continuu problema vibrațiilor la bordul navelor pentru a îmbunătăți protecția navigatorilor, în măsura posibilului, împotriva efectelor adverse ale vibrațiilor.

2. Revizuirea la care se face referire în paragraful 1 al prezentului principiu director trebuie să cuprindă efectul expunerii la vibrații excesive asupra sănătății și confortului navigatorilor și măsurile ce urmează a fi prevăzute sau recomandările în vederea reducerii vibrațiilor pe navă pentru a proteja navigatorii. Măsurile care vor fi luate în considerare includ următoarele:

- a) instruirea navigatorilor asupra pericolelor asupra sănătății lor la expunerea prelungită la vibrații;
- b) furnizarea navigatorilor a unui echipament personal de protecție, dacă este cazul; și
- c) evaluarea riscurilor și reducerea expunerii la vibrații în toate facilitățile de cazare și de recreere și de servire a mesei prin adoptarea unor măsuri conforme cu liniile directoare furnizate în Codul Organizației Internaționale a Muncii al practicii privind factorii de mediu la locul de muncă din 2001, cu modificările ulterioare, având în vedere diferența dintre expunerea în acele medii și la locul de muncă.

Principiul director B4.3.4 - Obligațiile armatorilor

1. Orice obligație a armatorului de a furniza echipament de protecție sau alte dispozitive de prevenire a accidentelor trebuie, în general, să fie însoțite de prevederi care să solicite folosirea lor de către navigatori și de o solicitare pentru navigatori pentru că aceștia să se conformeze măsurilor de prevenire a accidentelor și de protecție a sănătății.

2. De asemenea, trebuie avute în vedere articolele 7 și 11 ale Convenției nr. 119/1963 privind asigurarea mașinilor (instalațiilor) și prevederile corespunzătoare ale Recomandării nr. 118/1963 privind

asigurarea mașinilor (instalatiilor) potrivit cărora obligația de a asigura conformitatea cu cerința ca mașina în uz să fie asigurată corespunzător precum și ca aceasta să nu fie folosită fără a fi asigurate sistemele corespunzătoare de siguranță, este responsabilitatea angajatorului, în timp ce obligația lucrătorului este de a nu folosi mașina fără ca sistemele de siguranță să fie în poziție sau de a nu decupla sistemele de siguranță existente.

Principiul director B4.3.5 – Raportarea și colectarea datelor statistice

1. Toate accidentele de muncă și bolile profesionale ar trebui să fie raportate astfel încât să poată fi investigate și statisticile cuprinzătoare să fie stabilite, analizate și publicate, luând în considerare protecția datelor personale ale navigatorilor interesați. Rapoartele nu ar trebui să fie limitate la decese sau accidente care implică nava.

2. Datele statistice la care se referă în paragraful 1 al prezentului Principiu director ar trebui să se refere la numărul, natura, cauzele și efectele accidentelor, leziunilor și bolilor profesionale și să precizeze, dacă este cazul, în ce departament al navei s-a produs accidentul, tipul accidentului și dacă a survenit pe mare sau în port.

3. Fiecare Membru trebuie să țină cont de orice sistem internațional sau model pentru înregistrarea accidentelor navigatorilor stabilit de Organizația Internațională a Muncii.

Principiul director B4.3.6 - Investigații

1. Autoritatea competentă ar trebui să întreprindă o anchetă privind cauzele și împrejurările tuturor accidentelor de muncă și leziunilor și bolilor profesionale care constau în pierderea vieții sau grave leziuni corporale și alte asemenea cazuri specificate de legislația națională.

2. Trebuie avute în vedere includerea următoarelor subiecte într-o anchetă:

- a) mediul de lucru, precum și suprafețele de lucru, amplasarea mașinilor (instalatiilor), mijloacele de acces, iluminatul și metodele de lucru,
- b) frecvență pe grupe diferite de vârstă a accidentelor de muncă, leziunilor și bolilor profesionale;
- c) problemele fiziologice și psihologice speciale create de mediul de pe navă,
- d) problemele care derivă din stresul fizic la bordul unei nave, în special ca o consecință a volumului de muncă crescut;
- e) problemele și consecințele progresului tehnic și influența lor asupra componenței echipajului; și
- f) problemele care derivă din orice greșeli umane.

Principiul director B.4.3.7 - Programele naționale de protecție și prevenire

1. Pentru a dispune de o bază viabilă pentru adoptarea unor măsuri care să promoveze protecția securității și sănătății în muncă și prevenirea accidentelor de muncă, a leziunilor și bolilor profesionale care se datorează condițiilor particulare ale muncii maritime, trebuie efectuate cercetări privind tendințele generale și riscurile cuprinse în statistici.

2. Implementarea programelor de protecție și prevenire pentru promovarea siguranței și sănătății în muncă trebuie astfel organizată astfel încât autoritatea competentă, armatorii și navigatorii sau reprezentanții lor și alte organisme interesate să poată juca un rol activ, inclusiv prin metode precum organizarea sesiunilor de informare și adoptarea unor directive privind nivelurile maxime de expunere la factorii ambientali, potențial nocivi și alte riscuri sau rezultate dintr-un proces de evaluare a riscului

sistematic. În particular, ar trebui să se înființeze comitete mixte naționale sau locale însărcinate cu prevenirea și protecția siguranței și sănătății în muncă sau grupuri de lucru ad-hoc și comitete de bord în care organizațiile respective ale armatorilor și navigatorilor să fie reprezentate.

3. Când asemenea activități au loc la nivelul companiei, trebuie avută în vedere reprezentarea navigatorilor în orice comitet de securitate la bord ale navelor armatorului în cauză.

Principiul director B4.3.8 - Conținutul programelor de protecție și prevenire

1. Trebuie avută în vedere includerea următoarelor funcții printre acelea atribuite comitetelor și altor organisme la care se referă principiul director B4.3.7, paragraful 2:

- a) elaborarea unor linii directoare și politici naționale privind sistemele de gestiune a securității și sănătății în muncă și dispoziții, reguli și manuale pentru prevenirea accidentelor;
- b) organizarea cursurilor și programelor legate de protecția sănătății și securității în muncă și prevenirea accidentelor;
- c) organizarea unei informări publice privind securitatea și sănătatea în muncă și prevenirea accidentelor, inclusiv prin filme, afișe, avize și broșuri; și
- d) distribuirea materialelor informative și informației privind protecția securității și sănătății în muncă și prevenirea accidentelor care să parvină navigatorilor de la bordul navelor.

2. Regulile sau recomandările adoptate de autoritățile sau organismele naționale sau de organizațiile internaționale interesate trebuie să fie luate în considerare pentru pregătirea unor texte referitoare la măsuri de protecție a securității și sănătății în muncă și de prevenire a accidentelor sau elaborarea unor practici recomandate.

3. La elaborarea programelor de protecție a securității și sănătății în muncă și de prevenire a accidentelor, fiecare Membru trebuie să țină cont de orice Cod de practici privind siguranța și sănătatea navigatorilor, care a fost publicat de Organizația Internațională a Muncii.

Principiul director B4.3.9 – Formarea privind protecția în materie de securitate și sănătate în muncă și prevenirea accidentelor de muncă

1. Programele referitoare la formare, menționate la Norma A4.3, paragraful 1 (a), trebuie revizuite periodic și actualizate în funcție de evoluția tipurilor și dimensiunilor navelor, precum și de schimbările în materialul utilizat, în organizarea echipajelor sau privind naționalitatea, limbile și metodele de lucru la bord.

2. Informația publică privind protecția securității și sănătății în muncă și prevenirea accidentelor trebuie să fie continuă. Aceasta ar putea lua următoarele forme:

- a) materiale audiovizuale educative, precum filme, pentru uzul în centrele de formare profesională a navigatorilor și dacă e posibil, prezentate la bordul navelor.
- b) afișe lipite la bordul navelor;
- c) inserarea în publicațiile citite de navigatori a articolelor privind pericolele angajării maritime și privind măsurile de protecție a securității și sănătății în muncă și de prevenire a accidentelor, și
- d) campaniile speciale care folosesc canale media diferite pentru instruirea navigatorilor, inclusiv campanii privind condițiile de muncă sigure.

3. Informația publică la care se referă paragraful 2 al prezentului principiu director trebuie să țină cont de naționalitățile, limbile și culturile diferite ale navigatorilor de la bordul navelor.

Principiul director B4.3.10 – Educația tinerilor navigatori în materie de sănătate și securitate

1. Reglementările privind securitatea și sănătatea trebuie să se refere la orice prevederi generale de examinare medicală înainte și în timpul angajării ca și privind prevenirea accidentelor și protecția sănătății la locul de muncă, care sunt aplicabile activității navigatorilor. Aceste reglementări trebuie să specifice măsuri proprii care vor minimiza pericolele profesionale la care sunt expuși tinerii navigatori în exercitarea îndatoririlor lor.

2. Reglementările trebuie să stabilească restricțiile care îi împiedică pe tinerii navigatori, ale căror aptitudini nu sunt pe deplin recunoscute de autoritatea competentă, să execute, fără control sau instruire corespunzătoare anumite tipuri de munci ce comportă un risc deosebit de accident, de afectare a sănătății acestora, de dezvoltare fizică sau care presupune un grad special de maturitate, experiență sau aptitudini. În determinarea tipurilor de munci ce vor fi restricționate de către reglementări, Autoritatea competentă poate să ia în considerare în special sarcini care presupun:

- (a) ridicarea, deplasarea sau transportul încărcăturii sau obiectelor grele;
- (b) munca în interiorul boilerelor, tancurilor și coferdamurilor,
- (c) expunerea la zgomote sau vibrații cu nivel nociv,
- (d) manipularea unor instalații de ridicat sau a altor echipamente sau utilaje cu motor, sau comunicarea prin semnale cu operatorii de echipamente de acest gen,
- (e) manipularea cablurilor de amaraj sau de remorcare sau a echipamentelor de ancorare,
- (f) armarea navei
- (g) munca la înălțime sau pe punte în condiții de vreme rea,
- (h) cartul de noapte
- (i) întreținerea echipamentului electric
- (j) expunerea la materiale potențial dăunătoare sau agenți fizici nocivi precum substanțele periculoase sau toxice și radiațiile ionizante.
- (k) curățarea aparatelor de bucătărie, și
- (l) manipularea sau controlul asupra bărcilor navei.

3. Măsurile practice ar trebui să fie luate de autoritatea competentă sau un organism corespunzător pentru a atrage atenția tinerilor navigatori asupra informațiilor privind prevenirea accidentelor și protecția sănătății lor la bordul navelor. Asemenea măsuri ar putea include cursuri și campanii de informare oficiale de prevenire a accidentelor în atenția tinerilor și instruirea și supravegherea profesională a tinerilor navigatori.

4. Educarea și pregătirea tinerilor navigatori atât la țărm cât și la bordul navelor ar trebui să includă o instruire privind pericolele pe care abuzul de alcool, droguri și alte substanțe potențial dăunătoare îl pot avea asupra sănătății și bunăstării lor, ca și privind riscul și problemele HIV/SIDA și alte activități periculoase pentru sănătate.

Principiul director B4.3.11 - Cooperarea internațională

1. Membrii, cu asistenta organizațiilor interguvernamentale și altor organizații internaționale, trebuie să facă eforturi comune pentru a ajunge la cea mai mare uniformitate de acțiune posibilă pentru promovarea securității și sănătății în muncă și prevenirea accidentelor.

2. La elaborarea programelor pentru promovarea protecției securității și sănătății în muncă și prevenirea accidentelor potrivit dispozițiilor Normei A4.3, fiecare Membru trebuie să țină de cont de

Codurile de practică relevante publicate de Organizația Internațională a Muncii și de normele corespunzătoare ale organizațiilor internaționale.

3. Membrii trebuie să țină cont de necesitatea cooperării internaționale pentru promovarea continuă a activității privind protecția în materie de securitate și sănătate în muncă și prevenirea accidentelor profesionale. Aceasta cooperare ar putea lua forma:

- a) acordurilor bilaterale sau multilaterale pentru uniformizarea normelor și dispozitivelor de protecție în materie de securitate și sănătate în muncă și prevenirea accidentelor profesionale;
- b) schimbului de informație privind riscurile speciale la care sunt expuși navigatorii și mijloacele de promovare a securității și sănătății în muncă și prevenirea accidentelor;
- c) asistență în ceea ce privește testarea echipamentelor și inspecției potrivit regulilor naționale ale Statului de pavilion,
- d) colaborarea în pregătirea și difuzarea unor dispoziții, reguli sau manuale referitoare la protecția securității și sănătății în muncă și prevenirea accidentelor,
- e) colaborarea pentru producerea și folosirea mijloacelor de pregătire profesională, și
- f) facilități comune pentru, sau asistenta mutuală în instruirea navigatorilor în domeniul protecției sănătății și securității în muncă, prevenirii accidentelor și metode sigure de muncă.

Regula 4.4 – Accesul la facilități de bunăstare la țărm

Scop: Asigurarea faptului că navigatorii care lucrează la bordul navelor au acces la facilități și servicii la țărm în vederea menținerii sănătății și a bunăstării

1. Fiecare Membru se va asigura că facilități de bunăstare, unde există, sunt ușor accesibile. De asemenea, Membrii vor promova crearea facilităților de bunăstare, respectiv a celor menționate în Cod, în porturile desemnate pentru a oferi navigatorilor de la bordul navelor care se afla în porturile sale acces la facilități și servicii de bunăstare adecvate.

2. Responsabilitățile fiecărui Membru în ceea ce privește facilitățile la țărm, precum serviciile și facilitățile culturale, de bunăstare, de recreere și de informare sunt stipulate în Cod.

Normă A 4.4 – Accesul la facilități de bunăstare la țărm

1. Fiecare Membru va solicita ca facilitățile de bunăstare existente pe teritoriul său să poată fi folosite de toți navigatorii, indiferent de naționalitatea acestora, rasă, culoare, sex, religie, opțiuni politice sau origine socială și indiferent de statul de pavilion al navei pe care s-au angajat, lucrează sau prestează o activitate.

2. Fiecare Membru va promova crearea facilităților de bunăstare în porturile adecvate și va determina, în urma consultărilor cu organizațiile armatorilor și navigatorilor în cauză, care sunt porturile adecvate.

3. Fiecare Membru încurajează crearea consiliilor pentru bunăstare la bord care vor revizui periodic facilitățile și serviciile de bunăstare pentru a se asigura că acestea sunt adaptate la nevoile navigatorilor, rezultând din evoluția tehnicii, a exploatareii sau a oricărei alte noutăți în domeniul transporturilor maritime.

Principiul director B 4.4 - Accesul la facilități de bunăstare la țărm

Principiul B 4.4.1 – Responsabilitățile Membrilor

1. Fiecare Membru trebuie:

- a) să adopte măsuri pentru a se asigura că servicii și facilități adecvate de bunăstare sunt la dispoziția navigatorilor în porturile de escală determinate și le este asigurată o protecție adecvată în exercitarea profesiei lor; și
- b) să țină cont, în cadrul implementării acestor măsuri, de nevoile speciale ale navigatorilor, mai ales când aceștia se afla în state străine sau când intră în zone de război, asigurându-le acestora securitatea, sănătatea și timpul liber.

2. Dispozițiile referitoare la controlul facilităților și serviciilor de bunăstare trebuie să prevadă participarea organizațiilor reprezentative ale armatorilor și navigatorilor în cauză.

3. Fiecare Membru trebuie să adopte măsurile necesare pentru accelerarea liberei circulații între nave, organizațiile centrale de aprovizionare și instituțiile care asigură bunăstare, întreg materialul necesar, precum filme, cărți, ziare și echipament sportiv pentru a fi folosite de navigatori la bordul navelor și în centrele de bunăstare de la țărm.

4. Membrii trebuie să coopereze între ei pentru promovarea bunăstării navigatorilor pe mare și în porturi. O astfel de cooperare trebuie să includă:

- a) consultări între autoritățile competente cu scopul de a oferi facilități și servicii de bunăstare navigatorilor în porturi și la bordul navelor, sau de a le îmbunătăți;
- b) acorduri privind resurselor și furnizarea în comun a facilităților de bunăstare în marile porturi astfel încât să se evite duplicarea inutilă;
- c) organizarea unor competiții sportive internaționale și încurajarea navigatorilor să participe la activități sportive; și
- d) organizarea de seminarii internaționale privind bunăstarea navigatorilor pe mare și în porturi.

Principiul director B 4.4.2 – Facilități și servicii de bunăstare în porturi

1. Fiecare Membru trebuie să ofere sau să asigure facilitățile și serviciile de bunăstare necesare în porturile corespunzătoare de pe teritoriul său.

2. Facilitățile și serviciile de bunăstare trebuie furnizate conform condițiilor și practicii naționale, de către una sau mai multe dintre instituțiile următoare:

- (a) autoritățile publice;
- (b) organizațiile de armatori și navigatori în cauză, conform contractelor colective de muncă sau altor aranjamente; și
- (c) organizațiile voluntare.

3. Facilitățile necesare de bunăstare și recreere trebuie create sau îmbunătățite în porturi. Acestea trebuie să cuprindă:

- (a) săli de reuniuni și recreere, în funcție de nevoi;
- (b) săli de sport și alte facilități în aer liber, în special pentru desfășurarea competițiilor;
- (c) facilități educaționale; și
- (d) dacă este cazul, facilități care să permită practicarea religiei și consiliere personală.

4. Aceste facilități pot fi furnizate punând la dispoziția navigatorilor, în funcție de nevoile acestora, a facilităților destinate unei folosiri mai generale.

5. Când un număr mare de navigatori de diferite naționalități are nevoie, într-un anumit port, de anumite facilități precum hoteluri, cluburi sau facilități sportive, autoritățile sau instituțiile competente din țara lor de origine și statele de pavilion, precum și asociațiile internaționale interesate trebuie să poarte consultări și să coopereze între ele, la fel cum cooperează cu autoritățile și organele competente din statul pe teritoriul căruia se afla portul, pentru a-și pune resursele în comun și pentru evitarea duplicării inutile.

6. Existența hotelurilor sau a căminelor adaptate nevoilor navigatorilor ar trebui să fie disponibile acolo unde este necesar. Ar trebui prevăzute servicii echivalente cu cele din hotelurile de categorie superioară, și trebuie pe cât posibil să fie localizate în zone bune, departe de docurile porturilor. Astfel de hoteluri sau cămine trebuie supuse unui control adecvat, prețurile trebuie să fie rezonabile și, dacă este necesar și realizabil, trebuie adoptate dispoziții pentru a permite cazarea familiilor navigatorilor.

7. Aceste facilități de cazare trebuie să fie la dispoziția tuturor navigatorilor, indiferent de naționalitate, rasă, culoare, sex, religie, opinii politice sau origine socială și indiferent de statul de pavilion al navei pe care sunt angajați sau la bordul căreia desfășoară o activitate. Fără a aduce prejudiciu acestui principiu, în anumite porturi ar putea fi necesară existența mai multor tipuri de facilități la un nivel comparabil, dar adaptate nevoilor diverselor grupuri de navigatori.

8. Trebuie adoptate măsuri pentru ca, în măsura posibilului, personalul calificat să fie angajat cu normă întreagă, pentru gestiunea facilităților și serviciilor de bunăstare ale navigatorilor, în plus față de orice lucrători voluntari.

Principiul director B 4.4.3 – Consiliile pentru bunăstare

1. Consiliile pentru bunăstare trebuie create în port la nivel național și regional, după caz. Funcțiile acestora includ:

- (a) revizuirea conformității facilităților de bunăstare existente și monitorizarea nevoii de a furniza facilități suplimentare sau scoaterea din uz a celor foarte puțin utilizate; și
- (b) asistarea și consilierea persoanelor responsabile pentru furnizarea facilităților și asigurarea coordonării între acestea.

2. Consiliile pentru bunăstare trebuie să includă în rândul membrilor lor reprezentanți ai organizațiilor armatorilor și navigatorilor, ai autorităților competente și, dacă este cazul, ai organizațiilor voluntare și ai organismelor sociale.

3. Dacă este cazul, consulii statelor maritime și reprezentanții locali ai organizațiilor străine pentru bunăstare trebuie, conform legislației și reglementărilor naționale, să se asocieze cu consiliile pentru bunăstare în ceea ce privește activitatea în port, la nivel regional sau național.

Principiul director B 4.4.4 – Finanțarea facilităților de bunăstare

1. Potrivit condițiilor și practicii naționale, sprijinul financiar pentru facilitățile portuare de bunăstare trebuie să fie disponibil prin una sau mai multe dintre următoarele surse:

- (a) subvenții din fonduri publice;
- (b) taxe sau drepturi speciale achitate din surse de transport maritim;
- (c) contribuții voluntare ale armatorilor, navigatorilor sau ale organizațiilor acestora; și
- (d) contribuții voluntare din alte surse.

2. Când impozitele, taxele și alte drepturi speciale sunt destinate finanțării, acestea ar trebui folosite numai în scopul în care sunt colectate.

Principiul director B 4.4.5 – Difuzarea informației și măsuri de facilitare

1. Trebuie transmise navigatorilor informații despre deschiderea unor facilități, transporturi speciale, servicii de bunăstare, facilități de divertisment și educaționale și locațiile religioase, precum și facilitățile furnizate special pentru navigatori în porturile de escală.

2. Mijloace de transport adecvate și la prețuri accesibile trebuie să fie la dispoziția navigatorilor din locații convenabile din interiorul porturilor, la orice oră rezonabilă, pentru a permite accesul acestora în zonele urbane.

3. Autoritățile competente trebuie să ia toate măsurile potrivite pentru a aduce la cunoștința armatorilor și navigatorilor care intră în port orice legi speciale și cutume a căror încălcare le-ar putea pune în primejdie libertatea.

4. Autoritățile competente trebuie să doteze zonele portuare și drumurile de acces în porturi cu iluminat și indicatoare rutiere adecvate și cu patrulă regulate pentru protecția navigatorilor.

Principiul director B 4.4.6 – Navigatorii în port străin

1. Pentru protecția navigatorilor în porturi străine trebuie adoptate măsuri pentru a facilita:

- (a) accesul la consulii statului lor de cetățenie sau al statului de reședință; și
- (b) cooperarea eficientă între consuli și autoritățile locale sau naționale.

2. Navigatorii care sunt reținuți într-un port străin trebuie tratați cu promptitudine potrivit procedurii legale și trebuie să beneficieze de protecție consulară adecvată.

3. Dacă un navigator este reținut, oricare ar fi motivul, pe teritoriul unui Membru, autoritatea competentă trebuie să informeze de urgență, dacă navigatorul solicită acest lucru, statul de pavilion și statul de naționalitate ale navigatorului. Autoritatea competentă trebuie să îl informeze cu promptitudine pe navigator asupra dreptului său de a face o astfel de cerere. Statul de naționalitate al navigatorului trebuie să notifice cu promptitudine rudele cele mai apropiate ale navigatorului. Autoritatea competentă trebuie să permită funcționarilor consulari ale acestor state să aibă acces imediat la navigator și să îl viziteze regulat pe parcursul perioadei de detenție.

4. Fiecare Membru trebuie să adopte măsurile necesare, dacă este cazul, pentru a asigura siguranța navigatorilor împotriva agresiunilor și a altor acte ilegale în perioada în care nava se află în ape teritoriale și mai ales în apropierea porturilor.

5. Persoanele responsabile în port și la bordul unei nave trebuie să facă toate eforturile pentru a facilita lăsarea la țarm a navigatorilor cât mai curând posibil după ce o navă a ajuns în port.

Regula 4.5 – Securitate socială

Scop: asigurarea adoptării măsurilor luate vizând accesul navigatorilor la securitate socială

1. Fiecare Membru trebuie să asigure că toți navigatorii și, conform legislației naționale, persoanele aflate în sarcina acestora să beneficieze de securitate socială conform Codului, fără a prejudicia în niciun fel condițiile mai favorabile la care se face referire în paragraful 8 al articolului 19 din Constituție.

2. Fiecare Membru se angajează să ia măsuri, în concordanță cu circumstanțele naționale, individuale și prin cooperare internațională pentru a obține progresiv o protecție socială completă pentru navigatori.

3. Fiecare Membru trebuie să se asigure că navigatorii care fac subiectul legislației de securitate socială, și, conform legislației naționale, persoanele aflate în sarcina lor, sunt îndreptățiți să beneficieze de prestații de securitate socială nu în condiții mai puțin favorabile decât lucrătorii de la țarm.

Normă A 4.5 – Securitate socială

1. Ramurile luate în considerare la care trebuie să se ajungă pentru a obține progresiv protecție completă de securitate socială în conformitate cu regula 4.5 sunt: îngrijirile medicale, indemnizațiile de boală, indemnizațiile pentru șomaj, indemnizațiile pentru pensie, indemnizațiile în caz de accidente de muncă sau boala profesională, indemnizațiile familiale, indemnizațiile de maternitate, indemnizațiile de invaliditate și indemnizațiile de urmaș care completează protecția prevăzută la Regula 4.1 privind îngrijirile medicale și 4.2 privind obligațiile armatorilor și de alte titluri ale prezentei convenții.

2. La momentul ratificării, protecția care trebuie prevăzută de fiecare Membru în concordanță cu paragraful 1 al Regulii 4.5 trebuie să includă cel puțin trei din cele nouă ramuri enumerate în paragraful 1 al prezentei norme.

3. Fiecare Membru trebuie să ia măsuri în funcție de situația sa națională pentru a furniza protecția complementară de securitate socială la care se face referire în paragraful 1 al prezentei norme pentru toți navigatorii domiciliați pe teritoriul său. Această responsabilitate ar putea fi pusă în practică, de exemplu, prin însușirea acordurilor bilaterale și multilaterale sau al sistemelor bazate pe contribuții. Protecția astfel garantată nu trebuie să fie mai puțin favorabilă decât aceea de care se bucură lucrătorii la țarm domiciliați pe acel teritoriu.

4. În ciuda atribuirii responsabilităților din paragraful 3 al prezentei norme, Membrii pot determina, prin acorduri bilaterale și multilaterale și prin dispoziții adoptate în cadrul legal al organizațiilor regionale de integrare economică alte reguli privind legislația de securitate socială aplicabile navigatorilor.

5. Responsabilitățile fiecărui Membru privind navigatorii la bordul navelor care se află sub pavilionul statului respectiv sunt prevăzute la regulile 4.1 și 4.2 precum și în prevederile corespunzătoare ale Codului, ca și cele decurgând din obligațiile generale, potrivit legislației internaționale.

6. Fiecare Membru trebuie să ia în considerare diverse modalități potrivit cărora, în absența acoperirii adecvate în ramurile menționate la paragraful 1 al prezentei norme, să fie oferite prestații comparabile navigatorilor, conform legislației și practicii naționale.

7. Protecția de la paragraful 1 al Regulii 4.5 poate fi prevăzută în legi sau regulamente, în scheme private sau acorduri colective sau într-o variantă combinată a acestora, după caz.

8. În conformitate cu legislația și practică națională, Membrii trebuie să coopereze, prin acorduri bilaterale sau multilaterale sau prin alte reglementări, pentru a se asigura de întreținerea drepturilor de securitate socială, că acestea să fie asigurate prin schemele contributive sau necontributive, care au fost obținute sau care sunt în curs de obținere de către toți navigatorii, indiferent de domiciliu..

9. Fiecare Membru trebuie să stabilească proceduri efective și corecte pentru reglementarea diferendelor.

10. Fiecare Membru trebuie, la momentul ratificării să specifice ramurile pentru care se acordă protecție, în conformitate cu paragraful 2 al prezentei norme. Trebuie înștiințat Directorul General al Biroului Internațional al Muncii când acordă prestații de securitate socială potrivit unuia sau mai multor ramuri menționate la paragraful 1 al prezentei norme. Directorul General va ține un registru al acestei informări și îl va pune la dispoziția tuturor părților interesate.

11. Rapoartele către Biroul Internațional al Muncii, potrivit articolului 22 din Constituție, vor include de asemenea, și informații referitoare la măsurile adoptate potrivit paragrafului 2 al Regulii 4.5 în vederea extinderii protecției către alte ramuri.

Principiul director B 4.5 – Securitate socială

1. Protecția care trebuie acordată în momentul ratificării potrivit normei A 4.5, paragraful 2, trebuie să includă cel puțin îngrijirile medicale, indemnizațiile de boală și indemnizațiile în caz de accidente de muncă sau boala profesională.

2. În circumstanțele menționate la normă A 4.5, paragraful 6, pot fi acordate prin asigurare, acordurile bilaterale și multilaterale sau alte mijloace efective, beneficii comparabile, având în vedere prevederile contractelor colective de muncă aplicabile. Când astfel de măsuri sunt adoptate, navigatorii care intră sub incidența acestora trebuie înștiințați asupra mijloacelor prin care protecția asigurată de anumite ramuri ale securității sociale este furnizată.

3. Când navigatorii sunt supuși mai multor legislații naționale de securitate socială, Membrii în cauză trebuie să coopereze pentru a determina prin acord mutual care este legislația aplicabilă, având în vedere factori precum tipul și nivelul protecției în respectiva legislație care este mai favorabilă navigatorului în cauză, precum și preferințele navigatorilor.

4. Procedurile care trebuie stabilite potrivit normei A4.5, paragraful 9, trebuie alcătuite astfel încât să acopere toate diferendele privind reclamațiile navigatorilor în cauză, indiferent de modalitatea în care este oferită acoperirea.

5. Fiecare Membru care are navigatori naționali, non-naționali sau din ambele categorii care își desfășoară activitatea pe nave aflate sub pavilionul sau trebuie să ofere protecția securității sociale prevăzută de prezenta convenție așa cum este aplicabilă și trebuie să revizuiască periodic ramurile

protecției securității sociale în norma A4.5, paragraful 1, referitor la identificarea oricăror ramuri suplimentare adecvate pentru navigatorii în cauză.

6. Contractul individual de muncă al navigatorilor trebuie să identifice mijloacele prin care protecția diferitelor ramuri ale securității sociale vor fi furnizate navigatorului de către armator, precum și orice alte informații relevante la dispoziția armatorului, precum deducerile statutare din salariile navigatorilor și contribuțiile armatorilor care pot fi făcute potrivit solicitărilor organismelor autorizate identificate potrivit sistemelor naționale relevante de securitate socială.

7. Membrul sub pavilionul căruia se află nava trebuie, prin exercitarea efectivă a competenței sale asupra chestiunilor sociale, să se convingă că armatorii își îndeplinesc responsabilitățile în ceea ce privește protecția securității sociale, inclusiv că depun contribuțiile cerute la sistemele de securitate socială.

TITLUL 5 - CONFORMITATE ȘI PUNERE ÎN APLICARE

1. Regulile din cadrul acestui Titlu specifică fiecărui Membru responsabilitatea de a respecta și aplica principiile și drepturile stabilite în articolele prezentei convenții, precum și obligațiile particulare furnizate în Titlurile 1, 2, 3 și 4.

2. Paragrafele 3 și 4 ale articolului VI, care permit aplicarea Părții A a Codului prin prevederi echivalente pe ansamblu, nu se aplică Părții A din Cod în cadrul acestui Titlu.

3. Potrivit paragrafului 2 al articolului VI, fiecare Membru va implementa responsabilitățile sale potrivit Regulilor în maniera stabilită prin Normele corespunzătoare din Partea A a Codului, ținând cont de Principiile directe corespunzătoare din Partea B a Codului.

4. Prevederile acestui Titlu vor fi implementate ținând cont că navigatorii și armatorii, ca și orice alte persoane, sunt egali în fața legii și au dreptul la protecție egală; ei nu vor face subiectul discriminării în accesul la judecată, tribunale sau alte mecanisme de reglementare a diferendelor. Prevederile acestui Titlu nu determina competența legală sau materială.

Regula 5.1 – Responsabilitățile statului de pavilion

Scop: să se asigure că fiecare Membru implementează responsabilitățile proprii în temeiul acestei Convenții în ceea ce privește navele aflate sub pavilionul său

Regula 5.1.1 – Principii generale

1. Fiecare Membru este responsabil pentru a asigura implementarea obligațiilor în temeiul prezentei Convenții în ceea ce privește navele aflate sub pavilionul său.

2. Fiecare Membru trebuie să stabilească un sistem eficient pentru inspecția și certificarea condițiilor de lucru în domeniul maritim, în conformitate cu Regulile 5.1.3 și 5.1.4 asigurându - se că, condițiile de muncă și de viață pentru navigatorii de pe navele sub pavilionul său, întrunesc și continuă să întrunească normele prezentei Convenții.

3. Pentru stabilirea unui sistem eficient de inspecție și certificare a condițiilor de muncă în sectorul maritim, un Membru, poate după caz, autoriza instituții publice sau alte organizații (inclusiv pe acelea ale altui Membru, dacă acesta consimte), pe care le recunoaște ca fiind independente și competente pentru a efectua inspecții sau pentru a elibera certificate sau pentru ambele cazuri. În toate cazurile, Membrul rămâne total răspunzător pentru inspecția și certificarea condițiilor de muncă și de viață pentru navigatorii de pe navele care arborează pavilionul său.

4. Un certificat de muncă în sectorul maritim, însoțit de o declarație de conformitate a muncii în sectorul maritim, atestă în lipsa unei prevederi contrare că vasul a fost inspectat corespunzător de către statul de pavilion și că prevederile prezentei Convenții privind condițiile de muncă și de viață pentru navigatori au fost realizate în măsură certificată.

5. Informații la care se referă sistemul în paragraful 2 al prezentei Reguli, incluzând metode folosite pentru evaluarea eficacității sale, trebuie incluse în raportul Membrului către Biroului Internațional al Muncii, conform articolului 22 al Constituției.

Norma A5.1.1 – Principii generale

1. Fiecare Membru trebuie să stabilească clar obiectivele și normele care se referă la administrarea inspecției și sistemul de certificare, la fel ca și procedurile adecvate care evaluează măsura în care aceste obiective sunt acoperite și normele sunt respectate.

2. Fiecare Membru va solicita tuturor navelor care arborează pavilionul său să aibă la bord o copie a prezentei Convenții.

Principiul director B 5.1.1 – Principii generale

1. Autoritatea competentă ar trebui să ia dispozițiile necesare în vederea promovării unei cooperări eficiente dintre instituțiile publice și alte organisme, la care se face referire în regulile 5.1.1 și 5.1.2 privind condițiile de muncă și viață ale navigatorilor de la bord.

2. Pentru a asigura o mai bună cooperare între inspectori și armatori, navigatorii și organizațiile din care provin și pentru a menține ori îmbunătăți condițiile de muncă și viață ale navigatorilor de la bord, autoritatea competentă ar trebui să consulte reprezentanții unor astfel de organisme la intervale regulate de timp în legătură cu cele mai potrivite mijloace de atingere a acestor obiective. Modalitatea unei astfel de consultări ar trebui să fie stabilită de autoritatea competentă după consultarea cu organizațiile armatorilor și ale navigatorilor.

Regula 5.1.2. - Autorizarea organizațiilor recunoscute

1. Instituțiile publice sau alte organizații la care se face referire în paragraful 3 al Regulii 5.1.1 (organizații recunoscute) trebuie să fi fost recunoscute ca îndeplinind cerințele Codului privind competența și independența, de către autoritatea competentă. Funcțiile de inspecție și certificare pe care organizațiile recunoscute pot fi autorizate să le îndeplinească, trebuie să decurgă din scopul activităților care sunt expres menționate în Cod ca fiind executate de către autoritatea competentă sau de către o organizație recunoscută.

2. Rapoartele la care se face referire în paragraful 5 al Regulii 5.1.1 trebuie să conțină informații referitoare la orice organizație recunoscută, nivelul autorizației acordate și dispozițiile date de Membru pentru a se asigura că activitățile autorizate sunt complete și eficiente.

Normă A 5.1.2 – Autorizarea organizațiilor recunoscute

1. În scopul recunoașterii, potrivit paragrafului 1 al Regulii 5.1.2, autoritatea competentă trebuie să examineze competența și independența organismului interesat și să stabilească dacă organizația a demonstrat, în măsura necesară executării activităților acoperite de autorizația conferită acesteia, că organizația:

- a) are expertizele necesare în aspectele relevante ale prezentei Convenții și cunoștințe suficiente privind exploatarea navelor, inclusiv condițiile minime cerute navigatorilor pentru munca la bordul navelor, condiții de angajare, de cazare, recreere și hrană, prevenirea accidentelor, protecția sănătății și îngrijirile medicale, bunăstare și protecție privind securitatea socială;
- b) are abilitatea de a păstra și actualiza expertiza personalului propriu;
- c) are cunoștințe suficiente asupra prevederilor prezentei Convenții, precum și asupra legislației naționale aplicabile și a instrumentelor internaționale relevante;
- d) are structura, mărimea, experiența și capacitatea potrivite tipului și gradului de autorizare.

2. Orice autorizație acordată în domeniul inspecțiilor va împuternici, cel puțin, organizația recunoscută să solicite remedierea deficiențelor pe care le constată în condițiile de muncă și de viață ale navigatorilor și să efectueze inspecții la cererea statului de port.

3. Fiecare Membru stabilește:

- a) un sistem care să asigure caracterul adecvat al activităților desfășurate de către organizațiile recunoscute, care include informații privind toate legile naționale aplicabile și regulamentele și instrumentele internaționale relevante; și
- b) proceduri de comunicare cu astfel de organizații și controlul activității lor.

4. Fiecare Membru va pune la dispoziția Biroului Internațional al Muncii o listă actualizată a organizațiilor recunoscute și autorizate să acționeze pentru acesta și va actualiza continuu această listă. Această listă va specifica funcțiile pe care organizațiile recunoscute au fost autorizate să le îndeplinească. Biroul va face lista publică.

Principiul director B 5.1.2 – Autorizarea organizațiilor recunoscute

1. Organizația care dorește să fie recunoscută va trebui să-și demonstreze competența tehnică, administrativă și managerială și capacitatea de a asigura prestarea serviciilor de calitate în termenele prescrise.

2. În scopul evaluării mijloacelor de care dispune o organizație, autoritatea competentă va stabili dacă aceasta:

- (a) are personal tehnic, managerial și de sprijin adecvat;
- (b) are suficient personal calificat pentru a furniza serviciul cerut, repartizați pe o zonă geografică corespunzătoare;
- (c) și-a dovedit capacitatea de a furniza servicii de calitate în termenele prescrise; și
- (e) este independentă și capabilă să înregistreze și să raporteze despre operațiunile pe care le desfășoară.

3. Autoritatea competentă trebuie să încheie un acord scris cu orice organizație pe care o recunoaște pentru autorizare. Acordul ar trebui să cuprindă următoarele elemente:

- (a) câmpul de aplicare;
- (b) scopul;
- (c) condiții generale;
- (d) executarea funcțiilor vizate de autorizație;
- (e) bază legală a funcțiilor vizate de autorizație;
- (f) raportarea către autoritatea competentă;
- (g) menționarea autorizației eliberate de autoritatea competentă organizației recunoscute; și
- (h) controlul de către autoritatea competentă a activităților delegate organizației recunoscute.

4. Fiecare Membru ar trebui să solicite organizațiilor recunoscute să elaboreze un sistem de calificare a personalului angajat de ele în calitate de inspectori pentru a asigura actualizarea regulată a cunoștințelor și competențelor acestora.

5. Fiecare Membru ar trebui să solicite organizațiilor recunoscute să păstreze registre de evidență a serviciilor prestate pentru a putea fi în măsură să stabilească dacă acestea au acționat conform normelor aplicabile în privința aspectelor la care se referă aceste servicii.

6. La elaborarea procedurilor de control la care se face referire în norma A5.1.2, paragraful 3(b), Membrii ar trebui să ia în considerare *Directivele pentru autorizarea organizațiilor care acționează în numele administrației*, adoptate în cadrul Organizației Internaționale Maritime.

Regula 5.1.3 – Certificatul de muncă în sectorul maritim și declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim

1. Prezenta Regulă se aplică navelor care au:

- (a) un tonaj brut de 500 tdw sau mai mare, angajate în voiajuri internaționale; și
- (b) un tonaj brut de 500 tdw sau mai mare, aflate sub pavilionul unui Membru și care operează dintr-un port sau între porturi, în altă țară.

În scopul aplicării prezentei Reguli, “voiaj internațional” semnifică un voiaj dintr-o țară către un port situat în afara acestei țări.

2. Prezenta Regulă se aplică oricărei nave care arborează pavilionul unui Membru și nu este acoperită de paragraful 1 al acestei Reguli, la solicitarea armatorului către Membrul respectiv.

3. Fiecare Membru va cere navelor care se află sub pavilionul său să dețină și să actualizeze un certificat de muncă în sectorul maritim care să ateste că standardele de muncă și viață ale navigatorilor pe navă, inclusiv măsurile pentru a asigura conformitatea continuă a dispozițiilor adoptate care trebuie menționate în declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim, menționată la paragraful 4 al prezentei Reguli, au fost inspectate și îndeplinesc prevederile legislației naționale sau alte dispoziții privind aplicarea prezentei Convenții.

4. Fiecare Membru va cere navelor care se află sub pavilionul său să dețină și să actualizeze și declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim, care menționează prevederile naționale pentru aplicarea prezentei Convenții, referitoare la standardele de muncă și viață ale navigatorilor și care prevede măsurile adoptate de armator pentru a asigura respectarea acestor prevederi pe nava sau navele respective.

5. Certificatul de muncă în sectorul maritim și declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim vor respecta modelul prevăzut de Cod.

6. În cazul în care autoritatea competentă a unui Membru sau o organizație recunoscută, autorizată în acest scop, constată prin intermediul unei inspecții că o navă care se află sub pavilionul Membrului îndeplinește sau continuă să îndeplinească prevederile prezentei Convenții, va elibera sau reînnoi un certificat de muncă în sectorul maritim care va fi înregistrat în registrul public al certificatelor.

7. Cerințele detaliate pentru certificatul de muncă în sectorul maritim și declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim, inclusiv o listă a aspectelor ce trebuie inspectate și aprobate sunt prevăzute în partea A a Codului.

Norma A5.1.3 – Certificatul de muncă în sectorul maritim și declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim

1. Certificatul de muncă în sectorul maritim va fi eliberat unei nave de autoritatea competentă sau de o organizație recunoscută, pe deplin autorizată în acest scop, pentru o perioadă ce nu va depăși cinci ani. O listă a aspectelor ce trebuie inspectate și evaluate în vederea respectării legislației naționale sau altor măsuri de aplicare a dispozițiilor prezentei Convenții, referitoare la standardele de muncă și viață ale navigatorilor pe nave, înainte de eliberarea certificatului de muncă în sectorul maritim, se găsește în Anexa A5-I.

2. Valabilitatea certificatului de muncă în sectorul maritim va fi subiectul unei inspecții intermediare a autorității competente sau a unei organizații recunoscute, autorizate în acest scop, pentru a asigura continuarea respectării cerințelor interne de aplicare a prezentei Convenții. În cazul în care este efectuată o singură inspecție intermediară, iar perioada de valabilitate a certificatului este de cinci ani, aceasta va avea loc între a doua și a treia dată aniversară a certificatului. Această dată reprezintă ziua și luna fiecărui an care corespunde datei de expirare a certificatului de muncă în sectorul maritim. Scopul și complexitatea inspecției intermediare vor fi aceleași ca în cazul unei inspecții pentru reînnoirea certificatului. Certificatul va fi confirmat în urma inspecției intermediare favorabile.

3. Exceptând paragraful 1 al prezentei Norme, în cazul în care inspecția pentru reînnoire a fost efectuată în termen de trei luni înainte de expirarea certificatului existent, noul certificat de muncă în sectorul maritim va fi valabil de la data efectuării inspecției pentru reînnoire, pentru o perioadă ce nu va depăși cinci ani de la data expirării certificatului existent.

4. În cazul în care inspecția pentru reînnoire este încheiată cu mai mult de trei luni înainte de data expirării certificatului existent, noul certificat de muncă în sectorul maritim va fi valabil pentru o perioadă ce nu va depăși cinci ani, începând de la data încheierii inspecției pentru reînnoire.

5. Un certificat de muncă în sectorul maritim poate fi eliberat cu titlu provizoriu:

- (a) navelor noi la livrare;
- (b) în cazul în care o navă schimbă pavilionul; sau
- (c) în cazul în care un armator își asumă responsabilitatea pentru exploatarea unei nave noi pentru acest armator.

6. Un certificat provizoriu de muncă în sectorul maritim poate fi eliberat pentru o perioadă ce nu va depăși șase luni, de către autoritatea competentă sau de o organizație recunoscută, autorizată în acest scop.

7. Un certificat provizoriu de muncă în sectorul maritim poate fi eliberat numai ca urmare a verificării următoarelor aspecte:

- (a) nava a fost inspectată, în măsura posibilului, în ceea ce privește chestiunile prevăzute în Anexa A5-I, luându-se în considerare verificarea aspectelor menționate la sub-paragrafele (b), (c) și (d) ale acestui paragraf;
- (b) armatorul a demonstrat autorității competente sau organizației recunoscute că nava are proceduri adecvate pentru a se conforma prezentei Convenții;
- (c) comandantul cunoaște prevederile prezentei Convenții și obligațiile privind aplicarea acestora; și
- (d) informațiile cerute au fost puse la dispoziția autorității competente sau organizației recunoscute pentru a întocmi o declarație de conformitate a muncii în sectorul maritim.

8. O inspecție completă conform paragrafului 1 al prezentei Norme va fi efectuată înainte de expirarea certificatului provizoriu pentru a permite eliberarea certificatului de muncă în sectorul maritim cu valabilitate obișnuită. Nu mai poate fi eliberat un nou certificat provizoriu după expirarea celor șase luni inițiale, menționate la paragraful 6 al prezentei Norme. Nu este necesară eliberarea unei declarații de conformitate a muncii în sectorul maritim pentru perioada de valabilitate a certificatului provizoriu.

9. Certificatul de muncă în sectorul maritim, certificat provizoriu de muncă în sectorul maritim și declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim vor fi întocmite în formă corespunzătoare modelelor prevăzute în Anexa A5-II.

10. Declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim va fi atașată la certificatul de muncă în sectorul maritim. Va avea două părți:

- (a) Partea I va fi elaborată de autoritatea competentă, care: i) va cuprinde lista chestiunilor de inspectat conform paragrafului 1 al prezentei Norme; ii) va conține, de asemenea, prevederile naționale ce încorporează dispozițiile relevante ale prezentei Convenții, oferind o referință la dispozițiile legale naționale relevante, precum și, dacă este necesar, informații concise despre principalele aspecte ale prevederilor naționale; iii) se va referi și la prevederile legislației naționale specifice în funcție de tipul navei; iv) va înregistra orice dispoziții echivalente adoptate potrivit paragrafului 3 al Articolului VI; v) indică clar orice derogare acordată de către autoritatea competentă conform Titlului III; și
- (b) Partea a II-a va fi întocmită de către armator și cuprinde măsurile adoptate pentru a asigura conformitatea continuă cu prevederile naționale între inspecții și măsurile propuse pentru a asigura îmbunătățirea continuă.

Autoritatea competentă sau organizația recunoscută, pe deplin autorizată în acest scop certifică Partea II și eliberează declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim.

11. Rezultatul tuturor inspecțiilor ulterioare sau ale altor verificări efectuate în legătură cu nava respectivă și orice deficiențe semnificative sesizate în timpul unei asemenea verificări vor fi înregistrate, împreună cu data la care s-a constatat că au fost remediate deficiențele. Aceste informații, însoțite de o traducere în limba engleză, dacă nu sunt deja înregistrate în limba engleză, vor fi înscrise sau atașate la declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim sau vor fi puse în alt mod la dispoziția navigatorilor, inspectorilor statului de pavilion, funcționarilor autorizați în statele-port și reprezentanților armatorilor și navigatorilor, conform legislației naționale.

12. Un exemplar valabil și actualizat al certificatului de muncă în sectorul maritim și al declarației de conformitate a muncii în sectorul maritim, însoțite de o traducere în limba engleză, dacă originalele nu sunt întocmite în limba engleză, se vor afla pe navă și vor fi afișate într-un loc vizibil la bord, unde vor fi la dispoziția navigatorilor. O copie a acestor documente va fi pusă la dispoziție, conform legislației naționale, la cerere, navigatorilor, inspectorilor statului de pavilion, ofițerilor autorizați ai statului - portului și reprezentanților armatorilor și navigatorilor.

13. Obligația privind traducerea în limba engleză de la paragrafele 11 și 12 ale prezentei Norme, nu se aplică în cazul unei nave care nu este angajată într-un voiaj internațional.

14. Orice certificat eliberat potrivit paragrafului 1 sau 5 al prezentei Norme își va înceta valabilitatea în oricare dintre următoarele cazuri:

- (a) dacă inspecțiile relevante nu sunt încheiate în perioadele specificate la paragraful 2 al prezentei Norme;
- (b) dacă certificatul nu este aprobat conform paragrafului 2 al prezentei Norme;
- (c) în cazul în care o navă schimbă pavilionul;
- (d) în cazul în care un armator nu își mai asumă responsabilitatea pentru exploatarea unei nave; și
- (e) în cazul în care au fost efectuate schimbări substanțiale în structura sau echipamentul la care se referă Titlul 3.

15. În cazul prevăzut la paragraful 14 (c), (d) sau (e) al prezentei Norme, un nou certificat va fi eliberat numai dacă autoritatea competentă sau organizația recunoscută care eliberează noul certificat este convinsă că nava îndeplinește cerințele prezentei Norme.

16. Un certificat de muncă în sectorul maritim va fi retras de autoritatea competentă sau de organizația recunoscută, autorizată în acest scop de statul căruia îi aparține pavilionul, dacă există dovezi că nava respectivă nu îndeplinește prevederile prezentei Convenții și nicio măsură corectivă nu a fost luată.

17. Când se analizează dacă un certificat de muncă în sectorul maritim ar trebui retras conform paragrafului 16 al prezentei Norme, autoritatea competentă sau organizația recunoscută va lua în considerare gravitatea sau frecvența deficiențelor.

Principiul director B5.1.3 – Certificatul de muncă în sectorul maritim și declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim

1. Enumerarea prevederilor naționale în Partea I a declarației de conformitate a muncii în sectorul maritim ar trebui să includă sau să fie însoțite de referiri la dispozițiile legislative legate de condițiile de muncă și viața, pentru fiecare dintre prevederile enumerate în anexa A5-I. Când legislația națională urmează îndeaproape prevederile prezentei convenții, este necesară doar o referire. Dacă o prevedere a Convenției este aplicată printr-o echivalare așa cum stipulează articolul VI, paragraful 3, aceasta prevedere trebuie identificată și este necesară furnizarea unei explicații. Când o exceptare este acordată de autoritatea competentă în temeiul titlului 3, respectiva prevedere sau prevederile în cauză ar trebui să fie în mod clar indicate.

2. Măsurile la care se face referire în partea II a declarației de conformitate a muncii în sectorul maritim întocmită de armator, ar trebui să indice în special situațiile în care se va verifica conformarea cu prevederile naționale specifice, persoanele responsabile cu această verificare, documentele care vor fi analizate, ca și procedurile ce vor fi urmate în cazurile de neconformitate. Partea II poate îmbrăca o serie de forme. Poate face referire la o documentație mai cuprinzătoare ce acoperă politici și proceduri legate de alte aspecte ale sectorului maritim, de exemplu documente cerute de Codul Internațional de Management al Securității (Codul ISM) sau informațiile cerute de Regula 5 a Convenției SOLAS, capitolul XI-1 referitor la registrul sinoptic permanent al navelor.

3. Măsurile pentru asigurarea unei conformități continue ar trebui să se refere mai ales la prevederile internaționale generale privind obligația armatorului și a comandantului de a fi permanent informați despre cele mai recente progrese tehnologice și științifice privind amenajarea locului de muncă, ținând cont de pericolele inerente ale muncii navigatorilor, și în consecință, să informeze reprezentanții

navigatoarelor, garantând astfel un nivel mai bun de protecție a condițiilor de muncă și viață ale navigatorilor de la bord.

4. Este important mai presus de toate ca declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim să fie eliberată în termeni clari selectați pentru toți cei interesați, mai ales inspectorii de stat sub pavilionul căruia navighează nava, ofițerii autorizați ai statului portului și navigatorii, pentru a se verifica dacă prescripțiile sunt bine puse în practică.

5. Anexa B5-I prezintă un exemplu de informații ce pot figura în declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim.

6. Când o navă își schimbă pavilionul așa cum este indicat în paragraful 14(c) al Normei A5.1.3 și când cele două state în cauză au ratificat prezenta convenție, statul a cărui navă era autorizată inițial să navigheze sub acest pavilion ar trebui ca în cel mai scurt timp să comunice autorității competente a celuilalt Membru copia certificatului de muncă în sectorul maritim și a declarației de conformitate a muncii în sectorul maritim aflate la bordul navei înainte de schimbarea pavilionului și dacă este cazul, o copie a rapoartelor de inspecție concludente, dacă autoritatea competentă face o solicitare în acest sens în termen de 3 luni de la data schimbării pavilionului.

Regula 5.1.4 Inspecția și punerea în aplicare

1. Fiecare Membru verifică, prin intermediul unui sistem eficient și coordonat de inspecțiile periodice, de supraveghere și alte măsuri de control că navele care se află sub pavilionul său respectă prevederile prezentei convenții, așa cum sunt implementate de legislația lor națională.

2. Partea A a Codului conține dispoziții detaliate referitoare la sistemul de inspecție și de implementare menționat la paragraful 1 al prezentei reguli.

Norma A5.1.4 Inspecția și punerea în aplicare

1. Fiecare Membru trebuie să aibă un sistem de inspecție a condițiilor navigatorilor de la bordul navelor aflate sub pavilionul său care va include verificarea respectării măsurilor legate de condițiile de muncă și viața așa cum sunt acestea menționate în declarația de conformitate cu munca în sectorul maritim, dacă este cazul și respectării prevederilor prezentei convenții.

2. Autoritatea competentă va numi un număr suficient de inspectori calificați care să îndeplinească sarcinile prevăzute la paragraful 1 al acestei norme. În cazul în care organizațiile recunoscute au fost autorizate să efectueze inspecții, Membrul va solicita ca personalul care efectuează inspecția să fie calificat pentru desfășurarea acestor sarcini și le va însărcina cu autoritatea legală necesară pentru desfășurarea sarcinilor.

3. Vor fi luate dispozițiile necesare care să asigure că inspectorii sunt formați, au competențe, atribuții, puteri, statutul și independența necesare pentru a putea verifica și asigura respectarea conformității menționate la paragraful 1 al acestei norme.

4. Astfel de inspecții se vor desfășura la intervalele menționate de norma A5.1.3, după caz. Intervalul nu va depăși, în nicio situație, 3 ani.

5. Dacă un Membru primește o plângere pe care nu o consideră nefondată sau obține dovezi că o navă aflată sub pavilionul său nu respectă prevederile acestei convenții sau dacă există deficiențe grave în aplicarea măsurilor cuprinse în declarația de conformitate din domeniul muncii în sectorul maritim, acesta va lua acțiunile necesare pentru a ancheta această problemă și pentru a se asigura că sunt luate măsurile de remediere a oricăror deficiențe constatate.

6. Fiecare Membru formulează reguli adaptate și se va asigura de aplicarea efectivă a acestora pentru a garanta inspectorilor un statut și condiții de muncă care să le asigure independența față de schimbările de guvern și față de influențe externe neadecvate.

7. După primirea instrucțiunilor clare referitoare la sarcinile pe care urmează să le îndeplinească și fiind investiți corespunzător, inspectorii sunt autorizați:

- a) să urce la bordul unei nave aflate sub pavilionul Membrului;
- b) să desfășoare orice examinări, controale sau anchete pe care le-ar putea considera necesare pentru a se asigura că normele sunt respectate cu strictețe; și
- c) să solicite ca orice deficiență să fie remediată și, acolo unde au motive să considere că deficiențele constituie o încălcare gravă a cerințelor acestei convenții (inclusiv drepturile navigatorilor) sau reprezintă un pericol semnificativ pentru siguranță, sănătatea sau securitatea navigatorilor, să interzică unei nave părăsirea portului până la adoptarea măsurilor necesare.

8. Orice măsură adoptată ca urmare a paragrafului 7 c) al acestei norme, face obiectul oricărui drept de apel în fața unei autorități judecătorești sau administrative

9. Inspectorii au competența de a da avertismente și de a oferi consiliere în schimbul instituirii sau recomandării de proceduri acolo unde încălcarea normei nu pune în pericol nici securitatea, nici, sănătatea navigatorilor respectivi și acolo unde nu există precedent al unor încălcări similare.

10. Inspectorii păstrează confidențialitatea sursei oricărei plângeri sau reclamații referitoare la un pericol sau deficiență legată de condițiile de muncă și viață ale navigatorilor sau o violare a legilor și reglementărilor și nu oferă informații armatorului, reprezentantului armatorului sau operatorului navei asupra faptului că inspecția a fost efectuată ca urmare a unei astfel de plângeri.

11. Inspectorii nu vor fi însărcinați cu competențe care, ca urmare a numărului sau naturii acestora, ar putea să interfereze cu inspecția efectivă sau să le prejudicieze în orice fel autoritatea sau imparțialitatea în relațiile cu armatorii, navigatorii sau alte părți interesate. În particular, inspectorilor:

- a) le este interzis orice interes direct sau indirect în orice operațiune în care sunt solicitați să efectueze o inspecție; și
- b) sub sancțiunea unor pedepse adecvate și a unor măsuri disciplinare, le este interzis să dezvăluie, chiar și după părăsirea serviciului, orice secret comercial sau proceduri de funcționare confidențiale sau informații cu caracter personal pe care le-ar afla în exercitarea atribuțiilor.

12. Inspectorii vor depune la autoritatea competentă un raport al fiecărei inspecții. O copie a raportului în limba engleză sau în limba de lucru a navei va fi transmisă comandantului navei și o altă copie va fi expusă la avizierul navei pentru informarea navigatorilor și, la cerere, trimisă reprezentanților lor.

13. Autoritatea competentă păstrează registre ale inspecțiilor privind condițiile navigatorilor de pe navele aflate sub pavilionul său și vor publica un raport anual cu activitățile de inspecție, într-un termen rezonabil de la încheierea anului care nu va depăși în nici un caz 6 luni de la sfârșitul anului în cursul căruia s-au desfășurat inspecțiile.

14. În cazul unei anchete ca urmare a unui incident major, raportul este supus autorității competente de îndată ce va fi disponibil, nu mai târziu de o lună de la emiterea concluziilor anchetei.

15. La efectuarea unei inspecții sau când sunt adoptate măsuri potrivit dispozițiilor prezentei norme, vor fi depuse toate eforturile pentru a se evita reținerea sau întârzierea nejustificată a navei.

16. Compensațiile sunt plătite potrivit legislației naționale pentru orice prejudiciu sau pierdere care rezultă din exercitarea ilicită a puterilor de către inspectori. Sarcina probei revine în fiecare caz reclamantului.

17. Se prevăd și se aplică sancțiuni adecvate și alte măsuri coercitive, de către fiecare Membru, în cazul nerespectării prevederilor prezentei convenții, inclusiv a drepturilor navigatorilor și obstrucționării exercitării atribuțiilor inspectorilor.

Principiul director B5.1.4 – Inspecția și punerea în aplicare

1. Autoritatea competentă sau orice alt serviciu ori autoritate responsabile cu inspecția parțială sau totală a condițiilor de muncă și viață ale navigatorilor ar trebui să dispună de resursele necesare pentru a-și putea îndeplini funcțiile. În particular:

- (a) fiecare Membru ar trebui să ia măsurile necesare pentru ca inspectorii să poată dispune, dacă este necesar, de asistenta experților și a specialiștilor calificați corespunzător, în realizarea muncii lor.
- (b) inspectorii ar trebui să dispună de sedii situate convenabil, ca și de mijloace materiale și de transport adecvate pentru a se putea achita de sarcini în mod echitabil.

2. Autoritatea competentă ar trebui să elaboreze o politică în materie de conformitate și de punere în aplicare în vederea garantării unei anumite coerențe și pentru îndrumarea activităților de inspecție și de aplicare relative la prezenta convenție. Enunțul acestei politici ar trebui să fie comunicat tuturor inspectorilor și reprezentanților legii care sunt interesați și ținut la dispoziția publicului, a armatorilor și a navigatorilor.

3. Autoritatea competentă ar trebui să instituie proceduri simple care să-i permită să primească în mod confidențial informații referitoare la eventuale încălcări ale prevederilor prezentei convenții, inclusiv a drepturilor navigatorilor, aduse la cunoștință direct de către navigatori sau prin intermediul reprezentanților lor, în așa fel încât inspectorii să poată ancheta neîntârziat problema apărută, inclusiv:

- a) abilitând comandantul, navigatorii sau reprezentanții acestora din urmă să ceară o inspecție de câte ori consideră necesar; și
- b) furnizând armatorilor și navigatorilor, precum și organizațiilor interesate, informații și sfaturi tehnice cu privire la mijloacele cele mai eficiente de conformare la prevederile prezentei convenții și de operare a unei îmbunătățiri continue a condițiilor navigatorilor de la bordul navelor.

4. Inspectorii ar trebui să fie foarte bine pregătiți și suficient de numeroși pentru a se putea achita în mod eficient de sarcinile lor, ținând seama de următoarele elemente:

- a) importanța sarcinilor ce le revin, mai ales numărul, natura și mărimea navelor supuse inspecției, ca și numărul și complexitatea dispozițiilor legale aplicabile;
- b) resursele puse la dispoziția inspectorilor; și
- c) condițiile practice în care inspecția trebuie efectuată pentru a fi eficientă.

5. Sub rezerva condițiilor stabilite de legislația națională pentru recrutarea în serviciul public, inspectorii ar trebui să aibă calificarea și perfecționarea adecvate pentru exercitarea funcțiilor lor și, pe cât

posibil, să aibă o pregătire în domeniul maritim sau o experiență de navigator. Ei ar trebui să posede o cunoaștere adecvată a condițiilor de muncă și viață ale navigatorilor, precum și cunoașterea limbii engleze.

6. Pe timpul angajării lor, ar trebui luate măsuri pentru a asigura inspectorilor o perfecționare adecvată.

7. Toți inspectorii ar trebui să cunoască exact împrejurările în care trebuie făcută o inspecție, scopul acesteia în diferite circumstanțe și metoda generală de inspecție.

8. Inspectorii, acreditați corespunzător legii naționale, trebui să fie împuterniciți, cel puțin:

a) să urce la bordul navei liber și fără o anunțare prealabilă. Cu toate acestea, în momentul inspecției navei, inspectorii ar trebui să-și anunțe prezența comandantului sau persoanei care-i ține locul și după caz, navigatorilor sau reprezentanților lor;

b) să pună întrebări comandantului, navigatorilor sau oricărei alte persoane, inclusiv armatorului sau reprezentantului acestuia, cu privire la orice chestiune despre aplicarea prevederilor legale, în prezența martorilor pe care persoana i-a solicitat;

c) să ceară punerea la dispoziție a tuturor cărților, jurnalelor de bord, registrelor, certificatelor sau altor documente ori informații care au legătură cu obiectul inspecției, pentru a se putea verifica dacă legislația națională care pune în practică prezenta convenție este respectată;

d) să asigure afișarea avizelor cerute de legislația națională care pune în practică prezenta convenție;

e) să preleveze, în scopul analizării, eșantioane de produse, mărfuri, apă potabilă, alimente, materiale și substanțe utilizate sau manipulate;

f) după o inspecție, să aducă imediat la cunoștința armatorului, a celui care exploatează nava sau a comandantului, lipsurile care ar putea prejudicia sănătatea și securitatea persoanelor de la bord;

g) să alerteze autoritatea competentă și dacă este cazul, organizația recunoscută cu privire la orice lipsă sau abuz pe care legislația în vigoare nu le ia în mod explicit în considerare și să le însoțească cu propuneri de îmbunătățire a acestei legislații.

h) să avizeze autoritatea competentă cu privire la orice accident de muncă sau boală profesională ce afectează navigatorii, în cazurile și modalitatea prescrise în legislație.

9. Când un eșantion este prelevat conform paragrafului 8 e) al prezentului principiu director, armatorul sau reprezentantul său și, după caz, un navigator, ar trebui să asiste la operație sau să fie notificați. Cantitatea eșantionului ar trebui să fie corect consemnată de către inspector.

10. Raportul anual publicat de autoritatea competentă a Membrilor în ceea ce privește navele care se află sub pavilionul respectivelor state ar trebui să includă:

a) o listă a legilor și regulamentelor în vigoare referitoare la condițiile de muncă și viață ale navigatorilor, ca și toate amendamentele devenite aplicabile în timpul anului;

b) informații detaliate privind organizarea sistemului de inspecție;

c) statistici ale navelor sau altor sedii care fac obiectul inspecțiilor și ale navelor și alte sedii inspectate de curând;

d) statistici privind toți navigatorii care se supun legislației naționale;

e) statistici și informații privind violările de legislație, sancțiunile impuse și cazurile de reținere a navelor; și

f) statistici ale accidentelor de muncă și bolilor profesionale care afectează navigatorii și care fac obiectul unei declarații.

Regula 5.1.5 – Proceduri de plângere la bord

1. Orice Membru cere să existe la bordul navelor sub pavilionul său proceduri care să permită o reglementare justă, eficace și rapidă a oricărei plângeri prezentate de un navigator cu privire la o presupusă infracțiune la prevederile prezentei convenții, inclusiv la drepturile navigatorilor.

2. Orice stat interzice și sancționează orice formă de victimizare a unui navigator care a depus plângere.

3. Dispozițiile prezentei reguli și secțiunile corespunzătoare Codului nu afectează dreptul navigatorului de a căuta o reparație prin orice mod legal care i se pare potrivit.

Norma A5.1.5 – Proceduri de plângere la bord

1. Fără a încălca sfera mai largă de cuprindere pe care o au legislația sau contractele colective de muncă, navigatorii ar putea recurge la proceduri de plângere la bord pentru a face o plângere referitoare la orice chestiune care constituie, după părerea lor, o încălcare a prevederilor prezentei convenții, inclusiv la drepturile navigatorilor.

2. Fiecare membru se asigură ca legislația să prevadă stabilirea de proceduri de plângere la bord potrivite în vederea satisfacerii prevederilor regulii 5.1.5. Aceste proceduri trebuie să aibă în vedere că litigiul aflat la originea plângerii să fie rezolvat la nivelul cel mai scăzut posibil. Totuși, în toate cazurile, navigatorii au dreptul să adreseze plângerea direct comandantului și, dacă consideră necesar, direct autorităților externe corespunzătoare.

3. Navigatorii au dreptul să fie însoțiți sau reprezentați la momentul procedurii de plângere la bord și vor fi prevăzute măsuri pentru a preveni victimizarea navigatorilor care au depus plângerea. Termenul „victimizare” descrie orice act răuvoitor, indiferent de autor, cu privire la un navigator care a prezentat o plângere care nu este în mod evident abuzivă sau calomnioasă.

4. Toți navigatorii trebuie să primească, în afară de exemplarul contractului lor individual de muncă, un document care să descrie procedurile de plângere în vigoare la bordul navei. Documentul trebuie să menționeze în special coordonatele autorității competente din statul sub al cărui pavilion se află și, dacă acesta nu este același, în țara de rezidență a navigatorilor, ca și numele uneia sau mai multor persoane care se găsesc la bord și care ar fi susceptibile, cu titlu confidențial, să-i consilieze într-un mod imparțial cu privire la plângerea lor și să-i ajute în orice alt mod să pună în practică procedura de plângere care le este disponibilă la bord.

Principiul director B 5.1.5 – Proceduri de plângere la bordul navei

1. Sub rezerva oricărei dispoziții pertinente a unui contract colectiv de muncă aplicabil, autoritatea competentă ar trebui, ca în strânsă consultare cu organizațiile armatorilor și navigatorilor să stabilească un model, în vederea stabilirii de proceduri echitabile, rapide și documentate pentru tratarea plângerilor de la bordul navelor ce se află sub pavilionul statului în cauză. Următoarele elemente ar trebui luate în considerare la stabilirea acestor proceduri:

a) numeroase plângeri pot viza în mod explicit persoanele cărora le sunt adresate, adică comandantului navei. În toate cazurile, navigatorii ar trebui, de asemenea, să se poată plânga direct comandantului sau unor instanțe exterioare;

b) pentru evitarea oricărei victimizări a navigatorilor care au prezentat o plângere referitoare la chestiuni la care se referă prezenta convenție, procedurile ar trebui să încurajeze desemnarea la bordul navei a unei persoane în măsură să consilieze navigatorii în legătură cu procedurile la care pot recurge și,

dacă navigatorul autor al plângerii îi cere, să asiste la toate întâlnirile sau audierile legate de motivul litigiului.

2. Procedurile examinate în timpul consultărilor la care se referă paragraful prezentului principiu director ar trebui să prevadă cel puțin următoarele elemente:

- a) plângerile ar trebui supuse șefului departamentului navigatorului care depune plângere sau ofițerului superior navigatorului;
- b) șeful departamentului sau ofițerul superior ar trebui să se străduiască să rezolve problema într-un termen precizat, adaptat la obiectul litigiului;
- c) dacă șeful departamentului sau ofițerul superior nu reușesc să soluționeze litigiul astfel încât navigatorul să fie mulțumit, acesta se poate adresa comandantului, care ar trebui să se ocupe personal de problemă;
- d) navigatorii ar trebui să aibă permanent dreptul de a fi însoțiți și reprezentați de un alt navigator la alegerea lor, de la bordul navei în cauză;
- e) plângerile și deciziile la care acestia au dat naștere ar trebui să fie înregistrate și o copie ar trebui dată navigatorului interesat;
- f) dacă o plângere nu poate fi soluționată la bord, ar trebui să fie prezentată armatorului, pe uscat, iar acesta ar trebui să dispună de un interval de timp suficient pentru rezolvarea problemei, dacă aceasta se produce prin consultarea cu navigatorii interesați sau cu alte persoane desemnate pentru a-i reprezenta; și
- g) în toate cazurile, navigatorii ar trebui să aibă dreptul să adreseze plângerea lor direct comandantului și armatorului, precum și autorităților competente.

Regula 5.1.6 – Accidentele maritime

1. Fiecare Membru va face o anchetă oficială asupra oricărui accident maritim grav care a avut ca urmare o rănire sau o pierdere a unei vieți omenești în care a fost implicată o navă aflată sub pavilionul său. În principiu, raportul final al acestei anchete este făcut public.

2. Membrii trebuie să coopereze pentru a înlesni anchetele privind accidentele maritime grave menționate la paragraful 1 al prezentei reguli.

Norma A5.1.6 – Accidentele maritime

(Fără dispoziții)

Principiul B 5.1.6 – Accidente maritime

(Fără dispoziții)

Regula 5.2 – Responsabilitățile statului portului

Scop: să permită fiecărui Membru să își asume responsabilitățile potrivit prezentei convenții, referitoare la cooperarea internațională necesară în vederea asigurării aplicării și respectării normelor convenției la bordul navelor străine.

Regula 5.2.1 – Inspecțiile în port

1. Fiecare navă străină care face escală, pe parcursul normal al activității sale sau pentru un motiv legat de exploatarea sa, în portul unui Membru, poate fi supus inspecției, conform dispozițiilor paragrafului 4 al articolului V, pentru a se verifica conformitatea cu prevederile prezentei convenții referitoare la condițiile de muncă și de viață ale navigatorilor la bordul navei, inclusiv drepturile navigatorilor.

2. Fiecare Membru accepta certificatul de muncă în sectorul maritim și declarația de conformitate cu munca în sectorul maritim impuse de regula 5.1.3 ca fiind atestări incontestabile în ceea ce privește conformitatea cu prevederile prezentei convenții, inclusiv drepturile navigatorilor. În consecință, inspecția în porturi, exceptând cazurile precizate în Cod, se limitează la controlul certificatului și a declarației.

3. Inspecțiile în port sunt efectuate de către funcționari autorizați, potrivit dispozițiilor Codului și a altor acorduri internaționale aplicabile care guvernează inspecțiile de control al statului portului. Aceste inspecții se limitează la verificarea faptului că aspectele examinate sunt conforme cu dispozițiile aplicabile ale articolelor și regulilor prezentei convenții și numai ale părții A din Cod.

4. Inspecțiile efectuate în vederea aplicării prezentei reguli se bazează pe un sistem eficient de monitorizare și inspecție al statului portului și apt să asigure că, condițiile de muncă și de viață a navigatorilor la bordul navelor care intră într-un port al Membrului respectiv, îndeplinesc cerințele convenției, inclusiv drepturile navigatorilor.

5. Informații referitoare la sistemul menționat la paragraful 4 al acestei Reguli, inclusiv metoda folosită pentru evaluarea eficacității sale, figurează în rapoartele prezentate de state ca urmare a aplicării articolului 22 al Constituției.

Norma A5.2.1 – Inspecțiile în port

1. Când un funcționar autorizat, aflat la bordul navei pentru a efectua o inspecție și a solicitat, după caz certificatul de muncă în sectorul maritim și declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim, constată că:

- a) documentația solicitată nu există, nu este actualizată, este falsă, documentele prezentate nu conțin informațiile solicitate de prezenta convenție sau, din alt motiv, nu sunt valabile; sau
- b) există motive solide pentru a crede că aceste condiții de muncă și de viață la bordul navei nu sunt conforme cu prevederile prezentei convenții; sau
- c) există motive întemeiate pentru a crede că navă și-a schimbat pavilionul pentru a evita respectarea dispozițiilor prezentei convenții; sau
- d) a fost depusă o plângere pe motivul că nu sunt respectate, potrivit prevederilor prezentei convenții, anumite condiții de muncă și de viață la bordul navei;

o inspecție mai aprofundată poate fi efectuată în scopul verificării condițiilor de muncă și de viață de la bordul navei. O astfel de inspecție va fi efectuată, în orice situație, atunci când condițiile de muncă și de viață considerate ca fiind neconforme ar putea constitui un real pericol pentru securitatea, sănătatea sau siguranța navigatorilor sau când funcționarul autorizat are motive să creadă că orice deficiență constituie o încălcare gravă a dispozițiilor prezentei convenții, inclusiv a drepturilor navigatorilor.

2. În cazul în care o inspecție mai detaliată este efectuată pe o navă străină într-un port al unui Membru de către funcționari autorizați, în circumstanțele menționate la paragraful 1 a), b) sau c) a prezentei norme, aceasta va acoperi, în principiu, punctele enumerate la anexă A5-III.

3. În cazul în care, potrivit paragrafului 1 d) al prezentei norme, este depusă o reclamație, inspecția se va limita, în general, la obiectul reclamației, cu condiția că plângerea sau investigația să furnizeze motive solide pentru efectuarea unei inspecții mai detaliate, potrivit paragrafului 1 b) al prezentei norme. Potrivit paragrafului 1 d) al prezentei norme, prin plângere se înțelege orice informație înaintată de un navigator, un organism profesional, o asociație, un sindicat sau, în general, orice persoană care are un interes privind siguranța navei, inclusiv în ceea ce privește riscurile pentru securitatea sau sănătatea navigatorilor aflați la bordul navei.

4. În cazul în care, ca urmare a efectuării unei inspecții mai detaliate, se constată că aceste condiții de muncă și de viață de la bordul navei nu sunt conforme cu dispozițiile prezentei convenții, funcționarul autorizat: trebuie să aducă imediat la cunoștința comandantului navei deficiențele constatate și termenul în care acestea vor fi remediate. În cazul când funcționarul autorizat consideră că lipsurile constatate sunt importante sau dacă aceste lipsuri au legătură cu plângerea depusă conform paragrafului 3 al prezentei norme, funcționarul autorizat le aduce la cunoștința organizațiilor armatorilor și navigatorilor prezente pe teritoriul Membrului unde se efectuează inspecția și poate:

- a) să informeze un reprezentant al statului de pavilion;
- b) să comunice informații pertinente autorităților competente din portul de escală următor.

5. Membrul pe teritoriul căruia s-a efectuat inspecția are dreptul să înainteze Directorului general al Biroului Internațional al Muncii o copie a raportului inspecției însoțită, dacă este cazul, de răspunsul comunicat în termenul prevăzut de autoritățile competente ale statului sub pavilionul căruia se află nava, pentru a putea fi adoptate măsurile considerate potrivite și utile în vederea asigurării faptului că această informație este consemnată și că este adusă la cunoștința părților care pot folosi mijloacele de recurs de care dispun.

6. În cazul în care, după o inspecție mai detaliată efectuată de către funcționarul autorizat, se constată că nava nu respectă dispozițiile prezentei convenții și că:

- a) condițiile de la bordul navei prezintă un pericol evident pentru sănătatea sau securitatea navigatorilor; sau
- b) ne-conformitatea constituie o încălcare gravă sau repetată adusă prevederilor prezentei convenții, inclusiv drepturilor navigatorilor,

funcționarul autorizat va lua măsurile necesare pentru a se asigura că nava nu va ieși în larg până când neconformitățile menționate la alineatele a) sau b) ale prezentului paragraf nu sunt remediate sau până când funcționarul nu a acceptat un plan care presupune remedierea acestora și până când nu este convins de aplicarea rapidă a planului. Dacă navei îi este interzis să navigheze, funcționarul autorizat informează, fără întârziere, statul sub pavilionul căruia se află nava și îl invită pe unul dintre reprezentanții acestui stat să fie prezent, dacă este posibil și solicită un răspuns al statului sub pavilionul căruia se află nava, într-un termen stabilit. De asemenea, funcționarul autorizat informează, fără întârziere, organizațiile armatorilor și navigatorilor interesate ale statului portului în care are loc inspecția.

7. Fiecare Membru se va asigura că funcționarii autorizați primesc dispozițiile necesare, de tipul celor menționate la partea B din Cod, referitoare la natura circumstanțelor care justifică imobilizarea navei conform paragrafului 6 al prezentei norme.

8. În exercitarea responsabilităților sale, potrivit prezentei norme, fiecare Membru evită, în măsura în care este posibil, imobilizarea sau întârzierea nefondată a navei. În cazul în care se stabilește că o navă a

fost imobilizată sau întârziată nefondat, pagubele și pierderile vor fi compensate. În orice caz, dovada trebuie făcută de către reclamant.

Principiul director B5.2.1 – Inspecția în port

1. Autoritatea competentă ar trebui să elaboreze o politică de inspectare pentru funcționarii autorizați care procedează la inspecții conform reglementării 5.2.1. Această politică ar trebui să vizeze asigurarea unei anumite coerențe și să îndrume activitățile de inspectare și de punere în aplicare legate de prevederile prezentei convenții, inclusiv drepturile navigatorilor. Conținutul acestei politici ar trebui să fie comunicat tuturor funcționarilor autorizați și ținut la dispoziția atât a publicului, cât și a armatorilor și navigatorilor.

2. În scopul elaborării unei politici referitoare la împrejurările justificând imobilizarea unei nave în virtutea paragrafului 6 al normei A5.2.1, autoritatea competentă ar trebui să țină cont de faptul că, în ceea ce privește infracțiunile vizate de paragraful 6 al normei A5.2.1, gravitatea violării se poate datora naturii deficienței în cauză. Aceasta se aplică în cazurile de violare a drepturilor și principiilor fundamentale sau drepturilor în materie de ocupare și drepturilor sociale ale navigatorilor, așa cum sunt stabilite de articolele III și IV. De exemplu, angajarea unei persoane având o vârstă inferioară celei recomandate, ar trebui considerată ca o infracțiune gravă, chiar dacă aceasta se referă fie și doar la o singură persoană aflată la bord. În alte cazuri, ar trebui luat în considerare numărul diverselor lipsuri constatate pe parcursul unei inspecții: de exemplu, ar trebui eventual mai multe lipsuri privind cazarea sau alimentația și serviciul de servire a mesei care să amenințe securitatea și sănătatea, pentru că acest fapt să constituie o infracțiune gravă.

3. Membrii ar trebui ca, în măsura posibilului, să coopereze între ei, pentru adoptarea directivelor referitoare la politicile de inspecție, recunoscute la nivel internațional, mai ales în ceea ce privește împrejurările justificând imobilizarea unei nave.

Regula 5.2.2 – Proceduri de rezolvare la uscat a plângerilor navigatorilor

1. Fiecare Membru se asigură că navigatorii ce se găsesc la bordul navei ce face escală într-un port situat pe teritoriul său, care fac obiectul unei încălcări ale prevederilor convenției, incluzând drepturile navigatorilor, să aibă dreptul să depună o plângere pentru a facilita o rezolvare rapidă și concretă.

Normă A 5.2.2 – Proceduri de rezolvare la uscat a plângerilor navigatorilor

1. O plângere a unui navigator cu privire la o presupusă încălcare a prevederilor prezentei convenții, inclusiv drepturile navigatorilor, poate fi depusă unui funcționar autorizat în portul unde nava face escală. În acest caz, respectivul funcționar trebuie să întreprindă o anchetă inițială.

2. După caz, luând seamă de natura plângerii, ancheta inițială trebuie să verifice dacă procedurile de plângeri la bord prevăzute de regula 5.1.5 au fost respectate. Funcționarul autorizat poate în egală măsură să conducă o inspecție mai detaliată în conformitate cu norma A 5.2.1.

3. Funcționarul autorizat trebuie, unde este cazul, să încurajeze soluționarea plângerii la bordul navei.

4. Dacă ancheta sau inspecția făcută conform prezentei norme relevă neconformitatea cu paragraful 6 al normei A 5.2.1, se aplică dispozițiile acestui paragraf.

5. În cazul în care nu se aplică dispozițiile paragrafului 4 al prezentei norme și când plângerea nu a fost rezolvată la bordul navei, funcționarul autorizat trebuie fără întârziere să înștiințeze statul sub al cărui pavilion se află, căutând să obțină, într-un interval precizat, consiliere și un plan de măsuri corectoare.

6. În caz că plângerea nu a fost rezolvată în urmare a măsurilor luate în conformitate cu paragraful 5 al prezentei norme, statul portului trebuie să comunice o copie a raportului stabilit de funcționarul autorizat directorului general. Raportul trebuie să fie însoțit de toate răspunsurile primite în intervalul de timp precizat de autoritatea competentă a statului sub al cărui pavilion se află. Organizațiile armatorilor și navigatorilor din statul în care se afla portul vor fi de asemenea informate. În plus, statisticile și informațiile referitoare la plângerile rezolvate trebuie să fie cu regularitate comunicate de statul în care se află portul, directorului general. Aceste două comunicări sunt făcute pentru că, pe baza unei acțiuni corespunzătoare și rapide, un registru a acestor informații să fie ținut și adus la cunoștința părților, inclusiv organizațiile de armatori și navigatori, care sunt susceptibile să utilizeze mijloacele de recurs de care dispun.

7. Trebuie luate măsuri corespunzătoare pentru a garanta confidențialitatea plângerilor depuse de navigatori.

Principiul director B5.2.2 - Proceduri de tratare la uscat a plângerilor navigatorilor

1. Când o plângere la care face referire norma A5.2.2 este tratată de către un funcționar autorizat, acesta ar trebui să stabilească în primul rând dacă este vorba despre o plângere de natură generală, care privește toți navigatorii de la bordul unei nave sau o categorie a acestora, sau de o plângere referitoare la un caz particular al unui navigator.

2. Dacă plângerea este de natură generală, conform normei A5.2.1, ar trebui avută în vedere recurgerea la o inspecție mai detaliată.

3. Dacă plângerea se referă la un caz particular, trebuie făcută o examinare a rezultatelor eventualelor proceduri de examinare la bord în vederea soluționării unei plângeri. Dacă nu au fost avute în vedere asemenea proceduri, funcționarul autorizat ar trebui să-l încurajeze pe cel care face plângerea să recurgă la toate procedurile disponibile la bordul navei. Trebuie să existe motive întemeiate pentru a se justifica examinarea unei plângeri înainte de a se fi explorat epuizat toate procedurile de plângere la bordul navei. Aceste motive se referă la proceduri interne neadecvate sau lente, ori teama celui care face plângerea de a nu suferi represalii pentru faptul de a fi depus o plângere.

4. În orice anchetă referitoare la o plângere, funcționarul autorizat ar trebui să dea comandantului, armatorului sau oricărei alte persoane implicate în plângere, posibilitatea de a-și face cunoscute punctele de vedere.

5. Funcționarul autorizat poate să se abțină de la a interveni mai mult în soluționarea plângerii în cazul în care statul sub pavilionul căruia se află nava, răspunzând la notificarea statului de port conform paragrafului 5 al normei A5.2.2, demonstrează că este în măsură să trateze problema și că dispune de proceduri adecvate în acest scop și dacă a prezentat un plan de acțiune acceptabil.

Regula 5.3 – Responsabilitățile furnizorului forței de muncă

Scop: asigurarea că fiecare Membru își achită responsabilitățile potrivit prezentei convenții referitoare la recrutarea și plasarea navigatorilor, precum și la protecția lor socială

1. Fără încălcarea principiului responsabilității sale în ceea ce privește condițiile de muncă și de viață ale navigatorilor bordul navelor care se află sub pavilionul său, fiecare Membru are și responsabilitatea de a asigura aplicarea prevederilor prezentei convenții referitoare la recrutarea, plasarea și protecția în materie de securitate socială a navigatorilor care sunt cetățenii statului respectiv, rezidenți, persoane domiciliat pe teritoriul său, în măsura în care această responsabilitate este prevăzută în prezenta convenție.
2. În vederea aplicării paragrafului 1 al prezentei reguli, există precizări detaliate în Cod.
3. Fiecare Membru va crea un sistem eficient de inspecție și supraveghere pentru îndeplinirea responsabilităților sale, în calitate de furnizor de forță de muncă, conform prezentei convenții.
4. Informații referitoare la sistemul menționat la paragraful 3 al prezentei reguli, inclusiv metoda folosită pentru evaluarea eficacității acestuia trebuie să se regăsească în rapoartele înaintate de către Membrii în aplicarea articolului 22 din Constituție.

Norma A5.3 – Responsabilitățile furnizorului forței de muncă

1. Fiecare Membru va asigura respectarea prevederilor prezentei convenții care sunt aplicabile administrației și activităților serviciilor de recrutare și de plasare a navigatorilor stabiliți pe teritoriul său, printr-un sistem de inspecție și de supraveghere și prin proceduri legale aplicate în caz de nerespectare a dispozițiilor în materie de licență și alte prevederi operaționale prevăzute în norma A1.4.

Principiul director B5.3 – Responsabilitățile furnizorului de forță de muncă

1. Serviciile private de recrutare și plasare a navigatorilor stabiliți pe teritoriul unui Membru și care furnizează serviciile unui navigator pentru un armator, oricare ar fi locația acestora, trebuie să își asume obligația de a supraveghea respectarea de către armatori a termenilor contractelor de angajare încheiate cu navigatorii.

ANEXA A 5-I

Condițiile de muncă și de viață ale navigatorilor trebuie inspectate și aprobate de către statul de pavilion înaintea certificării acordate unei nave potrivit normei A 5.1.3, paragraful 1:

Vârsta minimă

Certificatul medical

Calificările navigatorilor

Contractele de angajare maritimă

Folosirea unui serviciu privat de recrutare și plasare, care are licență, este autorizat sau reglementat

Orele de lucru și de odihnă

Dotarea cu echipaj

Cazarea

Facilitățile de recreere la bord

Alimentația și serviciul de servire a mesei

Sănătate și securitate și prevenirea accidentelor

Îngrijirile medicale la bord

Procedura pentru plângeri la bord

Plata salariilor

ANEXA A 5-II

Certificatul de muncă în sectorul maritim

(Notă: Acest certificat va avea o Declarație de conformitate cu munca în sectorul maritim atașată)

Emis potrivit prevederilor articolului V și Titlului 5 ale
Convenției privind munca în sectorul maritim (MLC 2006)
(denumită, în continuare „Convenția”)
sub autoritatea Guvernului

.....
(denumirea întregă a statului al cărui pavilion nava este îndreptățită să-l arboreze)

prin

(denumirea întregă și adresa autorității competente sau a organizației autorizate recunoscute potrivit prevederilor Convenției privind munca în sectorul maritim)

Caracteristicile navei

Numele navei.....
Număr sau
litere distincte.....
Portul înmatriculării.....
Data înmatriculării.....
Tonaj brut¹.....
Număr IMO.....
Tipul navei.....
Numele și adresa armatorului².....
.....
.....

¹ Pentru navele care au un sistem provizoriu de măsurare a tonajului adoptat de IMO, tonajul brut este acela inclus în coloana REMARCI a Certificatului Internațional pentru Tonaj (1969). A se vedea articolul II (1) (c) din Convenție.

² *Armator* reprezintă proprietarul navei sau altă organizație sau persoană, precum managerul, agentul sau navlositorul în bareboat, care și-a asumat responsabilitatea exploatării navei de la armator și care, asumânduși această responsabilitate a acceptat sarcinile și obligațiile impuse armatorilor, potrivit prezentei Convenții, indiferent de faptul că alte organizații sau persoane indeplinesc, în numele armatorului, anumite sarcini sau responsabilități. A se vedea articolul II.(1) (j) din Convenție.

Prin aceasta se certifică:

1. Că nava a fost inspectată și verificată pentru a fi în conformitate cu dispozițiile Convenției și cu prevederile Declarației de conformitate a muncii în sectorul maritim, anexate.
2. Că munca navigatorilor și condițiile de viață specificate în Anexa A 5-I din Convenție corespund dispozițiilor naționale adoptate de statul menționat mai sus pentru implementarea Convenției. Aceste dispoziții naționale sunt expuse pe scurt în Declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim, Partea I.

Acest certificat este valabil până lasub rezerva inspecției potrivit Normelor A 5.1.3 și A 5.1.4 din Convenție.

Acest certificat este valabil numai când Declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim eliberată lala data de.....este atașată.

Data terminării inspecției în baza căreia acest certificat a fost

Emis la..... la data de.....

Semnătura funcționarului autorizat care emite certificatul
(Sigiliul sau stampila autorității emitente, după caz)

Avizul inspecției intermediare obligatorii și, dacă este cazul, al inspecției suplimentare

Se atestă că nava a fost inspectată potrivit Normelor A 5.1.3 și A 5.1.4 din Convenție, iar condițiile de viață și de muncă ale navigatorilor menționate în Anexa A 5-I din Convenție corespund cu cerințele naționale adoptate de statul menționat mai sus în vederea implementării Convenției.

Inspecție intermediară:
(a se completa între a doua și a treia dată aniversară)

Semnătura
(semnătura funcționarului autorizat)

Loc:

Data:.....

(Sigiliul sau stampila autorității, după caz)

Avize suplimentare (dacă este cazul)

Se atestă că nava a făcut obiectul unei inspecții suplimentare în scopul verificării faptului că aceasta continuă să respecte cerințele naționale pentru implementarea Convenției, așa cum se stipulează la Norma A 3.1, paragraful 3 din Convenție (reînregistrare sau schimbarea sediului) sau din alte motive.

Inspecție suplimentară:
(dacă este necesar)

Semnătura.....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Loc.....
Data.....
(Sigiliul sau stampila autorității, după caz)

Inspecție suplimentară:
(dacă este necesar)

Semnătura.....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Loc.....
Data.....
(Sigiliul sau stampila autorității, după caz)

Inspecție suplimentară:
(dacă este necesar)

Semnătura.....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Loc.....
Data.....
(Sigiliul sau stampila autorității, după caz)

Convenția privind munca în sectorul maritim, 2006

Declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim – Partea I

(Notă: Această Declarație trebuie anexată Certificatului de muncă în sectorul maritim)

Emisă sub autoritatea.....
(numele autorității competente, așa cum este definită la articolul II, paragraful 1 (a) din Convenție)

Nava răspunde următoarelor caracteristici:

Numele navei

Număr IMO

Tonaj brut

este exploatată potrivit dispozițiilor Normei A 5.1.3 din Convenție.

Subsemnatul declară, în numele autorității competente menționate mai sus că:

- (a) prevederile Convenției privind munca în sectorul maritim se regăsesc în întregime în cadrul prevederilor naționale la care se face referire mai jos;
- (b) aceste prevederi naționale sunt cuprinse în dispozițiile naționale la care se face referire mai jos; explicații privind conținutul acestor dispoziții sunt oferite dacă este cazul;
- (c) detaliile tuturor dispozițiilor echivalente potrivit articolului VI, paragrafele 3 și 4 sunt oferite „în rubrica corespondentă a prevederilor naționale menționate mai jos” „în secțiunea de mai jos prevăzută în acest sens” (*a se tăia mențiunea care nu este aplicabilă*);
- (d) orice derogări acordate de către autoritatea competentă conform Titlului 3 sunt precizate în mod clar în secțiunea de mai jos prevăzută în acest scop; și
- (e) prevederile prevăzute de legislația națională referitoare la o categorie specifică de nave sunt, de asemenea, menționate în rubrica corespondentă.

- 1. Vârsta minimă (Regula 1.1).....
- 2. Certificatul medical (Regula 1.2).....
- 3. Calificările navigatorilor (Regula 1.3).....
- 4. Contractul de angajare (Regula 2.1).....
- 5. Folosirea unui serviciu privat de recrutare și plasare, care are licență, este autorizat sau reglementat (Regula 1.4).....
- 6. Orele de lucru și de odihnă (Regula 2.3).....
- 7. Dotarea cu echipaj (Regula 2.7).....
- 8. Cazarea (Regula 3.1).....
- 9. Facilități de recreere la bord (Regula 3.1).....
- 10. Alimentație și serviciu de servire a mesei (Regula 3.2)
- 11. Sănătate, securitate și prevenirea accidentelor (Regula 4.3).....
- 12. Îngrijiri medicale la bord (Regula 4.1).....
- 13. Procedura pentru plângeri la bord (Regula 5.1.5).....
- 14. Plata salariilor (Regula 2.2).....

Nume:.....

Titlu:.....

Semnătura:.....

Loc:.....

Data:.....

(Sigiliul sau stampila autorității, după caz)

Dispoziții echivalente pe ansamblu

(Notă: a se tăia mențiunea care nu este aplicabilă)

Dispozițiile echivalente, în ansamblu, aplicabile potrivit Articolului VI, paragrafele 3 și 4 din Convenție, cu excepția celor menționate mai sus, sunt indicate mai jos (*descrieți, dacă este cazul*):

.....
.....

Nu se aplică nici o dispoziție echivalentă în ansamblu.

Nume:.....

Titlu:.....

Semnătura:.....

Loc:.....

Data:.....

(Sigiliul sau stampila autorității, după caz)

Derogări

(Notă: a se tăia mențiunea care nu este aplicabilă)

Derogările acordate de către autoritatea competentă, potrivit Titlului 3 al Convenției, sunt menționate mai jos:

.....
.....

Nu a fost acordată nici o derogare.

Nume:.....

Titlu:.....

Semnătura:.....

Loc:.....

Data:.....

(Sigiliul sau stampila autorității, după caz)

Declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim – Partea II

Măsuri adoptate pentru asigurarea unei conformități continue între inspecții

Următoarele măsuri au fost stabilite de către armatorul menționat în Certificatul de muncă în sectorul maritim la care este anexată prezenta Declarație, în vederea asigurării unei conformități continue între inspecții:

(A se menționa mai jos măsurile stabilite pentru asigurarea conformității cu fiecare element enunțat în Partea I)

- | | |
|--|--------------------------|
| 1. Vârsta minimă (Regula 1.1) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 2. Certificatul medical (Regula 1.2) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 3. Calificările navigatorilor (Regula 1.3) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 4. Contractul de angajare al navigatorilor (Regula 2.1) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 5. Folosirea unui serviciu privat de recrutare și plasare, care are licență, este autorizat sau reglementat (Regula 1.4) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 6. Orele de muncă și de odihnă (Regula 2.3) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 7. Dotarea cu echipaj navei (Regula 2.7) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 8. Cazarea (Regula 3.1) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 9. Facilități recreaționale la bord (Regula 3.1) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 10. Alimentație și serviciu de masă (Regula 3.2) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 11. Sănătate, securitate și prevenirea accidentelor (Regula 4.3) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 12. Îngrijiri medicale la bord (Regula 4.1) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 13. Procedura pentru plângeri la bord (Regula 5.1.5) | <input type="checkbox"/> |
| | |
| 14. Plata salariilor (Regula 2.2) | <input type="checkbox"/> |
| | |

Subsemnatul certific că măsurile de mai sus au fost stabilite pentru a asigura conformitatea continuă între inspecții cu prevederile menționate în Partea I.

Numele
armatorului¹

Adresa companiei:.....

Semnătura persoanei autorizate să semneze: .

Data:.....

(Stampila sau sigiliul armatorului)

Măsurile de mai sus au fost verificate de (*a se specifica numele autorității competente sau al organizației recunoscute*) și, după inspecția navei, s-a considerat că sunt conforme cu obiectivele menționate la Norma A 5.1.3, paragraful 10 (b) în ceea ce privește măsurile de asigurare a conformității inițiale și continue cu prevederile menționate în Partea I a prezentei Declarații.

Nume:.....

Titlu:.....

Adresă:.....

.....

Semnătura:.....

Loc:.....

Data:.....

(Sigiliu sau stampila autorității, după caz)

¹ Armator reprezintă proprietarul navei sau altă organizație sau persoană, precum girantul, agentul sau navlositorul bareboat, care și-a asumat responsabilitatea exploatării navei de la armator și care, asumânduși această responsabilitate a acceptat sarcinile și obligațiile impuse armatorilor, potrivit prezentei Convenții, indiferent de faptul că alte organizații sau persoane îndeplinesc, în numele armatorului, anumite sarcini sau responsabilități. A se vedea articolul II.(1) (j) din Convenție.

Certificat provizoriu de muncă în sectorul maritim

Emis potrivit prevederilor Articolului V și Titlului 5 din Convenția privind munca în sectorul maritim,
2006

(denumită în continuare „Convenția”)
sub autoritatea guvernului:

.....
(denumirea întregă a statului al cărui pavilion nava este îndreptățită să-l arboreze)

prin.....

(denumirea întregă și adresa autorității competente sau a organizației
Recunoscute și autorizate, potrivit prevederilor Convenției)

Caracteristicile navei

Numele navei.....

Numere sau litere distincte.....

Portul de înmatriculare.....

Data înmatriculării.....

Tonaj brut ¹.....

Număr IMO.....

Tipul navei.....

Numele și adresa armatorului ².....

Prin aceasta se atestă, potrivit obiectivelor Normei A 5.1.3, paragraful 7 din Convenție, că:

- (a) această navă a fost inspectată, în măsura posibilităților, pentru motivele enumerate în Anexa A 5-I a Convenției, ținând cont de verificarea elementelor de la literele (b), (c) și (d) de mai jos;
- (b) armatorul a demonstrat autorității competente sau organizației recunoscute că la bordul navei au fost puse în aplicare proceduri adecvate pentru a se asigura conformitatea cu dispozițiile Convenției;

¹ Pentru navele care au un sistem provizoriu de măsurare a tonajului adoptat de IMO, tonajul brut este acela inclus în coloana REMARCI a Certificatului Internațional pentru Tonaj (1969). A se vedea articolul II (1) (c) din Convenție.

² Armator reprezintă proprietarul navei sau altă organizație sau persoană, precum girantul, agentul sau navlositorul bareboat, care și-a asumat responsabilitatea exploatareii navei de la armator și care, asumânduși această responsabilitate a acceptat sarcinile și obligațiile impuse armatorilor, potrivit prezentei Convenții, indiferent de faptul că alte organizații sau persoane îndeplinesc, în numele armatorului, anumite sarcini sau responsabilități. A se vedea articolul II.(1) (j) din Convenție.

(c) comandantul cunoaște prevederile Convenției și obligațiile sale referitoare la implementarea acesteia;

(d) informațiile solicitate au fost prezentate autorității competente sau organizației recunoscute în vederea stabilirii declarației de conformitate cu munca în sectorul maritim.

Acest certificat este valabil până la.....sub rezerva inspecției efectuate potrivit Normelor A 5.1.3 și A 5.1.4.

Data terminării inspecției la care se face referire la litera (a) de mai sus a fost.....

Emis la.....la data de.....

Semnătura funcționarului autorizat
care a emis certificatul provizoriu.....

(Sigiliul sau stampila autorității emitente, după caz)

ANEXĂ A 5-III

Elementele generale care sunt supuse unei inspecții detaliate de către un funcționar autorizat din portul unui Membru care efectuează o inspecție a statului portului în conformitate cu Norma A 5.2.1:

Vârsta minimă

Certificat medical

Calificările navigatorilor

Contracte de angajare a navigatorilor

Folosirea unui serviciu privat de recrutare și plasare, care are licență, este autorizat sau reglementat

Orele de lucru și de odihnă

Dotarea cu echipaj a navei

Cazare

Facilități de recreere la bord

Alimentație și serviciul de servire a mesei

Sănătate, securitate și prevenirea accidentelor

Îngrijiri medicale la bord

Procedura pentru plângeri la bord

Plata salariilor

ANEXA B 5-I – EXEMPLU de Declarație Națională

A se vedea Principiul director B 5.1.3, paragraful 5

Convenția privind munca în sectorul maritim, 2006
Declarația de conformitate cu munca în sectorul maritim – Partea I

(Notă: această Declarație trebuie anexată la Certificatul de muncă în sectorul maritim)

Emisă sub autoritatea: **Ministerului pentru Transporturi Maritime al XXXXXXXXXX**

Potrivit prevederilor Convenției privind munca în sectorul maritim, 2006, nava cu următoarele referințe:

Numele navei	Număr IMO	Tonaj brut
M.S. EXEMPLU	12345	1000

este exploatată potrivit dispozițiilor Normei A 5.1.3 din Convenție.

Subsemnatul declar, în numele autorității competente menționate mai sus că:

- prevederile Convenției privind munca în sectorul maritim se regăsesc în întregime în cadrul prevederilor naționale la care se face referire mai jos;
- aceste prevederi naționale sunt conținute în dispozițiile naționale la care se face referință mai jos; explicații privind conținutul acestor dispoziții sunt oferite dacă este cazul;
- detalii ale oricăror dispoziții echivalente potrivit articolului VI, paragrafele 3 și 4 sunt oferite „în rubrica corespondența prevederilor naționale menționate mai jos” „în secțiunea de mai jos prevăzută în acest sens” (*a se tăia mențiunea care nu este aplicabilă*);
- orice derogări acordate de către autoritatea competentă conform Titlului 3 sunt precizate în mod clar în secțiunea de mai jos prevăzută în acest scop; și
- prevederile prevăzute de legislația națională referitoare la o categorie specifică de nave sunt, de asemenea, menționate în rubrica corespondență.

1. Vârsta minimă (Regula 1.1)

Legea maritimă nr. 123 din 1905, amendată, („Legea”), Capitolul X; Regulamentul maritim („Regulamentul”), 2006, Regulile 1111-1222.

Vârstele minime sunt cele la care se face referire în Convenție.

Termenul „noapte” reprezintă perioada cuprinsă între orele 21.00 – 06.00, cu excepția situației în care Ministerul pentru Transporturi Maritime (Ministerul) nu dispune altfel.

Anexă A dă exemple de munci periculoase interzise persoanelor sub 18 ani. În cazul navelor cargo, nici o persoană sub 18 ani nu lucrează în zonele indicate pe planul navei ca fiind periculoase (anexat la prezenta declarație).

2. Certificatul medical (Regula 1.2)

Legea, Capitolul XI; Prevederi, Reguli 1223 – 1233.

CertIFICATELE medicale vor respecta solicitările STCW, în cazul în care acestea sunt aplicabile; în alte cazuri, solicitările STCW se vor aplica cu modificările necesare.

Oftalmologii calificați care se află pe lista aprobată de Minister pot elibera certificate privind acuitatea vizuală.

Examinările medicale se bazează pe Principiile ILO/WHO menționate la Principiul B 1.2.1.

.....
.....

Declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim – Partea II

Măsuri adoptate pentru a asigura o conformitate continuă între inspecții

Următoarele măsuri au fost stabilite de către armatorul menționat în Certificatul de Muncă în sectorul Maritim la care este anexată această Declarație pentru a asigura o conformitate continuă între inspecții:

(A se stabili mai jos măsurile pentru a asigura conformitatea cu fiecare dintre elementele Părții I)

a. Vârsta minimă (Regula 1.1)

Data nașterii a fiecărui navigator va fi trecută lângă nume pe lista echipajului.

Lista va fi verificată înainte de fiecare călătorie de către comandant sau „ofițerul competent” care va nota data unei astfel de verificări.

Fiecare navigator care are mai puțin de 18 ani va primi, la momentul angajării, o notă care îi interzice să muncească noaptea sau să efectueze munci clasificate drept periculoase enumerate în anexă (vezi partea I, secțiunea 1) sau orice altă muncă periculoasă. Această notă informează în egală măsură navigatorul să consulte ofițerul competent în caz de dubii. O copie a notei semnată de navigator sub rubrica „primit și citit” și cu data semnăturii va fi păstrată de către ofițerul competent.

a. Certificatul medical (regula 1.2)

CertIFICATELE medicale sunt păstrate în strictă confidențialitate de către ofițerul competent, ca și o listă pregătită cu responsabilitatea ofițerului competent și care să menționeze pentru fiecare navigator aflat la bord: funcțiile, data certificatului(lor) medical existent și starea de sănătate menționată în certificatul respectiv.

În orice caz de posibilă îndoială dacă navigatorul este potrivit din punct de vedere medical pentru munci deosebite, ofițerul competent îl va consulta pe medicul navigatorului sau pe orice alt medic calificat și va face un rezumat conținând concluziile medicului, va nota numărul de telefon al acestuia și data consultării.

.....
.....

Textul de mai sus reprezintă textul autentic al Convenției adoptat de Conferința Generală a Organizației Internaționale a Muncii la cea de-a 94-a sesiune desfășurată la Geneva și încheiată la 23 februarie 2006.

CU BUNĂ CREDINȚĂ au semnat, în 23 februarie 2006

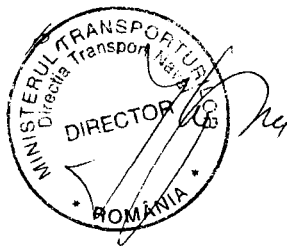
Președintele Conferinței

JEAN-MARC SCHINDLER

Directorul General al Biroului Internațional al Muncii

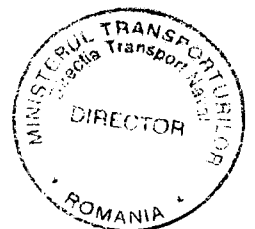
JUAN SOMAVIA

Traducere oficială din limba engleză.



INTERNATIONAL LABOUR CONFERENCE

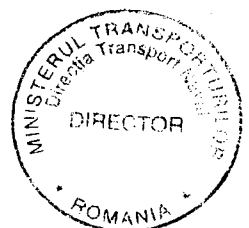
MARITIME
LABOUR CONVENTION, 2006



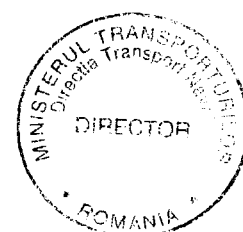
INTERNATIONAL LABOUR CONFERENCE

Contents

	Page
Maritime Labour Convention, 2006	1
Preamble	1
General obligations	2
Article I	2
Definitions and scope of application	2
Article II	2
Fundamental rights and principles	4
Article III	4
Seafarers' employment and social rights	4
Article IV	4
Implementation and enforcement responsibilities	4
Article V	4
Regulations and Parts A and B of the Code	5
Article VI	5
Consultation with shipowners' and seafarers' organizations	6
Article VII	6
Entry into force	6
Article VIII	6
Denunciation	6
Article IX	6
Effect of entry into force	6
Article X	6
Depositary functions	8
Article XI	8
Article XII	8
Special Tripartite Committee	8
Article XIII	8
Amendment of this Convention	8
Article XIV	8
Amendments to the Code	9
Article XV	9
Authoritative languages	11
Article XVI	11
Explanatory note to the Regulations and Code of the Maritime Labour Convention	12



Title 1. Minimum requirements for seafarers to work on a ship	17
Regulation 1.1 – Minimum age	17
Regulation 1.2 – Medical certificate	18
Regulation 1.3 – Training and qualifications	19
Regulation 1.4 – Recruitment and placement	20
Title 2. Conditions of employment	25
Regulation 2.1 – Seafarers’ employment agreements	25
Regulation 2.2 – Wages	27
Regulation 2.3 – Hours of work and hours of rest	30
Regulation 2.4 – Entitlement to leave	33
Regulation 2.5 – Repatriation	35
Regulation 2.6 – Seafarer compensation for the ship’s loss or foundering	38
Regulation 2.7 – Manning levels	38
Regulation 2.8 – Career and skill development and opportunities for seafarers’ employment	39
Title 3. Accommodation, recreational facilities, food and catering	41
Regulation 3.1 – Accommodation and recreational facilities	41
Regulation 3.2 – Food and catering	51
Title 4. Health protection, medical care, welfare and social security protection	54
Regulation 4.1 – Medical care on board ship and ashore	54
Regulation 4.2 – Shipowners’ liability	58
Regulation 4.3 – Health and safety protection and accident prevention	60
Regulation 4.4 – Access to shore-based welfare facilities	67
Regulation 4.5 – Social security	70
Title 5. Compliance and enforcement	73
Regulation 5.1 – Flag State responsibilities	73
Regulation 5.1.1 – General principles	73
Regulation 5.1.2 – Authorization of recognized organizations	74
Regulation 5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance	76
Regulation 5.1.4 – Inspection and enforcement	80
Regulation 5.1.5 – On-board complaint procedures	84
Regulation 5.1.6 – Marine casualties	85
Regulation 5.2 – Port State responsibilities	86
Regulation 5.2.1 – Inspections in port	86
Regulation 5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures	88
Regulation 5.3 – Labour-supplying responsibilities	90
Appendix A5-I	91
Appendix A5-II	92
Appendix A5-III	102
Appendix B5-I – EXAMPLE of a national Declaration	103



MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006

PREAMBLE

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

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 I

1. Each Member which ratifies this Convention undertakes to give complete effect to its provisions 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 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 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 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 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 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)
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946 (No. 76)
Paid Vacations (Seafarers) Convention (Revised), 1949 (No. 91)
Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92)
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1949 (No. 93)
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958 (No. 109)
Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133)
Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134)
Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976 (No. 145)
Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976 (No. 146)
Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)
Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)
Seafarers' Welfare Convention, 1987 (No. 163)
Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164)
Social Security (Seafarers) Convention (Revised), 1987 (No. 165)
Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166)
Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996 (No. 178)
Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 (No. 179)
Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 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 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 Organisation 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.

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.

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. 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 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.

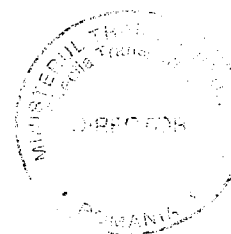
13. To the extent that a maritime labour certificate relates to matters covered by an amendment to the Convention which has entered into force:

- (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.

AUTHORITATIVE LANGUAGES

Article XVI

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



**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

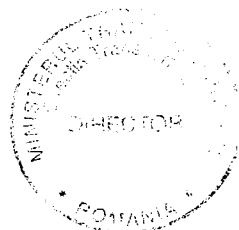
Title 5: Compliance and enforcement

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.

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.









THE REGULATIONS AND THE CODE



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.



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 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.

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.

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.



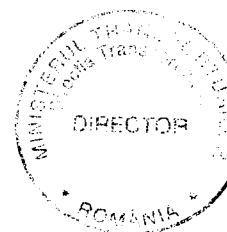
Regulation 1.4 – Recruitment and placement

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.
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 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;
 - (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.

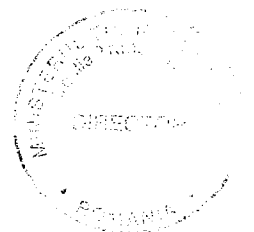
10. Nothing in this Standard shall be understood as diminishing the obligations and responsibilities of shipowners or of a Member with respect to ships that fly its flag.

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 maritime 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;
- (f) clearly publicizing costs, if any, which the seafarer 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.



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.

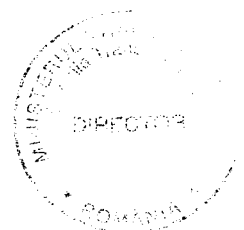
3. To the extent compatible with the Member’s national law and practice, seafarers’ employment agreements shall be understood to incorporate any applicable collective bargaining agreements.

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
- (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) a copy of a standard form of the agreement; and
- (b) the portions of the collective bargaining agreement that are subject to a port State inspection under Regulation 5.2.

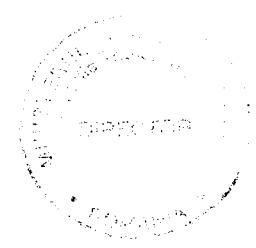
3. The document referred to in paragraph 1(e) of this Standard shall not contain any statement as to the quality of the seafarers' work or as to their wages. The form of the document, the particulars to be recorded and the manner in which such particulars are to be entered, shall be determined by national 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:

- (a) the seafarer's full name, date of birth or age, and birthplace;
- (b) the shipowner's name and address;
- (c) the place where and date when the seafarers' employment agreement is entered into;
- (d) the capacity in which the seafarer is to be employed;
- (e) the amount of the seafarer's wages or, where applicable, the formula used for calculating them;
- (f) the amount of paid annual leave or, where applicable, the formula used for calculating it;
- (g) the termination of the agreement and the conditions thereof, including:
 - (i) 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;
 - (ii) if the agreement has been made for a definite period, the date fixed for its expiry; and
 - (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 seafarer should be discharged;
- (h) the health and social security protection benefits to be provided to the seafarer by the shipowner;
- (i) the seafarer's 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.



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

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 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;
- (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;
- (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:
 - (i) 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
 - (ii) 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.

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.

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.

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 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.

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 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.

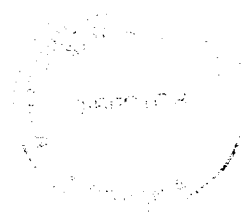
Guideline B2.4.3 – Division and accumulation

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 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:

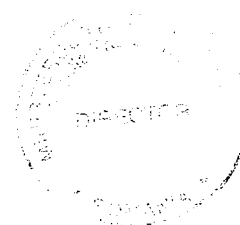
- (a) the circumstances in which seafarers are entitled to repatriation in accordance with paragraph 1(b) and (c) of this Standard;
- (b) the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation – such periods to be less than 12 months; and
- (c) the precise 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 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 shipowner'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

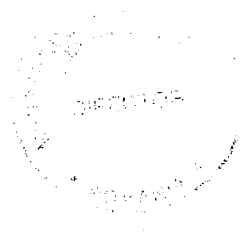
1. Seafarers should be entitled to repatriation:

- (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.

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.

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 seagoing employment.

Regulation 2.6 – Seafarer 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 – Seafarer 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 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

Guideline B2.6.1 – Calculation of indemnity against unemployment

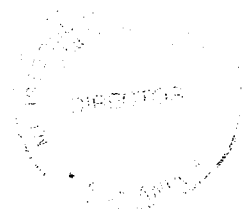
1. The indemnity against unemployment resulting from a ship's foundering or loss should be paid for the days during which the seafarer remains in fact unemployed at the same rate as the wages payable under the employment agreement, but the total indemnity payable to any one seafarer may be limited to 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, effi-



ciently and with due regard to security under all conditions, taking into account concerns about seafarer fatigue and the particular nature and conditions of the voyage.

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 order 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 shipowners' 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 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
- (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 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 air conditioning for seafarer 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;
- (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;
- (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.

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.

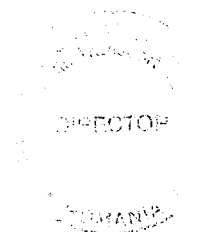
16. Ships regularly trading to mosquito-infested ports shall be fitted with appropriate devices as required by the competent authority.

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 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, non-toxic 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.

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.
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 combined 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:

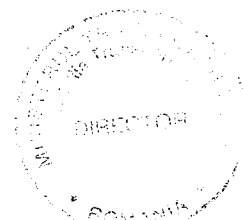
- (a) master and officers; and
- (b) petty officers and other seafarers.

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;



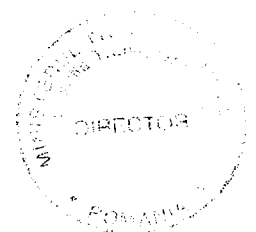
- (b) facilities for hot beverages; and
 - (c) cool water facilities.
6. Where available pantries are not accessible to mess rooms, adequate lockers for mess utensils and proper facilities for washing utensils should be provided.
7. The tops of tables and seats should be of damp-resistant material.

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 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;
- (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 re-addressed 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.

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.

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.

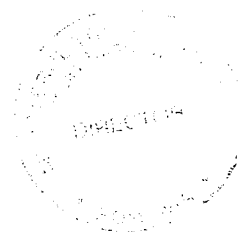
4. The limits for noise levels for working and living spaces should be in conformity with the ILO international guidelines on exposure levels, including those in the ILO code of practice entitled *Ambient factors in the workplace*, 2001, and, where applicable, the specific protection recommended by the 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.

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 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 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;
- (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 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 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 Watchkeeping 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.

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

- (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 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.

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 personnel, 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 seafarers 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;
- (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.

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.

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.

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.

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 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 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;
- (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.

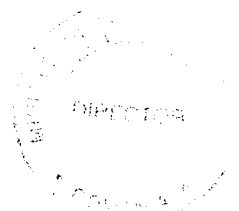
3. The assessment of risks and reduction of exposure on the matters referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the physical occupational health effects, including manual handling of loads, noise and vibration, the chemical and biological occupational health effects, the mental 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:

- (a) emergency and accident response;
- (b) the effects of drug and alcohol dependency; and
- (c) HIV/AIDS protection and prevention.

Guideline B4.3.2 – Exposure to noise

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 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 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 in-operative 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;
- (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) 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.

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.

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

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:

- (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.

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

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 seafarers, 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.

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
- (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 under-utilized facilities; and
- (b) assisting and advising those responsible for providing welfare facilities and ensuring coordination between them.

2. Welfare boards should include among their members representatives of ship-owners' 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
 - (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.

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.

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.

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.

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.

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 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 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 carrying 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:

- (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.

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.

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 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 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 competent 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.

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 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 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.

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.

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 means of complying with the requirements of this Convention and of bringing about a continual improvement in seafarers' on-board conditions.

4. Inspectors 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 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.

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.

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
- (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 relevant 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 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 ship-owners' 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) 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 ship-owners' 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.

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 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.

3. 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

1. 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

1. 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.
2. 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.
3. The authorized officer shall, where appropriate, seek to promote a resolution of the complaint at the ship-board level.
4. In the event that the investigation or the inspection provided under this Standard reveals a 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 shipowners' 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 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.

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.

APPENDIX A5-I

The working and living conditions of seafarers that must be inspected and approved by the flag State before certifying a ship in accordance with Standard A5.1.3, paragraph 1:

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

APPENDIX A5-II

Maritime Labour Certificate

(Note: This Certificate shall have a Declaration of Maritime Labour Compliance attached)

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the Maritime Labour Convention, 2006 (referred to below as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by
(full designation and address of the competent authority or recognized organization duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship
Distinctive number or letters
Port of registry
Date of registry
Gross tonnage¹
IMO number
Type of ship
Name and address of the shipowner²
.....
.....

¹ For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

² 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 organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

This is to certify:

1. That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.

2. That the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.

This Certificate is valid until subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued

at on is attached.

Completion date of the inspection on which this Certificate is based was

Issued at on

Signature of the duly authorized official issuing the Certificate

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

Endorsements for mandatory intermediate inspection and, if required, any additional inspection

This is to certify that the ship was inspected in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention.

Intermediate inspection:

(to be completed between the second and third anniversary dates)

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Additional endorsements (if required)

This is to certify that the ship was the subject of an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accommodation) or for other reasons.

Additional inspection:
(if required)

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Additional inspection:
(if required)

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Additional inspection:
(if required)

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Maritime Labour Convention, 2006

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

(Note: This Declaration must be attached to the ship's Maritime Labour Certificate)

Issued under the authority of: *(insert name of competent authority as defined in Article II, paragraph 1(a), of the Convention)*

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

- (a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;
- (b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;
- (c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;
- (d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and
- (e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.
 - 1. Minimum age (Regulation 1.1)
 - 2. Medical certification (Regulation 1.2)
 - 3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)
 - 4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)
 - 5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)
 - 6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)
 - 7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7)
 - 8. Accommodation (Regulation 3.1)
 - 9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1)
 - 10. Food and catering (Regulation 3.2)
 - 11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)

- 12. On-board medical care (Regulation 4.1)
- 13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)
- 14. Payment of wages (Regulation 2.2)

Name:
Title:
Signature:
Place:
Date:
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Substantial equivalencies

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following substantial equivalencies, as provided under Article VI, paragraphs 3 and 4, of the Convention, except where stated above, are noted *(insert description if applicable)*:

.....
.....

No equivalency has been granted.

Name:
Title:
Signature:
Place:
Date:
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Exemptions

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following exemptions granted by the competent authority as provided in Title 3 of the Convention are noted:

.....
.....

No exemption has been granted.

Name:
Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

- 1. Minimum age (Regulation 1.1)
.....
- 2. Medical certification (Regulation 1.2)
.....
- 3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)
.....
- 4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)
.....
- 5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)
.....
- 6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)
.....
- 7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7)
.....
- 8. Accommodation (Regulation 3.1)
.....
- 9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1)
.....
- 10. Food and catering (Regulation 3.2)
.....
- 11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)
.....
- 12. On-board medical care (Regulation 4.1)
.....
- 13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)
.....
- 14. Payment of wages (Regulation 2.2)
.....

I hereby certify that the above measures have been drawn up to ensure ongoing compliance, between inspections, with the requirements listed in Part I.

Name of shipowner:¹

Company address:

Name of the authorized signatory:

Title:

Signature of the authorized signatory:

Date:

(Stamp or seal of the shipowner¹)

The above measures have been reviewed by (*insert name of competent authority or duly recognized organization*) and, following inspection of the ship, have been determined as meeting the purposes set out under Standard A5.1.3, paragraph 10(b), regarding measures to ensure initial and ongoing compliance with the requirements set out in Part I of this Declaration.

Name:

Title:

Address:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

¹ *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 organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

Interim Maritime Labour Certificate

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the
Maritime Labour Convention, 2006
(referred to below as "the Convention")
under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by
(full designation and address of the competent authority or recognized organization
duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship
Distinctive number or letters
Port of registry
Date of registry
Gross tonnage¹
IMO number
Type of ship
Name and address of the shipowner²

.....
This is to certify, for the purposes of Standard A5.1.3, paragraph 7, of the Convention,
that:

- (a) this ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I to the Convention, taking into account verification of items under (b), (c) and (d) below;
- (b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with the Convention;
- (c) the master is familiar with the requirements of the 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.

¹ For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

² *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 organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

This Certificate is valid until subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4.

Completion date of the inspection referred to under (a) above was

Issued at on

Signature of the duly authorized official
issuing the interim certificate

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

APPENDIX A5-III

General areas that are subject to a detailed inspection by an authorized officer in a port of a Member carrying out a port State inspection pursuant to Standard A5.2.1:

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

APPENDIX B5-I – EXAMPLE OF A NATIONAL DECLARATION

See Guideline B5.1.3, paragraph 5

Maritime Labour Convention, 2006
Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

*(Note: This Declaration must be attached
to the ship's Maritime Labour Certificate)*

Issued under the authority of: **The Ministry of Maritime Transport of Xxxxxx**

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage
M.S. EXAMPLE	12345	1,000

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

- (a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;
- (b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;
- (c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;
- (d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and
- (e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1. Minimum age (Regulation 1.1)

Shipping Law, No. 123 of 1905, as amended ("Law"), Chapter X: Shipping Regulations ("Regulations"), 2006, Rules 1111-1222.

Minimum ages are those referred to in the Convention.

"Night" means 9 p.m. to 6 a.m. unless the Ministry of Maritime Transport ("Ministry") approves a different period.

Examples of hazardous work restricted to 18-year-olds or over are listed in Schedule A hereto. In the case of cargo ships, no one under 18 may work in the areas marked on the ship's plan (to be attached to this Declaration) as "hazardous area".

2. Medical certification (Regulation 1.2)

Law, Chapter XI; Regulations, Rules 1223-1233.

Medical certificates shall conform to the STCW requirements, where applicable; in other cases, the STCW requirements are applied with any necessary adjustments.

Qualified opticians on list approved by Ministry may issue certificates concerning eyesight.

Medical examinations follow the ILO/WHO Guidelines referred to in Guideline B1.2.1

.....
.....

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

*Measures adopted to ensure ongoing compliance
between inspections*

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

- 1. Minimum age (Regulation 1.1)

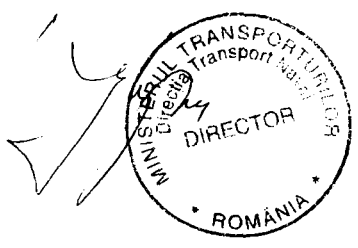
Date of birth of each seafarer is noted against his/her name on the crew list. The list is checked at the beginning of each voyage by the master or officer acting on his or her behalf ("competent officer"), who records the date of such verification. Each seafarer under 18 receives, at the time of engagement, a note prohibiting him/her from performing night work or the work specifically listed as hazardous (see Part I, section 1, above) and any other hazardous work, and requiring him/her to consult the competent officer in case of doubt. A copy of the note, with the seafarer's signature under "received and read", and the date of signature, is kept by the competent officer.

- 2. Medical certification (Regulation 1.2)

The medical certificates are kept in strict confidence by the competent officer, together with a list, prepared under the competent officer's responsibility and stating for each seafarer on board: the functions of the seafarer, the date of the current medical certificate(s) and the health status noted on the certificate concerned. In any case of possible doubt as to whether the seafarer is medically fit for a particular function or functions, the competent officer consults the seafarer's doctor or another qualified practitioner and records a summary of the practitioner's conclusions, as well as the practitioner's name and telephone number and the date of the consultation.

.....
.....

*Text conform cu
originalul.*



OFFICE OF THE SECRETARY-GENERAL OF THE INTERNATIONAL LABOUR OFFICE
RUE DE LA FOUILLOUXE 101, CH-1202 GENEVE, SWITZERLAND
TEL: +41 (0)22 917 2311 FAX: +41 (0)22 917 2320
WWW.ILO.ORG

International Labour Conference Conférence internationale du Travail

**AMENDMENTS OF 2014
TO THE MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006,
APPROVED BY THE CONFERENCE
AT ITS ONE HUNDRED AND THIRD SESSION,
GENEVA, 11 JUNE 2014**

**AMENDEMENTS DE 2014 À LA CONVENTION
DU TRAVAIL MARITIME, 2006,
APPROUVÉS PAR LA CONFÉRENCE
À SA CENT TROISIÈME SESSION,
GENÈVE, 11 JUIN 2014**

**AUTHENTIC TEXT
TEXTE AUTHENTIQUE**

**TEXT OF THE AMENDMENTS OF 2014
TO THE MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006**

**Amendments to the Code implementing Regulations 2.5
and 4.2 and appendices of the Maritime Labour Convention,
2006 (MLC, 2006), adopted by the Special Tripartite Committee
on 11 April 2014**

**I. Amendments to the Code implementing Regulation 2.5
– Repatriation of the MLC, 2006 (and appendices)**

A. Amendments relating to Standard A2.5

In the present heading, “Standard A2.5 – Repatriation”, replace “A2.5” by “A2.5.1”.

Following paragraph 9 of the present Standard A2.5, add the following heading and text:

Standard A2.5.2 – Financial security

1. In implementation of Regulation 2.5, paragraph 2, this Standard establishes requirements to ensure the provision of an expeditious and effective financial security system to assist seafarers in the event of their abandonment.

2. For the purposes of this Standard, a seafarer shall be deemed to have been abandoned where, in violation of the requirements of this Convention or the terms of the seafarers’ employment agreement, the shipowner:

- (a) fails to cover the cost of the seafarer’s repatriation; or
- (b) has left the seafarer without the necessary maintenance and support; or
- (c) has otherwise unilaterally severed their ties with the seafarer including failure to pay contractual wages for a period of at least two months.

3. Each Member shall ensure that a financial security system meeting the requirements of this Standard is in place for ships flying its flag. The financial security system may be in the form of a social security scheme or insurance or a national fund or other similar arrangements. Its form shall be determined by the Member after consultation with the shipowners’ and seafarers’ organizations concerned.

4. The financial security system shall provide direct access, sufficient coverage and expedited financial assistance, in accordance with this Standard, to any abandoned seafarer on a ship flying the flag of the Member.

5. For the purposes of paragraph 2(b) of this Standard, necessary maintenance and support of seafarers shall include: adequate food, accommodation, drinking water supplies, essential fuel for survival on board the ship and necessary medical care.

6. Each Member shall require that ships that fly its flag, and to which paragraph 1 or 2 of Regulation 5.1.3 applies, carry on board a certificate or other documentary evidence of financial security issued by the financial security provider. A copy shall be posted in a conspicuous place on board where it is available to the seafarers. Where more than one financial security provider provides cover, the document provided by each provider shall be carried on board.

7. The certificate or other documentary evidence of financial security shall contain the information required in Appendix A2-I. It shall be in English or accompanied by an English translation.

TEXTE DES AMENDEMENTS DE 2014 À LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, 2006

Amendements au code concernant les règles 2.5 et 4.2 et annexes de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), adoptés par la Commission tripartite spéciale le 11 avril 2014

I. Amendements au code concernant la règle 2.5 – Rapatriement de la MLC, 2006 (et annexes)

A. Amendements relatifs à la norme A2.5

Dans le titre actuel «Norme A2.5 – Rapatriement», remplacer «A2.5» par «A2.5.1».

Après le paragraphe 9 de l'actuelle norme A2.5, ajouter le titre et le texte suivants:

Norme A2.5.2 – Garantie financière

1. En application de la règle 2.5, paragraphe 2, la présente norme énonce des prescriptions visant à assurer la fourniture d'un dispositif de garantie financière rapide et efficace en vue de prêter assistance aux gens de mer en cas d'abandon.

2. Aux fins de la présente norme, un marin est considéré comme ayant été abandonné lorsque, en violation des prescriptions de la présente convention ou des termes du contrat d'engagement maritime, l'armateur:

- a) ne prend pas en charge les frais de rapatriement du marin; ou
- b) a laissé le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires; ou
- c) a par ailleurs provoqué une rupture unilatérale des liens avec le marin et notamment n'a pas versé les salaires contractuels durant une période d'au moins deux mois.

3. Chaque Membre veille à ce qu'un dispositif de garantie financière répondant aux prescriptions de la présente norme soit en place pour les navires battant son pavillon. Le dispositif de garantie financière peut prendre la forme d'un régime de sécurité sociale, d'une assurance, d'un fonds national ou d'autres dispositifs équivalents. Sa forme est déterminée par le Membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

4. Le dispositif de garantie financière assure un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide, conformément à la présente norme, pour tout marin victime d'abandon à bord d'un navire battant le pavillon du Membre.

5. Aux fins du paragraphe 2 b) de la présente norme, l'entretien et le soutien nécessaires des gens de mer doivent comprendre: une nourriture convenable, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire et les soins médicaux nécessaires.

6. Chaque Membre exige que les navires battant son pavillon, auxquels s'appliquent les paragraphes 1 ou 2 de la règle 5.1.3, détiennent à bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie. Une copie doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. Lorsque la couverture est assurée par plusieurs prestataires, le document fourni par chacun d'eux est conservé à bord.

7. Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit contenir les informations requises à l'annexe A2-I. Il doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.

8. Assistance provided by the financial security system shall be granted promptly upon request made by the seafarer or the seafarer's nominated representative and supported by the necessary justification of entitlement in accordance with paragraph 2 above.

9. Having regard to Regulations 2.2 and 2.5, assistance provided by the financial security system shall be sufficient to cover the following:

- (a) outstanding wages and other entitlements due from the shipowner to the seafarer under their employment agreement, the relevant collective bargaining agreement or the national law of the flag State, limited to four months of any such outstanding wages and four months of any such outstanding entitlements;
- (b) all expenses reasonably incurred by the seafarer, including the cost of repatriation referred to in paragraph 10; and
- (c) the essential needs of the seafarer including such items as: adequate food, clothing where necessary, accommodation, drinking water supplies, essential fuel for survival on board the ship, necessary medical care and any other reasonable costs or charges from the act or omission constituting the abandonment until the seafarer's arrival at home.

10. The cost of repatriation shall cover travel by appropriate and expeditious means, normally by air, and include provision for food and accommodation of the seafarer from the time of leaving the ship until arrival at the seafarer's home, necessary medical care, passage and transport of personal effects and any other reasonable costs or charges arising from the abandonment.

11. The financial security shall not cease before the end of the period of validity of the financial security unless the financial security provider has given prior notification of at least 30 days to the competent authority of the flag State.

12. If the provider of insurance or other financial security has made any payment to any seafarer in accordance with this Standard, such provider shall, up to the amount it has paid and in accordance with the applicable law, acquire by subrogation, assignment or otherwise, the rights which the seafarer would have enjoyed.

13. Nothing in this Standard shall prejudice any right of recourse of the insurer or provider of financial security against third parties.

14. The provisions in this Standard are not intended to be exclusive or to prejudice any other rights, claims or remedies that may also be available to compensate seafarers who are abandoned. National laws and regulations may provide that any amounts payable under this Standard can be offset against amounts received from other sources arising from any rights, claims or remedies that may be the subject of compensation under the present Standard.

B. Amendments relating to Guideline B2.5

At the end of the present Guideline B2.5, add the following heading and text:

Guideline B2.5.3 – Financial security

1. In implementation of paragraph 8 of Standard A2.5.2, if time is needed to check the validity of certain aspects of the request of the seafarer or the seafarer's nominated representative, this should not prevent the seafarer from immediately receiving such part of the assistance requested as is recognized as justified.



8. L'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être accordée sans retard sur la demande formulée par le marin ou son représentant désigné, et dûment justifiée, conformément au paragraphe 2 ci-dessus.

9. Eu égard aux règles 2.2 et 2.5, l'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être suffisante pour couvrir:

- a) les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu dans le contrat de travail, la convention collective pertinente ou la législation de l'Etat du pavillon, le montant dû ne devant excéder quatre mois de salaire et quatre mois pour les autres prestations en suspens;
- b) toutes les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de rapatriement visés au paragraphe 10;
- c) les besoins essentiels du marin comprennent: une nourriture convenable, des vêtements lorsque nécessaire, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables à partir de l'acte ou de l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin à son domicile.

10. Les frais de rapatriement couvrent le voyage par des moyens appropriés et rapides, normalement par avion, et comprennent la fourniture de nourriture et d'un logement au marin depuis son départ du navire jusqu'à l'arrivée à son domicile, ainsi que les soins médicaux nécessaires, le passage et le transport des effets personnels et tous autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon.

11. La garantie financière ne peut cesser avant la fin de sa période de validité, à moins que le prestataire de la garantie financière n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'autorité compétente de l'Etat du pavillon.

12. Si le prestataire de l'assurance ou d'une autre forme de garantie financière a effectué un paiement quel qu'il soit à un marin conformément à la présente norme, ce prestataire acquiert, à concurrence de la somme versée, et conformément à la législation applicable, par subrogation, transfert ou d'une autre manière, les droits dont aurait bénéficié ledit marin.

13. Aucune disposition de la présente norme ne porte atteinte au droit de recours de l'assureur ou du prestataire de la garantie financière contre un tiers.

14. Les dispositions de la présente norme n'ont pas pour objet d'être exclusives ni de porter atteinte à d'autres droits, créances ou recours destinés à indemniser les gens de mer abandonnés. La législation nationale peut prévoir que toutes sommes payables en vertu de la présente norme peuvent être déduites des sommes reçues d'autres sources et découlant de droits, créances ou recours pouvant donner lieu à indemnisation en vertu de la présente norme.

B. Amendements relatifs au principe directeur B2.5

A la fin de l'actuel principe directeur B2.5, ajouter le titre et le texte suivants:

Principe directeur B2.5.3 – Garantie financière

1. En application du paragraphe 8 de la norme A2.5.2, si la vérification de la validité de certains éléments de la demande du marin ou de son représentant désigné nécessite du temps, le marin ne devrait pas pour autant se voir privé de recevoir immédiatement l'assistance correspondant aux éléments dont la validité a été établie.

C. Amendment to include a new appendix

Before Appendix A5-I, add the following appendix:

APPENDIX A2-I

Evidence of financial security under Regulation 2.5, paragraph 2

The certificate or other documentary evidence referred to in Standard A2.5.2, paragraph 7, shall include the following information:

- (a) name of the ship;
- (b) port of registry of the ship;
- (c) call sign of the ship;
- (d) IMO number of the ship;
- (e) name and address of the provider or providers of the financial security;
- (f) contact details of the persons or entity responsible for handling seafarers' requests for relief;
- (g) name of the shipowner;
- (h) period of validity of the financial security; and
- (i) an attestation from the financial security provider that the financial security meets the requirements of Standard A2.5.2.

D. Amendments relating to Appendices A5-I, A5-II and A5-III

At the end of Appendix A5-I, add the following item:

Financial security for repatriation

In Appendix A5-II, after item 14 under the heading Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I, add the following item:

15. Financial security for repatriation (Regulation 2.5)

In Appendix A5-II, after item 14 under the heading Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II, add the following item:

15. Financial security for repatriation (Regulation 2.5)

At the end of Appendix A5-III, add the following area:

Financial security for repatriation

II. Amendments to the Code implementing Regulation 4.2 – Shipowners' liability of the MLC, 2006 (and appendices)

A. Amendments relating to Standard A4.2

In the present heading, "Standard A4.2 – Shipowners' liability", replace "A4.2" by "A4.2.1".

Following paragraph 7 of the present Standard A4.2, add the following text:

8. National laws and regulations shall provide that the system of financial security to assure compensation as provided by paragraph 1(b) of this Standard for contractual claims, as defined in Standard A4.2.2, meet the following minimum requirements:

- (a) the contractual compensation, where set out in the seafarer's employment agreement and without prejudice to subparagraph (c) of this paragraph, shall be paid in full and without delay;

C. Amendement relatif à l'insertion d'une nouvelle annexe

Avant l'annexe A5-I, ajouter l'annexe suivante:

ANNEXE A2-I

Preuves de la garantie financière prescrites par la règle 2.5, paragraphe 2

Le certificat ou toute autre preuve documentaire visée au paragraphe 7 de la norme A2.5.2, doit inclure les renseignements suivants:

- a) le nom du navire;
- b) le port d'immatriculation du navire;
- c) l'indicatif d'appel du navire;
- d) le numéro OMI du navire;
- e) le nom et l'adresse du prestataire ou des prestataires de la garantie financière;
- f) les coordonnées des personnes ou de l'entité chargée de traiter les demandes d'assistance des gens de mer;
- g) le nom de l'armateur;
- h) la durée de validité de la garantie financière;
- i) une attestation du prestataire de la garantie financière selon laquelle la garantie financière satisfait aux exigences de la norme A2.5.2.

D. Amendements relatifs aux annexes A5-I, A5-II et A5-III

A la fin de l'annexe A5-I, ajouter l'élément suivant:

Garantie financière pour rapatriement

Dans l'annexe A5-II, après le point 14 situé sous le titre Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I, ajouter l'élément suivant:

15. Garantie financière pour rapatriement (règle 2.5)

Dans l'annexe A5-II, après le point 14 situé sous le titre Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II, ajouter l'élément suivant:

15. Garantie financière pour rapatriement (règle 2.5)

A la fin de l'annexe A5-III, ajouter l'élément suivant:

Garantie financière pour rapatriement

**II. Amendements au code concernant la règle 4.2
– Responsabilité de l'armateur de la MLC, 2006
(et annexes)**

A. Amendements relatifs à la norme A4.2

Dans le titre actuel «Norme A4.2 – Responsabilité des armateurs», remplacer «A4.2» par «A4.2.1».

Après le paragraphe 7 de l'actuelle norme A4.2, ajouter le texte suivant:

8. La législation nationale prévoit que le dispositif de garantie financière destiné à garantir l'indemnisation prévue au paragraphe 1 b) de la présente norme pour les créances contractuelles définies dans la norme A4.2.2 satisfait aux exigences minimales suivantes:

- a) l'indemnisation contractuelle, lorsqu'elle est prévue par le contrat d'engagement maritime et sans préjudice de l'alinéa c) du présent paragraphe, est versée en totalité et sans retard;

- (b) there shall be no pressure to accept a payment less than the contractual amount;
- (c) where the nature of the long-term disability of a seafarer makes it difficult to assess the full compensation to which the seafarer may be entitled, an interim payment or payments shall be made to the seafarer so as to avoid undue hardship;
- (d) in accordance with Regulation 4.2, paragraph 2, the seafarer shall receive payment without prejudice to other legal rights, but such payment may be offset by the shipowner against any damages resulting from any other claim made by the seafarer against the shipowner and arising from the same incident; and
- (e) the claim for contractual compensation may be brought directly by the seafarer concerned, or their next of kin, or a representative of the seafarer or designated beneficiary.

9. National laws and regulations shall ensure that seafarers receive prior notification if a shipowner's financial security is to be cancelled or terminated.

10. National laws and regulations shall ensure that the competent authority of the flag State is notified by the provider of the financial security if a shipowner's financial security is cancelled or terminated.

11. Each Member shall require that ships that fly its flag carry on board a certificate or other documentary evidence of financial security issued by the financial security provider. A copy shall be posted in a conspicuous place on board where it is available to the seafarers. Where more than one financial security provider provides cover, the document provided by each provider shall be carried on board.

12. The financial security shall not cease before the end of the period of validity of the financial security unless the financial security provider has given prior notification of at least 30 days to the competent authority of the flag State.

13. The financial security shall provide for the payment of all contractual claims covered by it which arise during the period for which the document is valid.

14. The certificate or other documentary evidence of financial security shall contain the information required in Appendix A4-I. It shall be in English or accompanied by an English translation.

Add the following heading and text following the present Standard A4.2:

Standard A4.2.2 – Treatment of contractual claims

1. For the purposes of Standard A4.2.1, paragraph 8, and the present Standard, the term "contractual claim" means any claim which relates to 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.

2. The system of financial security, as provided for in Standard A4.2.1, paragraph 1(b), may be in the form of a social security scheme or insurance or fund or other similar arrangements. Its form shall be determined by the Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.

3. National laws and regulations shall ensure that effective arrangements are in place to receive, deal with and impartially settle contractual claims relating to compensation referred to in Standard A4.2.1, paragraph 8, through expeditious and fair procedures.

- b) aucune pression n'est exercée en vue de faire accepter une prestation inférieure au montant contractuel;
- c) si l'incapacité de longue durée d'un marin est de nature telle qu'elle ne permet pas d'établir facilement le montant total de l'indemnité à laquelle il peut prétendre, un ou plusieurs paiements provisoires sont effectués en sa faveur pour lui éviter de se retrouver dans une situation précaire injustifiée;
- d) conformément à la règle 4.2, paragraphe 2, le marin reçoit un paiement sans préjudice d'autres droits garantis par la loi, ce paiement pouvant toutefois être déduit par l'armateur de toute indemnité résultant de toute autre réclamation formulée par le marin à son encontre et découlant du même incident;
- e) toute réclamation en vue d'une indemnisation contractuelle peut être présentée directement par le marin concerné, ses plus proches parents, un représentant du marin ou le bénéficiaire désigné.

9. La législation nationale dispose que les gens de mer reçoivent un préavis si la garantie financière de l'armateur doit être annulée ou résiliée.

10. La législation nationale dispose que l'autorité compétente de l'Etat du pavillon est avisée par le prestataire de la garantie financière de l'annulation ou de la résiliation de la garantie financière de l'armateur.

11. Chaque Membre exige que les navires battant son pavillon détiennent à bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie. Une copie doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. Lorsque la couverture est assurée par plusieurs prestataires, le document fourni par chacun d'eux est conservé à bord.

12. La garantie financière ne peut cesser avant la fin de sa période de validité, à moins que le prestataire de la garantie financière n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'autorité compétente de l'Etat du pavillon.

13. La garantie financière prévoit le paiement de toutes créances contractuelles couvertes qui se présentent durant la période de validité du document.

14. Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit contenir les informations requises à l'annexe A4-I. Il doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.

Ajouter le titre et le texte suivants à la suite de l'actuelle norme A4.2:

Norme A4.2.2 – Traitement des créances contractuelles

1. Aux fins du paragraphe 8 de la norme A4.2.1, et de la présente norme, le terme «créance contractuelle» s'entend de toute créance liée au décès ou à une incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident de travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, tel que prévu par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective.

2. Le dispositif de garantie financière, tel que prévu au paragraphe 1 b) de la norme A4.2.1, peut prendre la forme d'un régime de sécurité sociale, une assurance, un fonds ou de tout autre dispositif équivalent. Sa forme est déterminée par le Membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

3. La législation nationale garantit que des dispositions efficaces sont prises pour recevoir, traiter et régler en toute impartialité les demandes d'indemnisation pour des créances contractuelles, telles que visées au paragraphe 8 de la norme A4.2.1 au moyen de procédures rapides et équitables.

B. Amendments relating to Guideline B4.2

In the present heading, “Guideline B4.2 – Shipowners’ liability”, replace “B4.2” by “B4.2.1”.

In paragraph 1 of the present Guideline B4.2, replace “Standard A4.2” by “Standard A4.2.1”.

Following paragraph 3 of the present Guideline B4.2, add the following heading and text:

Guideline B4.2.2 – Treatment of contractual claims

1. National laws or regulations should provide that the parties to the payment of a contractual claim may use the Model Receipt and Release Form set out in Appendix B4-I.

C. Amendment to include new appendices

After Appendix A2-I, add the following appendix:

APPENDIX A4-I

Evidence of financial security under Regulation 4.2

The certificate or other documentary evidence of financial security required under Standard A4.2.1, paragraph 14, shall include the following information:

- (a) name of the ship;
- (b) port of registry of the ship;
- (c) call sign of the ship;
- (d) IMO number of the ship;
- (e) name and address of the provider or providers of the financial security;
- (f) contact details of the persons or entity responsible for handling seafarers’ contractual claims;
- (g) name of the shipowner;
- (h) period of validity of the financial security; and
- (i) an attestation from the financial security provider that the financial security meets the requirements of Standard A4.2.1.

After Appendix A4-I, add the following appendix:

APPENDIX B4-I

Model Receipt and Release Form
referred to in Guideline B4.2.2

Ship (name, port of registry and IMO number):

Incident (date and place):

Seafarer/legal heir and/or dependant:

Shipowner:

I, [Seafarer] [Seafarer’s legal heir and/or dependant]* hereby acknowledge receipt of the sum of [currency and amount] in satisfaction of the Shipowner’s obligation to pay contractual compensation for personal injury and/or death under the terms and conditions of [my] [the Seafarer’s]* employment and I hereby release the Shipowner from their obligations under the said terms and conditions.

B. Amendements relatifs au principe directeur B4.2

Dans le titre actuel «Principe directeur B4.2 – Responsabilité de l'armateur», remplacer «B4.2» par «B4.2.1».

Au paragraphe 1 de l'actuel principe directeur B4.2, remplacer «norme A4.2» par «norme A4.2.1».

Après le paragraphe 3 du principe directeur B4.2 actuel, ajouter le titre et le texte suivants:

Principe directeur B4.2.2 – Traitement des créances contractuelles

1. La législation nationale devrait prévoir que les parties au paiement d'une créance contractuelle pourront utiliser le modèle de reçu et de décharge figurant dans l'annexe B4-I.

C. Amendements relatifs à l'insertion de nouvelles annexes

Après l'annexe A2-I, ajouter l'annexe suivante:

ANNEXE A4-I

Preuves de la garantie financière prévue à la règle 4.2

Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière prescrit au paragraphe 14 de la norme A4.2.1 doit inclure les informations suivantes:

- a) le nom du navire;
- b) le port d'immatriculation du navire;
- c) l'indicatif d'appel du navire;
- d) le numéro OMI du navire;
- e) le nom et l'adresse du prestataire ou des prestataires de la garantie financière;
- f) les coordonnées des personnes ou de l'entité chargée de traiter les créances contractuelles des gens de mer;
- g) le nom de l'armateur;
- h) la durée de validité de la garantie financière;
- i) une attestation du prestataire de la garantie financière selon laquelle la garantie financière satisfait aux exigences de la norme A4.2.1.

Après l'annexe A4-I, ajouter l'annexe suivante:

ANNEXE B4-I

Modèle de reçu et de décharge visé au principe directeur B4.2.2

Navire (nom, port d'immatriculation et numéro OMI):.....

Incident (date et lieu):.....

Marin/héritier du marin et/ou personne à charge:.....

Armateur:

Je soussigné, [nom du marin] [nom de l'héritier du marin et/ou de la personne à charge]*, accuse réception par la présente de la somme de [montant et devise] en acquittement de l'obligation de l'armateur de payer une indemnisation contractuelle pour lésions corporelles et/ou mort en vertu des clauses de [mon engagement] [de l'engagement du marin]* et dégage l'armateur de ses obligations en vertu desdites clauses.

The payment is made without admission of liability of any claims and is accepted without prejudice to [my] [the Seafarer's legal heir and/or dependant's]* right to pursue any claim at law in respect of negligence, tort, breach of statutory duty or any other legal redress available and arising out of the above incident.

Dated:

Seafarer/legal heir and/or dependant:

Signed:

For acknowledgement:

Shipowner/Shipowner representative:

Signed:

Financial security provider:

Signed:

* Delete as appropriate.

D. Amendments relating to Appendices A5-I, A5-II and A5-III

At the end of Appendix A5-I, add the following item:

Financial security relating to shipowners' liability

In Appendix A5-II, as the last item under the heading Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I, add the following item:

16. Financial security relating to shipowners' liability (Regulation 4.2)

In Appendix A5-II, as the last item under the heading Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II, add the following item:

16. Financial security relating to shipowners' liability (Regulation 4.2)

At the end of Appendix A5-III, add the following area:

Financial security relating to shipowners' liability

Le paiement est effectué sans reconnaissance de responsabilité à l'égard de créances éventuelles et est accepté sans préjudice de [mon droit][du droit du marin/de l'héritier légal du marin et/ou de la personne à charge]* de faire valoir en justice toute créance pour négligence ou faute, ou violation d'une obligation légale, ou tout autre droit à réparation pouvant être invoqué et découlant de l'incident susmentionné.

Date:

Marin/héritier du marin et/ou personne à charge:

Signature:

Accusés de réception:

Armateur/représentant de l'armateur:

Signature:

Prestataire de la garantie financière:

Signature:

* Rayer la mention inutile.

D. Amendements relatifs aux annexes A5-I, A5-II et A5-III

A la fin de l'annexe A5-I, ajouter l'élément suivant:

Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur

Dans l'annexe A5-II, ajouter comme dernier point de la Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I, l'élément suivant:

16. Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur (règle 4.2)

Dans l'annexe A5-II, ajouter comme dernier point de la Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II, l'élément suivant:

16. Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur (règle 4.2)

A la fin de l'annexe A5-III, ajouter l'élément suivant:

Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur

The foregoing is the authentic text of the Amendments duly approved by the General Conference of the International Labour Organization during its One hundred and third Session which was held at Geneva and declared closed the twelfth day of June 2014.

IN FAITH WHEREOF we have appended our signatures this twelfth day of June 2014.



Le texte qui précède est le texte authentique des amendements
dûment approuvée par la Conférence générale de l'Organisation internationale
du Travail dans sa cent troisième session qui s'est tenue à Genève et qui a été
déclarée close le douzième jour de juin 2014.

EN FOI DE QUOI ont apposé leurs signatures, ce douzième jour de
juin 2014:

*The President of the Conference,
Le Président de la Conférence,*

DANIEL FUNES DE RIOJA

*The Director-General of the International Labour Office,
Le Directeur général du Bureau international du Travail,*

GUY RYDER



The text of the Amendments as here presented is a true copy of the text authenticated by the signatures of the President of the International Labour Conference and of the Director-General of the International Labour Office.

Le texte des amendements présenté ici est une copie exacte du texte authentiqué par les signatures du Président de la Conférence internationale du Travail et du Directeur général du Bureau international du Travail.

Certified true and complete copy,
Copie certifiée conforme et complète,

*For the Director-General of the International Labour Office:
Pour le Directeur général du Bureau international du Travail:*

*Text conform cu
originalul.*

