



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-63-11

Druk nr 4596

Warszawa, 16 sierpnia 2011 r.

Pan
Grzegorz Schetyna
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o ratyfikacji Konwencji o pracy na morzu, przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych zostali upoważnieni Minister Spraw Zagranicznych, Minister Pracy i Polityki Społecznej i Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

(-) Donald Tusk

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 23 lutego 2006 r. została przyjęta w Genewie przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy Konwencja o pracy na morzu, w następującym brzmieniu:

Po zaznajomieniu się z powyższą Konwencją, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- została ona uznana za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- Rzeczpospolita Polska postanawia przystąpić do tej Konwencji,
- będzie ona niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie dnia

PREZYDENT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

PREZES RADY MINISTRÓW

U S T A W A

z dnia

**o ratyfikacji Konwencji o pracy na morzu, przyjętej przez
Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie
dnia 23 lutego 2006 r.**

Art. 1. Wyraża się zgodę na dokonanie przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej ratyfikacji Konwencji o pracy na morzu, przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

I. Konwencja o pracy na morzu (zwana dalej „Konwencją”) została przyjęta w dniu 23 lutego 2006 r. na dziewięćdziesiątej czwartej (morskiej) sesji Konferencji Ogólnej Międzynarodowej Organizacji Pracy, zwołanej do Genewy przez Radę Administracyjną Międzynarodowego Biura Pracy. Konwencja stanowi skonsolidowany standard dotyczący warunków pracy i życia marynarzy, rewidujący 36 dotychczasowych konwencji i jeden protokół oraz 31 zaleceń. Według stanu na dzień 1 kwietnia 2011 r. Konwencję ratyfikowało 12 państw.

Konwencja o pracy na morzu ma wyjątkową, jak na standardy MOP, strukturę – składa się z:

- 1) artykułów – część zawierająca definicje, podstawowe zasady i prawa, zakres obowiązywania Konwencji, obowiązki i prawa państw-stron, klauzule końcowe (wejście w życie, funkcje depozytariusza, wypowiedzenie, wykaz aktów zrewidowanych, możliwość wprowadzania zmian) oraz określająca charakter prawny dalszych części Konwencji (prawideł, części A i B kodeksu),
- 2) noty wyjaśniającej charakter poszczególnych części Konwencji i sposobu ich rewidowania,
- 3) prawideł i kodeksu – część A i B (prawidła i część A kodeksu odpowiadają wymogom uregulowanym dotychczas w konwencjach, natomiast część B kodeksu zastępuje zalecenia).

Artykuły i prawidła ustanawiają podstawowe prawa, zasady i zobowiązania państw członkowskich ratyfikujących Konwencję. Kodeks zawiera szczegóły wdrażania prawideł. Kodeks składa się z części A (bezwzględnie obowiązujące normy) i części B (wytyczne do stosowania fakultatywnego).

Prawidła i kodeks są podzielone na pięć ogólnych części, z których każda stanowi odrębny tytuł:

Tytuł 1: Minimalne wymagania dla marynarzy do pracy na statku

Tytuł 2: Warunki zatrudnienia

Tytuł 3: Zakwaterowanie, zaplecze rekreacyjne i wyżywienie

Tytuł 4: Ochrona zdrowia, opieka medyczna, opieka społeczna i zabezpieczenie społeczne

Tytuł 5: Zgodność i egzekwowanie.

Odpowiedzialnością za stosowanie postanowień Konwencji jest obciążone państwo bandery. Obowiązki państw pochodzenia marynarzy ograniczają się do inspekcji i monitorowania kwestii naboru i pośrednictwa pracy. Państwo portu ma prawo do inspekcji statków podnoszących banderę państw-stron Konwencji.

II. POTRZEBA I CEL ZWIĄZANIA SIĘ POSTANOWIENIAMI KONWENCJI

Skonsolidowana Konwencja o pracy na morzu z 2006 r. wprowadza nowy ujednolicony standard pracy na morskich statkach handlowych, który po wejściu w życie będzie stanowił czwarty filar międzynarodowego reżimu regulującego transport morski, uzupełniając główne instrumenty Międzynarodowej Organizacji Morskiej: konwencje SOLAS (Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu), MARPOL (Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki) i STCW (Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht). Celem Międzynarodowego Biura Pracy jest w miarę możliwości uniwersalna ratyfikacja tej Konwencji i tym samym zapewnienie jednolitych standardów pracy na morskich statkach handlowych, a przez to ograniczenie zjawiska tanich bander opartych na niskich standardach warunków pracy marynarzy.

Z uwagi na fakt, że Konwencja dotyczy spraw znajdujących się w wyłącznej kompetencji Unii Europejskiej, państwa członkowskie UE nie mogły jej ratyfikować bez zgody Rady UE. Taka zgoda została udzielona decyzją Rady UE nr 2007/431/WE z dnia 7 czerwca 2007 r. upoważniającą państwa członkowskie do ratyfikowania, w interesie Wspólnoty Europejskiej, Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu z 2006 r. (Dz. Urz. UE L 161 z 22.06.2007, str. 63), w myśl której państwa UE są upoważnione do ratyfikacji Konwencji o pracy na morzu i powinny tego dokonać do dnia 31 grudnia 2010 r. Z chwilą złożenia dokumentów ratyfikacyjnych przez państwa UE (nie uczyni tego tylko Austria, która zastrzegła to sobie w załączniku do decyzji) zostaną spełnione warunki zawarte w klauzuli ratyfikacyjnej i rozpocznie się bieg terminu wejścia w życie Konwencji.

III. RÓŻNICE MIĘDZY DOTYCHCZASOWYM A PROJEKTOWANYM STANEM PRAWNYM

1. Lista krajowych aktów prawnych regulujących zagadnienia, których dotyczy Konwencja o pracy na morzu z 2006 r.:

- 1) ustawa z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (Dz. U. Nr 61, poz. 258, z późn. zm.),
- 2) ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm.),
- 3) ustawa z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.),
- 4) ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy (Dz. U. z 2008 r. Nr 69, poz. 415, z późn. zm.),
- 5) ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy (Dz. U. Nr 89, poz. 589, z późn. zm.),
- 6) ustawa z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2009 r. Nr 205, poz. 1585, z późn. zm.),
- 7) ustawa z dnia 25 czerwca 1999 r. o świadczeniach pieniężnych z ubezpieczenia społecznego w razie choroby i macierzyństwa (Dz. U. z 2010 r. Nr 77, poz. 512, z późn. zm.),
- 8) ustawa z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (Dz. U. z 2009 r. Nr 167, poz. 1322, z późn. zm.),
- 9) ustawa z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. z 2008 r. Nr 164, poz. 1027, z późn. zm.),
- 10) ustawa z dnia 28 listopada 2003 r. o świadczeniach rodzinnych (Dz. U. z 2006 r. Nr 139, poz. 992, z późn. zm.),
- 11) ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz. U. z 2009 r. Nr 69, poz. 599, z późn. zm.),
- 12) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie sposobu prowadzenia ewidencji czasu pracy, pracy w nocy oraz wypoczynku pracowników zatrudnionych na morskich statkach handlowych (Dz. U. Nr 116, poz. 1098),
- 13) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 października 2003 r. w sprawie warunków i trybu wykonywania kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy i wypoczynku pracowników na morskich statkach handlowych (Dz. U. Nr 194, poz. 1895),
- 14) rozporządzenie Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 17 lutego 1993 r. w sprawie warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na morskich statkach handlowych, trybu uznawania osób za zdolne lub niezdolne do

wykonywania pracy oraz rodzajów i częstotliwości wymaganych badań lekarskich (Dz. U. Nr 17, poz. 80),

- 15) rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 3 listopada 2003 r. w sprawie minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu zapewnienia wyższego poziomu leczenia na jednostkach pływających (Dz. U. Nr 194, poz. 1904),
- 16) rozporządzenie Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej z dnia 25 czerwca 1979 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na morskich statkach handlowych (Dz. U. Nr 14, poz. 96),
- 17) rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 2 lutego 2011 r. w sprawie badań i pomiarów czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy (Dz. U. Nr 33, poz. 166),
- 18) rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 5 sierpnia 2005 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy pracach związanych z narażeniem na hałas lub drgania mechaniczne (Dz. U. Nr 157, poz. 1318),
- 19) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 lipca 2009 r. w sprawie ustalania okoliczności i przyczyn wypadków przy pracy (Dz. U. Nr 105, poz. 870),
- 20) rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 7 stycznia 2009 r. w sprawie statystycznej karty wypadku przy pracy (Dz. U. Nr 14, poz. 80, z późn. zm.),
- 21) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 czerwca 2009 r. w sprawie chorób zawodowych (Dz. U. Nr 105, poz. 869),
- 22) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego (Dz. U. Nr 144, poz. 1211, z późn. zm.),
- 23) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie funkcjonowania inspekcji państwa portu (Dz. U. Nr 224, poz. 1460).

2. Akty prawa europejskiego związane z zagadnieniami, których dotyczy Konwencja:

- 1) dyrektywa Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotycząca Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy przyjętej przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST) – Załącznik: Umowa Europejska w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy (Dz. Urz. WE L 167 z 02.07.1999, str. 33; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 3, str. 363),

- 2) dyrektywa Rady 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 r. dotycząca minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach (Dz. Urz. WE L 113 z 30.04.1992, str. 19, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 2, str. 21, z późn. zm.),
- 3) dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57),
- 4) dyrektywa 1999/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. dotycząca egzekwowania przepisów odnoszących się do godzin pracy marynarzy na pokładach statków zawijających do portów Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 14 z 20.01.2000, str. 29; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 3, str. 407),
- 5) dyrektywa Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE (Dz. Urz. UE L 124 z 20.05.2009, str. 30),
- 6) dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 114).

3. Uregulowanie postanowień Konwencji w polskim ustawodawstwie

TYTUŁ 1. MINIMALNE WYMAGANIA DLA MARYNARZY DO PRACY NA STATKU
Prawidło 1.1 – Minimalny wiek – przewiduje zakaz pracy na statku osób poniżej 16 lat i wprowadza ochronę pracy młodocianych, tj. zakaz pracy nocnej i pracy mogącej zagrażać zdrowiu lub bezpieczeństwu młodocianych. Znajduje ono pełne odzwierciedlenie w polskim prawie w art. 190 Kodeksu pracy (minimalny wiek) i art. 57 ust. 3 pkt 4 i 5 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych.

Prawidło 1.2 – Świadectwo zdrowia – zobowiązuje państwo do zapewnienia, że wszyscy marynarze są fizycznie zdolni do wykonywania pracy, w której mają być zatrudnieni na morzu, co potwierdza ważne świadectwo zdrowia wystawione przez wykwalifikowanego

lekarza, całkowicie niezależnego zawodowo, oraz określające zakres badań, którym powinni być poddani marynarze, i okres ważności świadectwa zdrowia. Jest ono wdrożone w art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych i rozporządzeniu Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 17 lutego 1993 r. w sprawie warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na morskich statkach handlowych, trybu uznawania osób za zdolne lub niezdolne do wykonywania pracy oraz rodzajów i częstotliwości wymaganych badań lekarskich.

Prawidło 1.3 – Wyszkolenie i kwalifikacje – zawiera wymóg, żeby marynarze byli odpowiednio wyszkoleni i wykwalifikowani do wykonywania swoich obowiązków na statku, co potwierdza odpowiedni certyfikat, zgodnie z wytycznymi Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Przepisy te są wdrożone do polskiego prawa w art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych i rozdziale 3 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim. Ponadto Polska jest stroną Konwencji STCW (Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht) i Konwencji MOP nr 74 dotyczącej świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy z 1946 r., której postanowienia będą nadal obowiązywać po wejściu w życie Konwencji o pracy na morzu.

Prawidło 1.4 – Nabór i pośrednictwo pracy marynarzy – ma na celu zapewnienie marynarzom dostępu do sprawnego, dobrze zorganizowanego i bezpłatnego systemu naboru i pośrednictwa pracy, określa, do jakich usług marynarze powinni mieć dostęp, oraz wyznacza standardy dla prywatnych biur pośrednictwa pracy. Postanowienia te znajdują odzwierciedlenie w rozdziale 4 i 6 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy oraz w art. 5, 6 i 7 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych. W przygotowywanym przez Ministerstwo Infrastruktury projekcie ustawy o pracy na morzu znajdują się przepisy dotyczące kwestii związanych z wykonywaniem usług pośrednictwa pracy na rzecz marynarzy. Usługa pośrednictwa pracy do pracy na statkach będzie obejmować pomoc osobom zainteresowanym podjęciem pracy na statkach oraz pomoc armatorom w poszukiwaniu odpowiednich kandydatów do pracy. Korzystanie z pośrednictwa pracy będzie dobrowolne, zarówno dla osób zainteresowanych podjęciem pracy na statkach oraz dla armatorów.

TYTUŁ 2. WARUNKI ZATRUDNIENIA

Prawidło 2.1 – Marynarskie umowy o pracę. Celem tego prawidła jest zapewnienie, żeby marynarze pracujący na statku byli zatrudniani na podstawie umowy o pracę oraz posiadali jej kopię. Umowa ta powinna być sformułowana w zrozumiałym sposobie, w formie pisemnej oraz zgodna z normami określonymi w kodeksie zapewniającymi marynarzom godne warunki pracy i życia na pokładzie statku. Należy również zapewnić, aby postanowienia tej umowy można było egzekwować na drodze prawnej. Prawidło to jest wprowadzone do polskiego prawa przez art. 26 i 29 oraz rozdział 2 w dziale V ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych.

Prawidło 2.2 – Wynagrodzenie – zawiera gwarancję, że marynarze otrzymują wynagrodzenie za swoją pracę regularnie, w odstępach nie większych niż jeden miesiąc, i w całości, zgodnie z ich umowami o pracę, oraz że płace nie będą obciążane nieuzasadnionymi potrąceniami. Prawidło to jest wdrożone rozdziałem 1 w dziale VI ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych.

Prawidło 2.3 – Godziny pracy i wypoczynku – zobowiązuje państwa-strony do uregulowania czasu pracy i wypoczynku marynarzy. Wprowadza limity pracy w wysokości 14 godzin w każdym okresie 24-godzinnym i 72 godzin w każdym okresie siedmiodniowym oraz minimalne wymogi dotyczące wypoczynku (dziesięć godzin w każdym okresie 24-godzinnym i 77 godzin w każdym okresie siedmiodniowym). Znajduje ono pełne odzwierciedlenie w rozdziale 1 – 3 w dziale VII ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych, rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie sposobu prowadzenia ewidencji czasu pracy, pracy w nocy oraz wypoczynku pracowników zatrudnionych na morskich statkach handlowych oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 30 października 2003 r. w sprawie warunków i trybu wykonywania kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy i wypoczynku pracowników na morskich statkach handlowych. Przepisy te są zgodne z dyrektywą Rady UE 99/63/WE dotyczącą czasu pracy marynarzy.

Prawidło 2.4 – Prawo do urlopu – zawiera uprawnienie marynarzy do corocznego płatnego urlopu w wymiarze nie mniejszym niż 2,5 dnia kalendarzowego na miesiąc zatrudnienia oraz prawo do urlopu i zejścia na ląd w czasie pobytu statku w porcie. W chwili obecnej kwestia urlopów jest uregulowana w dziale VIII ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich

statkach handlowych. Przepisy te zostaną zmienione w nowej ustawie o pracy na morzu zgodnie z przepisami Konwencji.

Prawidło 2.5 – Repatriacja – zawiera uprawnienia marynarzy, bez ponoszenia kosztów, do repatriacji, w określonych przypadkach, np. wygaśnięcia umowy o pracę, i na określonych zasadach. Prawidło to jest wdrożone przez rozdział 2 w dziale VI ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych.

Prawidło 2.6 – Odszkodowanie dla marynarza w przypadku utraty statku lub zatonięcia – wymaga od państwa-strony ustanowienia przepisów zapewniających, aby zawsze w razie utraty statku lub jego zatonięcia armator wypłacił każdemu marynarzowi na pokładzie odszkodowanie z tytułu braku zatrudnienia w wyniku zaginięcia lub zatonięcia statku. Postanowienie to jest w dużym stopniu wdrożone do polskiego prawa w art. 81 – 83 Kodeksu pracy w związku z art. 1 ust. 2 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych. Przepis ten będzie szerzej uregulowany w nowej, obecnie projektowanej ustawie o pracy na morzu.

Prawidło 2.7 – Poziomy obsadzania statku załogą. Celem tego prawidła jest zapewnienie, że statek jest obsadzony załogą odpowiednią pod względem liczby i kwalifikacji do jego skutecznego funkcjonowania, przy zwróceniu szczególnej uwagi na bezpieczeństwo, ale również na kwestie związane z wyżywieniem i przygotowywaniem posiłków. Jest ono w pełni wdrożone przepisami art. 20 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych i art. 22 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim.

Prawidło 2.8 – Rozwój kariery i umiejętności marynarzy oraz ich szanse na zatrudnienie – zobowiązuje państwa-strony do prowadzenia krajowej polityki zachęcającej marynarzy do rozwoju kariery, doskonalenia umiejętności i tym samym zwiększania szans na zatrudnienie w celu zapewnienia stałej i fachowej siły roboczej w sektorze morskim. Postanowienia te są wdrożone w art. 17 i 94 Kodeksu pracy.

TYTUŁ 3. ZAKWATEROWANIE, ZAPLECZE REKREACYJNE I WYŻYWIENIE

Prawidło 3.1 – Zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne – zobowiązuje państwo-stronę do zapewnienia, że statki pływające pod jego banderą zapewniają godziwe zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne marynarzom na nich pracującym lub mieszkającym, zgodnie z zasadą

promowania zdrowia i dobrego samopoczucia marynarzy, wyznaczając szczegółowo normy minimalne dotyczące konstrukcji statku i warunków pomieszczenia na nim marynarzy, dla statków oddanych do użytku po dniu wejścia w życie Konwencji. W przypadku statków oddanych do użytku przed tym dniem obowiązują wymagania zawarte w konwencjach nr 92 i 133 dotyczących pomieszczenia załogi na statku, których Polska jest stroną. Ponadto Konwencja przewiduje możliwość wyłączenia – ze względu na rozmiar statku i liczbę osób na nim – z obowiązku stosowania się do niektórych wymagań zawartych w tej normie dotyczących ogrzewania, wentylacji, pomieszczeń mieszkalnych, pomieszczeń sanitarnych i pralni dla statków o tonażu poniżej 200 GT po konsultacjach z organizacjami armatorów i marynarzy. Postanowienia tego przepisu są częściowo wdrożone w art. 45 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych, a całościowo zostaną uregulowane w nowej ustawie o pracy na morzu i aktach wykonawczych do niej.

Prawidło 3.2 – Wyżywienie i przyrządzanie posiłków – zobowiązuje państwo-stronę do określenia minimalnych standardów w odniesieniu do jakości i ilości pożywienia i wody pitnej oraz przyrządzania posiłków wydawanych marynarzom na statkach pływających pod banderą danego państwa. Kwestie dotyczące wyżywienia i przyrządzania posiłków reguluje art. 45 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych. Przewiduje się pełne dostosowanie prawa w nowej ustawie o pracy na morzu i aktach wykonawczych do niej.

TYTUŁ 4. OCHRONA ZDROWIA, OPIEKA MEDYCZNA, OPIEKA SPOŁECZNA I ZABEZPIECZENIE SPOŁECZNE

Prawidło 4.1 – Opieka medyczna na statku i na lądzie – zobowiązuje państwo-stronę do zapewnienia marynarzom pracującym na statkach pływających pod banderą tego państwa ochrony zdrowia i opieki medycznej, w tym podstawowej opieki stomatologicznej. Kwestie te są uregulowane w rozdziale 3 działu VI ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych oraz w przepisach ogólnie obowiązujących: ustawie z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych, rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 3 listopada 2003 r. w sprawie minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu zapewnienia wyższego poziomu leczenia na jednostkach pływających oraz w rozporządzeniu Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 17 lutego 1993 r. w sprawie warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na morskich statkach handlowych, trybu uznawania osób za

zdolne lub niezdolne do wykonywania pracy oraz rodzajów i częstotliwości wymaganych badań lekarskich.

Prawidło 4.2 – Odpowiedzialność finansowa armatorów. Celem tego prawidła jest zagwarantowanie przez odpowiednie przepisy krajowe, że marynarze będą chronieni przed ponoszeniem finansowych konsekwencji choroby, obrażeń lub śmierci, jeżeli zdarzenia te nastąpiły w związku z ich zatrudnieniem. Jest ono wdrożone ustawą z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych. Marynarze zatrudnieni na statkach podnoszących polską banderę, zgodnie z obowiązującymi przepisami, są objęci ubezpieczeniem chorobowym i wypadkowym. Armator ma obowiązek opłacania składek niezależnie od narodowości marynarza.

Prawidło 4.3 – Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom – zobowiązuje państwo-stronę do zapewnienia, że marynarze na statkach pływających pod jego banderą są objęci ochroną zdrowia w ramach medycyny pracy oraz żyją, pracują i szkolą się na pokładach statków w bezpiecznych i higienicznych warunkach. Norma ta jest opatrzona szczegółowymi wytycznymi w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy marynarzy. W polskim prawie przepisy te znajdują odzwierciedlenie w przepisach ogólnie obowiązujących i przepisach dotyczących pracy na morzu. Są to: art. 20 ust. 5 i art. 45 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych, ustawa z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych, rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 3 listopada 2003 r. w sprawie minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu zapewnienia wyższego poziomu leczenia na jednostkach pływających, rozporządzenie Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej z dnia 25 czerwca 1979 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na morskich statkach handlowych, art. 227 § 1, art. 234, 235, 235¹ i 235² Kodeksu pracy, rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 2 lutego 2011 r. w sprawie badań i pomiarów czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy, rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 5 sierpnia 2005 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy pracach związanych z narażeniem na hałas lub drgania mechaniczne, rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 lipca 2009 r. w sprawie ustalania okoliczności i przyczyn wypadków przy pracy, rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 7 stycznia 2009 r. w sprawie statystycznej karty wypadku przy pracy, ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy oraz rozporządzenie Rady Ministrów

z dnia 30 czerwca 2009 r. w sprawie chorób zawodowych. Rozporządzenie Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej wymaga nowelizacji z uwagi na postęp techniczny i technologiczny w żegludze od czasu jego wydania. Rozporządzenie nie zawiera także minimalnych wymagań bezpieczeństwa pracy odnoszących się do konstrukcji i wyposażenia statków. W projekcie ustawy o pracy na morzu zostaną w sposób szczegółowy wskazane wymagania, jakie spełniać ma armator w celu zapewnienia, aby pomieszczenia pracy i pomieszczenia mieszkalne na statku spełniały wymagania co do ich powierzchni, dopuszczalnego hałasu, drgań, oświetlenia i czystości powietrza.

Prawidło 4.4 – Dostęp do umiejscowionych na łądzie udogodnień socjalnych – zawiera gwarancję, że marynarze pracujący na statku będą mieli dostęp do udogodnień i usług socjalnych na łądzie w celu zapewnienia im zdrowia i dobrego samopoczucia. Państwo-stronę zobowiązuje się również do niedyskryminacji w dostępie do tych udogodnień oraz ich stopniowego rozwoju. Przepisy te nie są dotychczas wdrożone do polskiego ustawodawstwa i praktyki. Planuje się wprowadzić stosowne przepisy dotyczące tych kwestii w nowej, obecnie projektowanej ustawie o pracy na morzu.

Prawidło 4.5 – Zabezpieczenie społeczne – zobowiązuje państwa-strony do zapewnienia, że marynarze oraz, w zakresie określonym przez prawo krajowe, osoby będące na ich utrzymaniu są objęci zabezpieczeniem społecznym zgodnie z kodeksem. Kodeks przewiduje, że zabezpieczenie to docelowo będzie obejmować następujące świadczenia: opiekę medyczną, zasiłki chorobowe, zasiłki dla bezrobotnych, świadczenia emerytalne, świadczenia z tytułu wypadków przy pracy, zasiłki rodzinne, zasiłki macierzyńskie, świadczenia inwalidzkie i świadczenia z tytułu śmierci żywiciela rodziny, przy czym w momencie ratyfikacji państwo członkowskie jest obowiązane do zapewnienia co najmniej 3 z tych 9 świadczeń. Zobowiązanie to jest spełnione w prawie krajowym przez następujące akty: ustawę z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych, ustawę z dnia 25 czerwca 1999 r. o świadczeniach pieniężnych z ubezpieczenia społecznego w razie choroby i macierzyństwa, ustawę z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych, ustawę z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych oraz ustawę z dnia 28 listopada 2003 r. o świadczeniach rodzinnych. Każdy marynarz zatrudniony na statkach podnoszących polską banderę, niezależnie od jego narodowości, podlega polskiemu

systemowi zabezpieczenia społecznego. Ramy czasowe zawartej umowy o pracę wyznaczają ramy czasowe ubezpieczenia.

Składając dokument ratyfikacyjny, Polska poinformuje depozytariusza, że marynarze są objęci wszystkimi świadczeniami wymienionymi w prawidło A4.5.1.

TYTUŁ 5. ZGODNOŚĆ I EGZEKWOWANIE

Prawidła zawarte w tytule 5 określają obowiązki każdego państwa członkowskiego w zakresie pełnego wdrożenia i egzekwowania zasad i praw określonych w artykułach Konwencji, jak również poszczególne obowiązki określone w tytułach 1 – 4.

Prawidło 5.1 – Obowiązki Państwa bandery (zasady ogólne) – wprowadza zasadę odpowiedzialności Państwa bandery za zapewnienie wypełnienia jego zobowiązań wynikających z Konwencji na statkach pływających pod jego banderą. W chwili obecnej kwestie te są uregulowane ustawą z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim, ustawą z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy i rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego. Niezbędne będzie wprowadzenie do ustawy o bezpieczeństwie morskim (w art. 6) obowiązku spełnienia przez statek wymagań zawartych w Konwencji. W projekcie ustawy o pracy na morzu zostaną umieszczone przepisy dotyczące morskiego certyfikatu pracy i tymczasowego morskiego certyfikatu pracy. Ponadto przewiduje się delegację ustawową dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, który, w drodze rozporządzenia, określi m.in. wzory morskiego certyfikatu pracy, tymczasowego morskiego certyfikatu pracy i deklaracji zgodności (cz. I i II).

Prawidło 5.1.2 – Uprawnienia uznanych organizacji – reguluje kwestię organizacji, którym państwo może powierzyć funkcje inspekcyjne lub certyfikacyjne, o których mowa w prawidło 5.1.1 ust. 3. W rozumieniu Konwencji uznanymi organizacjami są instytucje, które mają doświadczenie w inspekcji i certyfikacji warunków pracy na morzu. Do takich organizacji nie można zaliczyć instytucji klasyfikacyjnych oraz związanego z nimi procesu uznawania i upoważniania zgodnie z dyrektywą 94/57/WE oraz rezolucjami A.739(18) i A.789(19). Obecnie przepisy krajowe nie regulują spraw w zakresie inspekcji i wydawania dokumentów związanych z pracą na statkach, ale z bezpieczeństwem technicznym statków. Projekt ustawy o pracy na morzu przewiduje jednak, że inspekcje warunków pracy i życia na statku będą dokonywane przez organy inspekcyjne, którymi w stosunku do statków o polskiej

przynależności będą: Państwowa Inspekcja Pracy, Państwowa Inspekcja Sanitarna oraz dyrektorzy właściwych urzędów morskich.

Prawidło 5.1.3 – Morski certyfikat pracy i deklaracja zgodności – zobowiązuje państwo-stronę Konwencji do certyfikowania przez właściwą władzę na okres 5 lat wszystkich statków o tonażu co najmniej 500 GT wypływających w podróż międzynarodową lub pływających na wodach innych niż krajowe morskim certyfikatem pracy zaświadczającym, że warunki pracy i życia marynarzy na statku, w tym środki służące zapewnieniu zgodności, które mają być zawarte w deklaracji zgodności, zostały poddane inspekcji i spełniają wymagania ustawodawstwa krajowego lub innych środków służących realizacji postanowień Konwencji. Prawidło to zobowiązuje również do wprowadzenia wymogu posiadania przez każdy statek deklaracji zgodności, określającej krajowe wymagania służące realizacji Konwencji w zakresie warunków pracy i życia marynarzy i wymieniającej środki podejmowane przez armatorów w celu zagwarantowania zgodności ze wspomnianymi wymogami na pokładzie danego statku lub statków. Kodeks określa też wzór morskiego certyfikatu pracy i deklaracji zgodności. Zgodnie z danymi Izb Morskich w Szczecinie i Gdyni według stanu na grudzień 2010 r. statków floty handlowej o tonażu co najmniej 500 GT pływających pod polską banderą jest 96 (w tym 16 powyżej 3.000 GT). W chwili obecnej w prawie krajowym brak jest przepisów w tym zakresie; przepisy określające szczegółowy tryb wydawania, odnawiania i okoliczności unieważniania morskiego certyfikatu pracy i deklaracji zgodności przewiduje się w nowej, projektowanej ustawie o pracy na morzu.

Prawidło 5.1.4 – Inspekcje i egzekwowanie – zobowiązuje państwo-stronę do zapewnienia, przez efektywny i skoordynowany system regularnych inspekcji, monitorowania i innych środków kontroli, że statki pływające pod jego banderą przestrzegają wymagań Konwencji wdrożonych do ustawodawstwa krajowego oraz do posiadania systemu inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statkach, które pływają pod jego banderą, obejmujący weryfikację, czy wdrażane są środki dotyczące pracy i życia wymienione w deklaracji zgodności i czy spełniane są wymagania Konwencji. W obecnym stanie prawnym kwestie te są uregulowane w następujących aktach: ustawie z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych, ustawie z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim, ustawie z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy oraz rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 30 października 2003 r. w sprawie warunków i trybu wykonywania

kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy i wypoczynku pracowników na morskich statkach handlowych. Dodatkowo należy przyjąć przepisy gwarantujące odpowiednie wykształcenie i kwalifikacje inspektorów oraz przepisy nakładające kary za nieprzestrzeganie wymagań Konwencji. Należy się zastanowić nad wprowadzeniem w polskich przepisach wytycznych bądź trybu przeprowadzania inspekcji w zakresie warunków pracy na statkach.

Prawidło 5.1.5 – Procedury rozpatrywania skarg na statku – zobowiązuje państwo-stronę do ustanowienia sprawiedliwych i bezstronnych procedur rozpatrywania na pokładzie statku lub na innym możliwie najniższym poziomie skarg marynarzy oraz zapewnienia, że marynarz nie będzie ponosił negatywnych konsekwencji złożenia skargi. Kwestie te są obecnie uregulowane ustawą z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych. W projekcie ustawy o pracy na morzu przewiduje się rozdział dotyczący procedury składania skarg na statku przez marynarza lub za pośrednictwem upoważnionej przez marynarza osoby.

Prawidło 5.1.6 – Wypadki morskie – zobowiązuje państwo-stronę do prowadzenia oficjalnego dochodzenia w sprawie każdego poważnego wypadku morskiego, prowadzącego do obrażeń lub utraty życia, z udziałem statku, który pływa pod jego banderą. Zwyczajowo ujawnia się sprawozdanie końcowe z dochodzenia. Kwestia ta jest w pełni wdrożona do polskiego prawa przez ustawę z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich. Obecnie jest opracowywana nowa ustawa o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich.

Prawidło 5.2.1 – Inspekcje w porcie – przewiduje, że w porcie państwa-strony będą przeprowadzane inspekcje statków podnoszących bandery innych państw, polegające przede wszystkim na sprawdzeniu morskiego certyfikatu pracy i deklaracji zgodności. Kwestie te są obecnie uregulowane w ustawie z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim i rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie funkcjonowania inspekcji państwa portu. W celu wywiązania się z postanowień Konwencji będzie niezbędne wprowadzenie do polskich przepisów obowiązku sprawdzania podczas inspekcji przeprowadzanej przez inspekcję portu certyfikatu pracy i deklaracji zgodności.

Prawidło 5.2.2 – Procedury dotyczące rozpatrywania skarg marynarzy na lądzie – gwarantuje każdemu marynarzowi znajdującemu się na statku wpływającym do portu na terytorium państwa członkowskiego prawo do złożenia i rozpatrzenia skargi na naruszenie postanowień Konwencji. W polskim ustawodawstwie istnieją jedynie przepisy dotyczące inspekcji państwa

portu zawarte w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie funkcjonowania inspekcji państwa portu. Niezbędne będzie uzupełnienie ustawy o bezpieczeństwie morskim o przepis określający konieczność przeprowadzenia inspekcji statku o obcej przynależności po zgłoszeniu skargi przez członka załogi tego statku. Należy również wprowadzić w polskich przepisach procedury rozpatrywania skarg wniesionych do organów inspekcyjnych przez członków załóg statku o obcej przynależności.

Prawidło 5.3 – Obowiązki państwa dostarczającego siły roboczej – reguluje obowiązki państwa-strony, które jest krajem pochodzenia marynarzy, w zakresie inspekcji i monitorowania naboru i pośrednictwa pracy marynarzy oraz zapewnienia zabezpieczenia społecznego. Kwestie te są wdrożone do polskiego ustawodawstwa przez rozdział 19 i 20 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy. Ponadto przepisy dotyczące pośrednictwa pracy dla marynarzy znajdują się w nowej, obecnie projektowanej ustawie o pracy na morzu.

IV. OCENA SKUTKÓW REGULACJI

SKUTKI PRAWNE

W momencie wejścia w życie Konwencji w stosunku do Polski przestaną obowiązywać ratyfikowane przez Polskę konwencje morskie Międzynarodowej Organizacji Pracy, które rewiduje Konwencja o pracy na morzu. Są to:

- 1) Konwencja nr 7 określająca najniższy wiek dopuszczania dzieci do pracy w marynarce, z 1920 r. (Dz. U. z 1925 r. Nr 54, poz. 370),
- 2) Konwencja nr 8 w sprawie odszkodowania na wypadek bezrobocia z powodu rozbicia się statku, z 1920 r. (Dz. U. z 1925 r. Nr 54, poz. 372),
- 3) Konwencja nr 9 w sprawie pośrednictwa pracy dla marynarzy, z 1920 r. (Dz. U. z 1925 r. Nr 54, poz. 374),
- 4) Konwencja nr 16 o obowiązkowych oględzinach lekarskich dzieci i młodocianych zatrudnionych na statkach, z 1921 r. (Dz. U. z 1925 r. Nr 54, poz. 388),
- 5) Konwencja nr 22 dotycząca umowy najmu marynarzy, z 1926 r. (Dz. U. z 1931 r. Nr 106, poz. 821),
- 6) Konwencja nr 23 dotycząca repatriacji marynarzy, z 1926 r. (Dz. U. z 1931 r. Nr 106, poz. 821),
- 7) Konwencja nr 68 dotycząca zaopatrzenia w żywność i służby wyżywienia załóg na statkach, z 1946 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 194),
- 8) Konwencja nr 69 dotycząca świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych, z 1946 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 196),
- 9) Konwencja nr 70 dotycząca zabezpieczenia społecznego marynarzy, z 1946 r. UWAGA: Konwencja nie weszła w życie. Polska ratyfikowała Konwencję dnia 4 sierpnia 1956 r.,
- 10) Konwencja nr 73 dotycząca badania lekarskiego marynarzy, z 1946 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 198),
- 11) Konwencja nr 74 dotycząca świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy, z 1946 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 200),
- 12) Konwencja nr 91 dotycząca płatnych urlopów marynarzy (zrewidowana), z 1949 r. (Dz. U. z 1968 r. Nr 39, poz. 277),
- 13) Konwencja nr 92 dotycząca pomieszczenia załogi na statku (zrewidowana), z 1949 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 202),
- 14) Konwencja nr 133 dotycząca pomieszczenia załogi na statku (postanowienia uzupełniające), z 1970 r. (Dz. U. z 1994 r. Nr 107, poz. 512),

- 15) Konwencja nr 134 dotycząca zapobiegania wypadkom marynarzy przy pracy, z 1970 r. (Dz. U. z 1980 r. Nr 28, poz. 117),
- 16) Konwencja nr 145 dotycząca ciągłości zatrudnienia marynarzy, z 1976 r. (Dz. U. z 1979 r. Nr 29, poz. 166),
- 17) Konwencja nr 147 dotycząca minimalnych norm na statkach handlowych, z 1976 r. (Dz. U. z 1997 r. Nr 72, poz. 454),
- 18) Konwencja nr 178 dotycząca inspekcji warunków pracy i życia marynarzy, z 1996 r. (Dz. U. z 2004 r. Nr 139, poz. 1472).

W związku z zastrzeżeniami zawartymi w Konwencji o pracy na morzu nie przestaną jednak obowiązywać niektóre przepisy, określone np. w prawie 3.1 w odniesieniu do Konwencji nr 92 dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (zrewidowana) i Konwencji nr 133 dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (postanowienia uzupełniające).

Wejście w życie Konwencji będzie oznaczało konieczność dostosowania polskiego ustawodawstwa do niektórych jej postanowień, zwłaszcza dotyczących naboru i pośrednictwa pracy marynarzy, pomieszczenia załogi na statku i udogodnień rekreacyjnych i socjalnych w porcie, żywności i sporządzania posiłków, bezpieczeństwa i higieny pracy na statku, morskiego certyfikatu pracy i deklaracji zgodności oraz procedur skargowych. Obecnie w Ministerstwie Infrastruktury trwają prace nad projektem ustawy o pracy na morzu, która dostosuje polskie prawo do postanowień Konwencji.

Wejście w życie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. spowoduje, że wszystkie konwencje, które są przez nią zrewidowane, przestaną być otwarte do ratyfikacji. Od tego momentu państwa członkowskie MOP w zakresie międzynarodowych standardów pracy na morzu będą mogły związać się tylko Konwencją o pracy na morzu.

Ponadto w momencie wejścia w życie Konwencji (po 12 miesiącach od spełnienia klauzuli ratyfikacyjnej) wejdzie w życie dyrektywa Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE, która wprowadza do dyrektywy Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy, przyjętej przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST), zmiany dostosowujące jej przepisy do postanowień Konwencji.

SKUTKI POLITYCZNE

Ratyfikacja Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. wpisuje się w prowadzoną przez Rząd polski politykę morską.

SKUTKI SPOŁECZNE I GOSPODARCZE

Z punktu widzenia skutków społecznych i gospodarczych ratyfikacja Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. i wdrożenie jej postanowień na poziomie krajowym i europejskim zwiększy atrakcyjność pracy w sektorze morskim dla polskich marynarzy, pomagając tym samym w tworzeniu nowych miejsc pracy oraz równiejszej płaszczyzny ogólnego porozumienia w interesie wszystkich zaangażowanych stron.

SKUTKI FINANSOWE

Skutki finansowe ratyfikacji będą wynikały z konieczności wprowadzenia morskiego certyfikatu pracy i deklaracji zgodności (prawidło 5.1), opracowania systemu oraz kryteriów uznawania organizacji, którym państwo może powierzyć funkcje inspekcyjne lub certyfikacyjne (prawidło 5.1.2), oraz powołania Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (prawidło 5.1.6). Regulację zagadnień dotyczących morskiego certyfikatu pracy i deklaracji zgodności oraz opłat za wydawanie tych dokumentów przewiduje projekt ustawy o pracy na morzu zastępujący ustawę z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych. Projekt ustawy znajduje się obecnie w fazie uzgodnień roboczych z resortami finansów, pracy, spraw zagranicznych oraz Rządowym Centrum Legislacji. Przewiduje on, że za wydanie, potwierdzenie i odnowienie morskiego certyfikatu pracy oraz za wydanie tymczasowego morskiego certyfikatu pracy będzie pobierana opłata stanowiąca dochód państwa. Opłaty te mają być ustalane na podstawie stawek przewidzianych w pkt I ust. 7 załącznika do ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim. Za odnowienie lub potwierdzenie morskiego certyfikatu pracy oraz wydanie tymczasowego morskiego certyfikatu pracy przewiduje się opłatę w wysokości 50 % przewidzianej stawki.

Wysokość stawek przewidzianych w pkt I ust. 7 załącznika do ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim:

„7. Za certyfikat zarządzania bezpieczeństwem lub za tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem:

7.1 Statki o pojemności brutto do 500 – 1.500 j.t.

7.2 Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 2.000 j.t.

7.3 Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 2.500 j.t.

7.4 Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 3.500 j.t.

7.5 Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo – 1.000 j.t.”.

Jednostka taryfowa

Wartość w PLN jednostki taryfowej stanowi równowartość 0,2 SDR (Specjalnych Praw Ciągnięcia), liczona według średniego kursu walutowego z poprzedniego tygodnia podanego w tabelach kursowych Narodowego Banku Polskiego.

Przykładowo:

		kurs z dnia 7 kwietnia 2011 r. w PLN
SDR (MFW)	1xdr	4,42
jednostka taryfowa (SDR*0,2)	0,2	0,884
7. Za certyfikat zarządzania bezpieczeństwem lub za tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem:		
7.1 (1.500 j.t.)	1.500	1 326
7.2 (2.000 j.t.)	2.000	1 768
7.3 (2.500 j.t.)	2.500	2 210
7.4 (3.500 j.t.)	3.500	3 094
7.5 (3.500 j.t. + za każde następne 20.000 – 1.000 j.t.)	3.500 + za każde następne 20.000 – 1.000	3 094 + 884

W związku z powyższym możemy przyjąć, iż koszt za wydanie certyfikatu za statek o pojemności brutto np. 12.000 będzie wynosił 3 094 PLN.

Również przepisy dotyczące certyfikacji i inspekcji (prawidło 5.1.2 Konwencji) zostały zawarte w projektowanej ustawie o pracy na morzu. Funkcje certyfikacyjne ma realizować organ, którym jest dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku. Przed wydaniem lub odnowieniem certyfikatu będzie konieczne przeprowadzenie inspekcji statku w zakresie warunków pracy i życia marynarzy, za której przeprowadzenie jest odpowiedzialny również powyższy organ. W czasie postoju statku w porcie Rzeczypospolitej Polskiej kontrolę tych warunków będą także prowadzić, zgodnie z ich właściwością miejscową i rzeczową, organy Państwowej Inspekcji Pracy i Państwowej Inspekcji Sanitarnej. Koszty inspekcji wykonywanych przez dyrektorów urzędów morskich są uregulowane w ustawie z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim. Niemniej jednak należy

zauważyć, że nałożenie na organy administracji morskiej zadań związanych z warunkami pracy i życia marynarzy będzie wiązać się z koniecznością poniesienia nakładów finansowych w zakresie: przeszkolenia inspektorów inspekcji bandery i inspekcji portu, zatrudnienia nowych, odpowiednio wykwalifikowanych inspektorów.

Przewiduje się, że powołanie Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (prawidło 5.1.6 Konwencji) będzie przedmiotem ustawy, która ma dokonać implementacji postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Prace nad projektem założeń projektu tej ustawy trwają obecnie w Ministerstwie Infrastruktury. Po opracowaniu projektu ustawy będzie możliwe wskazanie skutków finansowych powołania Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich.

V. INFORMACJA O ZAKRESIE I WYNIKACH POSTĘPOWANIA UZGADNIAJĄCEGO

Zgodnie z opinią Ministra Spraw Zagranicznych, projektowana regulacja jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Projekt wniosku o ratyfikację Konwencji został skonsultowany z właściwymi ministrami:

- 1) Szefem Kancelarii Prezesa Rady Ministrów,
- 2) Wiceprezesem Rady Ministrów, Ministrem Gospodarki,
- 3) Prezesem Rządowego Centrum Legislacji,
- 4) Panem Michałem Bonim, Ministrem – Członkiem Rady Ministrów,
- 5) Ministrem Edukacji Narodowej,
- 6) Ministrem Finansów,
- 7) Ministrem Infrastruktury,
- 8) Ministrem Kultury i Dziedzictwa Narodowego,
- 9) Ministrem Nauki i Szkolnictwa Wyższego,
- 10) Ministrem Rozwoju Regionalnego,
- 11) Ministrem Obrony Narodowej,
- 12) Ministrem Rolnictwa i Rozwoju Wsi,
- 13) Ministrem Sportu i Turystyki,
- 14) Ministrem Sprawiedliwości,
- 15) Ministrem Skarbu Państwa,

- 16) Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji,
- 17) Ministrem Spraw Zagranicznych,
- 18) Ministrem Środowiska,
- 19) Ministrem Zdrowia,
- 20) Sekretarzem Komitetu do Spraw Europejskich,
- 21) Prezesem Prokuratury Generalnej Skarbu Państwa,
- 22) Prezesem Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów,
- 23) Głównym Inspektorem Pracy.

Uwagi do uzasadnienia i tekstu Konwencji zgłosili: Rządowe Centrum Legislacji, Minister Spraw Zagranicznych, Minister Infrastruktury, Minister Finansów i Minister Edukacji Narodowej. Uwagi te zostały uwzględnione.

Zgodnie z ratyfikowaną przez Polskę Konwencją Międzynarodowej Organizacji Pracy nr 144 dotyczącą trójstronnych konsultacji w zakresie wprowadzania w życie międzynarodowych norm w sprawie pracy z 1976 r., wniosek o ratyfikację został skonsultowany z następującymi organizacjami: Ogólnopolskim Porozumieniem Związków Zawodowych, Niezależnym Samorządnym Związkiem Zawodowym „Solidarność”, Forum Związków Zawodowych, Polską Konfederacją Pracodawców Prywatnych LEWIATAN, Związkiem Armatorów Polskich Konfederacji Pracodawców Polskich (obecnie Pracodawcy RP), Związkiem Rzemiosła Polskiego i Związkiem Pracodawców Business Centre Club.

Wniosek poparły: OPZZ, NSZZ „Solidarność” i FZZ. Uwag nie zgłosili: PKPP LEWIATAN, ZP BCC, KPP (obecnie Pracodawcy RP) i ZRP. OPZZ i NSZZ „Solidarność” zgłosiły uwagi do tłumaczenia Konwencji na język polski, w związku z czym MPiPS przekazało tekst tłumaczenia do ponownej weryfikacji Ministerstwa Infrastruktury oraz zleciło weryfikację poprawionego tekstu tłumaczowi przysięgłemu (tekst uwierzytelniony).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekty dokumentów ratyfikacyjnych zostały zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej. Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektami w trybie wskazanej ustawy.

VI. TRYB ZWIĄZANIA SIĘ KONWENCJĄ

Z uwagi na fakt, że Konwencja została przyjęta przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy, nie jest możliwe podanie sygnatariuszy, w tym osoby, która podpisała Konwencję w imieniu strony polskiej.

Konwencja o pracy na morzu z 2006 r., podobnie jak wszystkie konwencje przyjęte przez Międzynarodową Organizację Pracy, dotyczy wolności i praw obywatelskich określonych w Konstytucji RP oraz odnosi się do spraw uregulowanych w ustawach. Konwencja na podstawie art. 89 ust. 1 Konstytucji RP podlega ratyfikacji, za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie. Konwencja nie rozszerza ani nie ogranicza praw i wolności zawartych w Konstytucji, lecz stanowi ich potwierdzenie.

Zgodnie z art. VIII Konwencji wejdzie ona w życie po upływie dwunastu miesięcy od dnia zarejestrowania przez Dyrektora Generalnego ratyfikacji 30 państw członkowskich, których łączny udział w całkowitym światowym tonażu brutto statków wynosi co najmniej 33 %. Według stanu na dzień 1 kwietnia 2011 r. Konwencję ratyfikowało 12 państw, których udział w światowym tonażu floty handlowej przekracza 33 %.

KONWENCJA O PRACY NA MORZU z 2006 r.

PREAMBUŁA

Konferencja Ogólna Międzynarodowej Organizacji Pracy,

Zwołana w Genewie przez Radę Administracyjną Międzynarodowego Biura Pracy i zebrana tam w dniu 7 lutego 2006 na dziewięćdziesiątej czwartej sesji,

Pragnąc stworzyć jednolity, spójny akt prawny zawierający w możliwie najszerszym zakresie wszystkie aktualne normy istniejących międzynarodowych konwencji i zaleceń dotyczących pracy na morzu, jak również podstawowych zasad, które zawarte zostały w innych międzynarodowych Konwencjach o pracy, w szczególności:

- Konwencji Nr 29 dotyczącej pracy przymusowej lub obowiązkowej z 1930 r. ;
- Konwencji Nr 87 dotyczącej wolności związkowej i ochrony praw związkowych z 1948 r.;
- Konwencji Nr 98 dotyczącej stosowania zasad prawa organizowania się i rokowań zbiorowych z 1949 r.;
- Konwencji Nr 100 dotyczącej jednakowego wynagrodzenia dla pracujących mężczyzn i kobiet za pracę jednakowej wartości z 1951 r.;
- Konwencji Nr 105 dotyczącej zniesienia pracy przymusowej z 1957 r.;
- Konwencji Nr 111 dotyczącej dyskryminacji w zakresie zatrudnienia i wykonywania zawodu z 1958 r.;
- Konwencji Nr 138 dotyczącej najniższego wieku dopuszczenia do zatrudnienia z 1973 r.;
- Konwencji Nr 182 dotyczącej zakazu i natychmiastowych działań na rzecz eliminowania najgorszych form pracy dzieci z 1999 r.; oraz

Biorąc pod uwagę podstawowy mandat Organizacji, którym jest promowanie godnych warunków pracy, oraz

Odwołując się do Deklaracji MOP dotyczącej fundamentalnych zasad i praw w pracy z 1998 r., oraz

Biorąc pod uwagę także, że marynarze objęci są postanowieniami innych dokumentów MOP i posiadają inne prawa ustanowione jako podstawowe prawa i wolności dotyczące wszystkich osób, oraz

Biorąc pod uwagę fakt, że ze względu na globalną naturę transportu morskiego marynarze potrzebują szczególnej ochrony, oraz

Biorąc pod uwagę międzynarodowe normy bezpieczeństwa statków, bezpieczeństwa osób i zarządzania bezpieczną eksploatacją statków określone w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r., wraz z późniejszymi poprawkami, w Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r., wraz z późniejszymi poprawkami, w wymogach dotyczących szkolenia i kompetencji marynarzy w Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., wraz z późniejszymi poprawkami, oraz

Biorąc pod uwagę, że Konwencja Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza z 1982 r. ustanawia ogólne ramy prawne dla wszelkiej działalności na oceanach i morzach i ma strategiczne znaczenie jako baza dla narodowych, regionalnych i globalnych działań i współpracy w sektorze morskim oraz że istnieje potrzeba podtrzymania jej integralności, oraz

Biorąc pod uwagę, że Artykuł 94 Konwencji Organizacji Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza z 1982 r., ustanawia obowiązki państwa bandery odnośnie do, między innymi, warunków pracy, składu osobowego załóg oraz kwestii społecznych na statkach podnoszących jego banderę, oraz

Biorąc pod uwagę ustęp 8 artykułu 19 Konstytucji Międzynarodowej Organizacji Pracy, który stwierdza, że w żadnym razie uchwalenie jakiejkolwiek konwencji lub zalecenia przez Konferencję lub ratyfikowanie konwencji przez Członka nie może mieć wpływu na żadną ustawę, decyzję, zwyczaj lub układ zapewniający zainteresowanym pracownikom bardziej korzystne warunki aniżeli te, które przewiduje konwencja lub zalecenie,

Postanawiając, że nowy dokument powinien być zaprojektowany w taki sposób, by zyskać możliwie najszerszą akceptację rządów, armatorów i marynarzy stosujących się do zasad godnej pracy, że powinien stwarzać możliwość jego szybkiego uaktualniania oraz skutecznego wdrożenia,

Podjąwszy decyzję o przyjęciu niektórych wniosków na rzecz realizacji takiego aktu prawnego, który jest jedynym przedmiotem obrad sesji oraz

Postanowiwszy, że wnioski te zostaną ujęte w formę międzynarodowej konwencji,

przyjmuje w dniu dwudziestego trzeciego lutego roku dwa tysiące szóstego następującą Konwencję, która otrzymuje nazwę Konwencja o pracy na morzu z 2006 r.

ZOBOWIĄZANIA OGÓLNE

ARTYKUŁ I

1. Każdy Członek, który ratyfikuje niniejszą Konwencję, zobowiązuje się w pełni przestrzegać jej postanowień w sposób określony w Artykule VI w celu zabezpieczenia praw marynarzy do zatrudnienia na godnych warunkach.
2. Członkowie będą ze sobą współpracować w celu skutecznego wdrożenia i egzekwowania niniejszej Konwencji.

DEFINICJE I ZAKRES ZASTOSOWANIA

ARTYKUŁ II

1. Dla celów niniejszej Konwencji i o ile konkretne przepisy nie będą stanowiły inaczej, określenia:
 - (a) *właściwa władza* oznacza ministra, departament rządowy lub inne władze uprawnione do wydawania i wprowadzania w życie przepisów, zarządzeń i innych instrukcji mających moc prawną w odniesieniu do przedmiotu danego postanowienia;
 - (b) *deklaracja zgodności* oznacza deklarację, o której mówi Prawidło 5.1.3;
 - (c) *tonaż brutto* oznacza tonaż brutto obliczony zgodnie z przepisami dotyczącymi pomierzenia zawartymi w Załączniku I do Międzynarodowej konwencji w sprawie pomierzenia statków z 1969 r., lub jakiejkolwiek późniejszej konwencji w tej sprawie; dla statków objętych tymczasowym planem pomierzenia przyjętym przez Międzynarodową Organizację Morską całkowity tonaż określony jest zgodnie z kolumną UWAGI Międzynarodowego świadectwa pomiarowego (1969 r.);

- (d) *morski certyfikat pracy* oznacza certyfikat, o którym jest mowa w Prawidle 5.1.3;
- (e) *wymagania niniejszej Konwencji* oznacza wymagania zawarte w niniejszych Artykułach i w Prawidłach oraz części A Kodeksu niniejszej Konwencji;
- (f) *marynarz* oznacza każdą osobę zatrudnioną, zaangażowaną lub pracującą w jakimkolwiek charakterze na statku, do którego odnosi się niniejsza Konwencja;
- (g) *marynarska umowa o pracę* obejmuje zarówno umowę o pracę, jak też artykuły umowy;
- (h) *nabór marynarzy i służby pośrednictwa pracy* oznaczają każdą osobę, spółkę, instytucję, agencję lub inną organizację, w sektorze publicznym lub prywatnym, która zajmuje się naborem marynarzy w imieniu armatorów lub kierowaniem marynarzy do armatorów;
- (i) *statek* oznacza statek inny niż ten, który pływa wyłącznie na wodach śródlądowych, wodach osłoniętych lub wodach do nich przyległych lub na obszarach, gdzie obowiązują przepisy portowe;
- (j) *armator* oznacza właściciela lub inną organizację lub osobę, taką jak menedżer, agent lub osoba wynajmująca statek, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za funkcjonowanie statku i która, przyjmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć obowiązki nałożone na armatorów zgodnie z niniejszą Konwencją, bez względu na to, czy jakakolwiek inna organizacja lub osoba wypełnia pewne obowiązki w imieniu armatora.

2. O ile nie zostanie wyraźnie stwierdzone inaczej niniejsza Konwencja dotyczy wszystkich marynarzy.

3. W przypadku wątpliwości dotyczących tego, czy pewne kategorie osób można uważać za marynarzy dla celów niniejszej Konwencji, kwestia ta zostanie rozstrzygnięta przez właściwą władzę działającą na terytorium Członków po konsultacji z zainteresowanymi tą kwestią organizacjami armatorów i marynarzy.

4. O ile nie zostanie stwierdzone inaczej, niniejsza Konwencja dotyczy wszystkich statków, stanowiących własność publiczną lub prywatną, których przeznaczeniem jest działalność gospodarcza, innych niż statki wykorzystywane do połowu lub podobnych rodzajów działalności i statków o tradycyjnej budowie takich jak „dau” lub dżonki. Niniejsza Konwencja nie dotyczy okrętów wojennych lub statków pomocniczych marynarki wojennej.

5. W przypadku wątpliwości czy niniejsza Konwencja dotyczy danego statku lub określonej kategorii statków, kwestia ta zostanie określona przez właściwą władzę każdego Członka po konsultacji z organizacjami zainteresowanych armatorów i marynarzy.

6. Tam, gdzie właściwa władza uzna, że nie byłoby rozsądne lub praktyczne zastosowanie pewnych elementów Kodeksu, o którym mowa w Artykule VI, ustęp 1, do danego statku lub konkretnej kategorii statków podnoszących banderę Członka, odpowiednie postanowienia Kodeksu nie będą miały zastosowania w zakresie, w którym dana kwestia regulowana jest odmiennie przez prawo krajowe bądź układy zbiorowe pracy lub inne dokumenty. Przyjęcie takiego stanowiska wymaga konsultacji z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy i może dotyczyć tylko statków o tonażu brutto mniejszym niż 200 ton, nie odbywających podróży międzynarodowych.

7. O każdym wyłączeniu, o którym mowa w punktach 3 lub 5 lub 6 niniejszego Artykułu Członek poinformuje Dyrektora Generalnego Międzynarodowego Biura Pracy, który powiadomi Członków Organizacji.

8. O ile nie zostanie stwierdzone inaczej, odniesienia do niniejszej Konwencji są jednocześnie odniesieniami do Prawideł i Kodeksu.

FUNDAMENTALNE PRAWA I ZASADY

Artykuł III

Każdy Członek upewni się, że przepisy prawne obowiązujące na jego terytorium respektują, w kontekście niniejszej Konwencji, podstawowe prawa do:

- (a) wolności zrzeszania się i skutecznego uznania prawa do negocjacji zbiorowych;
- (b) eliminacji wszystkich form pracy przymusowej lub obowiązkowej;
- (c) skutecznej likwidacji pracy dzieci; i
- (d) likwidacji dyskryminacji w dziedzinie zatrudnienia i wykonywania zawodu.

ZATRUDNIENIE MARYNARZY I PRAWA SPOŁECZNE

Artykuł IV

1. Każdy marynarz ma prawo do bezpiecznego miejsca pracy, które spełnia normy bezpieczeństwa.
2. Każdy marynarz ma prawo do sprawiedliwych warunków zatrudnienia.
3. Każdy marynarz ma prawo do godnych warunków życia i pracy na statku.
4. Każdy marynarz ma prawo do ochrony zdrowia, opieki medycznej, opieki społecznej i innych form ochrony socjalnej.
5. Każdy Członek zapewni, w granicach swojej jurysdykcji, że prawa marynarzy w zakresie warunków zatrudnienia oraz ich prawa socjalne określone w poprzednich ustępach niniejszego Artykułu są w pełni wprowadzone w życie zgodnie z wymogami Konwencji. O ile nie zostanie to inaczej stwierdzone w Konwencji, takie wprowadzenie w życie może być osiągnięte poprzez krajowe przepisy prawne, poprzez układy zbiorowe pracy lub inne stosowane środki bądź praktykę.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ W ZAKRESIE WDRAŻANIA I EGZEKWOWANIA

Artykuł V

1. Każdy Członek wdroży i egzekwować będzie przepisy prawne lub inne rozwiązania, które przyjął w celu wypełnienia zobowiązań wynikających z niniejszej Konwencji w odniesieniu do statków i marynarzy podlegających jego jurysdykcji.
2. Każdy Członek będzie efektywnie sprawować jurysdykcję i kontrolę nad statkami podnoszącymi jego banderę, ustanawiając system zapewniający stosowanie się do wymagań niniejszej Konwencji,

włączając w to regularne inspekcje, sprawozdania, monitoring i postępowanie prawne zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami prawa.

3. Każdy Członek zapewni, że statki podnoszące jego banderę będą posiadać morski certyfikat pracy i deklarację zgodności wymagane przez niniejszą Konwencję.

4. Statek, do którego odnosi się niniejsza Konwencja, może, zgodnie z prawem międzynarodowym, zostać poddany inspekcji przez Członka innego niż państwo bandery, gdy statek znajduje się w jednym z jego portów, w celu stwierdzenia czy statek spełnia wymagania niniejszej Konwencji.

5. Każdy Członek będzie skutecznie sprawował swą jurysdykcję i kontrolę nad służbami naboru i pośrednictwa pracy marynarzy, jeśli takowe działają na jego terytorium.

6. Każdy Członek zabroni działań stanowiących naruszenie wymagań niniejszej Konwencji i ustanowi, zgodnie z prawem międzynarodowym, stosowne sankcje lub nakazy powzięcia środków zaradczych zgodnie z obowiązującymi na jego terytorium prawami, które są odpowiednie do zapobiegania aktom naruszenia.

7. Każdy Członek będzie wypełniał obowiązki wynikające z niniejszej Konwencji w sposób, który zapewni, że statki podnoszące banderę jakiegokolwiek państwa, które nie ratyfikowało niniejszej Konwencji, nie będą traktowane lepiej niż podnoszące banderę kraju, który ją ratyfikował.

PRAWIDŁA ORAZ CZĘŚCI A I B KODEKSU

ARTYKUŁ VI

1. Prawidła i postanowienia Części A Kodeksu są obowiązkowe. Postanowienia części B Kodeksu nie są obowiązkowe.

2. Każdy Członek podejmuje się przestrzegania praw i zasad zawartych w Prawidłach i wdrożenia każdego Prawidła w sposób określony w odpowiednich postanowieniach Części A Kodeksu. Ponadto Członek rozpatrzy należycie wdrożenie swoich obowiązków w sposób określony w Części B Kodeksu.

3. Członek, nie będący w stanie wdrożyć praw i zasad w sposób przewidziany w Części A Kodeksu może, o ile Konwencja nie stanowi inaczej, wdrożyć Część A za pomocą przepisów prawa lub innych rozwiązań, które są zasadniczo równoważne z postanowieniami Części A.

4. Dla wyłączonego celu ustępu 3 niniejszego Artykułu, każde prawo, przepis, układ zbiorowy pracy lub inne rozwiązanie będzie uważane za zasadniczo równoważne, w kontekście niniejszej Konwencji, jeśli Członek upewni się, że:

(a) prowadzi do pełnego osiągnięcia ogólnego przedmiotu i celu postanowienia lub postanowień Części A Kodeksu; oraz

(b) spełnia odnośne postanowienie lub postanowienia Części A Kodeksu.

KONSULTACJE Z ORGANIZACJAMI ARMATORÓW I MARYNARZY

Artykuł VII

Jakiegokolwiek odstępstwo, wyłączenie lub inne elastyczne stosowanie niniejszej Konwencji, w odniesieniu do którego Konwencja wymaga konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy może, w przypadkach gdy reprezentatywne organizacje armatorów lub marynarzy nie istnieją na terytorium Członka, nastąpić tylko poprzez konsultację z Komitetem, o którym mowa w Artykule XIII.

WEJŚCIE W ŻYCIE

Artykuł VIII

1. Dyrektor Generalny Międzynarodowego Biura Pracy zostanie poinformowany o formalnych ratyfikacjach niniejszej Konwencji w celu ich zarejestrowania.
2. Niniejsza Konwencja będzie obowiązywała tylko tych Członków Międzynarodowej Organizacji Pracy, których ratyfikacje zostaną zarejestrowane przez Dyrektora Generalnego.
3. Niniejsza Konwencja wejdzie w życie po upływie dwunastu miesięcy od dnia zarejestrowania przez Dyrektora Generalnego ratyfikacji zgłoszonej przez 30 Członków, których łączny udział w całkowitym światowym tonażu brutto statków wynosi co najmniej 33 procent.
4. Następnie Konwencja wejdzie w życie w stosunku do każdego członka po upływie dwunastu miesięcy od daty zarejestrowania jego ratyfikacji.

WYPOWIEDZENIE

Artykuł IX

1. Każdy Członek, który ratyfikował niniejszą Konwencję, może ją wypowiedzieć po upływie dziesięciu lat od daty początkowego wejścia jej w życie, aktem przekazanym Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy i przez niego zarejestrowanym. Wypowiedzenie to nabiera mocy dopiero po upływie jednego roku od daty jego zarejestrowania.
2. Każdy Członek, który ratyfikował niniejszą Konwencję, a który w ciągu jednego roku po upływie dziesięcioletniego okresu, o którym mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu nie skorzysta z prawa wypowiedzenia określonego w niniejszym artykule, będzie związany postanowieniami niniejszej Konwencji na następne dziesięć lat i następnie będzie mógł ją wypowiedzieć po upływie każdego kolejnego dziesięcioletniego okresu, z zachowaniem warunków określonych w niniejszym Artykule.

SKUTEK WEJŚCIA W ŻYCIE

Artykuł X

Niniejsza Konwencja rewiduje następujące Konwencje:
Konwencja Nr 7 dotycząca najniższego wieku dopuszczania dzieci do pracy w marynarce z 1920 r.
Konwencja Nr 8 dotycząca odszkodowania na wypadek bezrobocia z powodu rozbicia się statku z 1920 r.
Konwencja Nr 9 dotycząca pośrednictwa pracy dla marynarzy z 1920 r.
Konwencja Nr 16 dotycząca obowiązkowych oględzin lekarskich dzieci i młodocianych zatrudnionych na statkach z 1921 r.

Konwencja Nr 22 dotycząca umowy najmu marynarzy z 1926 r.
Konwencja Nr 23 dotycząca repatriacji marynarzy z 1926 r.
Konwencja Nr 53 dotycząca minimalnych kwalifikacji zawodowych kapitanów i oficerów marynarki handlowej z 1936 r.
Konwencja Nr 54 dotycząca płatnych urlopów dla marynarzy z 1936 r.
Konwencja Nr 55 dotycząca obowiązków armatora w razie choroby, wypadku lub śmierci marynarzy z 1936 r.
Konwencja Nr 56 dotycząca ubezpieczenia marynarzy na wypadek choroby z 1936 r.
Konwencja Nr 57 dotycząca czasu pracy na statkach i stanu załogi z 1936 r.
Konwencja Nr 58 dotycząca najniższego wieku dopuszczania dzieci do pracy w marynarce (zrewidowana) z 1936 r.
Konwencja Nr 68 dotycząca zaopatrzenia w żywność i służby wyżywienia załóg na statkach z 1946 r.
Konwencja Nr 69 dotycząca świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych z 1946 r.
Konwencja Nr 70 dotycząca zabezpieczenia społecznego marynarzy z 1946 r.
Konwencja Nr 72 dotycząca płatnych urlopów dla marynarzy z 1946 r.
Konwencja Nr 73 dotycząca badania lekarskiego marynarzy z 1946 r.
Konwencja Nr 74 dotycząca świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy z 1946 r.
Konwencja Nr 75 dotycząca zakwaterowania załóg statków z 1946 r.
Konwencja Nr 76 dotycząca zarobków, czasu pracy i stanu załogi na statkach z 1946 r.
Konwencja Nr 91 dotycząca płatnych urlopów marynarzy (zrewidowana) z 1949 r.
Konwencja Nr 92 dotycząca pomieszczenia załogi na statku (zrewidowana) z 1949 r.
Konwencja Nr 93 dotycząca zarobków, czasu pracy i stanu załogi na statkach (zrewidowana), 1949 r.
Konwencja Nr 109 dotycząca zarobków, czasu pracy i stanu załogi na statkach (zrewidowana), 1958 r.
Konwencja Nr 133 dotycząca pomieszczenia załogi na statku (postanowienia uzupełniające) z 1970 r.
Konwencja Nr 134 dotycząca zapobiegania wypadkom marynarzy przy pracy z 1970 r.
Konwencja Nr 145 dotycząca ciągłości zatrudnienia marynarzy z 1976 r.
Konwencja Nr 146 dotycząca corocznego płatnego urlopu dla marynarzy z 1976 r.
Konwencja Nr 147 dotycząca minimalnych norm na statkach handlowych z 1976 r.
Protokół z 1996 r. do Konwencji Nr 147 dotyczącej minimalnych norm na statkach handlowych z 1976 r.
Konwencja Nr 163 dotycząca udogodnień socjalno-kulturalnych dla marynarzy na morzu i w porcie z 1987 r.
Konwencja Nr 164 dotycząca ochrony zdrowia i opieki medycznej marynarzy z 1987 r. Konwencja Nr 165 dotycząca zabezpieczenia społecznego marynarzy (zrewidowana) z 1987r.
Konwencja Nr 166 dotycząca repatriacji marynarzy (zrewidowana) 1987 r.
Konwencja Nr 178 dotycząca inspekcji warunków pracy i życia marynarzy z 1996 r.
Konwencja Nr 179 dotycząca rekrutacji i zatrudnienia marynarzy z 1996 r.
Konwencja Nr 180 dotycząca czasu pracy i stanu załogi na statkach z 1996 r.

FUNKCJE DEPOZYTARIUSZA

Artykuł XI

1. Dyrektor Generalny Międzynarodowego Biura Pracy poinformuje wszystkich Członków Międzynarodowej Organizacji Pracy o zarejestrowaniu wszystkich dokumentów ratyfikacyjnych, przyjęcia i wypowiedzenia, o którym zostanie poinformowany przez Członków Organizacji.
2. Gdy warunki zawarte w ustępie 3 Artykułu VIII zostaną spełnione, Dyrektor Generalny zwróci uwagę Członków Organizacji na datę wejścia w życie Konwencji.

Artykuł XII

Dyrektor Generalny Międzynarodowego Biura Pracy udzieli Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, w celu zarejestrowania, zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych, wyczerpujących informacji o wszystkich dokumentach ratyfikacyjnych, przyjęcia i wypowiedzenia, które zarejestrował zgodnie z niniejszą Konwencją.

SPECJALNY KOMITET TRÓJSTRONNY

Artykuł XIII

1. Rada Administracyjna Międzynarodowego Biura Pracy będzie dokonywać ciągłej oceny funkcjonowania niniejszej Konwencji, powołując w tym celu komitet posiadający specjalne kompetencje w zakresie norm dotyczących pracy na morzu.
2. Komitet zajmujący się kwestiami związanymi z funkcjonowaniem niniejszej Konwencji będzie się składał z dwóch reprezentantów nominowanych przez rząd każdego Członka, który ratyfikował niniejszą Konwencję oraz reprezentantów armatorów i marynarzy, wyznaczonych przez Radę Administracyjną po konsultacji ze Wspólną Połączoną Komisją Morską.
3. Rządowi przedstawiciele Członków, którzy nie ratyfikowali jeszcze niniejszej Konwencji, mogą uczestniczyć w pracach Komitetu, ale nie będą mieli prawa uczestniczyć w głosowaniu dotyczącym jakiegokolwiek kwestii rozważanej w związku z niniejszą Konwencją. Rada Administracyjna może zaprosić inne organizacje lub podmioty do wyznaczenia przedstawicieli, którzy będą uczestniczyć w obradach Komitetu w charakterze obserwatorów.
4. Głosy każdego przedstawiciela armatorów i marynarzy, uczestniczącego w obradach Komitetu, będą wazone w taki sposób, by zapewnić zarówno grupie armatorów, jak też grupie marynarzy, połowę siły głosu całkowitej liczby rządów reprezentowanych na obradach i upoważnionych do głosu.

POPRAWKI DO NINIEJSZEJ KONWENCJI

Artykuł XIV

1. Poprawki do każdego z postanowień niniejszej Konwencji mogą zostać przyjęte przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w ramach artykułu 19 Konstytucji Międzynarodowej Organizacji Pracy oraz reguł i procedur Organizacji dotyczących przyjmowania Konwencji. Poprawki do kodeksu mogą zostać również przyjęte zgodnie z procedurami określonymi w Artykule XV.
2. W przypadku Członków, których ratyfikacje niniejszej Konwencji zostały zarejestrowane przed przyjęciem poprawki, tekst poprawki zostanie im przekazany do ratyfikacji.
3. W przypadku innych Członków Organizacji poprawiony tekst Konwencji zostanie im przekazany do ratyfikacji zgodnie z artykułem 19 Konstytucji.
4. Poprawka będzie uważana za przyjętą w dniu, w którym zostaną zarejestrowane ratyfikacje poprawki lub poprawionej Konwencji, w zależności od przypadku, przez co najmniej 30 Członków z łącznym udziałem w światowym tonażu brutto statków w wysokości co najmniej 33 procent.

5. Poprawka przyjęta w ramach artykułu 19 Konstytucji będzie wiążąca jedynie dla tych Członków Organizacji, których ratyfikacje zostały zarejestrowane przez Dyrektora Generalnego Międzynarodowego Biura Pracy.

6. W przypadku każdego Członka, o którym mowa w ustępie 2 niniejszego Artykułu poprawka wejdzie w życie po upływie dwunastu miesięcy od daty przyjęcia poprawki, o którym mowa w ustępie 4 niniejszego Artykułu lub po upływie dwunastu miesięcy od daty zarejestrowania ratyfikacji poprawki, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.

7. Z zastrzeżeniem ustępu 9 niniejszego Artykułu, w przypadku Członków wymienionych w ustępie 3 niniejszego Artykułu poprawiona Konwencja wejdzie w życie po upływie dwunastu miesięcy od daty przyjęcia poprawki, o której mowa w ustępie 4 niniejszego Artykułu lub po upływie dwunastu miesięcy od daty zarejestrowania ich ratyfikacji Konwencji, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.

8. Członków, których ratyfikacja niniejszej Konwencji została zarejestrowana przed przyjęciem poprawki, ale którzy nie ratyfikowali poprawki, niniejsza Konwencja będzie obowiązywać bez poprawki.

9. Każdy Członek, którego ratyfikacja niniejszej Konwencji zostanie zarejestrowana po przyjęciu poprawki, ale przed datą, o której mowa w ustępie 4 niniejszego Artykułu może, w deklaracji towarzyszącej dokumentowi ratyfikacyjnemu, sprecyzować, że ratyfikacja dotyczy Konwencji bez poprawki. W przypadku ratyfikacji zawierającej taką deklarację, Konwencja zacznie obowiązywać danego Członka 12 miesięcy po dacie rejestracji ratyfikacji. Jeśli dokumentowi ratyfikacyjnemu nie towarzyszy taka deklaracja lub, jeśli ratyfikacja zostaje zarejestrowana w dniu, o którym wspomina ustęp 4 lub później, Konwencja zacznie obowiązywać danego Członka po upływie dwunastu miesięcy od daty zarejestrowania ratyfikacji i, po wejściu w życie zgodnie z ustępem 7 niniejszego Artykułu, poprawka będzie dla danego Członka wiążąca, o ile nie zostanie w poprawce postanowione inaczej.

POPRAWKI DO KODEKSU

ARTYKUŁ XV

1. Do Kodeksu można wnosić poprawki albo zgodnie z procedurą określoną w Artykule XIV albo, o ile nie zostanie w sposób wyraźny postanowione inaczej, zgodnie z procedurą przewidzianą w niniejszym Artykule.

2. Poprawka do Kodeksu może zostać zaproponowana Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy przez rząd każdego Członka Organizacji lub grupę reprezentantów Armatorów lub grupę reprezentantów Marynarzy, które zostały wyznaczone na członków Komitetu, o którym mowa w Artykule XIII. Poprawka proponowana przez rząd musi wcześniej zostać zaproponowana, lub poparta, przez przynajmniej pięć rządów Członków, którzy ratyfikowali Konwencję lub przez grupę przedstawicieli Armatorów lub Marynarzy, o których mowa w niniejszym ustępie.

3. Po stwierdzeniu, że propozycja poprawki spełnia wymagania ustępu 2 niniejszego Artykułu Dyrektor Generalny bezzwłocznie przekaże propozycję, łącznie z komentarzami lub sugestiami, którą uzna za stosowną, wszystkim Członkom Organizacji, wraz z zaproszeniem do podzielenia się swoimi obserwacjami lub sugestiami dotyczącymi propozycji w okresie 6 miesięcy lub w innym okresie (który nie będzie krótszy niż trzy miesiące i nie dłuższy niż dziewięć miesięcy) określonym przez Radę Administracyjną.

4. Po zakończeniu okresu, o którym mowa w ustępie 3 niniejszego Artykułu propozycja, której towarzyszyć będzie podsumowanie uwag i sugestii sformułowanych zgodnie z postanowieniami niniejszego ustępu, zostanie przekazana Komitetowi do rozważenia na posiedzeniu. Poprawka zostanie uznana za przyjętą przez Komitet, jeśli:

- (a) na posiedzeniu, na którym propozycja będzie rozważana, reprezentowana będzie przynajmniej połowa rządów Członków, którzy ratyfikowali niniejszą Konwencję; oraz
- (b) co najmniej dwie trzecie członków Komitetu zgłoszą za przyjęciem poprawki; oraz
- (c) większość ta będzie reprezentować przynajmniej połowę siły głosu rządów, połowę siły głosu Armatorów i połowę siły głosu marynarzy będących członkami Komitetu zarejestrowanych na posiedzeniu, na którym propozycja zostanie poddana pod głosowanie.

5. Poprawki przyjęte zgodnie z ustępem 4 niniejszego Artykułu zostaną przedstawione na następnej sesji Konferencji do zatwierdzenia. Takie zatwierdzenie będzie wymagać większości dwóch trzecich głosów oddanych przez obecnych delegatów. Jeśli nie uda się uzyskać wspomnianej większości, propozycja poprawki wróci do Komitetu w celu ponownego jej rozpatrzenia, jeśli Komitet wyrazi taką wolę.

6. Poprawki zatwierdzone przez Konferencję zostaną notyfikowane przez Dyrektora Generalnego wszystkim Członkom, których ratyfikacje niniejszej Konwencji zostały zarejestrowane przed datą zatwierdzenia poprawek przez Konferencję. Tacy Członkowie będą dalej zwani „Członkami ratyfikującymi”. Notyfikacja poprawek będzie zawierać odniesienie do niniejszego Artykułu i będzie określać okres, w którym można formalnie zgłaszać brak zgody. Okres ten będzie wynosić dwa lata od daty notyfikacji, o ile w czasie zatwierdzania poprawek Konferencja nie ustaliła innego okresu, który musi wynosić przynajmniej jeden rok. Kopia notyfikacji zostanie przekazana innym Członkom Organizacji do wiadomości.

7. Poprawka zatwierdzona przez Konferencję będzie uznana za przyjętą, o ile, na końcu wyznaczonego okresu, nie zostały przedstawione Dyktorowi Generalnemu formalne zgłoszenia braku zgody od więcej niż 40 procent Członków, którzy ratyfikowali Konwencję i którzy reprezentują nie mniej niż 40 procent tonażu brutto statków Członków, którzy ratyfikowali Konwencję.

8. Poprawka uznana za przyjętą wejdzie w życie sześć miesięcy po zakończeniu wyznaczonego okresu na terytorium wszystkich Członków ratyfikujących, z wyjątkiem tych, którzy formalnie wyrazili swój brak zgody zgodnie z ustępem 7 niniejszego Artykułu i nie wycofali takiego braku zgody zgodnie z ustępem 11.

Jednakże:

- (a) przed końcem ustalonego okresu każdy Członek ratyfikujący może powiadomić Dyrektora Generalnego, że poprawka będzie dla niego wiążąca dopiero po późniejszej wyrażonej notyfikacji jej przyjęcia; oraz
- (b) przed datą wejścia w życie poprawki każdy Członek ratyfikujący może powiadomić Dyrektora Generalnego, że nie wprowadzi w życie poprawki przez wskazany okres.

9. Poprawka, która jest przedmiotem powiadomienia, o którym mowa w ustępie 8(a) niniejszego Artykułu, wejdzie w życie na terytorium Członka wydającego takie powiadomienie sześć miesięcy po

tym jak Członek ten powiadomił Dyrektora Generalnego o przyjęciu poprawki lub w dniu, w którym poprawka po raz pierwszy wchodzi w życie, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.

10. Okres, o którym mowa w ustępie 8(b) niniejszego Artykułu, nie będzie przekraczał 1 roku od daty wejścia w życie poprawki lub wykraczał poza taki dłuższy okres, jaki może być wyznaczony przez Konferencję w chwili zatwierdzania poprawki.

11. Członek, który formalnie zgłosił brak zgody odnośnie do poprawki, może wycofać swój brak zgody w każdej chwili. Jeśli Dyrektor Generalny otrzyma powiadomienie o takim wycofaniu po tym jak poprawka weszła w życie, poprawka zacznie obowiązywać danego Członka po upływie sześciu miesięcy od daty zarejestrowania powiadomienia.

12. Po wejściu poprawki w życie Konwencja może być ratyfikowana tylko w poprawionej formie.

13. W zakresie, w jakim morski certyfikat pracy dotyczy kwestii, które reguluje wprowadzona w życie poprawka do Konwencji:

- (a) Członek, który przyjął poprawkę nie będzie zobowiązany do rozszerzenia korzyści wynikających z Konwencji w odniesieniu do morskich certyfikatów pracy wydawanych statkom podnoszącym banderę innego Członka, który:
 - (i) zgodnie z ustępem 7 niniejszego Artykułu formalnie zgłosił brak zgody odnośnie do poprawki i nie wycofał takiego braku zgody; lub
 - (ii) zgodnie z ustępem 8(a) niniejszego Artykułu powiadomił, że przyjęcie przez niego poprawki zależy od późniejszej wyrażonej notyfikacji i nie przyjął poprawki; oraz
- (b) Członek, który przyjął poprawkę rozszerzy korzyści wynikające z Konwencji w odniesieniu do morskich certyfikatów pracy wydawanych statkom podnoszącym banderę innego Członka, który powiadomił, zgodnie z ustępem 8(b) niniejszego Artykułu, że nie wprowadzi w życie poprawki przez okres wyznaczony zgodnie z ustępem 10 niniejszego Artykułu.

JĘZYKI AUTENTYCZNE

Artykuł XVI

Teksty angielski i francuski niniejszej Konwencji są jednakowo autentyczne.

WYJAŚNIENIA DOTYCZĄCE PRAWIDEŁ I KODEKSU KONWENCJI O PRACY NA MORZU

1. Niniejsza nota wyjaśniająca, nie stanowiąca części Konwencji o pracy na morzu, stanowi w zamierzeniu ogólny przewodnik po Konwencji.

2. Konwencja składa się z trzech różnych, ale powiązanych części: Artykułów, Prawideł i Kodeksu.

3. Artykuły i Prawidła ustanawiają podstawowe prawa, zasady i zobowiązania Członków ratyfikujących Konwencję. Artykuły i Prawidła mogą zostać zmienione tylko przez Konferencję w ramach artykułu 19 Konstytucji Międzynarodowej Organizacji Pracy (patrz Artykuł XIV Konwencji).

4. Kodeks zawiera szczegóły wdrażania Prawideł. Zawiera Część A (obowiązujące Normy) i Część B (niezobowiązujące Wytyczne). Kodeks może być zmieniany według uproszczonej procedury określonej w Artykule XV Konwencji. Ponieważ Kodeks dotyczy uszczegółowionej procedury wdrażania, poprawki do niego muszą zawierać się w ogólnym zakresie Artykułów i Prawideł.

5. Prawidła i Kodeksy podzielone są na ogólne obszary stanowiące pięć Tytułów:

Tytuł 1: Minimalne wymagania dla marynarzy do pracy na statku

Tytuł 2: Warunki zatrudnienia

Tytuł 3: Zakwaterowanie, zaplecze rekreacyjne, wyżywienie i zaopatrzenie w żywność

Tytuł 4: Ochrona zdrowia, opieka medyczna, zabezpieczenie społeczne i ochrona socjalna

Tytuł 5: Zgodność i egzekwowanie

6. Każdy Tytuł zawiera grupy postanowień dotyczących konkretnego prawa lub zasady (lub środków ich wdrażania w Tytule 5) związanych numeracją. Pierwsza grupa w Tytule 1, na przykład, składa się z Prawidła 1.1, Normy A1.1 i Wytycznej B1.1, dotyczących minimalnego wieku.

7. Konwencja ma trzy główne cele:

- (a) ustanowić poprzez swoje Artykuły i Prawidła pełny zestaw praw i zasad;
- (b) umożliwić, poprzez Kodeks, znaczny stopień elastyczności w sposobie wdrażania praw i zasad przez Członków; oraz
- (c) zapewnić, poprzez Tytuł 5, że prawa i zasady są odpowiednio przestrzegane i egzekwowane.

8. Istnieją dwa główne obszary służące elastyczności wdrażania: jeden to możliwość by Członek, tam gdzie to konieczne (patrz Artykuł VI, ustęp 3), wdrażał szczegółowe wymagania Części A Kodeksu poprzez środki zasadniczo równoważne pod względem merytorycznym (jak definiuje Artykuł VI, ustęp 4).

9. Drugi obszar elastyczności wdrażania stwarza sformułowanie obowiązkowych wymagań odnośnie do wielu przepisów Części A w sposób bardziej ogólny, pozostawiając szerszy zakres wyboru w kwestii działań na poziomie krajowym. W takich przypadkach wskazówki dotyczące wdrażania znajdują się w nieobowiązkowej Części B Kodeksu. W ten sposób Członkowie, którzy ratyfikowali

niniejszą Konwencję, mogą przystąpić do działań, których wymaga się od nich zgodnie z ogólnymi zobowiązaniami w Części A, jak też do działań, które nie będą konieczne wymagane. Na przykład Norma A4.1 wymaga, by na wszystkich statkach istniał dostęp do lekarstw koniecznych do udzielania pomocy medycznej na pokładzie statku (ustęp 1(b)) oraz aby „posiadały na pokładzie apteczkę” (ustęp 4(a)). Wypełnienie w dobrej wierze wspomnianego wymogu oznacza coś więcej niż po prostu posiadanie apteczki na pokładzie każdego statku. Precyzyjniejszą wskazówkę zawiera Wytyczna B4.1.1 (ustęp 4), której celem jest zapewnienie, by zawartość apteczki była odpowiednio przechowywana i utrzymywana.

10. Członkowie, którzy ratyfikowali niniejszą Konwencję nie są związani wytycznymi i, jak wskazują postanowienia zawarte w Tytule 5 dotyczące kontroli państwa portu, inspekcje będą zajmować się jedynie kwestią wypełniania wymagań niniejszej Konwencji (Artykuły, Prawidła i normy w Części A). Jednakże na podstawie ustępu 2 artykułu VI wymaga się jednak od Członków pełnego rozpatrzenia swych obowiązków wynikających z Części A Kodeksu w sposób przewidziany przez Część B. Jeśli po pełnym rozpatrzeniu uwzględnieniu odpowiednich Wytycznych Członek postanowi przyjąć inne rozwiązania, zapewniające odpowiednie przechowanie, użytkowanie i utrzymanie zawartości apteczki, posługując się powyższym przykładem, jak wymaga Norma określona w Części A, jest to do przyjęcia. Z drugiej strony, stosując się do wytycznych zawartych w Części B, dany Członek, jak również organy MOP odpowiedzialne za ocenę wdrożenia międzynarodowych Konwencji dotyczących pracy, mogą mieć pewność bez dodatkowej analizy, że kroki podjęte przez Członka są właściwe do wdrożenia obowiązków określonych w Części A, do których odnosi się wytyczna.

PRAWIDŁA I KODEKS

TYTUŁ 1. MINIMALNE WYMAGANIA DLA MARYNARZY DO PRACY NA STATKU

Prawidło 1.1 – Minimalny wiek

Cel: Zapewnienie, że na statku nie będą pracować osoby poniżej minimalnego wieku

1. Żadna osoba poniżej minimalnego wieku nie może zostać zatrudniona ani zaangażowana do pracy ani pracować na statku.
2. Minimalny wiek w momencie początkowego wejścia w życie Konwencji wynosi 16 lat.
3. Wyższy minimalny wiek będzie wymagany w okolicznościach określonych w Kodeksie.

Norma A1.1 – Minimalny wiek

1. Zatrudnianie, angażowanie do pracy oraz podejmowanie pracy na statku przez osoby w wieku poniżej 16 lat jest zabronione.
2. Zabrania się wykonywania pracy nocnej przez marynarzy w wieku poniżej 18 lat. Dla celów niniejszej Normy „noc” definiowana jest zgodnie z krajowym prawem i praktyką. Obejmuje okres przynajmniej dziewięciu godzin, zaczynający się nie później niż o północy i kończący nie wcześniej niż o 5 rano.
3. Właściwa władza może zezwolić na wyjątek wobec stosowania się do zakazu nocnej pracy w sytuacji gdy:
 - (a) doznałoby uszczerbku skuteczne szkolenie marynarzy zgodnie z ustalonymi programami i procedurami; lub
 - (b) specyficzny charakter służby lub program szkoleniowy wymaga, by marynarze objęci wyjątkiem wykonywali służbę w nocy, a władze ustalą, po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy, że praca ta nie będzie szkodliwa dla ich zdrowia lub dobrego samopoczucia.
4. Zatrudnienie, zaangażowanie do pracy lub praca marynarzy w wieku poniżej 18 lat zabroniona jest tam, gdzie może to zagrozić ich zdrowiu i bezpieczeństwu. Rodzaje takiej pracy będą określone przez krajowe przepisy prawne lub właściwą władzę po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy, przy uwzględnieniu odnośnych norm międzynarodowych.

Wytyczna B1.1 – Minimalny wiek

1. Wprowadzając regulacje warunków pracy i życia, Członkowie powinni zwracać szczególną uwagę na potrzeby osób młodocianych w wieku poniżej 18 lat.

Prawidło 1.2 – Świadectwo zdrowia

Cel: Zapewnienie, że wszyscy marynarze będą z medycznego punktu widzenia zdolni do pełnienia służby na morzu.

1. Marynarze nie będą pracować na statku bez świadectwa stwierdzającego medyczną zdolność do wykonywania ich obowiązków.
2. Wyjątki mogą być dozwolone tylko w sytuacjach określonych w Kodeksie.

Norma A1.2 – Świadectwo zdrowia

1. Właściwa władza będzie wymagać, by przed rozpoczęciem pracy na statku marynarze posiadali ważne świadectwo zdrowia potwierdzające, że są z medycznego punktu widzenia zdolni do pełnienia służby na morzu.
2. W celu zapewnienia, że świadectwa zdrowia faktycznie odzwierciedlają stan zdrowia marynarzy w kontekście obowiązków, które mają wykonywać, właściwa władza określi, po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy oraz biorąc pod uwagę odpowiednie wytyczne międzynarodowe, o których mowa w Części B niniejszego Kodeksu, naturę badania medycznego i świadectwa zdrowia.
3. Niniejsza Norma nie wpływa na obowiązki wynikające z Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., wraz z poprawkami (tzw. Konwencja STCW). Świadectwo zdrowia wydane zgodnie z wymogami STCW będzie uznane przez właściwą władzę dla celów Prawidła 1.2. W przypadku marynarzy, których nie dotyczy STCW świadectwo zdrowia spełniające w stopniu zasadniczym wspomniane wymagania również będzie uznane.
4. Świadectwo zdrowia może być wydane przez uprawnionego lekarza lub, jak w przypadku świadectwa dotyczącego wyłącznie wzroku, przez osobę uznaną przez właściwą władzę za odpowiednio wykwalifikowaną do wydania takiego świadectwa. Lekarze muszą się cieszyć pełną niezależnością w wydawaniu opinii na podstawie przeprowadzanych przez nich badań medycznych.
5. Marynarze, którym odmówiono wydania świadectwa lub mają narzucone ograniczenia w zakresie ich zdolności do pracy, szczególnie odnośnie do czasu, charakteru pracy lub zakresu działalności gospodarczej, będą mieć możliwość przeprowadzenia kolejnego badania przez innego uprawnionego lekarza lub niezależnego biegłego w sprawach medycznych.
6. Każde świadectwo zdrowia będzie w szczególności stwierdzać, że:
 - (a) słuch i wzrok marynarza oraz jego zdolność do rozpoznawania kolorów w przypadku, gdy jego zdolność do pracy uzależniona jest od zdolności rozpoznawania kolorów, są wystarczająco dobre; oraz
 - (b) marynarz nie cierpi na dolegliwość, która podczas pobytu na morzu może ulec pogorszeniu lub uczynić go niezdolnym do służby lub narazić zdrowie innych osób na statku.
7. O ile nie jest wymagany krótszy okres, z uwagi na szczególny charakter służby wykonywanej przez marynarza lub z uwagi na postanowienia STCW:

- (a) świadectwo zdrowia jest ważne przez okres najwyżej dwóch lat, a w przypadku, gdy marynarz ma mniej niż 18 lat, maksymalny okres ważności świadectwa wynosi jeden rok;
 - (b) świadectwo o zdolności do rozpoznawania kolorów będzie ważne maksymalnie przez okres sześciu lat.
8. W nagłych przypadkach właściwa władza może zezwolić marynarzowi na pracę bez ważnego świadectwa zdrowia do czasu zawinięcia do kolejnego portu, gdzie może otrzymać świadectwo zdrowia od uprawnionego lekarza, pod warunkiem, że:
- (a) okres takiego zezwolenia nie przekracza trzech miesięcy; oraz
 - (b) marynarz posiada świadectwo zdrowia, które niedawno utraciło ważność.
9. Jeśli świadectwo zdrowia utraci ważność w trakcie trwania rejsu, będzie pozostawać w mocy do czasu zawinięcia statku do kolejnego portu, w którym marynarz może uzyskać świadectwo zdrowia od uprawnionego lekarza, pod warunkiem że okres ten nie przekroczy trzech miesięcy.
10. Świadectwa zdrowia dla marynarzy zatrudnionych na statkach, odbywających podróże w żegludze międzynarodowej, muszą być sporządzone co najmniej w języku angielskim.

Wytyczna B1.2 – Świadectwo zdrowia

Wytyczna B1.2.1 – Wytyczne międzynarodowe

1. Właściwa władza, lekarze, osoby przeprowadzające badania, armatorzy, przedstawiciele marynarzy i inne osoby zainteresowane przeprowadzeniem badań kandydatów na marynarzy oraz marynarzy pełniących służbę powinni stosować się do *Wytycznych MOP/WHO w sprawie wstępnych i okresowych badań lekarskich dla marynarzy*, z uwzględnieniem kolejnych wersji, i innych właściwych wytycznych międzynarodowych opublikowanych przez Międzynarodową Organizację Pracy, Międzynarodową Organizację Morską i Światową Organizację Zdrowia.

Prawidło 1.3 – Wyszkolenie i kwalifikacje

Cel: Zapewnienie, że marynarze są odpowiednio wyszkoleni lub wykwalifikowani do pełnienia obowiązków na statku

1. Marynarze nie będą pracować na statku, jeśli nie są wyszkoleni lub nie posiadają certyfikatów potwierdzających ich kompetencje lub nie są w inny sposób kwalifikowani do wykonywania obowiązków.
2. Marynarzom nie będzie wolno wykonywać pracy na statku, jeśli nie ukończyli pomyślnie szkolenia z zakresu bezpieczeństwa osobistego na pokładzie statku.
3. Szkolenia i wydawanie certyfikatów zgodnie z obowiązującymi dokumentami przyjętymi przez Międzynarodową Organizację Morską będą uważane za spełniające wymagania ustępów 1 i 2 niniejszego Prawidła.
4. Każdy Członek, którego w czasie ratyfikacji niniejszej Konwencji obowiązywała Konwencja Nr 74 dotycząca świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy z 1946 r., będzie nadal wykonywał obowiązki wynikające z tamtej Konwencji, o ile i dopóki obowiązujące postanowienia dotyczące jej przedmiotu nie zostaną przyjęte przez Międzynarodową Organizację Morską i nie wejdą w życie, lub

dopóki nie upłynie pięć lat od wejścia w życie niniejszej Konwencji zgodnie z ustępem 3 Artykułu VIII, w zależności od tego, która z tych dat jest wcześniejsza.

Prawidło 1.4 – Nabór i pośrednictwo pracy marynarzy

Cel: Zapewnienie marynarzom dostępu do sprawnego i dobrze zorganizowanego systemu naboru i pośrednictwa pracy marynarzy

1. Wszyscy marynarze będą mieć dostęp do sprawnego, odpowiedniego i godnego zaufania systemu poszukiwania zatrudnienia na statku bez konieczności wnoszenia opłat.
2. Służby naboru i pośrednictwa pracy marynarzy funkcjonujące na terytorium Członka powinny odpowiadać normom określonym w Kodeksie.
3. Każdy Członek będzie wymagał, odnośnie do marynarzy pracujących na statku podnoszącym jego banderę, by armatorzy, którzy korzystają ze służb naboru i pośrednictwa pracy marynarzy w krajach i na terytoriach, na których niniejsza Konwencja nie obowiązuje, stosowali się do wymagań określonych w Kodeksie.

Norma A1.4 – Nabór i pośrednictwo pracy marynarzy

1. Każdy Członek świadczący publiczne usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy zapewni, że usługi takie świadczone będą w sposób uporządkowany, który chroni i promuje prawa marynarzy w zakresie zatrudnienia zawarte w niniejszej Konwencji.
2. Tam, gdzie na terytorium Członka działają prywatne podmioty, których podstawą funkcją jest nabór i pośrednictwo pracy dla marynarzy, lub które dokonują naboru znaczącej liczby marynarzy, wymagane będzie, by podmioty takie działały wyłącznie zgodnie ze standaryzowanym systemem licencjonowania lub certyfikacji lub innych form regulacji. Taki system będzie ustanowiony i zmieniany tylko po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy. W przypadku wątpliwości, czy niniejsza Konwencja dotyczy danego prywatnego podmiotu świadczącego usługi w zakresie naboru i pośrednictwa pracy, kwestia ta zostanie rozstrzygnięta przez właściwą władzę działającą na terytorium każdego z Członków po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy. Nie będzie się popierać nadmiernego wzrostu liczby podmiotów świadczących usługi naboru i pośrednictwa pracy.
3. Postanowienia ustępu 2 niniejszej Normy będą mieć również zastosowanie – w zakresie w jakim uznane są przez właściwą władzę, po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy, za właściwe – w kontekście usług naboru i pośrednictwa pracy świadczonych przez organizacje marynarzy na terytorium Członka, zapewniających dopływ marynarzy, będących obywatelami tego Członka na statki podnoszące jego banderę. Usługi, których dotyczy niniejszy ustęp spełniają następujące warunki:
 - (a) usługa naboru i pośrednictwa pracy prowadzona jest zgodnie z postanowieniami układu zbiorowego pracy pomiędzy tą organizacją i armatorem;
 - (b) zarówno organizacja marynarzy, jak też armator mają siedzibę na terytorium Członka;
 - (c) Członek posiada prawo lub procedurę autoryzacji bądź rejestracji układów zbiorowych pracy, umożliwiającą świadczenie usług z zakresu naboru i pośrednictwa pracy; oraz

(d) usługi naboru i pośrednictwa pracy prowadzone są w sposób uporządkowany i stosowane są środki w celu ochrony i promocji praw pracowniczych marynarzy porównywalne z określonymi w ustępie 5 niniejszej Normy.

4. Żadne z postanowień niniejszej Normy lub Prawidła 1.4 nie będzie interpretowane jako:

(a) uniemożliwiający Członkowi świadczenie bezpłatnych usług naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy w ramach polityki zmierzającej do sprostania potrzebom marynarzy i armatorów, niezależnie czy usługi te stanowią część publicznych służb zatrudnienia dla pracowników i pracodawców czy też są z nimi skoordynowane; albo

(b) narzucający Członkowi obowiązek ustanowienia na swoim terytorium systemu prywatnych usług naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy.

5. Członek przyjmujący system, o którym mówi ustęp 2 niniejszej Normy będzie, za pomocą prawa lub innych rozwiązań, co najmniej:

(a) zakazywać podmiotom świadczącym usługi naboru i pośrednictwa pracy używania środków, mechanizmów lub list zmierzających do przeszkodzenia lub odwiedzenia marynarzy od uzyskania zatrudnienia, do którego są zakwalifikowani;

(b) wymagać, by żadne opłaty za nabór lub pośrednictwo pracy nie były w sposób bezpośredni lub pośredni, w całości lub w części, wnoszone przez marynarza, któremu świadczona jest usługa, za wyjątkiem kosztów otrzymania wymaganego przez prawo świadectwa zdrowia, krajowej książeczki żeglarskiej i paszportu lub innych podobnych dokumentów uprawniających do podróży, nie wliczając w to jednakże kosztów uzyskania wiz, które zostaną poniesione przez armatora; oraz

(c) gwarantować, że podmioty świadczące usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy na jego terytorium:

(i) posiadają aktualny rejestr wszystkich marynarzy rekrutowanych lub skierowanych do pracy za ich pośrednictwem, który będzie dostępny do inspekcji przeprowadzonej przez właściwą władzę;

(ii) dbają o to, by marynarze byli poinformowani o swoich prawach i obowiązkach wynikających z umowy o pracę przed lub w trakcie procesu zatrudnienia i by stworzono im możliwość zapoznania się z ich umowami o pracę przed i po ich podpisaniu oraz by otrzymali kopię umowy;

(iii) sprawdzają, że marynarze rekrutowani lub kierowani do pracy za ich pośrednictwem są wykwalifikowani i posiadają dokumenty niezbędne do wykonywania danej pracy i że umowy o pracę zawierane przez marynarzy są zgodne ze stosownymi prawami i przepisami oraz układami zbiorowymi pracy, które stanowią część umowy o pracę;

(iv) upewniają się, w granicach swych możliwości, że armator dysponuje środkami zabezpieczającymi marynarzy przed pozostawieniem w obcym porcie;

(v) zapoznają się i odpowiadają na wszelkie skargi dotyczące ich działalności i informują właściwą władzę o wszelkich nierozstrzygniętych skargach;

(vi) ustanawiają system ochrony, na drodze ubezpieczenia lub za pomocą innego stosownego rozwiązania, które zrekompensuje marynarzom straty pieniężne, które mogą ponieść w wyniku nieskuteczności usługi naboru i pośrednictwa pracy lub niewypełnienia przez armatora zobowiązań wynikających z umowy o pracę.

6. Właściwa władza będzie ściśle nadzorowała i kontrolowała podmioty świadczące usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy na terytorium Członka. Wszelkie zezwolenia lub certyfikaty lub podobne upoważnienia pozwalające na prowadzenie działalności polegającej na świadczeniu prywatnych usług na danym terytorium będą przyznawane lub odnawiane tylko po upewnieniu się, że usługa naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy jest zgodna z krajowym prawem i przepisami.

7. Właściwa władza upewni się, że istnieją odpowiednie narzędzia i procedury sprawdzania zasadności skarg dotyczących działalności podmiotów świadczących usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy, angażujące, jeśli jest to potrzebne, przedstawicieli armatorów i marynarzy.

8. Każdy Członek, który ratyfikował niniejszą Konwencję będzie, w granicach możliwości, informować swoich obywateli o możliwych problemach wynikających z podjęcia pracy na statku podnoszącym banderę państwa, które nie ratyfikowało niniejszej Konwencji, dopóki nie upewni się, że stosowane są normy równoważne z ustalonymi przez niniejszą Konwencję. Rozwiązania przyjęte w tym celu przez Członka, który ratyfikował niniejszą Konwencję, nie będą sprzeczne z zasadą swobodnego przepływu pracowników wymaganą przez traktaty, których oba państwa są stronami.

9. Każdy Członek, który ratyfikował niniejszą Konwencję będzie wymagał, by armatorzy statków podnoszących jego banderę, którzy korzystają z usług naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy świadczonych przez podmioty zarejestrowane w krajach i na obszarach, na których niniejsza Konwencja nie obowiązuje, zagwarantuje, w granicach możliwości, że wspomniane usługi będą spełniać wymagania niniejszej Normy.

10. Żadne postanowienia niniejszej Normy nie będzie interpretowane jako pomniejszające zobowiązania i obowiązki armatorów lub Członka wobec statków podnoszących jego banderę.

Wytyczna B1.4 – Nabór i pośrednictwo pracy

Wytyczna B1.4.1 – Wytyczne organizacyjne i operacyjne

1. Wypełniając swoje zobowiązania zgodnie z normą A1.4, ustęp 1, właściwa władza powinna uwzględnić:

- (a) przyjęcie koniecznych rozwiązań służących promowaniu efektywnej współpracy między podmiotami świadczącymi usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy, zarówno publicznymi jak prywatnymi.
- (b) potrzeby przemysłu morskiego na poziomie zarówno krajowym jak i międzynarodowym w czasie rozwijania programów szkoleniowych dla marynarzy, którzy stanowią część załogi statku odpowiedzialną za bezpieczeństwo żeglugi i operacje zapobiegania zanieczyszczeniu morza, przy współudziale armatorów, marynarzy i odpowiednich ośrodków szkoleniowych;
- (c) stworzenie odpowiednich warunków dla współpracy między przedstawicielami organizacji armatorów i marynarzy w organizowaniu i świadczeniu usług naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy, tam gdzie one istnieją;

- (d) ustalenie, przy zachowaniu prawa do prywatności i potrzeby ochrony poufności, warunków pod jakimi dane osobowe marynarzy mogą być przetwarzane przez podmioty świadczące usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy, wliczając w to zbieranie, przechowywanie, łączenie i przekazywanie takich danych podmiotom trzecim;
- (e) prowadzenie zbioru i analizy wszystkich ważnych informacji na temat rynku pracy w zakresie pracy na morzu, włączając w to obecne i spodziewane zatrudnienie marynarzy sklasyfikowanych według wieku, płci, stopnia i kwalifikacji oraz wymagań przemysłu morskiego, przy czym zbiór danych na temat wieku i płci dopuszczalny jest tylko dla celów statystycznych lub w ramach programu zapobiegania dyskryminacji ze względu na wiek lub płeć;
- (f) zapewnienie, że personel odpowiedzialny za nadzór nad podmiotami świadczącymi usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy, którzy mają być odpowiedzialni za bezpieczeństwo żeglugi i operacje zapobiegania zanieczyszczeniu morza, jest odpowiednio przeszkolony, wliczając w to doświadczenie w pracy na morzu, i posiada odpowiednią wiedzę na temat przemysłu morskiego, wliczając w to odpowiednie międzynarodowe dokumenty w zakresie wykszolenia, certyfikacji i standardów pracy;
- (g) ustalenie standardów operacyjnych i przyjęcie kodeksów postępowania i etycznych praktyk w zakresie usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy; oraz
- (h) prowadzenie nadzoru nad systemem licencjonowania i certyfikacji w oparciu o system standardów jakości.

2. Ustanawiając system, o którym mówi Standard A1.4, ustęp 2, każdy Członek powinien uwzględnić wdrożenie i stosowanie wobec zarejestrowanych na jego terytorium podmiotów świadczących usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy wymogu prowadzenia praktyk operacyjnych, których jakość może być poddana weryfikacji. Wspomniane praktyki operacyjne w przypadku prywatnych podmiotów świadczących usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy oraz, w zakresie w jakim to ich dotyczy, publicznych podmiotów świadczących usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy, powinny odnosić się do takich kwestii jak:

- (a) badania lekarskie, dokumenty tożsamości marynarzy i inne dokumenty, których marynarz może potrzebować do uzyskania zatrudnienia;
- (b) utrzymywanie, przy zachowaniu prawa do prywatności i potrzeby ochrony poufności, pełnej ewidencji marynarzy korzystających z ich systemu naboru i pośrednictwa pracy, która powinna uwzględniać, ale bez ograniczania do wymienionych elementów:
 - (i) kwalifikacje marynarzy;
 - (ii) opis kariery zawodowej;
 - (iii) dane osobowe istotne przy zatrudnieniu; oraz
 - (iv) informacje medyczne istotne przy zatrudnieniu;
- (c) utrzymywanie aktualnych list statków, na które kierowani są marynarze przez podmioty świadczące usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy i zagwarantowanie, że będzie istnieć możliwość skontaktowania się z takimi podmiotami w sytuacjach awaryjnych przez całą dobę;
- (d) procedury zapewniające, że marynarze nie są wyzyskiwani przez podmioty świadczące usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy w zakresie oferty zatrudnienia na konkretnych statkach lub przez konkretne przedsiębiorstwa;

- (e) procedury zapobiegające możliwości wystąpienia wyzysku marynarzy polegającego na wpłacie zaliczek lub innych transakcji finansowych pomiędzy armatorem i marynarzami prowadzonych przez podmioty świadczące usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy;
 - (f) wyraźnego podawania do publicznej wiadomości kosztów, jeśli takie występują, które marynarz poniesie w czasie procesu naboru;
 - (g) zapewnienie, że marynarze otrzymają wszelkie informacje na temat warunków pracy na stanowisku, na którym mają zostać zatrudnieni oraz o polityce armatora dotyczącej ich zatrudnienia;
 - (h) procedury, które są w zgodzie z zasadami naturalnej sprawiedliwości w postępowaniu w przypadkach niekompetencji lub braku dyscypliny, zgodne z krajowym prawem i praktyką i, tam gdzie ma to zastosowanie, z układami zbiorowymi pracy;
 - (i) procedury gwarantujące, w granicach możliwości, że wszystkie obowiązujące świadectwa i dokumenty wydane w związku z zatrudnieniem są aktualne i nie zostały uzyskane na drodze fałszerstwa oraz że referencje podlegają weryfikacji;
 - (j) procedury gwarantujące, że prośby o informację lub poradę zgłaszane przez rodziny marynarzy, gdy przebywają oni na morzu, zostaną spełnione szybko, należycie i bezpłatnie; oraz
 - (k) sprawdzanie, czy warunki pracy na statkach, na których marynarze zostaną zatrudnieni są zgodne z odpowiednimi układami zbiorowymi pracy, zawartymi pomiędzy armatorem i organizacją reprezentującą marynarzy i, w ramach prowadzonej przez siebie polityki, kierowanie marynarzy tylko do armatorów, którzy oferują warunki zatrudnienia marynarzy zgodne z odpowiednimi prawami i przepisami lub układami zbiorowymi pracy.
3. Powinno się zachęcać do międzynarodowej współpracy pomiędzy Członkami i właściwymi organizacjami, polegającej na:
- (a) systematycznej wymianie informacji o przemyśle morskim i morskim rynku pracy na zasadach dwustronnych, regionalnych i wielostronnych;
 - (b) wymianie informacji o morskim prawie pracy;
 - (c) harmonizacji polityki, metod pracy i prawa dotyczącego naboru i służb pośrednictwa pracy dla marynarzy;
 - (d) poprawie procedur i warunków międzynarodowego naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy; oraz
 - (e) prognozowaniu zatrudnienia, biorąc pod uwagę podaż i popyt na marynarzy i wymagania przemysłu morskiego.

TYTUŁ 2. WARUNKI ZATRUDNIENIA

Prawidło 2.1 – Marynarskie umowy o pracę

Cel: Zapewnienie, że marynarze posiadają uczciwą umowę o pracę

1. Zasady i warunki zatrudnienia marynarza powinny być określone w umowie sporządzonej w sposób zrozumiały, której postanowienia można wyegzekwować na drodze prawnej i które będą zgodne z normami zawartymi w Kodeksie.
2. Umowy o pracę marynarzy powinny być zawierane przez marynarza w warunkach gwarantujących, że marynarz ma możliwość zapoznania się z umową i zasięgnięcia porady na temat jej postanowień oraz że dobrowolnie akceptuje te postanowienia przed podpisaniem umowy.
3. W zakresie zgodnym z krajowym prawem danego Członka oraz obowiązującą tam praktyką, będzie się uważać, że umowy o pracę zawierane przez marynarzy podlegają postanowieniom odpowiednich układów zbiorowych pracy.

Norma A2.1 – Marynarskie umowy o pracę

1. Każdy Członek przyjmie ustawodawstwo wymagające, by statki podnoszące jego banderę spełniały następujące wymagania:

- (a) marynarze pracujący na statkach podnoszących jego banderę będą pracować na podstawie marynarskiej umowy o pracę podpisanej zarówno przez marynarza jak i przez armatora lub jego przedstawiciela (lub, jeśli nie są oni pracownikami, na podstawie dokumentu potwierdzającego istnienie uzgodnień umownych lub podobnych) zapewniających im godne warunki pracy i życia na statku, zgodnie z wymaganiami niniejszej Konwencji;
- (b) marynarze podpisujący marynarską umowę o pracę powinni mieć możliwość dokładnego zapoznania się z umową i zasięgnięcia porady na jej temat przed jej podpisaniem, jak też będą mieć zapewnione wszelkie inne warunki potrzebne do tego, by mogli dobrowolnie przystąpić do umowy z wystarczającym zrozumieniem swoich praw i obowiązków;
- (c) armator i marynarz będą posiadać podpisane oryginały umowy o pracę;
- (d) zostaną podjęte kroki w celu zapewnienia, że marynarze, wliczając w to kapitana statku, będą mogli łatwo pozyskać na statku jasne informacje na temat warunków ich zatrudnienia i że tego rodzaju informacje, wliczając w to kopie umów o pracę, będą dostępne do wglądu dla funkcjonariuszy właściwej władzy, również w portach, do których statek zawinie; oraz
- (e) marynarze powinni otrzymać dokument zawierający zapis najważniejszych faktów dotyczących ich zatrudnienia na statku.

2. Tam gdzie układ zbiorowy pracy stanowi całość lub część marynarskiej umowy o pracę, na statku powinna być dostępna kopia tego układu. Jeśli marynarska umowa o pracę i wszelkie dotyczące jej układy zbiorowe pracy nie są sporządzone w języku angielskim, następujące dokumenty powinny być również dostępne w języku angielskim (za wyjątkiem statków uprawiających jedynie żeglugę krajową):

- (a) kopia standardowego formularza umowy; oraz

(b) wyciąg z układu zbiorowego pracy, które podlegają inspekcji Państwa portu zgodnie z Prawidłem 5.2.

3. Dokument, o którym mówi ustęp 1(e) niniejszej Normy, nie będzie zawierał żadnych stwierdzeń na temat jakości pracy marynarzy oraz ich wynagrodzenia. Forma dokumentu, informacje, które powinny być w nim zawarte oraz sposób w jaki zostaną w nim zamieszczone, określi prawo danego kraju.

4. Każdy Członek przyjmie ustawodawstwo określające kwestie, które powinny znaleźć się w marynarskich umowach o pracę. Marynarskie umowy o pracę w każdym przypadku powinny zawierać następujące informacje:

- (a) pełne imię i nazwisko marynarza, data urodzenia lub wiek oraz miejsce urodzenia;
- (b) nazwę oraz adres armatora;
- (c) miejsce i datę zawarcia marynarskiej umowy o pracę;
- (d) zakres obowiązków marynarza;
- (e) wysokość wynagrodzenia marynarza lub, tam gdzie ma to zastosowanie, formuła wykorzystana do jego wyliczenia;
- (f) wymiar corocznego płatnego urlopu lub, tam gdzie ma to zastosowanie, formuła wykorzystana do jego wyliczenia;
- (g) warunki rozwiązania umowy, wliczając w to:
 - (i) jeśli umowa została zawarta na czas nieokreślony, warunki upoważniające każdą ze stron do jej wypowiedzenia, jak również wymagany okres wypowiedzenia, który nie będzie krótszy w przypadku armatora niż w przypadku marynarza;
 - (ii) jeśli umowa została zawarta na czas określony, datę jej wygaśnięcia; oraz
 - (iii) jeśli umowa została zawarta na czas trwania podróży, port docelowy i czas, który musi upłynąć od momentu przybycia na miejsce, zanim marynarz zakończy służbę;
- (h) świadczenia z tytułu ochrony zdrowia i zabezpieczenia społecznego ze strony armatora na rzecz marynarza;
- (i) uprawnienie marynarza do repatriacji;
- (j) odesłanie do układu zbiorowego pracy, jeśli ma to zastosowanie; oraz
- (k) inne informacje, których może wymagać prawo danego kraju.

5. Każdy Członek przyjmie ustawodawstwo ustanawiające minimalne okresy wypowiedzenia, których marynarze i właściciele statków muszą przestrzegać w przypadku rozwiązania umowy przed datą jej wygaśnięcia. Czas trwania tych minimalnych okresów zostanie ustalony po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy, lecz nie będzie krótszy niż siedem dni.

6. Okres wypowiedzenia krótszy niż minimalny może zostać przyznany w przypadkach, które zostaną uznane zgodnie z krajowym prawem i przepisami lub stosownymi układami zbiorowymi pracy za usprawiedliwiające rozwiązanie umowy o pracę z krótszym okresem wypowiedzenia lub bez takiego okresu. Określając takie okoliczności każdy Członek zagwarantuje, że zostanie wzięta pod uwagę potrzeba marynarza, by rozwiązać umowę, bez ponoszenia kary, z okresem wypowiedzenia krótszym lub bez takiego okresu, z powodów okolicznościowych lub innych ważnych powodów.

Wytyczna B2.1 – Marynarskie umowy o pracę

Wytyczna B2.1.1 – Dokument zatrudnienia

1. Ustalając informacje, które mają zostać zawarte w dokumencie zatrudnienia, o którym mowa w Normie A2.1, ustęp 1(e), Każdy Członek zapewni, że dokument ten będzie zawierał wystarczające informacje, wraz z ich tłumaczeniem na język angielski, w celu ułatwienia uzyskania kolejnej pracy lub spełnienia wymagań odnośnie służby na morzu potrzebnych dla uzyskania awansu. Książeczka żeglarska może spełnić wymagania ustępu 1(e) niniejszej Normy.

Prawidło 2.2 – Wynagrodzenie

Cel: Zapewnienie, że marynarze otrzymują wynagrodzenie za swoją pracę

1. Wszyscy marynarze powinni otrzymywać wynagrodzenie za swoją pracę regularnie i w całości - zgodnie z ich umowami o pracę.

Norma A2.2 – Wynagrodzenie

1. Każdy Członek będzie wymagać, by wynagrodzenie dla marynarzy pracujących na statkach podnoszących jego banderę było wypłacane w odstępach nie dłuższych niż miesiąc zgodnie z każdym układem zbiorowym pracy, który ma w tym przypadku zastosowanie.

2. Marynarze otrzymają miesięczne rozliczenie należnych im i wypłaconych płatności, wliczając w to pensje, dodatkowe płatności i zastosowany kurs wymiany, jeśli płatność dokonana jest w walucie innej niż uzgodniona lub jeśli zastosowany został inny niż uzgodniony kurs wymiany.

3. Każdy Członek będzie wymagać od armatorów udostępnienia marynarzom środków, takich jak określone w ustępie 4 niniejszej Normy, umożliwiających przesłanie całości lub części ich zarobków rodzinom, osobom będącym na ich utrzymaniu lub prawnym beneficjentom.

4. Środki zapewniające marynarzom możliwość przesłania zarobków rodzinom zawierają:

- (a) system umożliwiający marynarzom, jeśli sobie tego życzą, w momencie podejmowania zatrudnienia lub w czasie trwania okresu zatrudnienia, przekazywanie w regularnych odstępach czasu pewnej części swoich zarobków rodzinom za pomocą przelewu bankowego lub podobnych środków; oraz
- (b) wymóg by przekazy dokonywane były w odpowiednim czasie i bezpośrednio do osoby lub osób wskazanych przez marynarzy.

5. Wszelkie opłaty za usługę określoną w ustępach 3 i 4 niniejszej Normy powinny być w rozsądnej wysokości, a kurs wymiany, o ile nie zostanie uzgodnione inaczej, będzie, zgodnie z ustawodawstwem krajowym, przeważającym kursem rynkowym lub oficjalnym kursem wymiany i nie będzie to kurs niekorzystny dla marynarza.

6. Każdy Członek, które przyjmuje ustawodawstwo krajowe określające wynagrodzenie marynarzy, będzie brać pod uwagę wytyczne zawarte w Części B Kodeksu.

Wytyczna B2.2 – Wynagrodzenie

Wytyczna B2.2.1 – Szczególne definicje

1. Dla celów niniejszej Wytycznej termin:

- (a) *starszy marynarz* oznacza każdego marynarza, który zostanie uznany za kompetentnego do wykonywania wszelkich obowiązków związanych z pracą na statku innych niż obowiązki nadzorcze lub specjalistyczne lub którego zdefiniują jako takiego krajowe ustawodawstwo lub praktyka albo układ zbiorowy pracy;
- (b) *podstawowa płaca lub wynagrodzenie* oznacza płatność, bez względu na jej składniki, za zwykły czas pracy; nie zawierają się w nim płatności za nadgodziny, premie, zasiłki, płatny urlop lub inne dodatkowe wynagrodzenie;
- (c) *łącznie wynagrodzenie* oznacza wynagrodzenie, które zawiera podstawowe wynagrodzenie i inne związane z płacą korzyści; łącznie wynagrodzenie może zawierać wyrównanie za nadgodziny i inne związane z płacą korzyści lub może zawierać tylko niektóre korzyści;
- (d) *czas pracy* oznacza czas, w którym od marynarzy wymaga się pracy na rzecz statku;
- (e) *nadgodziny* oznacza czas przepracowany ponad zwykły czas pracy.

Wytyczna B2.2.2 – Wyliczenie i płatność

1. W przypadku marynarzy, których wynagrodzenie zawiera oddzielne wyrównanie za nadgodziny:

- (a) dla celów obliczenia wynagrodzenia zwykły czas pracy na morzu i w porcie nie powinien przekraczać ośmiu godzin dziennie;
- (b) dla celów obliczania nadgodzin tygodniowy czas pracy objęty podstawowym wynagrodzeniem powinien być określony przez ustawodawstwo krajowe, jeśli nie określają jej układy zbiorowe pracy, ale nie powinna przekraczać 48 godzin w tygodniu; układy zbiorowe pracy mogą przyjąć inne, jednakże nie mniej korzystne rozwiązanie;
- (c) wysokość wyrównania za nadgodziny, która nie powinna być mniejsza niż jeden i jedna czwarta wynagrodzenia podstawowego za godzinę, powinna być określona przez prawo krajowe lub układy zbiorowe pracy, jeśli mają one zastosowanie; oraz
- (d) powinny być prowadzone zapisy wszystkich nadgodzin przez kapitana lub osobę przez niego upoważnioną i podpisywane przez marynarza w odstępach nie mniejszych niż jeden miesiąc.

2. W przypadku marynarzy, których wynagrodzenie jest skonsolidowane w pełni lub częściowo:

- (a) marynarska umowa o pracę powinna jasno wskazywać, tam gdzie jest to właściwe, liczbę godzin pracy wymaganych od marynarza w zamian za wynagrodzenie i wszelkie dodatkowe świadczenia, które mogą być mu należne dodatkowo wobec łącznego wynagrodzenia i w jakich okolicznościach może to mieć miejsce;

- (b) wynagrodzenie za nadgodziny przepracowane dodatkowo wobec godzin uwzględnionych w wysokości łącznego wynagrodzenia powinno być obliczone według stawki godzinowej nie mniejszej niż jeden i jedna czwarta podstawowej stawki godzinowej za zwykłe godziny pracy zdefiniowane w ustępie 1 niniejszej Wytycznej; ta sama zasada powinna być stosowana w przypadku nadgodzin uwzględnionych w łącznym wynagrodzeniu;
- (c) wynagrodzenie za tę część podstawowego lub łącznego wynagrodzenia, które reprezentuje zwykłe godziny pracy zgodnie z ich definicją w ustępie 1(a) niniejszej Wytycznej, nie powinno być mniejsze niż płaca minimalna; oraz
- (d) w przypadku marynarzy, których wynagrodzenie przekracza wynagrodzenie podstawowe, zapis wszystkich nadgodzin powinien być prowadzony i podpisany zgodnie z ustępem 1(d) niniejszej Wytycznej.

3. Ustawodawstwo krajowe lub układy zbiorowe pracy mogą wprowadzać możliwość przyznania wyrównania za godziny nadliczbowe przepracowane w dniach przeznaczonych na odpoczynek i w czasie świąt państwowych w postaci ekwiwalentnego czasu wypoczynku poza statkiem lub dodatkowego urlopu zamiast wyrównania finansowego.

4. Ustawodawstwo krajowe przyjęte po konsultacji z przedstawicielami organizacji armatorów i marynarzy lub, tam gdzie to właściwe, z uwzględnieniem układów zbiorowych pracy powinny brać pod uwagę następujące zasady:

- (a) równe wynagrodzenie za pracę tej samej wartości powinno dotyczyć wszystkich marynarzy zatrudnionych na tym samym statku bez dyskryminacji ze względu na rasę, kolor skóry, płeć, religię, poglądy polityczne, pochodzenie narodowe lub społeczne;
- (b) umowy o pracę zawarte przez marynarzy określające wynagrodzenia lub ich stawki powinny być przechowywane na statku; informacja na temat wynagrodzenia lub jego stawek powinna być dostępna dla każdego marynarza, albo poprzez udostępnienie co najmniej jednego podpisanego egzemplarza informacji w języku zrozumiałym dla marynarza lub poprzez umieszczenie egzemplarza umowy w miejscu dostępnym dla marynarzy lub poprzez inne odpowiednie środki;
- (c) wynagrodzenie powinno być wypłacane w prawnym środku płatniczym; tam gdzie to właściwe, może być wypłacane za pomocą przelewu bankowego, czeku, czeku pocztowego lub przekazu pieniężnego;
- (d) po zakończeniu okresu zatrudnienia całe wynagrodzenie powinno być wypłacone bez zbędnej zwłoki;
- (e) właściwa władza powinna nałożyć odpowiednie kary lub zastosować inne stosowne środki, jeśli armatorzy w sposób nieuzasadniony spóźniają się z wypłatą wynagrodzenia lub nie wypłacają pełnego należnego wynagrodzenia;
- (f) wynagrodzenie powinno być wpłacane bezpośrednio na konta bankowe wskazane przez marynarzy, o ile nie zażyczą sobie inaczej na piśmie;
- (g) z zastrzeżeniem punktu (h) niniejszego ustępu armator nie powinien ograniczać swobody marynarzy do dysponowania własnym wynagrodzeniem;
- (h) potrącenia od wynagrodzenia będą dozwolone tylko jeśli:

- (i) wyraźnie przewiduje to ustawodawstwo krajowe albo odpowiedni układ zbiorowy pracy i marynarz został o tym poinformowany w sposób uznany za najbardziej odpowiedni przez właściwą władzę o warunkach takiego potrącenia; oraz
 - (ii) potrącenia nie przekraczają łącznie limitu określonego przez ustawodawstwo krajowe albo układy zbiorowe pracy lub decyzje sądów orzekające o takich potrąceniach;
- (i) nie powinny następować żadne potrącenia od wynagrodzenia marynarza z tytułu otrzymania lub utrzymania zatrudnienia;
 - (j) kary pieniężne wobec marynarzy inne niż zatwierdzone przez ustawodawstwo krajowe, układy zbiorowe pracy lub w inny sposób, powinny być zakazane;
 - (k) właściwa władza powinna być uprawniona do przeprowadzania inspekcji sklepów i usług świadczonych na statku w celu upewnienia się, że stosowane są rozsądne, korzystne dla marynarzy ceny; oraz
 - (l) w zakresie, w jakim roszczenia marynarzy dotyczące wynagrodzenia lub innych sum należnych im z racji zatrudnienia nie są zaspokojone zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o przywilejach i hipotece morskiej z 1993 r., takie roszczenia powinny być zabezpieczone zgodnie z Konwencją Nr 173 dotyczącą ochrony roszczeń pracowników w wypadku niewypłacalności pracodawcy z 1992 r.

5. Każdy Członek powinien, po konsultacji z reprezentatywnymi organizacjami armatorów i marynarzy, ustanowić procedury rozstrzygnięcia skarg dotyczących kwestii zawartych w niniejszej Wytycznej.

Wytyczna B2.2.3 – Wynagrodzenie minimalne

1. Bez naruszania zasady wolności układów zbiorowych pracy każdy Członek powinien, po konsultacji z reprezentatywnymi organizacjami armatorów i marynarzy, ustanowić procedury określania płacy minimalnej dla marynarzy. Reprezentatywne organizacje armatorów i marynarzy powinny uczestniczyć w stosowaniu wspomnianych procedur.
2. Ustanawiając wspomniane procedury i ustalając płacę minimalną, powinno się wziąć pod uwagę międzynarodowe normy pracy dotyczące ustalania płacy minimalnej, jak również następujące zasady:
 - (a) poziom płacy minimalnej powinien uwzględniać naturę pracy na morzu, poziomy obsadzenia statków załogą i zwykły czas pracy marynarzy; oraz
 - (b) poziom płacy minimalnej powinien być dostosowywany do zmian kosztów utrzymania i potrzeb marynarzy.
3. Właściwa władza powinna zapewnić:
 - (a) za pomocą systemu nadzoru i sankcji, że wynagrodzenia nie będą niższe niż ustalona wysokość; oraz
 - (b) że wszyscy marynarze, którzy otrzymali wynagrodzenie niższe niż płaca minimalna, będą mogli odzyskać za pomocą niedrogiej i szybkiej sądowej lub innej procedury brakującą kwotę.

Wytyczna B2.2.4 – Minimalna miesięczna płaca lub wynagrodzenie podstawowe starszych marynarzy

1. Podstawowa płaca lub wynagrodzenie za miesiąc kalendarzowy służby starszego marynarza nie powinno być niższe niż kwota okresowo ustalana przez Wspólną Komisję Morską lub inny organ upoważniony przez Radę Administracyjną Międzynarodowego Biura Pracy. Po podjęciu decyzji przez Radę Administracyjną Dyrektor Generalny powiadomi o zmienionej kwocie wszystkich Członków Organizacji.

2. Żadne postanowienie niniejszej Wytycznej nie powinno być interpretowane jako naruszające porozumienia pomiędzy armatorami lub ich organizacjami i organizacjami marynarzy odnośnie do regulacji standardowych minimalnych zasad i warunków zatrudnienia, pod warunkiem, że takie warunki uznane zostaną przez właściwą władzę.

Prawidło 2.3 – Godziny pracy i wypoczynku

Cel: Zapewnienie, że godziny pracy i wypoczynku marynarzy będą podlegać regulacji

1. Każdy Członek zapewni, że godziny pracy i godziny wypoczynku marynarzy będą podlegać regulacji.

2. Każdy Członek powinien ustanowić maksymalne godziny pracy lub minimalne godziny wypoczynku w danym okresie zgodnie z postanowieniami Kodeksu.

Norma A2.3 – Godziny pracy i wypoczynku

1. Dla potrzeb niniejszej Normy termin:

(a) *czas pracy* oznacza czas, podczas którego marynarze zobowiązani są wykonywać pracę na rzecz statku;

(b) *czas wypoczynku* oznacza czas poza godzinami pracy; termin ten nie zawiera krótkich przerw.

2. Każdy Członek w granicach określonych w ustępach 5 do 8 niniejszej Normy ustali albo maksymalną liczbę godzin pracy, której nie można przekroczyć w danym okresie, albo minimalną liczbę godzin wypoczynku w danym okresie.

3. Każdy Członek uznaje, że standard zwykłych godzin pracy dla marynarzy, podobnie jak innych pracowników, oparty będzie na ośmiogodzinnym dniu pracy z jednym dniem wypoczynku na tydzień i wypoczynkiem w czasie świąt państwowych. Jednakże nie przeszkodzi to Członkowi w ustanowieniu procedur zatwierdzenia lub rejestracji układu zbiorowego pracy, która określi zwykłe godziny pracy na zasadach nie mniej korzystnych niż określone w niniejszej Normie.

4. Określając normy krajowe Członek weźmie pod uwagę zagrożenia związane ze zmęczeniem marynarzy szczególnie tych, których obowiązki obejmują dbanie o bezpieczeństwo żeglugi oraz bezpieczną eksploatację statku

5. Limity godzin pracy i wypoczynku będą następujące:

(a) maksymalna liczba godzin pracy nie przekroczy:

(i) 14 godzin w każdym 24-godzinnym okresie; oraz

(ii) 72 godzin w każdym siedmiodniowym okresie;

albo

(b) minimalna liczba godzin wypoczynku nie będzie mniejsza niż:

(i) dziesięć godzin w każdym 24-godzinnym okresie; oraz

(ii) 77 godzin w każdym siedmiodniowym okresie.

6. Czas wypoczynku może zostać podzielony na nie więcej niż dwa okresy, z których jeden będzie wynosił co najmniej 6 godzin a przerwa między kolejnymi okresami wypoczynku nie przekroczy 14 godzin.

7. Zbiórki, ćwiczenia przeciwpożarowe i ratownicze, jak też inne ćwiczenia przewidziane przez prawo krajowe oraz międzynarodowe akty prawne, przeprowadzane będą w sposób, który minimalizuje naruszenia okresów wypoczynku i nie powoduje zmęczenia.

8. Jeśli marynarz zostanie wezwany do pracy w sytuacji awaryjnej, na przykład wtedy gdy brakuje osoby do pracy w pomieszczeniach siłowni, otrzyma rekompensatę w postaci odpowiedniego okresu wypoczynku, jeśli zwykły czas wypoczynku został naruszony poprzez wezwanie do pracy.

9. Jeśli nie istnieje układ zbiorowy pracy lub orzeczenie arbitrażowe lub jeśli właściwa władza stwierdzi, że postanowienia umowy lub orzeczenia odnośnie do ustępów 7 lub 8 niniejszej Normy są nieodpowiednie, właściwa władza ustali takie postanowienia, które zagwarantują marynarzom wystarczający wypoczynek.

10. Każdy Członek będzie wymagał umieszczenia w łatwo dostępnym miejscu tablicy informacyjnej z ustaleniami dotyczącymi pracy na statku, która będzie zawierać, dla każdego stanowiska, co najmniej:

(a) rozkład pracy na morzu i w porcie; oraz

(b) maksymalne godziny pracy i minimalne godziny wypoczynku wymagane przez prawo krajowe lub stosowne układy zbiorowe pracy.

11. Tablica, o której mowa w ustępie 10 niniejszej Normy będzie sporządzona w standardowej formie i w języku lub językach roboczych używanych na statku oraz w języku angielskim.

12. Każdy Członek będzie wymagać, by prowadzona była ewidencja dziennego czasu pracy marynarzy lub ich czasu wypoczynku, w celu umożliwienia prowadzenia nadzoru przestrzegania postanowień ustępów 5 do 11 włącznie niniejszej Normy. Zapisy prowadzone będą w standardowej formie ustalonej przez właściwą władzę, z uwzględnieniem wszelkich dostępnych wytycznych Międzynarodowej Organizacji Pracy lub w formacie przygotowanym przez Organizację. Będą one sporządzone w językach wymaganych przez ustęp 11 niniejszej Normy. Marynarze otrzymają egzemplarz ewidencji, która ich dotyczy, podpisanej przez kapitana lub osobę przez niego upoważnioną i przez marynarzy.

13. Żadne z postanowień ustępów 5 i 6 niniejszej Normy nie przeszkodzi Członkowi w posiadaniu ustawodawstwa krajowego lub procedur, dzięki którym właściwa władza będzie mogła zatwierdzić lub zarejestrować układ zbiorowy pracy pozwalający na wprowadzenie wyjątków wobec ustalonych

limitów. Takie wyjątki będą, na ile to możliwe, zgodne z postanowieniami niniejszej Normy, ale mogą uwzględniać częstsze lub dłuższe okresy urlopu lub przyznanie urlopu wyrównawczego dla marynarzy na wachcie lub marynarzy na statkach odbywających krótkie podróże.

14. Żadne z postanowień niniejszej Normy nie będzie interpretowane jako pomniejszające prawo kapitana statku do wymagania od marynarza pełnienia obowiązków przez tyle godzin, ile to konieczne ze względu na bezpieczeństwo statku, osób na pokładzie lub ładunku lub ze względu na potrzebę udzielenia pomocy statkom lub osobom, które takiej pomocy potrzebują. W związku z tym kapitan statku może zawiesić obowiązywanie rozkładu godzin pracy i wypoczynku i wymagać od marynarza pracy przez tyle godzin, ile to konieczne, dopóki sytuacja nie powróci do normy. Po powrocie sytuacji do normy kapitan statku, tak szybko jak to możliwe, przyzna marynarzom, którzy pracowali w czasie przeznaczonym zgodnie z rozkładem na wypoczynek, ekwiwalentne okresy wypoczynku.

Wytyczna B2.3 – Godziny pracy i wypoczynku

Wytyczna B2.3.1 – Młodzi marynarze

1. Na morzu i w porcie następujące postanowienia będą stosowane wobec wszystkich młodych marynarzy w wieku poniżej 18 lat.

- (a) liczba godzin pracy nie przekroczy ośmiu godzin pracy dziennie i 40 godzin pracy tygodniowo, a praca w nadgodzinach powinna być wykonywana tylko gdy jest to nieuniknione ze względów bezpieczeństwa;
- (b) powinna być zapewniona wystarczająca ilość czasu na wszystkie posiłki i przynajmniej godzinna przerwa na główny posiłek dnia; oraz
- (c) powinna być przyznana możliwość 15-minutowej przerwy po każdym dwugodzinnym okresie ciągłej pracy.

2. W drodze wyjątku postanowienia ustępu 1 niniejszej Wytycznej nie muszą być stosowane gdy:

- (a) są niewykonalne dla młodych marynarzy na pokładzie, w siłowni i w kuchni, przydzielonych do pełnienia wachty lub pracy na zmianę; albo
- (b) zaszkodziłoby to efektywności szkolenia młodych marynarzy zgodnie z ustalonymi programami i planami.

3. Takie wyjątkowe sytuacje powinny być rejestrowane wraz z ich powodami i podpisane przez kapitana.

4. Ustęp 1 niniejszej Wytycznej nie zwalnia młodych marynarzy od dotyczącego wszystkich marynarzy ogólnego obowiązku pracy w jakichkolwiek sytuacjach kryzysowych, zgodnie z postanowieniami ustępu 14 Normy A2.3.

Prawidło 2.4 – Prawo do urlopu

Cel: Zapewnienie, że marynarzom będzie przysługiwać odpowiedni urlop

1. Każdy Członek będzie wymagać, by marynarze zatrudnieni na statku podnoszącym jego banderę otrzymywali coroczny płatny urlop na odpowiednich warunkach, zgodnie z postanowieniami Kodeksu.

2. Marynarze otrzymają prawo do urlopu na lądzie w celu poprawy stanu swojego zdrowia i kondycji, stosownie do wymagań związanych z ich stanowiskiem.

Norma A2.4 – Prawo do urlopu

1. Każdy Członek przyjmie ustawodawstwo określające minimalne standardy corocznego urlopu dla marynarzy służących na statkach podnoszących jego banderę, zwracając właściwą uwagę na szczególne potrzeby marynarzy w zakresie takiego urlopu.

2. Z zastrzeżeniem wszelkich układów zbiorowych pracy lub ustawodawstwa wprowadzających odpowiednią metodę obliczeń uwzględniających szczególne potrzeby marynarzy w tym zakresie, coroczny płatny urlop będzie obliczany w oparciu o co najmniej 2,5 dnia kalendarzowego na miesiąc zatrudnienia. Sposób w jaki będzie obliczana długość służby zostanie określony przez właściwą władzę lub odpowiednie mechanizmy stosowane w danym kraju. Usprawiedliwione nieobecności w pracy nie będą wliczane do corocznego urlopu.

3. Wszelkie porozumienia naruszające prawo do minimalnego wymiaru płatnego urlopu określone w niniejszym Standardzie, z wyjątkiem przypadków określonych przez właściwą władzę, będą zabronione.

Wytyczna B2.4 – Prawo do urlopu

Wytyczna B2.4.1 – Obliczanie wymiaru

1. Zgodnie z warunkami określonymi przez właściwą władzę lub odpowiednimi mechanizmami w każdym kraju, służba nie wynikająca z postanowień umowy powinna być liczona jako część okresu służby.

2. Zgodnie z warunkami określonymi przez właściwą władzę lub odpowiedni układ zbiorowy pracy nieobecność w pracy w celu uczestniczenia w zatwierdzonym szkoleniu zawodowym lub z powodów takich jak choroba, uszkodzenie ciała lub macierzyństwo powinna być traktowana jako część okresu służby.

3. Poziom płacy podczas płatnego urlopu powinien być równy zwyczajnemu poziomowi wynagrodzenia marynarza wynikającemu z ustawodawstwa krajowego albo umowy o pracę. W przypadku marynarzy zatrudnionych na okresy krótsze niż jeden rok lub w przypadku ustania stosunku zatrudnienia prawo do urlopu powinno zostać obliczone proporcjonalnie.

4. Do corocznego płatnego urlopu nie powinno się zaliczać:

(a) państwowych i zwyczajowych świąt uznawanych w państwie bandery, bez względu na to czy przypadają one w czasie płatnego urlopu;

(b) okresów niezdolności do pracy wynikających z choroby lub uszkodzenia ciała lub macierzyństwa, zgodnie z warunkami określonymi przez właściwą władzę lub odpowiednie mechanizmy stosowane w poszczególnych krajach;

(c) tymczasowego urlopu na lądzie przyznanego marynarzowi zgodnie z umową o pracę; oraz

- (d) wszelkich urlopów wyrównawczych przyznanych zgodnie z warunkami określonymi przez właściwą władzę lub odpowiednie mechanizmy stosowane w poszczególnych krajach.

Wytyczna B2.4.2 – Korzystanie z corocznego urlopu

1. Początek i koniec corocznego urlopu powinien, o ile nie jest uregulowany przez odpowiedni przepis, układ zbiorowy pracy, orzeczenie arbitrażowe lub inne środki zgodne z praktyką krajową, być określony przez armatora po konsultacji i, w zakresie w jakim to możliwe, w porozumieniu z zainteresowanymi marynarzami lub ich przedstawicielami.
2. Marynarze powinni co do zasady mieć prawo do rozpoczęcia corocznego urlopu w miejscu, z którym mają znaczące więzy, z reguły będzie to miejsce właściwe dla ich repatriacji. Nie powinno się wymagać od marynarzy, bez ich zgody, rozpoczęcia należnego urlopu w innym miejscu, chyba że przewidują to postanowienia umowy o pracę lub ustawodawstwo krajowe.
3. Jeśli wymaga się od marynarzy rozpoczęcia urlopu w miejscu innym niż dopuszczone przez ustęp 2 niniejszej Wytycznej, powinni mieć prawo do bezpłatnego transportu do miejsca gdzie zostali zatrudnieni lub rekrutowani, w zależności od tego które z nich jest bliżej ich miejsca zamieszkania; diety i inne koszty bezpośrednio z tym związane powinien opłacić armator; czas potrzebny na podróż nie powinien zostać odjęty od corocznego płatnego urlopu należnego marynarzowi.
4. Marynarz odbywający coroczny urlop może być wezwany do pracy tylko w bardzo wyjątkowych przypadkach i po wyrażeniu zgody.

Wytyczna B2.4.3 – Podział i połączenie

1. Podział corocznego urlopu na części lub połączenie takiego urlopu z następującym po nim okresem urlopu mogą zostać zatwierdzone przez właściwą władzę lub odpowiednie mechanizmy w każdym z poszczególnych krajów.
2. Z zastrzeżeniem ustępu 1 niniejszej Wytycznej i, o ile nie zostanie inaczej stwierdzone w umowie między marynarzem i armatorem, coroczny płatny urlop zalecany w niniejszej Wytycznej powinien być okresem ciągłym.

Wytyczna B2.4.4 – Młodzi marynarze

1. Powinno się rozważyć zastosowanie specjalnego traktowania wobec marynarzy poniżej 18 lat, którzy odsłużyli bez urlopu sześć miesięcy lub inny krótszy okres zgodnie z układem zbiorowym pracy lub umową o pracę na statku odbywającym podróż zagraniczną, który nie wrócił do ich kraju zamieszkania w tym czasie i nie wróci przez następne trzy miesiące rejsu. Takie specjalne traktowanie może zawierać repatriację bez ponoszenia kosztów do miejsca zatrudnienia do pracy w kraju ich zamieszkania w celu spędzenia urlopu, do którego marynarze nabyli prawo w czasie podróży.

Prawidło 2.5 – Repatriacja

Cel: Zapewnienie marynarzom możliwości powrotu do domu

1. Marynarze mają prawo do repatriacji bez ponoszenia kosztów w okolicznościach i na warunkach określonych w Kodeksie.

2. Każdy Członek będzie wymagać, by statki podnoszące jego banderę zapewniły środki finansowe umożliwiające marynarzom repatriację zgodnie z Kodeksem.

Norma A2.5 – Repatriacja

1. Każdy Członek upewni się, że marynarze na statkach podnoszących jego banderę upoważnieni są do repatriacji w następujących okolicznościach:

- (a) jeśli wygasają umowy o pracę zawarte przez marynarzy, gdy znajdują się oni za granicą;
- (b) gdy umowa o pracę zawarta przez marynarza zostaje rozwiązana:
 - (i) przez armatora; albo
 - (ii) przez marynarza z uzasadnionych powodów; a także
- (c) gdy marynarze nie są już dłużej zdolni wykonywać swoich obowiązków zgodnie z umową o pracę lub nie można się spodziewać, że wykonają je w szczególnych okolicznościach.

2. Każdy Członek zapewni istnienie odpowiednich postanowień w swoim ustawodawstwie lub w układach zbiorowych pracy, które określają:

- (a) okoliczności, w których marynarze mają prawo do repatriacji zgodnie z ustępem 1(b) i (c) niniejszej Normy;
- (b) maksymalny czas trwania okresów służby na statku, po których marynarz uzyskuje prawo do repatriacji – takie okresy muszą być krótsze niż 12 miesięcy; oraz
- (c) dokładne prawa przyznawane przez armatorów w związku z repatriacją, łącznie z prawami dotyczącymi miejsc repatriacji, środków transportu, ponoszonych kosztów i innych działań podejmowanych przez armatorów.

3. Każdy Członek zabroni armatorom domagania się od marynarzy wpłacenia zaliczek w związku z kosztami repatriacji na początku okresu zatrudnienia i potrącania kosztów repatriacji z wynagrodzenia marynarza lub zmniejszania jego praw, z wyjątkiem sytuacji gdy zostanie stwierdzone, zgodnie z ustawodawstwem krajowym lub postanowieniami układów zbiorowych pracy, że marynarz w sposób poważny nie wywiązał się ze swoich obowiązków.

4. Ustawodawstwo krajowe nie będzie naruszać praw armatora do odzyskania kosztów repatriacji marynarza wynikających z postanowień umów ze stronami trzecimi.

5. Jeśli armator nie podejmie działań zmierzających do pokrycia kosztów repatriacji marynarzy, którzy są do tego uprawnieni:

- (a) właściwa władza działająca na terytorium Członka, którego banderę statek podnosi zajmie się repatriacją marynarzy; jeśli się z tego nie wywiąże, państwo, z którego marynarze mają zostać repatriowani lub którego są obywatelami, może zająć się ich repatriacją i odzyskać koszty od Członka, którego banderę statek podnosi;
- (b) koszty poniesione przy repatriacji marynarzy będą mogły zostać odzyskane przez armatora od Członka którego banderę statek podnosi;

(c) marynarze nie zostaną w żadnym razie obciążeni wydatkami związanymi z repatriacją, z wyjątkiem sytuacji opisanej w ustępie 3 niniejszej Normy.

6. Biorąc pod uwagę stosowne międzynarodowe akty prawne, łącznie z Międzynarodową konwencją w sprawie aresztu statków morskich z 1999 r. Członek, który pokrył koszty repatriacji zgodnie z Kodeksem może zatrzymać, lub domagać się zatrzymania, statków danego armatora, dopóki nie nastąpi zwrot kosztów zgodnie z ustępem 5 niniejszej Normy.

7. Każdy Członek będzie ułatwiać repatriację marynarzy służących na statkach zawijających do jego portów lub przepływających przez jego wody terytorialne lub wewnętrzne, jak również zajęcie ich miejsca przez innych marynarzy.

8. W szczególności Członek nie odmówi prawa repatriacji żadnemu marynarzowi z powodu położenia finansowego armatora lub jego niezdolności lub braku woli zorganizowania zastępstwa dla marynarza.

9. Każdy Członek będzie wymagać, by statki podnoszące jego banderę posiadały na pokładzie i udostępniały marynarzom egzemplarze stosownych krajowych postanowień dotyczących repatriacji, napisanych w odpowiednim języku.

Wytyczna B2.5 – Repatriacja

Wytyczna B2.5.1 – Prawo do repatriacji

1. Marynarze powinni być uprawnieni do repatriacji:

(a) w przypadkach określonych w standardzie A2.5, ustęp 1(a), po upływie okresu wypowiedzenia przyznanego zgodnie z postanowieniami umowy o pracę zawartej przez marynarza;

(b) w przypadkach określonych w Standardzie A.2.5, ustęp 1 (b) i (c):

(i) w przypadku choroby lub uszkodzenia ciała lub innej sytuacji zdrowotnej wymagającej repatriacji, jeśli stan fizyczny marynarza zezwala na podróż;

(ii) w przypadku katastrofy statku;

(iii) w przypadku, gdy armator nie jest zdolny do wypełniania swych prawnych lub kontraktowych obowiązków jako pracodawcy, z powodu niewypłacalności, sprzedaży statku, zmiany jego rejestru lub jakiegokolwiek podobnego powodu;

(iv) w przypadku gdy statek zmierza do strefy wojennej, zgodnie z definicją zawartą w ustawodawstwie krajowym lub umowie o pracę, do której marynarz nie zgadza się płynąć; oraz

(v) w przypadku ustania lub przerwy w zatrudnieniu zgodnie z umową pracowniczą lub układem zbiorowym pracy lub ustania zatrudnienia z innych podobnych powodów.

2. Przy określaniu maksymalnego czasu trwania okresów służby na statku, po których marynarz jest upoważniony do repatriacji, zgodnie z Kodeksem, powinno się uwzględnić czynniki wpływające na środowisko pracy marynarza. Każdy Członek powinien starać się, tam gdzie to możliwe, zmniejszać

te okresy w świetle technologicznych zmian i nowych wydarzeń, opierając się na zaleceniach w tej sprawie wydanych przez Połączoną Komisję Morską.

3. Koszty repatriacji, które powinien ponieść armator zgodnie z Normą A2.5 powinny zawierać co najmniej:

- (a) przemieszczenie się do wybranego miejsca repatriacji zgodnie z ustępem 6 niniejszej Wytocznej;
- (b) zakwaterowanie i wyżywienie od momentu, gdy marynarz opuszcza statek do czasu dotarcia do miejsca repatriacji;
- (c) wynagrodzenie i diety od momentu opuszczenia statku przez marynarzy do czasu osiągnięcia miejsca repatriacji, jeśli stanowi tak ustawodawstwo krajowe lub układy zbiorowe pracy;
- (d) transport 30 kg osobistego bagażu marynarza do miejsca repatriacji; oraz
- (e) opiekę medyczną, jeśli jest to konieczne, dopóki stan zdrowia marynarza nie umożliwi mu podróży na miejsce repatriacji.

4. Czas spędzony w oczekiwaniu na repatriację i czas podróży do miejsca repatriacji nie powinien zostać odjęty od czasu płatnego urlopu należnego marynarzom.

5. Armatorzy powinni pokrywać koszty repatriacji dopóki marynarze nie wylądują w miejscu przeznaczenia określonego zgodnie z niniejszym Kodeksem lub dopóki nie otrzymają odpowiedniego zatrudnienia na statku zmierzającego do jednego z tych miejsc przeznaczenia.

6. Każdy Członek powinien domagać się od armatorów przejęcia odpowiedzialności za organizację repatriacji za pomocą odpowiednich i efektywnych czasowo środków. Normalnym w tych okolicznościach środkiem transportu powinien być transport powietrzny. Członek powinien określić miejsca przeznaczenia, do których marynarze mogą zostać repatriowani. Do miejsc przeznaczenia powinny zaliczać się kraje, z którymi marynarze z wszelkim prawdopodobieństwem mogą się czuć silnie związani, włączając w to:

- (a) miejsce, w którym marynarz zgodził się podjąć zatrudnienie;
- (b) miejsce określone w układzie zbiorowym pracy;
- (c) miejsce zamieszkania marynarza; albo
- (d) inne miejsce, które może zostać wspólnie uzgodnione w momencie podejmowania zatrudnienia przez marynarza.

7. Marynarze powinni mieć prawo wyboru miejsca, do którego mają zostać repatriowani spośród miejsc przeznaczenia.

8. Prawo do repatriacji może wygasnąć, jeśli marynarze nie upomną się o nie w rozsądnym okresie czasu zdefiniowanym przez ustawodawstwo krajowe lub układy zbiorowe pracy.

Wytoczna B2.5.2 – Wdrożenie przez Członków

1. Należy udzielić wszelkiej możliwej do zrealizowania pomocy marynarzowi pozostawionemu w porcie i oczekującemu na repatriację, a w przypadku opóźnienia w repatriacji marynarza właściwa

władza w zagranicznym porcie powinna zagwarantować, że konsularny lub lokalny przedstawiciel państwa bandery i państwa narodowości lub państwa zamieszkania marynarza, w zależności od przypadku, zostanie bezzwłocznie poinformowany.

2. Każdy Członek powinien zwrócić uwagę na to, czy poczynione zostały odpowiednie kroki w celu:

- (a) zapewnienia powrotu marynarzom zatrudnionym na statku podnoszącym banderę obcego kraju, którzy znaleźli się w obcym porcie z powodów przez siebie niezawinionych:
 - (i) do portu, w którym marynarz został zaangażowany do pracy; albo
 - (ii) do portu w kraju narodowości lub kraju zamieszkania marynarza, w zależności od przypadku; albo
 - (iii) do innego portu uzgodnionego pomiędzy marynarzem i kapitanem lub armatorem, za zgodą właściwej władzy lub z wykorzystaniem innych odpowiednich środków bezpieczeństwa;
- (b) zapewnienia opieki medycznej i pokrycia kosztów utrzymania marynarzy zatrudnionych na statku podnoszącym banderę obcego kraju, którzy pozostali w obcym porcie w konsekwencji choroby lub uszkodzenia ciała doznanego w trakcie służby na statku, nie wynikającego ze ich własnego i świadomego niewłaściwego postępowania.

3. Jeśli po odsłużeniu przez marynarzy w wieku poniżej 18 lat co najmniej czterech miesięcy na statku w czasie ich pierwszego rejsu zagranicznego stanie się jasne, że nie nadają się oni do życia na morzu, powinni otrzymać możliwość repatriacji bez ponoszenia przez nich kosztów z pierwszego odpowiedniego do tego celu portu, do którego statek zawinie, w którym istnieją usługi konsularne państwa bandery lub państwa narodowości lub zamieszkania młodego marynarza. Powiadomienie o takiej repatriacji, wraz z jej powodami, powinno zostać przesłane urzędowi, który wydał dokumenty umożliwiające młodym marynarzom podjęcie zatrudnienia na morzu.

Prawidło 2.6 – Odszkodowanie dla marynarza w przypadku utraty statku lub zatonięcia

Cel: Zagwarantowanie, że marynarze otrzymają odszkodowanie w przypadku, gdy statek zaginie lub zatoni

1. Marynarze uprawnieni są do odpowiedniego odszkodowania w przypadku uszkodzenia ciała, straty lub bezrobocia wynikającego z utraty statku lub jego zatonięcia.

Norma A2.6 – Odszkodowanie dla marynarza w przypadku utraty statku lub zatonięcia

1. Każdy Członek podejmie działania zapewniające, że w każdym przypadku utraty statku lub zatonięcia, armator wypłaci każdemu marynarzowi na pokładzie odszkodowanie za okres pozostawania bez pracy wynikający z zaginięcia statku lub zatonięcia.

2. Reguły, o których mówi ustęp 1 niniejszej Normy, nie będą naruszać innych praw, które marynarz może posiadać zgodnie z krajowym prawem odpowiedniego Członka w związku ze stratami lub uszkodzeniami ciała wynikającymi z utraty statku lub zatonięcia.

Wytyczna B2.6 – Odszkodowanie dla marynarza w przypadku utraty statku lub zatonięcia

Wytyczna B2.6.1 – Wyliczenie odszkodowania za okres pozostawania bez pracy

1. Odszkodowanie za okres pozostawania bez pracy wynikające z utraty lub zatonięcia statku powinno zostać wypłacone za dni, w czasie których marynarz pozostaje faktycznie bez pracy w wysokości równej wynagrodzeniu za ten sam okres wynikającemu z umowy o pracę, ale całkowite odszkodowanie dla każdego marynarza może zostać ograniczone do wysokości dwumiesięcznego wynagrodzenia.

2. Każdy Członek zapewni, że marynarze będą mogli korzystać z tych samych środków prawnych w celu domagania się otrzymania odszkodowania, co w przypadku dochodzenia zaległego wynagrodzenia, zarobionego w czasie służby.

Prawidło 2.7 – Poziomy obsadzania statku załogą

Cel: Zapewnienie, że marynarze będą pracować na statkach posiadających wystarczający personel do zapewnienia bezpiecznego i wydajnego funkcjonowania statku

1. Każdy Członek będzie wymagać, by wszystkie statki podnoszące jego banderę posiadały odpowiednią liczbę zatrudnionych marynarzy w celu zapewnienia bezpiecznego i wydajnego funkcjonowania statku z przykładaniem odpowiedniej troski do bezpieczeństwa w każdych warunkach, uwzględniając kwestię zmęczenia marynarzy oraz szczególną naturę i warunki podróży.

Norma A2.7 - Poziomy obsadzania statku załogą

1. Każdy Członek będzie wymagać, by wszystkie statki podnoszące jego banderę posiadały odpowiednią liczbę zatrudnionych marynarzy w celu zapewnienia bezpiecznego i wydajnego funkcjonowania statku z przykładaniem odpowiedniej troski do bezpieczeństwa. Każdy statek będzie posiadał załogę, która jest odpowiednia w zakresie liczby i kwalifikacji, aby zapewnić bezpieczeństwo statku i jego personelu, we wszelkich warunkach operacyjnych, zgodnie z dokumentem stwierdzającym minimalne obsadzenie statku załogą lub jego ekwiwalentu wydanego przez właściwą władzę i spełnić normy zawarte w niniejszej Konwencji.

2. Określając, akceptując lub zmieniając poziomy obsadzania statków załogami, właściwa władza weźmie pod uwagę potrzebę minimalizacji nadmiernych godzin pracy w celu zapewnienia wystarczającego wypoczynku i ograniczenia zmęczenia, jak również zasady zawarte w stosownych międzynarodowych dokumentach, szczególnie tych wydanych przez Międzynarodową Organizację Morską dotyczących poziomów obsadzania statków załogą.

3. Określając poziomy obsadzania statku załogą właściwa władza weźmie pod uwagę wszystkie wymagania zawarte w Prawidle 3.2 i Normie A3.2 dotyczącej wyżywienia i przyrządzania posiłków.

Wytyczna B2.7 – Poziomy obsadzania statku załogą

Wytyczna B2.7.1 – Rozstrzyganie sporów

1. Każdy Członek powinien posiadać, lub dbać o to by istniały, efektywne mechanizmy dochodzenia i rozstrzygania skarg i sporów dotyczących poziomu obsadzania statku załogą.

2. Przedstawiciele organizacji armatorów i marynarzy powinni uczestniczyć, z udziałem lub bez innych osób lub urzędów, w funkcjonowaniu takich mechanizmów.

**Prawidło 2.8 – Rozwój kariery i umiejętności marynarzy
oraz ich szanse na zatrudnienie**

Cel: Promowanie kariery i rozwoju umiejętności marynarzy oraz ich szans na zatrudnienie

1. Każdy Członek będzie prowadził krajową politykę promującą zatrudnienie w sektorze morskim i zachęcającą do rozwoju kariery i umiejętności oraz szans na zatrudnienie marynarzy zamieszkujących na jego terytorium.

**Norma A2.8 – Rozwój kariery i umiejętności marynarzy
oraz ich szanse na zatrudnienie**

1. Każdy Członek będzie prowadził narodową politykę, która będzie zachęcać do rozwoju kariery i umiejętności marynarzy oraz służyć wzrostowi ich szans na zatrudnienie w celu doprowadzenia do stanu, w którym sektor morski będzie posiadał stabilną i wykwalifikowaną siłę roboczą.

2. Celem polityki, o której mówi ustęp 1 niniejszej Normy będzie pomoc marynarzom w podnoszeniu ich kompetencji, kwalifikacji i szans na zatrudnienie.

3. Każdy Członek będzie, po przeprowadzeniu konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy, ustalać jasne cele dla poradnictwa zawodowego, edukacji i szkoleń marynarzy, których obowiązki na statku dotyczą głównie bezpieczeństwa eksploatacyjnego i nawigacyjnego statku, włącznie z okresowymi szkoleniami.

**Wytyczna B2.8 - Rozwój kariery i umiejętności marynarzy
oraz ich szanse na zatrudnienie**

Wytyczna B2.8.1 – Rozwiązania służące promowaniu rozwoju kariery i umiejętności marynarzy oraz ich szans na zatrudnienie

1. Rozwiązania służące osiągnięciu celów określonych w normie A2.8 mogą zawierać:
- (a) umowy z armatorem lub organizacją armatorów dotyczące rozwoju zawodowego i szkolenia w zakresie umiejętności; albo
 - (b) działania służące promocji zatrudnienia poprzez założenie i zarządzanie rejestrami lub listami wykwalifikowanych marynarzy, według kategorii; albo
 - (c) promocję szans, zarówno na statku jak też na brzegu, na dalsze szkolenie i edukację marynarzy w celu poprawy rozwoju ich umiejętności i kompetencji, co pomoże im zdobyć i zachować godziwą pracę, poprawić perspektywy zatrudnienia oraz sprostać wyzwaniom związanym ze zmianami technologicznymi oraz zmianami warunków na rynku pracy w przemyśle morskim.

Wytyczna B2.8.2 – Rejestr marynarzy

1. Tam gdzie zatrudnienie marynarzy prowadzone jest przy wykorzystaniu rejestrów lub list, rejestry lub listy powinny zawierać wszystkie kategorie zawodowe marynarzy w sposób określony przez krajowe prawo lub praktykę lub układ zbiorowy pracy.

2. Marynarze ujęci w takich rejestrach lub listach powinni mieć pierwszeństwo zatrudnienia.

3. Od marynarzy ujętych w takich rejestrach lub listach powinno się wymagać gotowości do pracy w sposób określony przez krajowe prawo lub praktykę lub układ zbiorowy pracy.
4. W zakresie, w jakim pozwala na to ustawodawstwo krajowe liczba marynarzy ujętych w takich rejestrach lub listach powinna być okresowo weryfikowana w celu osiągnięcia poziomów dostosowanych do potrzeb przemysłu morskiego.
5. Gdy zajdzie potrzeba redukcji liczby marynarzy ujętych w rejestrze lub liście, powinny być podjęte wszelkie właściwe kroki w celu zapobieżenia lub minimalizacji negatywnego wpływu takiej redukcji na marynarzy, biorąc pod uwagę ekonomiczną i społeczną sytuację danego kraju.

TYTUŁ 3. ZAKWATEROWANIE, ZAPLECZE REKREACYJNE I WYŻYWIENIE

Prawidło 3.1 – Zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne

Cel: Zapewnienie marynarzom godziwego zakwaterowania i zaplecza rekreacyjnego na statku

1. Każdy Członek zagwarantuje, że statki podnoszące jego banderę zapewniają godziwe zakwaterowanie i zaplecza rekreacyjne marynarzom pracującym lub/i mieszkającym na nich, zgodnie z zasadą promowania zdrowia i dobrego samopoczucia marynarzy.
2. Wymagania zawarte w Kodeksie, wprowadzające w życie niniejsze Prawidło, które dotyczą konstrukcji statku i jego wyposażenia mają zastosowanie wyłącznie do statków konstruowanych w czasie lub po dacie wejścia w życie niniejszej Konwencji na terytorium danego Członka. W przypadku statków skonstruowanych przed tą datą wymagania dotyczące konstrukcji i wyposażenia statków określone w Konwencji Nr 92 dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (zrewidowana), 1949 r., oraz Konwencji Nr 133 dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (postanowienia uzupełniające), 1970 r. będą pozostawać w mocy w zakresie w jakim miały zastosowanie, przed tą datą, zgodnie z prawem lub praktyką danego Członka. Statek będzie uważany za skonstruowany w dniu, gdy położona zostaje stępka lub gdy jest na podobnym etapie konstrukcji.
3. O ile nie zostanie określone inaczej, wszelkie wymagania zawarte w poprawce do Kodeksu, dotyczące zakwaterowania i zaplecza rekreacyjnego dla marynarzy, będą miały zastosowanie tylko wobec statków konstruowanych w czasie lub po dacie wejścia w życie poprawki w danym Państwie Członkowskim.

Norma A3.1 – Zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne

1. Każdy Członek przyjmie ustawodawstwo wymagające, by statki podnoszące jego banderę:
 - (a) spełniały minimalne normy gwarantujące, że marynarze będą na nich pracować i/lub mieszkać w bezpiecznych, przyzwoitych warunkach, zgodnych z odpowiednimi postanowieniami niniejszej Normy; oraz
 - (b) poddawane były inspekcji w celu zagwarantowania początkowej i dalszej zgodności z tymi normami.
2. Rozwijając przepisy prawa służące wdrożeniu niniejszej Normy właściwa władza, po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy, będzie:
 - (a) brać pod uwagę Prawidło 4.3 i związane z nimi postanowienia Kodeksu w kwestii ochrony zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobiegania wypadkom, w świetle szczególnych potrzeb marynarzy, którzy zarówno mieszkają jak też pracują na statku, oraz
 - (b) zwracać odpowiednią uwagę na wskazówki zawarte w Części B niniejszego Kodeksu.
3. Inspekcje wymagane zgodnie z Prawidłem 5.1.4 będą przeprowadzane, gdy:
 - (a) statek jest rejestrowany lub powtórnie rejestrowany; albo
 - (b) w sposób znaczący zmieniły się warunki zakwaterowania marynarzy.
4. Właściwa władza będzie zwracała szczególną uwagę na zapewnienie wdrożenia wymagań niniejszej Konwencji w zakresie:

- (a) rozmiarów pokoi i innych pomieszczeń mieszkalnych;
- (b) ogrzewania i wentylacji;
- (c) hałasu, wibracji i innych niekorzystnych czynników;
- (d) urządzeń sanitarnych;
- (e) oświetlenia; oraz
- (f) pomieszczeń szpitalnych.

5. Właściwa władza działająca na terytorium każdego Członka będzie wymagała, by statki podnoszące banderę tego Członka spełniały minimalne normy w zakresie zakwaterowania i zaplecza rekreacyjnego na statku określone w ustępach od 6 do 17 niniejszej Normy.

6. W kwestii ogólnych wymagań dotyczących zakwaterowania:

- (a) wszystkie pomieszczenia mieszkalne dla marynarzy będą odpowiednio wysokie; najmniejsza dopuszczalna wysokość pomieszczeń mieszkalnych, gdzie konieczna jest swoboda ruchu, nie będzie mniejsza niż 203 centymetry; właściwa władza może pozwolić na pewną ograniczoną redukcję wymaganej wysokości pomieszczenia lub jego części, gdy będzie miał pewność, że taka redukcja:
 - (i) jest rozsądna; oraz
 - (ii) nie doprowadzi do dyskomfortu marynarzy;
- (b) pomieszczenia mieszkalne będą odpowiednio izolowane;
- (c) na statkach innych niż statki pasażerskie, zgodnie z definicją zawartą w Rozporządzeniu 2(e) i (f) Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r., wraz z poprawkami („Konwencja SOLAS”), kwatery sypialne będą umieszczone powyżej linii ładunkowej na śródokręciu lub na rufie, z wyjątkiem szczególnych przypadków, gdy ze względu na rozmiar, typ statku lub rodzaj świadczonej przez statek usługi ich inna lokalizacja jest niepraktyczna, kwatery sypialne mogą być zlokalizowane w przedniej części statku, ale w żadnym razie nie przed grodzią kolizyjną;
- (d) w statkach pasażerskich i w specjalnych statkach skonstruowanych zgodnie z Kodeksem bezpieczeństwa dla statków o specjalnym przeznaczeniu wydanym przez Międzynarodową Organizację Morską w 1983 r. i jego kolejnymi wersjami (zwanymi dalej „statkami o specjalnym przeznaczeniu”), właściwa władza może, pod warunkiem że poczynione zostaną odpowiednie kroki w celu zapewnienia wystarczającego oświetlenia i dopływu świeżego powietrza, zezwolić na umieszczenie pokoi sypialnych poniżej linii ładunkowej, ale w żadnym przypadku nie mogą one zostać zlokalizowane bezpośrednio pod przejściami, w których prowadzona jest praca;
- (e) nie będzie bezpośrednich przejść do pomieszczeń sypialnych z przestrzeni ładunkowych i maszynowni, ani z kuchni, spiżarni, suszarni lub pomieszczeń sanitarnych; ta część grodzi, która oddziela te miejsca od kwater mieszkalnych i grodzi zewnętrznych będzie odpowiednio skonstruowana ze stali lub innego zatwierdzonego materiału i będzie wodo- jak też gazoszczelna;
- (f) materiały użyte do skonstruowania wewnętrznych grodzi, wykładziny i pościel, podłogi i złączenia będą odpowiednie i sprzyjające zapewnieniu zdrowego środowiska;
- (g) zapewnione będzie odpowiednie oświetlenie i wystarczający system kanalizacyjny; oraz
- (h) zakwaterowanie oraz zaplecze rekreacyjne i przyrządzanie posiłków będą spełniać wymagania Prawidła 4.3 i związanych z nim postanowień Kodeksu dotyczących zdrowia, ochrony bezpieczeństwa i zapobiegania wypadkom, z uwzględnieniem zapobiegania ryzyku wystawienia

na niebezpieczne poziomy hałas i drgań i inne czynniki oraz substancje chemiczne obecne na statku oraz zapewniać akceptowalne warunki mieszkalne dla marynarzy.

7. W kwestii wymagań dotyczących wentylacji i ogrzewania:

- (a) pomieszczenia sypialne i mesy będą odpowiednio wentylowane;
- (b) statki, z wyjątkiem tych, które regularnie pływają na trasach, gdzie umiarkowane warunki klimatyczne tego nie wymagają, wyposażone będą w klimatyzację zainstalowaną w kwaterach mieszkalnych, pomieszczeniach z instalacjami radiowymi i pomieszczeniach, w których prowadzona jest scentralizowana kontrola urządzeń;
- (c) wszystkie pomieszczenia sanitarne będą wentylowane powietrzem pochodzącym bezpośrednio z zewnątrz statku w sposób niezależny od innych pomieszczeń mieszkalnych; oraz
- (d) zapewnione będzie odpowiednie ogrzewanie poprzez odpowiedni system grzewczy, za wyjątkiem statków pływających wyłącznie w klimatach tropikalnych.

8. Odnośnie do wymagań dotyczących oświetlenia, z zastrzeżeniem specjalnych rozwiązań dopuszczalnych na statkach pasażerskich, pomieszczenia mieszkalne i mesy będą oświetlone światłem naturalnym i wyposażone w odpowiednie oświetlenie sztuczne.

9. Gdy na statkach wymagane są pomieszczenia sypialne, obowiązywać będą następujące wymagania dotyczące pomieszczeń sypialnych:

- (a) w statkach innych niż pasażerskie każdy marynarz otrzyma pojedyncze pomieszczenie sypialne; w przypadku statków o tonażu brutto mniejszym niż 3.000 lub statków o specjalnym przeznaczeniu, odpowiedni urząd może wydać zgodę na odstąpienie od realizacji tego wymogu po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy;
- (b) będą zapewnione oddzielne pomieszczenia sypialne dla mężczyzn i kobiet;
- (c) pomieszczenia sypialne będą miały odpowiedni rozmiar i będą odpowiednio wyposażone by zapewnić, w rozsądnych granicach, komfort i ułatwić utrzymanie porządku;
- (d) każdy marynarz otrzyma oddzielną koję;
- (e) minimalne wewnętrzne rozmiary koi będą wynosiły co najmniej 198 centymetrów na 80 centymetrów;
- (f) w wyposażonych w jedną koję pomieszczeniach sypialnych dla marynarzy powierzchnia mieszkalna nie będzie mniejsza niż:
 - (i) 4,5 metra kwadratowego na statkach o tonażu brutto mniejszym niż 3.000 ton;
 - (ii) 5,5 metra kwadratowego na statkach o tonażu brutto wynoszącym 3.000 ton lub więcej, ale mniej niż 10.000 ton;
 - (iii) 7 metrów kwadratowych na statkach o tonażu brutto wynoszącym 10.000 ton lub więcej;
- (g) jednakże w celu zapewnienia pomieszczeń sypialnych z pojedynczą koją na statkach o tonażu mniejszym niż 3.000 ton, statkach pasażerskich lub statkach o specjalnym przeznaczeniu, właściwa władza może zezwolić na mniejszą powierzchnię mieszkalną;

- (h) na statkach o tonażu brutto mniejszym niż 3.000 ton innych niż statki pasażerskie lub statki o specjalnym przeznaczeniu, pomieszczenia sypialne mogą być zajmowane przez najwyżej dwóch marynarzy; powierzchnia mieszkalna takich pomieszczeń sypialnych nie będzie mniejsza niż 7 metrów kwadratowych;
- (i) na statkach pasażerskich i statkach o specjalnym przeznaczeniu powierzchnia mieszkalna pomieszczeń sypialnych dla osób nie pełniących obowiązków oficerów na statku powierzchnia mieszkalna będzie nie mniejsza niż:
 - (i) 7,5 metra kwadratowego w kwaterach dla dwóch osób;
 - (ii) 11,5 metra kwadratowego w kwaterach dla trzech osób;
 - (iii) 14,5 metra kwadratowego w kwaterach dla czterech osób;
- (j) na statkach o specjalnym przeznaczeniu w pomieszczeniach sypialnych mogą mieszkać więcej niż cztery osoby; powierzchnia mieszkalna w takich pomieszczeniach sypialnych nie będzie mniejsza niż 3,6 metra kwadratowego na osobę;
- (k) na statkach innych niż statki pasażerskie i statki o specjalnym przeznaczeniu, pomieszczenia sypialne dla marynarzy, którzy pełnią obowiązki oficerów na statku, na którym nie ma pokoju gościnnego lub dziennego, powierzchnia mieszkalna na osobę nie będzie mniejsza niż:
 - (i) 7.5 metra kwadratowego na statkach o tonażu brutto mniejszym niż 3.000 ton;
 - (ii) 8,5 metra kwadratowego na statkach o tonażu brutto wynoszącym 3.000 ton lub więcej, ale mniej niż 10.000 ton;
 - (iii) 10 metrów kwadratowych na statkach o tonażu brutto wynoszącym 10.000 ton lub więcej;
- (l) na statkach pasażerskich i statkach o specjalnym przeznaczeniu powierzchnia mieszkalna dla marynarzy pełniących obowiązki oficerów na statku, na którym nie ma pokoju gościnnego lub dziennego, będzie wynosić nie mniej niż 7.5 metra kwadratowego w przypadku młodszych oficerów i nie mniej niż 8.5 metra kwadratowego w przypadku starszych oficerów; przyjmuje się założenie, że młodszy oficerowie pełnią służbę na poziomie operacyjnym, a wyżsi oficerowie na poziomie zarządzania;
- (m) kapitan statku, starszy mechanik i starszy oficer pokładowy będą mieć, oprócz swoich pokoi sypialnych, przylegający pokój gościnny, pokój dzienny lub ekwiwalentną przestrzeń dodatkową; statki o tonażu brutto mniejszym niż 3.000 ton mogą być zwolnione przez właściwą władzę z konieczności stosowania się do tego wymogu po konsultacji z właściwymi organizacjami armatorów i marynarzy;
- (n) umeblowanie przypadające na każdą osobę zajmującą pomieszczenie będzie zawierać szafę na ubrania o wystarczającej objętości (co najmniej 475 litrów) i szafkę lub ekwiwalentną przestrzeń nie mniejszą niż 56 litrów; jeśli szafka stanowi część szafy na ubrania ich łączna objętość będzie wynosić co najmniej 500 litrów; będzie posiadać półkę i będzie ją można zamknąć w celu zapewnienia prywatności;
- (o) każde pomieszczenie sypialne będzie posiadać stół lub biurko, które mogą być przymocowane na miejscu, rozkładane lub wysuwane, z wygodnym miejscem do siedzenia.

10. W kwestii wymagań dotyczących mes:

- (a) mesy będą zlokalizowane jako odrębne pomieszczenia wobec pomieszczeń sypialnych i tak blisko kuchni okrętowej jak jest to, z praktycznego punktu widzenia, możliwe; statki o tonażu brutto mniejszym niż 3.000 ton mogą zostać zwolnione przez właściwą władzę z

konieczności spełnienia tego wymogu po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy; oraz

- (b) mesy będą miały odpowiedni rozmiar i będą zapewniać odpowiedni poziom komfortu oraz będą odpowiednio umeblowane i wyposażone (włączając w to działające stale urządzenia wydające napoje), biorąc pod uwagę liczbę marynarzy,

którzy mogą korzystać z nich jednocześnie; zarówno oddzielne, jak też wspólne mesy będą odpowiednio wyposażone.

11. W kwestii wymagań dotyczących pomieszczeń sanitarnych:

- (a) wszyscy marynarze na statku będą mieć zapewniony wygodny dostęp do pomieszczeń sanitarnych, spełniających minimalne normy w zakresie zdrowia i higieny oraz rozsądne standardy w zakresie komfortu, z oddzielnymi urządzeniami sanitarnymi dla mężczyzn i kobiet;
- (b) łatwo dostępne urządzenia sanitarne będą się znajdowały między innymi w pobliżu mostka nawigacyjnego, siłowni lub pomieszczenia, gdzie sprawowana jest kontrola nad pracą urządzeń; statki o tonażu brutto mniejszym niż 3.000 ton mogą zostać zwolnione przez właściwą władzę z konieczności spełnienia tego wymogu po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy;
- (c) na wszystkich statkach będzie się znajdowała dogodnie umiejscowiona co najmniej jedna toaleta, umywalka, wanna i/lub prysznic na każde sześć lub mniej osób, które nie posiadają osobistych pomieszczeń sanitarnych;
- (d) za wyjątkiem statków pasażerskich każde pomieszczenie sypialne wyposażone będzie w umywalkę z gorącą i zimną bieżącą wodą słodką, z wyjątkiem przypadku, gdy taka umywalka znajduje się w prywatnej łazience;
- (e) w przypadku statków pasażerskich odbywających zwykle nie dłuższe niż czterogodzinne podróże, właściwa władza może uwzględnić możliwość złagodzenia wymagań w zakresie liczby urządzeń sanitarnych; oraz
- (f) gorąca i zimna bieżąca woda słodka dostępna będzie we wszystkich miejscach, gdzie można się myć.

12. W kwestii wymagań dotyczących pomieszczeń szpitalnych, statki na których płynie 15 lub więcej marynarzy, odbywające podróż trwającą dłużej niż trzy dni, będą zapewniać oddzielne pomieszczenie szpitalne, wykorzystywane wyłącznie dla celów medycznych; właściwa władza może złagodzić ten wymóg w przypadku statków zatrudnionych w żegludze przybrzeżnej; zatwierdzając pomieszczenie szpitalne na statku, właściwa władza upewni się, że będzie ono łatwo dostępne we wszelkich warunkach pogodowych, zapewni wygodne warunki mieszkalne i będzie sprzyjać uzyskaniu szybkiej i właściwej opieki.

13. Dostępne będą odpowiednio umiejscowione i wyposażone pomieszczenia służące do prania.

14. Wszystkie statki będą posiadać przestrzeń lub przestrzenie na otwartym pokładzie, do których marynarze będą mieli dostęp poza godzinami służby, o powierzchni odpowiedniej względem rozmiaru statku i liczby marynarzy.

15. Wszystkie statki będą wyposażone w oddzielne biura lub wspólne biuro wykorzystywane przez dział pokładowy i dział maszynowy; statki o tonażu brutto mniejszym niż 3.000 ton mogą zostać zwolnione przez właściwą władzę z konieczności spełnienia tego wymogu po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy;

16. Statki zawijające regularnie do portów, w których występuje duża ilość komarów, będą wyposażone w odpowiednie urządzenia, zgodnie z wymogami określonymi przez właściwą władzę.

17. Biorąc pod uwagę Prawidło 4.3 i związane z nim postanowienia Kodeksu dotyczące ochrony zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobiegania wypadkom, statki będą wyposażone w przeznaczone do użytku przez wszystkich marynarzy odpowiednie zaplecze rekreacyjne oraz udogodnienia i usługi przystosowane do szczególnych potrzeb marynarzy, którzy muszą mieszkać i pracować na statkach.

18. Właściwa władza będzie wymagała, by przeprowadzane były częste inspekcje na statkach, przez lub z upoważnienia kapitana statku, w celu upewnienia się, że zakwaterowanie marynarzy jest czyste, zapewniające godziwe warunki mieszkalne i że wykonywane są w nim potrzebne naprawy. Wyniki każdej inspekcji zostaną zapisane i udostępnione do rewizji.

19. W przypadku statków, na których zachodzi potrzeba uwzględnienia, bez stosowania dyskryminacji, interesów marynarzy oddających się różniącym się względem siebie praktykom religijnym i społecznym, właściwa władza może, po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy, pozwolić na sprawiedliwie stosowane różnice w realizacji wymagań niniejszej Normy, pod warunkiem że takie różnice nie spowodują, że służące marynarzom urządzenia zapewnią im korzyści mniejsze niż wynikające ze stosowania się do wymagań niniejszej Normy.

20. Każdy Członek może, po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy, wyłączyć statki o tonażu brutto mniejszym niż 200 ton, tam gdzie jest to wskazane ze względu na rozmiar statku i liczbę osób na nim, z obowiązku stosowania się do wymagań zawartych w następujących postanowieniach niniejszej Normy:

(a) ustępy 7(b), 11(d) i 13; oraz

(b) ustęp 9(f) i (h) do (l) włącznie, w odniesieniu jedynie do powierzchni mieszkalnej.

21. Wszelkie wyłączenia dotyczące wymagań niniejszej Normy mogą zostać dokonane tylko w przypadkach, w których niniejsza Norma w sposób wyraźny na to zezwala i tylko w szczególnych okolicznościach, w których takie wyłączenia są jasno i mocno uzasadnione, pod warunkiem przestrzegania zasad ochrony zdrowia i bezpieczeństwa marynarzy.

Wytyczna B3.1 – Zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne

Wytyczna B3.1.1 – Projekt i konstrukcja

1. Zewnętrzne grodzie pomieszczeń sypialnych i mes powinny być odpowiednio izolowane. Wszystkie obudowy maszyn i graniczne grodzie kuchni oraz inne przestrzenie, w których tworzy się wysoka temperatura, powinny być odpowiednio izolowane, jeśli istnieje możliwość, że powstające gorąco wpłynie na sąsiednie pomieszczenia mieszkalne i przejścia. Powinny być podjęte kroki w celu zapewnienia ochrony od skutków działania pary lub/i gorącej wody płynącej w rurach.

2. Pomieszczenia sypialne, mesy, pomieszczenia rekreacyjne i przejścia w przestrzeni mieszkalnej powinny być odpowiednio izolowane w celu zapobieżenia kondensacji lub przegrzaniu.

3. Powierzchnie grodzi i pokładów powinny być wykonane z materiału, którego czystość łatwo utrzymać. Nie powinno się stosować konstrukcji sprzyjających rozwojowi drobnoustrojów.

4. Powierzchnie grodzi i pokładów w pomieszczeniach sypialnych i mesach powinny być łatwe do utrzymania w czystości, mieć jasne barwy i pokryte być nietoksycznymi substancjami.
5. Pokłady w całej powierzchni mieszkalnej powinny być wykonane z zatwierdzonego materiału i posiadać zatwierdzoną konstrukcję, a ich powierzchnia powinna być odporna na wilgoć i łatwa do utrzymania w czystości.
6. Tam, gdzie pokrycie podłogi wykonane jest z różnych materiałów, połączenia powinny być wykonane w taki sposób, by uniknąć powstania szpar.

Wytyczna B3.1.2 – Wentylacja

1. System wentylacji w pomieszczeniach sypialnych i mesach powinien być poddany kontroli w celu utrzymania powietrza w satysfakcjonującym stanie i zapewnienia wystarczającego przepływu powietrza we wszystkich warunkach pogodowych i klimatycznych.
2. Systemy klimatyzacji, typu scentralizowanego lub indywidualnego, powinny być tak skonstruowane aby:
 - (a) utrzymać temperaturę i wilgotność względną odpowiednią wobec warunków zewnętrznych, zapewnić wystarczającą wymianę powietrza we wszystkich klimatyzowanych przestrzeniach, uwzględnić szczególne cechy operacji na morzu i nie wytwarzać nadmiernych hałasów i drgań; oraz
 - (b) ułatwić czyszczenie i dezynfekcję w celu zapobieżenia lub kontroli rozprzestrzeniania się choroby.
3. Zasilanie elektryczne systemów klimatyzacji i innych urządzeń służących wentylacji, wymaganych w poprzednim ustępie niniejszej Wytycznej, powinno być dostępne zawsze, gdy marynarze mieszkają lub pracują na statku i warunki tego wymagają. Zasilanie to nie może jednak pochodzić ze źródła awaryjnego.

Wytyczna B3.1.3 – Ogrzewanie

1. System ogrzewania pomieszczeń mieszkalnych powinien funkcjonować przez cały czas, gdy marynarze mieszkają i pracują na statku i warunki tego wymagają.
2. Na wszystkich statkach gdzie wymagany jest system ogrzewania, ogrzewanie powinno być zapewnione za pomocą gorącej wody, ciepłego powietrza, elektryczności, pary lub ekwiwalentnego środka. Jednakże w przestrzeni mieszkalnej nie powinno się używać pary jako środka przenoszenia ciepła. System ogrzewania powinien być zdolny do utrzymania temperatury w pomieszczeniach mieszkalnych marynarzy na satysfakcjonującym poziomie w normalnych warunkach pogodowych i klimatycznych, których można się spodziewać na trasach, na których statek pływa. Właściwa władza powinien ustanowić w tym zakresie odpowiednią normę.
3. Kaloryfery i inne urządzenia grzewcze powinny być w taki sposób umiejscowione, a jeśli to konieczne osłonięte, by uniknąć ryzyka pożaru lub dyskomfortu osób zajmujących pomieszczenia.

Wytyczna B3.1.4 – Oświetlenie

1. Na wszystkich statkach powinno być zapewnione światło elektryczne w pomieszczeniach mieszkalnych marynarzy. Jeśli nie ma dwóch niezależnych źródeł elektryczności, powinno być zapewnione dodatkowe oświetlenie dzięki odpowiednio skonstruowanym lampom lub sprzętowi oświetleniowemu do wykorzystania w sytuacjach awaryjnych.
2. W pomieszczeniach sypialnych powinna być zainstalowana lampka do czytania u wezglowia każdej koi.
3. Właściwa władza powinien sporządzić odpowiednie normy dotyczące naturalnego i sztucznego oświetlenia.

Wytyczna B3.1.5 – Pomieszczenia sypialne

1. Marynarze i ewentualne osoby towarzyszące powinny mieć zapewnione warunki sypialne tak komfortowe jak to możliwe.
2. Jeśli rozmiar statku, działalność prowadzona z jego wykorzystaniem i jego budowa czynią to rozsądnym i praktycznym, pomieszczenia mieszkalne powinny być zaplanowane i wyposażone w prywatną łazienkę, łącznie z toaletą, w celu zapewnienia komfortu osobom w nich mieszkającym i ułatwienia zachowania czystości.
3. W granicach w jakich jest to praktyczne, zajmowanie pomieszczeń sypialnych marynarzy powinno być zorganizowane w ten sposób, że marynarz pracujący w ciągu dnia nie powinien dzielić pokoju z marynarzem pełniącym wachtę nocną.
4. W przypadku marynarzy pełniących funkcję podoficerów nie powinno być więcej niż dwie osoby na pomieszczenie sypialne.
5. Należy rozważyć możliwość rozszerzenia udogodnienia, o którym mówi Norma A3.1, ustęp 9(m), na drugiego mechanika, jeśli takie rozwiązanie jest praktyczne.
6. Przestrzeń zajęta przez koje, szafy, szafki i siedzenia powinna być zaliczona do rozmiarów przestrzeni mieszkalnej. Nie powinno się zaliczać do przestrzeni mieszkalnej małych i nieregularnie ukształtowanych przestrzeni, które nie zwiększają efektywnie przestrzeni dla swobodnego ruchu, ani nie mogą być wykorzystane do zainstalowania meblowania.
7. Koje nie powinny być ustawione w więcej niż dwóch poziomach. W przypadku koi ustawionych wzdłuż boku statku, powinien być tylko jeden poziom, tam gdzie nad koją umiejscowiony jest otwór okienny.
8. Niższa koka w koi dwupoziomowej nie powinna znajdować się mniej niż 30 centymetrów ponad podłogą; wyższa koka powinna się znajdować mniej więcej w połowie między spodem niższej koi i najniższą powierzchnią belek sufitowych.
9. Konstrukcja koi i, jeśli występuje, zabezpieczenie przed wypadnięciem z koi w czasie przechyłu statku, powinny być wykonane z zatwierdzonego materiału, który jest twardy, gładki, niepodatny na korozję i niesprzyjający rozwojowi drobnoustrojów.
10. Jeśli do konstrukcji koi wykorzystane są ramy cylindryczne, powinny one być w pełni uszczelnione i nie mieć otworów, przez które mogą wnikać drobnoustroje.

11. Każda koja powinna być wyposażona w wygodny materac z wykładanym poduszką spodem lub materac, w którym połączone są sprężyny i poduszka. Materac i poduszka powinny być wykonane z zatwierdzonego materiału. Nie powinno się stosować materiału sprzyjającego rozwojowi drobnoustrojów.

12. Gdy jedna koja umiejscowiona jest nad inną, pod materacem górnej koi powinno być umieszczone dno z materiału, który nie wytwarza i nie przyciąga pyłu i kurzu.

13. Umeblowanie powinno być wykonane z gładkiego, mocnego materiału, nie podatnego na odkształcenia i korozję.

14. Pomieszczenia sypialne powinny być wyposażone w zasłony lub ich ekwiwalent.

15. Pomieszczenia sypialne powinny być wyposażone w lustro, małe szafki na przybory toaletowe, półkę na książki i wystarczającą liczbę haków na ubrania.

Wytyczna B3.1.6 – Mesy

1. Mesy mogą być albo wspólne albo oddzielne. Decyzja w tym względzie powinna być podjęta po konsultacji z przedstawicielami marynarzy i armatorów i zatwierdzona przez właściwą władzę. Powinny być wzięte pod uwagę takie czynniki jak rozmiar statku i szczególne kulturowe, religijne i społeczne potrzeby marynarzy.

2. Tam gdzie oddzielne mesy występują, powinny one zostać przydzielone:

- (a) kapitanowi i oficerom; oraz
- (b) bosmanom i innym marynarzom.

3. Na statkach innych niż pasażerskie, powierzchnia użytkowa mes dla marynarzy nie powinna być mniejsza niż 1.5 metra kwadratowego na osobę planowanej powierzchni do siedzenia.

4. Na wszystkich statkach mesy powinny być wyposażone w odpowiednie siedzenia, umocowane w miejscu lub ruchome, wystarczające dla potrzeb największej spodziewanej liczby marynarzy, którzy będą z nich korzystać jednocześnie.

5. Zawsze, gdy będą się znajdować na statku, marynarze powinni mieć dostęp do:

- (a) lodówki, która powinna być umiejscowiona w sposób zapewniający wygodny do niej dostęp i mającej wystarczającą pojemność względem liczby osób korzystających z mesy lub mes.
- (b) urządzeń do przyrządzania gorących napojów; oraz
- (c) urządzeń dostarczających zimną wodę.

6. Gdy spiżarnie nie są bezpośrednio dostępne z mes, powinny być zapewnione szafki o wystarczającej pojemności na przechowanie naczyń oraz sprzętu do mycia naczyń.

7. Powierzchnie stołów i siedzeń powinny być wykonane z materiału odpornego na wilgoć.

Wytyczna B3.1.7 – Pomieszczenia sanitarne

1. Umywalki i wanny powinny mieć odpowiednią wielkość, być skonstruowane z zatwierdzonych materiałów i posiadać gładką powierzchnię, nie podatną na pęknięcia, odłupywanie się fragmentów i korozję.

2. Wszystkie toalety powinny być wykonane według zatwierdzonego wzorca i posiadać odpowiednie możliwości w zakresie spłukiwania wodą lub zastosowania innych odpowiednich środków, takich jak powietrze, dostępnych zawsze i niezależnie kontrolowanych.

3. Pomieszczenia sanitarne przeznaczone do użytku przez więcej niż jedną osobę powinny spełniać następujące warunki:

- (a) podłogi powinny być wykonane z zatwierdzonego, trwałego materiału, odpornego na wilgoć i powinny posiadać odpowiednie możliwości w zakresie odprowadzenia wody;
- (b) grodzie powinny być wykonane ze stali lub innego zatwierdzonego materiału i powinny być wodoszczelne przynajmniej do wysokości 23 centymetrów ponad poziomem pokładu;
- (c) pomieszczenia powinny być wystarczająco dobrze oświetlone, ogrzewane i wentylowane;
- (d) toalety powinny być umiejscowione w sposób zapewniający wygodny dostęp z kwater sypialnych, ale powinny być oddzielne wobec pomieszczeń sypialnych i łazienek, bez bezpośredniego dostępu z pomieszczeń sypialnych lub przejścia pomiędzy pomieszczeniami sypialnymi i toaletami do których nie ma innego dostępu. Ten wymóg nie ma zastosowania tam, gdzie toaleta zlokalizowana w pomieszczeniu pomiędzy dwoma pomieszczeniami sypialnymi, w których przebywa nie więcej niż czterech marynarzy; oraz
- (e) jeśli w pomieszczeniu jest więcej niż jedna toaleta, powinny one być odpowiednio osłonięte w celu zapewnienia prywatności.

4. Przeznaczone do użytku marynarzy urządzenia do prania powinny zawierać:

- (a) pralki;
- (b) suszarki do bielizny lub odpowiednio ogrzewane i wentylowane suszarnie; oraz
- (c) żelazka i deski do prasowania lub ich odpowiedniki.

Wytyczna B3.1.8 – Zakwaterowanie szpitalne

1. Zakwaterowanie szpitalne powinno być w taki sposób zaprojektowane by ułatwić konsultacje i udzielanie pomocy lekarskiej oraz zapobiegać rozprzestrzenianiu się chorób zakaźnych.

2. Wejścia do pomieszczeń, koje, oświetlenie, wentylacja, ogrzewanie i dopływ wody powinny być zaprojektowane w taki sposób, by zapewnić komfort i ułatwić leczenie pacjentów.

3. Liczbę wymaganych koi sypialnych powinna określić właściwa władza.

4. Osoby korzystające z pomieszczenia szpitalnego powinny mieć do dyspozycji pomieszczenia sanitarne na swój wyłączny użytek, albo jako część pomieszczenia, ale w jego bezpośrednim pobliżu. Takie pomieszczenia sanitarne powinny się składać z co najmniej jednej toalety, umywalki oraz wanny lub prysznicza.

Wytyczna B3.1.9 – Inne udogodnienia

1. Tam gdzie istnieją specjalne przebieralnie dla personelu siłowni, powinny być one:

- (a) umiejscowione na zewnątrz siłowni, ale z łatwym do niej dostępem; oraz

(b) wyposażone w indywidualne szafki na ubrania, jak również wanny i/lub prysznice i umywalki z bieżącą gorącą i zimną wodą słodką.

Wytyczna B3.1.10 – Pościel, naczynia kuchenne w mesach i inne postanowienia

1. Każdy Członek powinien rozważyć zastosowanie następujących zasad:

- (a) armator powinien dostarczyć wszystkim marynarzom odbywającym służbę na statku czystą pościel i naczynia kuchenne, a marynarze powinni być odpowiedzialni za ich zwrot w dniach i godzinach wyznaczonych przez kapitana oraz po zakończeniu służby na statku;
- (b) pościel powinna być dobrej jakości, a talerze, kubki i inne naczynia kuchenne powinny być wykonane z zatwierdzonego materiału, który łatwo nadaje się do mycia; oraz
- (c) armator powinien dostarczyć wszystkim marynarzom ręczniki, mydła i papier toaletowy.

Wytyczna B3.1.11 – Zaplecze rekreacyjne, poczta i wizyty na statku

1. Zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne powinny podlegać częstej analizie ich przydatności w celu zapewnienia, że są odpowiednio dostosowane do zmian potrzeb marynarzy wynikających z następującego w przemyśle okrętowym rozwoju w zakresie techniki i działań operacyjnych.

2. Zaplecze rekreacyjne powinno zawierać co najmniej szafkę na książki i sprzęty wykorzystywane do czytania, pisania i, tam gdzie ma to praktyczne zastosowanie, gry.

3. W związku z planowaniem zaplecza rekreacyjnego właściwa władza rozważy zapewnienie kantyny.

4. Tam gdzie jest to wskazane z praktycznego punktu widzenia, powinno się również rozważyć zapewnienie następujących udogodnień bez ponoszenia kosztów przez marynarzy:

- (a) palarnia;
- (b) możliwość oglądania telewizji i słuchania audycji radiowych;
- (c) pokazy filmów, których zasób powinien być odpowiedni do czasu trwania podróży i, tam gdzie to konieczne, zmieniany odpowiednio często;
- (d) sprzęt do uprawiania sportu, włączając w to sprzęt do ćwiczeń siłowych, gry stołowe i gry pokładowe;
- (e) tam gdzie to możliwe – basen;
- (f) bibliotekę zawierającą książki specjalistyczne i inne, których zasób powinien być odpowiedni do czasu trwania podróży i, tam gdzie to konieczne, zmieniany odpowiednio często;
- (g) sprzęt służący do rekreacyjnego majsterkowania;
- (h) sprzęt elektroniczny taki jak radio, telewizor, odtwarzacze video, odtwarzacze DVD/CD, komputery osobiste i oprogramowanie do nich oraz magnetofony kasetowe;
- (i) tam gdzie to właściwe, zapewnienie barów dla marynarzy, o ile nie jest to sprzeczne z narodowymi, religijnymi lub społecznymi zwyczajami; oraz
- (j) pozostający w granicach rozsądku dostęp do urządzeń komunikacji telefonicznej, poczty elektronicznej i Internetu, bez wnoszenia przez marynarzy opłat za korzystanie z tych urządzeń, jeśli takie korzystanie nie przekracza rozsądnych granic.

5. Powinny być poczynione wszelkie starania w celu zapewnienia, że poczta marynarzy wysyłana będzie w sposób tak szybki i godny zaufania jak to możliwe. Powinny być także poczynione starania w celu uchronienia marynarzy przed koniecznością wnoszenia dodatkowych opłat, w przypadku gdy poczta marynarzy musi zostać preadresowana z przyczyn pozostających poza ich kontrolą.

6. Powinny być podjęte kroki w celu zapewnienia, z zastrzeżeniem odpowiednich krajowych i międzynarodowych praw i przepisów, że zawsze gdy nie ma ku temu poważnych przeciwwskazań, marynarze otrzymają pozwolenie, by partnerzy, krewni i przyjaciele odwiedzili ich na statku, gdy znajduje się on w porcie.

7. Powinno się rozważyć możliwość pozwolenia, by w niektórych rejsach, gdy nie ma ku temu praktycznych przeciwwskazań, płynęły wraz z marynarzami osoby towarzyszące. Takie osoby powinny być odpowiednio ubezpieczone przeciw wypadkom i chorobom; właściciele statków powinni udzielić marynarzom wszelkiej pomocy w uzyskaniu takiego ubezpieczenia.

Wytyczna B3.1.12 – Zapobieganie hałasowi i drganiom

1. Pomieszczenia mieszkalne oraz zaplecze rekreacyjne i przyrządzaniu posiłków powinny być zlokalizowane tak daleko jak to możliwe od silników, sterowni, dźwigów pokładowych, urządzeń służących wentylacji, ogrzewaniu i klimatyzacji i innych hałaśliwych urządzeń.

2. Powinno się zastosować izolację akustyczną lub inne odpowiednie materiały absorbujące dźwięk w konstrukcji i wykończeniu grodzi, sufitów i podłóg w pomieszczeniach, gdzie powstaje hałas, jak też samozamykające się, izolowane akustycznie drzwi do maszynowni.

3. Siłownie i inne pomieszczenia, gdzie funkcjonują maszyny, powinny być wyposażone, tam gdzie nie ma praktycznych przeciwwskazań, w dźwiękoszczelne, scentralizowane pomieszczenia kontrolne dla personelu siłowni. Przestrzenie w których wykonywana jest praca, takie jak warsztat maszynowy, powinny być izolowane, w stopniu w jakim jest to praktycznie możliwe, od hałasu wytwarzanego przez maszyny. Powinno się też podjąć kroki w celu redukcji hałasu, który powstaje w czasie pracy maszyn.

4. Limity poziomu hałasu dla pomieszczeń w których wykonywana jest praca i pomieszczeń mieszkalnych powinny być zgodne z międzynarodowymi wytycznymi MOP w tym zakresie, włączając w to wytyczne zawarte w wydany przez MOP kodeksie praktyk zatytułowanym *Czynniki wpływające na miejsce pracy*, 2001 r. i, tam gdzie jest to wskazane, specjalną ochronę zalecaną przez Międzynarodową Organizację Morską, wraz z wszelkimi poprawkami i dokumentami dodatkowymi dotyczącymi poziomów hałasu na statkach. Na pokładzie powinna być trzymana i udostępniana marynarzom kopia odpowiednich dokumentów w języku angielskim lub używanym na statku języku roboczym.

5. Żadne pomieszczenia mieszkalne, rekreacyjne ani służące przyrządzaniu lub spożywaniu posiłków nie powinny być narażone na nadmierne drgania.

Prawidło 3.2 – Wyżywienie i przyrządzanie posiłków

Cel: Zapewnienie marynarzom dostępu do dobrej jakości żywności i wody pitnej dostarczonej w objętych regulacją warunkach higienicznych

1. Każdy Członek zapewni, że statki podnoszące jego banderę będą przewozić i podawać osobom płynącym żywność i wodę pitną o odpowiedniej jakości, wartości odżywczej i w ilości, która zaspokaja potrzeby statku, uwzględniając różnice kulturowe i religijne.

2. W czasie ich zatrudnienia żywność będzie zapewniana marynarzom bez opłat z ich strony.

3. Marynarze zatrudnieni w charakterze kucharzy odpowiedzialnych za przygotowywanie posiłków powinni być wyszkoleni i wykwalifikowani do pełnienia tej funkcji.

Norma A3.2 – Wyżywienie i przyrządzanie posiłków

1. Każdy Członek przyjmie ustawodawstwo lub zastosuje inne środki w celu zapewnienia minimalnych standardów w zakresie ilości i jakości żywności i wody pitnej oraz przyrządzania posiłków dla marynarzy na statkach podnoszących jego banderę i podejmie działalność edukacyjną w celu promowania świadomości i wdrażania standardów wspomnianych w niniejszym ustępie.

2. Każdy Członek zapewni, że statki podnoszące jego banderę spełniają następujące minimalne normy:

- (a) zapasy żywności i wody pitnej, przy uwzględnieniu liczby marynarzy na statku, ich wymagań odnośnie do praktyk religijnych, czasu i rodzaju rejsu, będą odpowiednie w zakresie ilości, wartości odżywczej, jakości i różnorodności;
- (b) organizacja i wyposażenie działu odpowiedzialnego za przyrządzanie posiłków będą pozwalały na zapewnienie marynarzom odpowiednich, zróżnicowanych i pożywnych posiłków przygotowywanych i serwowanych w higienicznych warunkach; oraz
- (c) personel przyrządzający posiłki będzie odpowiednio przeszkolony i poinstruowany do pełnienia tej funkcji.

3. Armatorzy zagwarantują, że marynarze zatrudnieni jako kucharze będą przeszkoleni, wykwalifikowani i kompetentni do pełnienia tej funkcji zgodnie z wymogami określonymi w ustawodawstwie obowiązującym na terytorium danego Członka.

4. Wymagania zawarte w ustępie 3 niniejszej Normy będą zawierać zakończenie szkolenia zatwierdzonego i uznawanego przez właściwą władzę, którego zakres będzie obejmować gotowanie, higienę żywności i higienę osobistą, przechowywanie żywności, kontrolę zapasów, ochronę środowiska oraz bezpieczne i zdrowe przyrządzanie posiłków.

5. Na statkach z załogą liczącą mniej niż dziesięć osób, które, z racji rozmiaru i prowadzonej działalności, nie podlegają określonemu przez właściwą władzę wymogowi posiadania na statku wykwalifikowanego kucharza, każda osoba przygotowująca posiłki w kuchni będzie przeszkolona i poinstruowana w zakresie obejmującym higienę żywności i higienę osobistą, jak również przechowywanie żywności na statkach.

6. W sytuacjach szczególnej konieczności właściwa władza może wydać pozwolenie, by nie w pełni wykwalifikowany kucharz przygotowywał posiłki na określonym statku przez określony czas, dopóki statek nie zawinie do kolejnego odpowiedniego portu lub przez okres nie przekraczający jednego miesiąca, pod warunkiem że osoba której dotyczy pozwolenie jest przeszkolona lub poinstruowana w zakresie obejmującym higienę żywności i higienę osobistą, jak również przechowywanie żywności na statkach.

7. Zgodnie z procedurami określonymi w Tytule 5, właściwa władza będzie wymagała, by przeprowadzane były częste, udokumentowane inspekcje na statkach, przez lub z upoważnienia kapitana, odnośnie do:

- (a) zapasów żywności i wody pitnej;
- (b) wszystkich przestrzeni i sprzętów wykorzystywanych do przechowywania i podawania żywności i wody pitnej; oraz
- (c) kuchni i sprzętów wykorzystywanych do przyrządzania posiłków.

8. Żaden marynarz w wieku poniżej 18 lat nie będzie zatrudniony, ani nie będzie pracował jako kucharz.

Wytyczna B3.2 – Wyżywienie i przyrządzanie posiłków

Wytyczna B3.2.1 – Inspekcje, edukacja, badania i publikacje

1. Właściwa władza powinna, we współpracy z innymi właściwymi agencjami i organizacjami, gromadzić aktualizowane informacje na temat wyżywienia i metod zakupu, magazynowania, przechowywania, gotowania i podawania żywności, ze szczególnym uwzględnieniem wymagań przyrządzania posiłków na statku. Takie informacje powinny być dostępne, bezpłatnie lub za rozsądną opłatą, przedsiębiorcom i handlowcom zajmującym się dostarczaniem żywności i sprzętu na statki, kapitanom, stewardom i kucharzom oraz organizacjom armatorów i marynarzy. Powinny być w tym celu wykorzystywane odpowiednie formy rozpowszechniania informacji, takie jak podręczniki, broszury, plakaty, diagramy lub ogłoszenia w pismach branżowych.

2. Właściwa władza powinna wydać zalecenia w celu uniknięcia marnotrawstwa żywności, ułatwienia utrzymania właściwych standardów w zakresie higieny i zapewnienia maksymalnego możliwego komfortu pracy.

3. Właściwa władza powinna współpracować z odpowiednimi agencjami i organizacjami w celu rozwoju materiałów edukacyjnych i informacji na statku odnośnie do metod zapewniania właściwego poziomu usług żywieniowych.

4. Właściwa władza powinna blisko współpracować z organizacjami armatorów i marynarzy oraz z urzędami na poziomie krajowym i lokalnym, zajmującymi się kwestiami żywności i zdrowia i może, jeśli uzna to za konieczne, skorzystać z usług takich urzędów.

Wytyczne B3.2.2 – Kucharze na statkach

1. Marynarze powinni być zakwalifikowani jako kucharze tylko jeżeli:

- (a) odsłużyli na morzu minimalny okres wymagany przez właściwą władzę, który może być zróżnicowany w celu uwzględnienia istniejących kwalifikacji i doświadczenia;
- (b) zdali egzamin wymagany przez właściwą władzę lub ekwiwalentny egzamin na zatwierdzonym szkoleniu dla kucharzy.

2. Przeprowadzenie wymaganego egzaminu lub wręczenie odpowiedniego świadectwa leży w gestii właściwej władzy lub, pod jej kontrolą, zatwierdzonej szkoły prowadzącej kształcenie kucharzy.

3. Właściwa władza powinna zapewnić uznanie, tam gdzie jest to właściwe, świadectw kwalifikacji na kucharzy okrętowych wydanych przez innych Członków, którzy ratyfikowali niniejszą Konwencję lub Konwencję Nr 69 dotyczącą świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych z 1946 r., lub przez inny zatwierdzony organ.

TYTUŁ 4. OCHRONA ZDROWIA, OPIEKA MEDYCZNA, OPIEKA SPOŁECZNA I ZABEZPIECZENIE SPOŁECZNE

Prawidło 4.1 – Opieka medyczna na statku i na lądzie

Cel: Ochrona zdrowia marynarzy i zapewnienie im szybkiego dostępu do opieki medycznej na statku i na lądzie

1. Każdy Członek zapewni, że wszyscy marynarze na statku, który pływa pod jego banderą, objęci będą odpowiednimi działaniami w zakresie ochrony zdrowia i że będą mieć dostęp do właściwej opieki medycznej podczas pracy na statku.
2. Ochrona określona w ustępie 1 niniejszego Prawidła będzie, co do zasady, zapewniana marynarzom bezpłatnie.
3. Każdy Członek zapewni, że potrzebujący natychmiastowej pomocy medycznej marynarze przebywający na statkach znajdujących się na jego terytorium, otrzymają dostęp do zakładów opieki zdrowotnej danego Członka.
4. Wymagania w zakresie ochrony zdrowia i opieki medycznej na statku określone w Kodeksie zawierają normy dla działań zmierzających do zapewnienia marynarzom ochrony zdrowia i opieki medycznej o standardzie tak zbliżonym jak to możliwe do tego, który jest dostępny dla pracowników na lądzie.

Norma A4.1 – Opieka medyczna na statku i na lądzie

1. Każdy Członek zapewni, że podjęte zostaną kroki w zakresie ochrony zdrowia i opieki medycznej dla marynarzy pracujących na statkach podnoszących jego banderę, włączając w to podstawową opiekę dentyścyczną, które:
 - (a) zapewnią marynarzom ogólne usługi w zakresie ochrony zdrowia i opieki medycznej istotne z punktu widzenia pełnionych przez nich obowiązków, jak również szczególne usługi związane ze specyfiką pracy na statku;
 - (b) zapewnią, że marynarze otrzymają ochronę zdrowia i opiekę medyczną o standardzie tak zbliżonym jak to możliwe do tego, który dostępny jest dla pracowników na lądzie, włączając w to szybki dostęp do niezbędnych lekarstw, sprzętu medycznego do diagnozowania i leczenia oraz do informacji i porady medycznej;
 - (c) zapewnią marynarzom, tam gdzie jest możliwe z praktycznego punktu widzenia, prawo do bezzwłocznych wizyt u lekarzy specjalistów i dentyistów w porcie, do którego zawinie statek;
 - (d) zapewnią, że, w zakresie zgodnym z prawem krajowym i praktyką Członka, usługi opieki medycznej i ochrony zdrowia podczas pobytu marynarza na statku lub po jego zawinięciu do portu zagranicznego będą świadczone bez konieczności wnoszenia opłat przez marynarzy; oraz
 - (e) nie będą ograniczone tylko do marynarzy chorych i marynarzy, którzy ulegli wypadkom, ale zawierać będą środki o charakterze prewencyjnym, takie jak promocja zdrowia i programy edukacji zdrowotnej.

2. Właściwa władza wprowadzi standardowy formularz medyczny do wykorzystania przez armatorów i właściwy personel medyczny na statkach i na lądzie. Wypełniony formularz i jego zawartość będą utrzymywane w tajemnicy i wykorzystywane tylko w celu poprawy opieki medycznej marynarzy.

3. Każdy Członek przyjmie ustawodawstwo określające wymagania w zakresie wyposażenia i sprzętu medycznego oraz szkolenia na statkach podnoszących jego banderę.

4. Krajowe ustawodawstwo będzie zawierać co najmniej następujące wymagania:

- (a) wszystkie statki będą posiadać na pokładzie apteczkę, sprzęt medyczny i przewodnik lekarski, których specyfikacje zostaną określone i które będą poddawane regularnym inspekcjom przez właściwą władzę; wymagania krajowe będą uwzględniać rodzaj statku, liczbę osób na nim oraz naturę, miejsce przeznaczenia i czas trwania rejsów oraz właściwe krajowe i międzynarodowe normy medyczne;
- (b) statki przewożące 100 lub więcej osób i zwykle odbywające podróże międzynarodowe o czasie trwania dłuższym niż trzy dni będą miały na pokładzie wykwalifikowanego lekarza, który będzie odpowiedzialny za świadczenie opieki lekarskiej; prawo krajowe określi także, jakie inne statki będą musiały mieć na pokładzie lekarza, biorąc pod uwagę, między innymi, takie czynniki jak czas trwania, naturę i warunki podróży oraz liczbę marynarzy na pokładzie;
- (c) od statków, które nie mają na pokładzie lekarza będzie się wymagać, by miały na pokładzie przynajmniej jednego marynarza odpowiedzialnego za opiekę medyczną i podawanie lekarstw w ramach swych obowiązków lub przynajmniej jednego marynarza potrafiącego udzielać pierwszej pomocy medycznej; osoby odpowiedzialne za opiekę medyczną na statku, które nie są lekarzami, będą mieć ukończone szkolenie w zakresie opieki medycznej spełniające wymagania Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., wraz z poprawkami („STCW”); marynarze wyznaczeni do udzielania pierwszej pomocy medycznej będą mieć ukończone szkolenie w zakresie pierwszej pomocy medycznej, spełniające wymagania STCW; ustawodawstwo krajowe określi wymagany poziom wyszkolenia, biorąc pod uwagę, między innymi, takie czynniki jak czas trwania, natura i warunki podróży i liczbę marynarzy na pokładzie; oraz
- (d) właściwa władza zapewni za pomocą stworzonego systemu, że porady lekarskie świadczone na statku za pośrednictwem radia lub komunikacji satelitarnej, włączając w to porady specjalistyczne, dostępne będą 24 godziny na dobę; porady lekarskie, włączając w to transmisje informacji medycznej za pomocą radia lub komunikacji satelitarnej pomiędzy statkiem i osobami na lądzie udzielającymi porad, będą udzielane statkom bezpłatnie, bez względu na ich banderę.

Wytyczna B4.1 – Opieka medyczna na statku i na lądzie

Wytyczna B4.1.1 – Zapewnianie opieki medycznej

1. Określając poziom przeszkolenia medycznego zapewnianego na statkach, które nie muszą mieć na pokładzie lekarza, właściwa władza będzie wymagała by:

- (a) statki, które w normalnych warunkach mogą dotrzeć do placówki świadczącej opiekę medyczną w ciągu ośmiu godzin miały przynajmniej jednego wyznaczonego marynarza przeszkolonego w zakresie udzielania pierwszej pomocy wymaganym przez STCW, które umożliwi mu podjęcie natychmiastowego, skutecznego działania w przypadku wypadków lub chorób, które mogą wystąpić na statku i skorzystanie z porad lekarskich udzielanych za pośrednictwem radia lub komunikacji satelitarnej; oraz

(b) wszystkie inne statki miały przynajmniej jednego wyznaczonego marynarza z zatwierdzonym przeszkoleniem w zakresie opieki medycznej wymaganym przez STCW, włączając w to przeszkolenie praktyczne i przeszkolenie w zakresie technik ratowania życia takich jak terapia dożylna, które umożliwią efektywne uczestnictwo w skoordynowanych planach pomocy medycznej statkom na morzu i dostarczenie chorym i rannym satysfakcjonującego standardu opieki medycznej podczas okresu ich przebywania na statku.

2. Przeszkolenie, o którym mówi ustęp 1 niniejszej Wytycznej powinno opierać się na najnowszych wydaniach *Międzynarodowego przewodnika medycznego dla statków*, *Przewodnika w zakresie udzielania pierwszej pomocy w wypadkach z udziałem ładunków niebezpiecznych*, *Zalecenia – Międzynarodowego przewodnika w zakresie szkoleń morskich* i medycznej części *Międzynarodowego Kodu Sygnałowego*, jak również innych przewodnikach.

3. Osoby, o których wspomina ustęp 1 niniejszej Wytycznej, i inni marynarze, od których może tego wymagać właściwa władza, powinny co około pięć lat przechodzić szkolenia, które pozwolą im zachować i zwiększyć wiedzę oraz umiejętności i dotrzymywać kroku postępowi.

4. Apteczka i jej zawartość, jak również sprzęt medyczny i przewodnik medyczny, powinny być właściwie utrzymywane i regularnie przeglądane w odstępach nie dłuższych niż 12 miesięcy przez osoby wyznaczone przez właściwą władzę, które powinny zagwarantować, że etykiety, daty ważności i warunki przechowywania wszystkich lekarstw oraz sposoby ich użycia będą sprawdzane i że cały sprzęt będzie funkcjonować prawidłowo. Przyjmując i rewidując przewodnik medyczny statku wykorzystywany na poziomie krajowym i określając zawartość apteczki i wyposażenia medycznego, właściwa władza powinien brać pod uwagę międzynarodowe zalecenia na tym polu, włączając w to ostatnie wydanie *Międzynarodowego przewodnika medycznego dla statków* i inne przewodniki wspomniane w ustępie 2 niniejszej Wytycznej.

5. Jeśli ładunek sklasyfikowany jako niebezpieczny nie został uwzględniony w najnowszym wydaniu *Przewodnika w zakresie udzielania pierwszej pomocy w wypadkach z udziałem ładunków niebezpiecznych* powinno się udostępnić marynarzom informacje na temat przewożonych substancji i związanego z nimi ryzyka, potrzebnych środków ochrony osobistej, odpowiednich medycznych procedur i specyficznych substancji pełniących funkcję antidotum. Takie substancje i środki ochrony osobistej powinny się znajdować na statkach przewożących towary niebezpieczne. Informacje takie powinny być zintegrowane z polityką statku i programami dotyczącymi bezpieczeństwa i zdrowia opisanymi w Prawidle 4.3 i związanymi z nim postanowieniami Kodeksu.

6. Wszystkie statki powinny posiadać kompletną i aktualną listę stacji radiowych, za pośrednictwem których można uzyskać poradę lekarską i, jeśli wyposażone są w system komunikacji satelitarnej, posiadać na pokładzie aktualną i kompletną listę stacji naziemnych, za pośrednictwem których można uzyskać poradę lekarską. Marynarze odpowiedzialni za opiekę medyczną lub udzielanie pierwszej pomocy powinni zostać poinstruowani na temat wykorzystania przewodnika medycznego i medycznej części najnowszego wydania *Międzynarodowego Kodu Sygnałowego*, co umożliwi im zrozumienie rodzaju informacji potrzebnej lekarzom, jak też ich porad.

Wytyczna B4.1.2 – Formularz medyczny

1. Standardowy formularz medyczny dla marynarzy wymagany w Części A niniejszego Kodeksu powinien być tak zaprojektowany, by ułatwić wymianę informacji medycznych i z nimi

związanych dotyczących poszczególnych marynarzy pomiędzy statkiem i lądem w przypadkach chorób i uszkodzeń ciała.

Wytyczna B4.1.3 – Opieka medyczna na lądzie

1. Umiejscowione na lądzie placówki medyczne leczące marynarzy powinny być odpowiednie do tego celu. Lekarze, dentyści i inny personel medyczny powinien być odpowiednio wykwalifikowany.
2. Powinny zostać powzięte środki w celu zapewnienia marynarzom, którzy schodzą na ląd dostępu do:
 - (a) leczenia ambulatoryjnego w przypadkach choroby i uszkodzenia ciała;
 - (b) hospitalizacji, gdy jest to potrzebne; oraz
 - (c) placówek leczenia stomatologicznego, szczególnie w nagłych przypadkach.
3. Powinny być podjęte właściwe kroki w celu ułatwienia leczenia marynarzy cierpiących na choroby. W szczególności marynarze powinni być niezwłocznie i bez trudności przyjmowani do klinik i szpitali na lądzie, bez względu na ich narodowość i wierzenia religijne i, tam gdzie to możliwe, powinno się podjąć kroki w celu zapewnienia, tam gdzie to konieczne, kontynuacji ich leczenia w dostępnych dla nich placówkach medycznych.

Wytyczna B4.1.4 – Pomoc medyczna innym statkom i współpraca międzynarodowa

1. Każdy Członek powinien przykładać właściwą wagę do uczestnictwa w międzynarodowej współpracy w zakresie pomocy, programów i badań dotyczących ochrony zdrowia i opieki medycznej. Taka współpraca powinna obejmować:
 - (a) rozwój i koordynację badań i wysiłków oraz organizację szybkiej pomocy medycznej i ewakuacji dla poważnie chorych i rannych z pokładu statku za pomocą takich środków jak okresowe systemy pozycjonowania statków, centra koordynacji i transport za pomocą śmigłowców, zgodnie z Międzynarodową konwencją o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, 1979, wraz z poprawkami i *Międzynarodowy lotniczy i morski podręcznik poszukiwania i ratowania – podręcznik IAMSAR*;
 - (b) optymalne wykorzystanie wszystkich statków mających na pokładzie lekarzy i przebywających na morzu statków, które mogą zapewnić hospitalizację i działania ratownicze;
 - (c) tworzenie międzynarodowej listy lekarzy i dostępnych placówek medycznych na całym świecie w celu zapewnienia marynarzom opieki medycznej w sytuacjach kryzysowych;
 - (d) umożliwianie marynarzom zejścia na ląd w celu otrzymania pomocy w nagłych wypadkach;
 - (e) repatriację marynarzy przebywających za granicą tak szybko jak jest to wykonalne, zgodnie z zaleceniami lekarzy zajmującymi się danym przypadkiem, uwzględniającymi życzenia i potrzeby marynarzy;
 - (f) organizację pomocy dla marynarzy w czasie repatriacji, zgodnie z zaleceniami lekarzy zajmującymi się danym przypadkiem, uwzględniającymi życzenia i potrzeby marynarzy;
 - (g) wysiłki zmierzające do utworzenia centrów zdrowia dla marynarzy w celu:

- (i) przeprowadzania badań dotyczących stanu zdrowia marynarzy, ich leczenia oraz prewencyjnej opieki zdrowotnej; oraz
- (ii) szkolenia personelu medycznego w zakresie medycyny morskiej;
- (h) zbieranie i ocenę statystyk dotyczących wypadków w miejscu pracy, chorób i ofiar śmiertelnych wśród marynarzy oraz integrację i harmonizację statystyk z istniejącym krajowym systemem statystycznym obejmującym wypadki w miejscu pracy i choroby innych kategorii pracowników;
- (i) organizację międzynarodowej wymiany informacji technicznej, materiałów szkoleniowych i personelu, jak również międzynarodowe kursy szkoleniowe, seminaria i grupy robocze;
- (j) zapewnianie marynarzom przebywającym w portach specjalnych usług w dziedzinie leczenia i profilaktyki lub udostępnienie im ogólnych usług w zakresie rehabilitacji zdrowotnej; oraz
- (k) podjęcie działań w celu repatriacji ciał i prochów zmarłych marynarzy, zgodnie z życzeniami ich najbliższych, tak szybko jak to możliwe.

2. Międzynarodowa współpraca w zakresie ochrony zdrowia i opieki medycznej dla marynarzy powinna opierać się na umowach dwustronnych i wielostronnych lub konsultacjach Członków.

Wytyczna B4.1.5 – Osoby będące na utrzymaniu marynarzy

1. Każdy Członek powinien przyjąć rozwiązania w celu zapewnienia właściwej i wystarczającej opieki medycznej dla osób będących na utrzymaniu marynarzy, zamieszkujących na jego terytorium, dopóki nie powstanie system usług medycznych obejmujący ogół pracowników wraz z osobami będącymi na ich utrzymaniu, jeśli taki system nie istnieje i powinien poinformować Międzynarodowe Biuro Pracy o przyjętych rozwiązaniach.

Prawidło 4.2 – Odpowiedzialność finansowa armatorów

Cel: Zagwarantowanie, że marynarze będą chronieni przed ponoszeniem finansowych konsekwencji choroby, uszkodzenia ciała lub śmierci, jeśli zdarzenia te nastąpiły w związku z ich zatrudnieniem

1. Każdy Członek zapewni, że podjęte zostaną kroki, zgodnie z Kodeksem, by marynarzom pracującym na statkach podnoszących jego banderę zapewnione zostało prawo do pomocy materialnej i wsparcia ze strony armatora w zakresie finansowych konsekwencji choroby, uszkodzenia ciała lub śmierci, jeśli zdarzenia te nastąpią podczas pełnienia lub w związku z pełnieniem przez marynarzy służby wynikającej z umowy o pracę.

2. Niniejsze Prawidło nie ma wpływu na inne środki prawne, z których marynarz może chcieć skorzystać.

Norma A4.2 - Odpowiedzialność finansowa armatorów

1. Każdy Członek przyjmie ustawodawstwo wymagające od armatorów podnoszących jego banderę ponoszenia odpowiedzialności za zapewnienie ochrony zdrowia i opieki medycznej wszystkim marynarzom pracującym na statkach podnoszących jego banderę zgodnie z następującymi minimalnymi normami:

- (a) armatorzy będą ponosić koszty związane z chorobami lub uszkodzeniami ciała marynarzy, mającymi miejsce pomiędzy datą rozpoczęcia służby a datą gdy można uznać, że marynarze zostali w sposób właściwy repatriowani lub wynikającymi z faktu zatrudnienia pomiędzy tymi datami;
- (b) armatorzy zapewnią zabezpieczenie finansowe celem zagwarantowania odszkodowania w przypadku śmierci lub długotrwałej niepełnosprawności marynarzy wynikłej z uszkodzenia ciała w związku z pełnieniem służby, choroby lub zagrożenia życia, zgodnie z krajowym prawem, umową o pracę zawartą przez marynarza lub układem zbiorowym pracy;
- (c) armatorzy pokryją koszty opieki medycznej, włączając w to leczenie i zapewnienie potrzebnych lekarstw i sprzętu terapeutycznego oraz zakwaterowania z wyżywieniem dopóki chory lub ranny marynarz nie dojdzie do zdrowia lub dopóki nie zostanie orzeczone, że choroba lub niepełnosprawność ma charakter trwały; oraz
- (d) armatorzy będą zobowiązani opłacić koszty pogrzebu w przypadku śmierci mającej miejsce na statku lub na lądzie w czasie zatrudnienia;

2. Prawo krajowe może ograniczyć zobowiązania armatora w zakresie pokrywania kosztów opieki medycznej oraz zakwaterowania z wyżywieniem do okresu nie krótszego niż 16 tygodni od daty wystąpienia uszkodzenia ciała lub początku choroby.

3. Jeśli choroba lub uszkodzenie ciała skutkuje niezdolnością do pracy armator będzie zobowiązany:

- (a) płacić pełne wynagrodzenie dopóki chorzy lub ranni marynarze przebywają na statku lub dopóki marynarze nie zostaną repatriowani zgodnie z niniejszą Konwencją; albo
- (b) wypłacać wynagrodzenie w całości lub w części, zgodnie z ustawodawstwem krajowym lub postanowieniami układów zbiorowych pracy, od czasu gdy marynarze zostają repatriowani lub schodzą na ląd do czasu ich powrotu do zdrowia lub, jeśli nastąpi to wcześniej, do uzyskania prawa do zasiłków zgodnie z prawem danego Członka.

4. Prawo krajowe może ograniczyć obowiązek armatora w zakresie wypłaty wynagrodzeń w całości lub w części w przypadku marynarzy nie przebywających już na statku, do okresu który nie będzie krótszy niż 16 tygodni od dnia uszkodzenia ciała lub początku choroby.

5. Prawo krajowe może zwolnić armatora ze zobowiązań dotyczących:

- (a) uszkodzeń ciała, które nie nastąpiły wskutek pełnienia służby na statku;
- (b) uszkodzeń ciała lub chorób wynikających z niewłaściwego postępowania chorego, rannego lub zmarłego marynarza; oraz
- (c) choroby lub niepełnosprawności celowo ukrywanej w czasie zawierania umowy o pracę.

6. Prawo krajowe może ograniczyć zobowiązania armatora do pokrywania kosztów opieki medycznej i zakwaterowania z wyżywieniem oraz kosztów pogrzebu w zakresie w jakim zobowiązania te przejmują władze publiczne.

7. Właściciele statków lub ich przedstawiciele podejmą kroki w celu zabezpieczenia własności pozostawionej na statku przez chorych, rannych lub zmarłych marynarzy i jej zwrotu tymże marynarzom lub ich najbliższym..

Wytuczna B4.2 – Odpowiedzialność finansowa armatorów

1. Pełne wynagrodzenie wypłacone zgodnie z Normą A4.2, ustęp 3, może nie zawierać premii.

2. Prawo krajowe może ustanowić, że armator będzie zwolniony z obowiązku pokrywania kosztów związanych z chorobą lub uszkodzeniem ciała marynarza od czasu, gdy marynarz będzie uprawniony do pobierania świadczeń z systemu obowiązkowych ubezpieczeń chorobowych, obowiązkowych ubezpieczeń od wypadków lub pracowniczych odszkodowań od wypadków.

3. Prawo krajowe może ustanowić, że wydatki pogrzebowe płacone przez armatora zostaną zwrócone przez instytucję ubezpieczeniową w przypadkach, gdy należny jest zasiłek pogrzebowy zgodnie z prawem dotyczącym ubezpieczenia społecznego lub odszkodowań pracowniczych.

Prawidło 4.3 – Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom

Cel: Zapewnienie, że środowisko pracy marynarzy na statku sprzyja bezpieczeństwu i zdrowiu

1. Każdy Członek zapewni, że na statkach podnoszących jego banderę zdrowie marynarzy jest chronione w miejscu pracy i że mieszkają oni, pracują i szkolą się w bezpiecznym i higienicznym środowisku.

2. Każdy Członek stworzy i rozpowszechni krajowe wytyczne dotyczące zarządzania bezpieczeństwem i zdrowiem w miejscu pracy na statkach podnoszących jego banderę po konsultacji z reprezentatywnymi organizacjami armatorów i marynarzy i biorąc pod uwagę odpowiednie kodeksy, wytyczne i normy zalecane przez organizacje międzynarodowe, krajową administrację oraz organizacje przemysłu morskiego.

3. Każdy Członek przyjmie ustawodawstwo oraz inne rozwiązania dotyczące kwestii określonych w Kodeksie, biorąc pod uwagę odpowiednie dokumenty międzynarodowe i ustanawiając normy bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w miejscu pracy oraz zapobiegania wypadkom na statkach podnoszących jego banderę.

Norma A.4.3 – Ochrona zdrowia i bezpieczeństwo oraz zapobieganie wypadkom

1. Przyjęte zgodnie z Prawidłem 4.3, ustęp 3, ustawodawstwo oraz inne rozwiązania będą zawierać następujące kwestie:

- (a) przyjęcie i efektywne wdrożenie oraz promowanie polityki i programów z zakresu bezpieczeństwa w miejscu pracy na statkach pływających pod banderą Członka, włączając w to ocenę ryzyka jak też szkolenie i instrukcje dla marynarzy;
- (b) rozsądne środki w celu zapobieżenia wypadkom w miejscu pracy, uszkodzeniom ciała i chorobom, włączając w to środki służące zapobieganiu ryzyku wystawienia na działanie szkodliwych czynników i substancji chemicznych jak również ryzyko uszkodzenia ciała lub choroby, które może wynikać z użycia sprzętu i maszyn na statkach;
- (c) wdrażane na statkach programy służące zapobieganiu wypadkom w miejscu pracy, uszkodzeniom ciała i chorobom i ciągłej poprawie bezpieczeństwa i ochronie zdrowia w miejscu pracy, angażujące przedstawicieli marynarzy i inne osoby zainteresowane ich wdrożeniem, uwzględniające środki zapobiegawcze, łącznie z kontrolą inżynierską i projektową, zmianą procesów i procedur dla zadań kolektywnych i indywidualnych oraz wykorzystaniem osobistego sprzętu ochronnego; oraz
- (d) wymagania dotyczące inspekcji, składania raportów i poprawy niebezpiecznych warunków oraz badania i składania raportów na temat wypadków w miejscu pracy.

2. Postanowienia, o których mówi ustęp 1 niniejszej Normy, będą:

- (a) brać pod uwagę istotne międzynarodowe dokumenty zajmujące się kwestią bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w miejscu pracy oraz szczególnymi zagrożeniami i odnosić się do wszystkich kwestii istotnych w zapobieganiu wypadkom w miejscu pracy, uszkodzeniom ciała i chorobom, które mogą mieć związek z pracą marynarzy, szczególnie tych związanych z zatrudnieniem na morzu;
- (b) jasno określać obowiązki armatorów, marynarzy i innych osób w związku z wymaganiami stosowania się do odpowiednich norm oraz polityki i programu bezpieczeństwa w miejscu pracy na danym statku ze szczególnym uwzględnieniem kwestii bezpieczeństwa i zdrowia marynarzy w wieku poniżej 18 lat;
- (c) określać obowiązki kapitana statku lub/i osoby wyznaczonej przez kapitana w zakresie przejęcia szczególnej odpowiedzialności za wdrożenie polityki i programu bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy; oraz
- (d) określać kompetencje przedstawicieli marynarzy na statku wyznaczonych lub wybranych jako przedstawiciele w kwestii bezpieczeństwa, którzy uczestniczyć będą w spotkaniach komitetu ds. bezpieczeństwa na statku. Taki komitet zostanie ustanowiony na statku na którym jest pięciu lub więcej marynarzy.

3. Ustawodawstwo oraz inne rozwiązania wspomniane w Prawidle 4.3, ustęp 3, będą regularnie rewidowane w konsultacji z przedstawicielami organizacji armatorów i marynarzy i, jeśli to konieczne, zmieniane z uwzględnieniem zmian w technologii i badaniach w celu ułatwienia ciągłej poprawy w zakresie bezpieczeństwa w miejscu pracy oraz polityki i programów zdrowotnych i w celu zapewnienia bezpiecznego środowiska pracy dla marynarzy na statkach podnoszących banderę danego Członka.

4. Spełnianie wymagań odpowiednich międzynarodowych dokumentów dotyczących dopuszczalnych poziomów narażenia na niebezpieczeństwa w miejscu pracy na statku i rozwoju oraz wdrożenia polityki i programów bezpieczeństwa w miejscu pracy uważane będzie za spełnienie wymagań niniejszej Konwencji.

5. Właściwa władza zapewni, że:

- (a) wypadki w miejscu pracy, związane z wykonywaniem pracy uszkodzenia ciała i choroby będą odpowiednio zgłaszane z uwzględnieniem wytycznych Międzynarodowej Organizacji Pracy w kwestii zgłaszania i rejestrowania wypadków i chorób związanych z wykonywaniem pracy;
- (b) kompleksowe statystyki tego rodzaju wypadków i chorób będą prowadzone, analizowane i publikowane i, tam gdzie to właściwe, towarzyszyć im będą badania ogólnych trendów w zakresie rozpoznanych zagrożeń; oraz
- (c) prowadzone będą dochodzenia w sprawie wypadków w miejscu pracy.

6. Raporty i dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa w miejscu pracy i kwestii zdrowotnych będą pomyślane w taki sposób, by chronić dane osobowe marynarzy i wezmą pod uwagę wytyczne Międzynarodowej Organizacji Pracy w tej sprawie.

7. Właściwa władza będzie współpracowała z organizacjami armatorów i marynarzy w celu podjęcia kroków zmierzających do zwrócenia uwagi marynarzy na informacje dotyczące szczególnych zagrożeń występujących na statkach, na przykład poprzez wysyłanie oficjalnych powiadomień zawierających odpowiednie instrukcje.

8. Właściwa władza będzie wymagała, by armatorzy przeprowadzający ocenę ryzyka odnośnie do zarządzania bezpieczeństwem i zdrowiem w miejscu pracy, korzystali z odpowiednich informacji statystycznych z ich statków i z ogólnych informacji statystycznych zapewnianych przez właściwą władzę.

Wytyczna B4.3 – Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom

Wytyczna B4.3.1 – Postanowienia w sprawie wypadków w miejscu pracy oraz uszkodzeń ciała i chorób związanych z wykonywaniem pracy

1. Postanowienia wymagane zgodnie z Normą A4.3 powinny brać pod uwagę wydany przez Międzynarodową Organizację Pracy kodeks praktyk zatytułowany *Zapobieganie wypadkom na pokładach statków na morzu i w porcie, 1996 r.* i jego kolejne wersje i inne wydane przez MOP i inne organizacje międzynarodowe normy i wytyczne oraz kodeksy praktyk dotyczące bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, włączając w to ekspozycję na wszelkie zidentyfikowane przez nie zagrożenia.

2. Właściwa władza zagwarantuje, że krajowe wytyczne w kwestii zarządzania bezpieczeństwem i zdrowiem dotyczą następujących kwestii:

- (a) ogólnych i podstawowych postanowień;
- (b) cech konstrukcyjnych statku, włączając w to środki dostępu i zagrożenia związane z azbestem;
- (c) maszyny;
- (d) skutki bardzo niskich lub wysokich temperatur powierzchni, z którymi stykają się marynarze;
- (e) skutki hałasu w miejscu pracy i w pomieszczeniach mieszkalnych na statku;
- (f) skutki drgań w miejscu pracy i w pomieszczeniach mieszkalnych na statku;
- (g) skutki oddziaływania innych czynników nie wymienionych w punktach (e) i (f), w miejscu pracy i w pomieszczeniach mieszkalnych na statku, włączając w to dym tytoniowy;
- (h) specjalne środki bezpieczeństwa na i pod pokładem;
- (i) sprzęt do załadunku i wyładunku;
- (j) ochrona przeciwpożarowa i gaszenie pożarów;
- (k) kotwice, łańcuchy i liny;
- (l) ładunki niebezpieczne i balast;
- (m) osobisty sprzęt ochronny dla marynarzy;
- (n) pracę w zamkniętych przestrzeniach;
- (o) wpływ zmęczenia na kondycję fizyczną i umysłową marynarzy;
- (p) skutki uzależnienia od narkotyków i alkoholu;
- (q) zapobieganie zarażeniu HIV/AIDS; oraz
- (r) reakcje na sytuacje awaryjne i wypadki.

3. Ocena i redukcja zagrożeń związanych z kwestiami wymienionymi w ustępie 2 niniejszej Wytycznej powinna brać pod uwagę skutki zdrowotne pracy fizycznej, w tym ręcznego przenoszenia ładunków, hałasu i drgań, skutki zdrowotne kontaktu z substancjami chemicznymi i biologicznymi, skutki pracy dla zdrowia psychicznego, wpływ zmęczenia na kondycję fizyczną i umysłową i wypadki w miejscu pracy. Niezbędne środki powinny uwzględniać zasadę prewencji, zgodnie z którą, między innymi, takie środki jak walka z zagrożeniem u jego źródła, przystosowanie pracy do konkretnej osoby, szczególnie w zakresie zaprojektowania miejsc gdzie odbywa się praca i zamiana niebezpiecznego na bezpieczne lub mniej niebezpieczne, powinny mieć pierwszeństwo nad osobistym sprzętem zabezpieczającym dla marynarzy.

4. Dodatkowo właściwa władza powinna zagwarantować, że brany będzie pod uwagę wpływ w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa w następujących obszarach:

- (a) reakcje na sytuacje awaryjne i wypadki;
- (b) skutki uzależnienia od narkotyków i alkoholu; oraz
- (c) zapobieganie zarażeniu HIV/AIDS.

Wytyczna B4.3.2 –Narażenie na hałas

1. Właściwa władza, łącznie z właściwymi organizacjami międzynarodowymi i przedstawicielami zainteresowanych organizacji armatorów i marynarzy, powinna kontrolować na stałych zasadach problem hałasu na statkach w celu poprawy ochrony marynarzy, w zakresie w jakim jest to praktycznie możliwe, przed negatywnymi skutkami wystawienia na działanie hałasu.

2. Kontrola, o której mówi ustęp 1 niniejszej Wytycznej powinna brać pod uwagę negatywne skutki wystawienia na działanie nadmiernego hałasu na słuch, zdrowie i samopoczucie marynarzy i obowiązkowe oraz zalecane środki w celu zmniejszenia hałasu z zamiarem ochrony marynarzy. Środki takie powinny zawierać:

- (a) instrukcje dla marynarzy dotyczące niebezpieczeństw dla słuchu i zdrowia długiego wystawienia na działanie wysokich poziomów hałasu i właściwego wykorzystania sprzętu do ochrony przed hałasem;
- (b) wyposażenie marynarzy, tam gdzie to potrzebne, w certyfikowany sprzęt służący ochronie słuchu; oraz
- (c) ocena zagrożeń i możliwości zmniejszenia poziomu hałasu we wszystkich pomieszczeniach mieszkalnych, rekreacyjnych i służących do spożywania i przyrządzaniu posiłków, jak również w siłowniach i innych pomieszczeniach, gdzie wykorzystywane są maszyny.

Wytyczna B4.3.3 – Wystawienie na działanie drgań

1. Właściwa władza, łącznie z właściwymi organizacjami międzynarodowymi i przedstawicielami zainteresowanych organizacji armatorów i marynarzy, biorąc pod uwagę odpowiednie międzynarodowe normy, powinien kontrolować na stałych zasadach problem drgań na statku w celu poprawy zabezpieczenia marynarzy, w stopniu w jakim jest to możliwe, przed negatywnymi skutkami drgań.

2. Kontrola, o której wspomina ustęp 1 niniejszej Wytycznej powinna obejmować skutki wystawienia na działanie nadmiernych drgań na zdrowie i wygodę marynarzy oraz obowiązkowe i zalecane środki w celu zmniejszenia drgań na statku z zamiarem ochrony marynarzy. Środki takie powinny zawierać:

- (a) instrukcje dla marynarzy dotyczące niebezpieczeństw dla zdrowia długotrwałego wystawienia na działanie drgań;
- (b) wyposażenie marynarzy, tam gdzie to potrzebne, w zatwierdzony osobisty sprzęt ochronny dla marynarzy; oraz
- (c) ocenę zagrożeń i możliwości zmniejszenia wystawienia na działanie drgań we wszystkich pomieszczeniach mieszkalnych, rekreacyjnych i służących spożywaniu i przyrządzaniu posiłków, przyjmując środki zgodne z zaleceniami zawartymi w wydanym przez Międzynarodową Organizację Pracy kodeksie praktyk zatytułowanym *Czynniki wpływające na miejsce pracy*, 2001 r. i jego kolejnymi rewizjami i biorąc pod uwagę różnicę pomiędzy wystawieniem na działanie drgań w tych miejscach i w miejscu pracy.

Wytyczna B4.3.4 – Obowiązki armatorów

1. Wszelkim obowiązkom armatora w zakresie zapewnienia sprzętu ochronnego lub innych zabezpieczeń powinny, ogólnie rzecz biorąc, towarzyszyć postanowienia wymagające od marynarzy ich użycia i wymóg, by marynarze postępowali w sposób, który umożliwi zastosowanie właściwych środków ochrony przed wypadkami.

2. Powinna zostać zwrócona uwaga na Artykuły 7 i 11 Konwencji Nr 119 dotyczącej zabezpieczenia maszyn z 1963 r. i odpowiednich postanowień Zalecenia Nr 118 dotyczącego zabezpieczenia maszyn z 1963 r., zgodnie z którym obowiązek zagwarantowania spełnienia wymogu, by pracująca maszyna była odpowiednio zabezpieczona, a jej użycie bez odpowiednich zabezpieczeń uniemożliwione, spoczywa na pracodawcy, podczas gdy na pracowniku spoczywa obowiązek, by nie korzystać z maszyny bez zainstalowanych zabezpieczeń, ani nie powodować, że istniejące zabezpieczenia nie będą spełniać swej funkcji.

Wytyczna B4.3.5 – Zgłaszanie i zbieranie danych statystycznych

1. Wszystkie wypadki przy pracy oraz urazy i choroby zawodowe powinny być zgłaszane, aby mogło być przeprowadzone dochodzenie i mogły zostać zebrane, przeanalizowane i opublikowane kompleksowe statystyki, uwzględniając ochronę danych osobowych marynarzy. Raporty nie powinny ograniczać się do ofiar śmiertelnych lub wypadków statku.

2. Statystyki wspomniane w ustępie 1 niniejszej Wytycznej powinny zawierać liczbę, rodzaj, przyczyny i skutki wypadków przy pracy oraz urazy i chorób zawodowych, z jasnym wskazaniem, jeśli ma to zastosowanie, oddziały statku, typu wypadku i tego, czy zdarzył się na morzu czy w porcie.

3. Każdy Członek powinien odpowiednio brać pod uwagę każdy międzynarodowy system lub model rejestracji wypadków marynarzy, który może zostać ustanowiony przez Międzynarodową Organizację Pracy.

Wytyczna B4.3.6 – Dochodzenia

1. Właściwa władza powinna prowadzić dochodzenia w kwestii przyczyn i okoliczności wszystkich wypadków przy pracy oraz urazów i chorób zawodowych skutkujących utratą życia lub poważnym uszkodzeniem ciała i w innych przypadkach określonych w krajowych prawach lub przepisach.

2. Powinno się uwzględniać objęcie dochodzeniem następujących tematów:

- (a) środowisko pracy, takie jak powierzchnie, umiejscowienie maszyn, środki dostępu, oświetlenie i metody pracy;
- (b) zakres wszystkich wypadków przy pracy oraz urazów i chorób zawodowych w różnych grupach wiekowych;
- (c) specjalne fizjologiczne i psychologiczne problemy stwarzane przez środowisko statku;
- (d) problemy wynikające ze stresu fizycznego, szczególnie jako konsekwencji zwiększonego obciążenia pracą;
- (e) problemy i skutki wynikające z postępu technologicznego i jego wpływu na skład załóg; oraz
- (f) problemy wynikające z ludzkich błędów.

Wytyczna B4.3.7 – Krajowe programy ochrony i zapobiegania

1. W celu zapewnienia zdrowych podstaw dla środków służących promocji bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w miejscu pracy oraz zapobieganiu wypadkom, urazom i chorobom wynikającym ze szczególnych zagrożeń związanych z pracą na morzu, powinno się przeprowadzać badania w zakresie ogólnych trendów i zagrożeń ujętych w statystykach.

2. Wdrożenie programów ochrony i zapobiegania służących promocji bezpieczeństwa i higieny pracy powinno być zorganizowane w taki sposób, by właściwa władza, armatorzy i marynarze lub ich przedstawiciele i inne właściwe organizacje mogły odgrywać w nim aktywną rolę, włączając w to wykorzystanie takich środków jak sesje informacyjne, pokładowe przewodniki na temat

maksymalnych poziomów ekspozycji na działanie potencjalnie szkodliwych czynników w miejscu pracy i innych zagrożeń lub wyniki systematycznych procesów oceny zagrożeń. W szczególności powinno się powoływać krajowe lub lokalne połączone komitety do spraw bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz zapobiegania wypadkom przy pracy lub tworzone doraźnie grupy robocze i komitety na statkach, w których reprezentowane są organizacje armatorów i marynarzy.

Wytyczna B4.3.8 – Zawartość programów ochrony i zapobiegania

1. Powinno się uwzględnić włączenie następujących działań do funkcji komitetów i innych organizacji wspomnianych w Wytycznej B4.3.7, ustęp 2:

- (a) przygotowanie krajowych wytycznych i polityki dla systemów zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy oraz dla przepisów, reguł i podręczników dotyczących zapobiegania wypadkom;
- (b) organizowanie szkoleń i programów w zakresie ochrony bezpieczeństwa i zdrowia oraz zapobiegania wypadkom przy pracy.
- (c) organizowanie działań informacyjnych w zakresie ochrony bezpieczeństwa i zdrowia oraz zapobiegania wypadkom przy pracy, włączając w to filmy, plakaty, zawiadomienia i broszury; oraz
- (d) dystrybucja literatury i informacji na temat ochrony bezpieczeństwa i zdrowia oraz zapobiegania wypadkom przy pracy tak aby dotarły one do marynarzy na statkach.

2. Osoby przygotowujące teksty na temat środków i zalecanych praktyk w zakresie ochrony bezpieczeństwa i zdrowia oraz zapobiegania wypadkom przy pracy powinny brać pod uwagę właściwe przepisy i zalecenia przyjęte przez odpowiednie krajowe urzędy i organizacje międzynarodowe.

3. Tworząc programy z zakresu ochrony bezpieczeństwa i zdrowia i zapobiegania wypadkom przy pracy, każdy Członek powinien w sposób właściwy uwzględnić każdy kodeks praktyk dotyczący bezpieczeństwa i zdrowia marynarzy, który opublikuje Międzynarodowa Organizacja Pracy.

Wytyczna B4.3.9 – Instrukcja dotycząca ochrony bezpieczeństwa i zdrowia i zapobiegania wypadkom przy pracy

1. Program szkoleń wspomnianych w Normie A4.3, ustęp 1(a) powinien podlegać okresowej rewizji i aktualizacji w świetle rozwoju w zakresie typów i rozmiarów statków oraz ich wyposażenia, jak również zmian w praktykach obsadzania statku załogą, narodowości, języka i organizacji pracy na statkach.

2. Wiedzy na temat ochrony bezpieczeństwa i zdrowia oraz zapobiegania wypadkom przy pracy powinna być rozpowszechniana na stałych zasadach. Rozpowszechnianie tego rodzaju wiedzy może przybierać następujące formy:

- (a) edukacyjne materiały audiowizualne, takie jak filmy, wykorzystywane w centrach szkolenia zawodowego dla marynarzy i, tam gdzie to możliwe, na statkach;
- (b) plakaty na statkach;
- (c) artykuły w magazynach czytanych przez marynarzy na temat zagrożeń związanych z pracą na morzu i ochrony bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy oraz środków służących zapobieganiu wypadkom; oraz
- (d) specjalne kampanie wykorzystujące różne media w celu przekazywania instrukcji marynarzom, łącznie z kampaniami na temat bezpiecznych praktyk pracy.

3. Rozpowszechnianie wiedzy wspomniane w ustępie 2 niniejszej Wytycznej powinno uwzględniać różne narodowości, języki i kultury marynarzy.

Wytyczna B4.3.10 – Edukacja młodych marynarzy w zakresie bezpieczeństwa i zdrowia

1. Przepisy dotyczące bezpieczeństwa i zdrowia powinny odnosić się do wszelkich ogólnych postanowień w zakresie badań medycznych przed i w czasie okresu zatrudnienia oraz w zakresie zapobiegania wypadkom i ochrony zdrowia w miejscu zatrudnienia, które mają zastosowanie do pracy marynarzy. Takie przepisy powinny określać środki, które zminimalizują zagrożenia jakim podlegają młodzi marynarze w czasie pełnienia służby.

2. Z wyjątkiem przypadku, gdy młody marynarz zostanie uznany przez właściwą władzę za w pełni wykwalifikowanego w zakresie danej umiejętności, przepisy powinny określać ograniczenia odnośnie do wykonywania przez młodych marynarzy, bez odpowiedniego nadzoru i kierownictwa, pewnych rodzajów pracy stwarzających szczególne zagrożenie wypadkiem lub wywołaniem negatywnych skutków dla zdrowia lub rozwoju fizycznego bądź wymagających szczególnej dojrzałości, doświadczenia lub umiejętności. Określając rodzaje pracy, w przypadku których przepisy powinny nakładać ograniczenia, właściwa władza może w szczególnym stopniu uwzględnić prace, których wykonywanie pociąga za sobą:

- (a) dźwiganie, przesuwanie lub przenoszenie ciężkich ładunków lub obiektów;
- (b) wchodzenie do kotłów, zbiorników i kesonów pływających;
- (c) wystawienie na działanie szkodliwych poziomów hałasu i drgań;
- (d) operowanie podnośnikami i innymi maszynami i narzędziami o dużej mocy lub pełnienie funkcji sygnalistów dla operatorów takiego sprzętu;
- (e) pracę z linami cumowniczymi lub holowniczymi lub sprzętem do kotwiczenia;
- (f) takielunek;
- (g) pracę na wysokości lub na otwartym pokładzie w złych warunkach pogodowych;
- (h) nocne wachty;
- (i) obsługę sprzętu elektrycznego;
- (j) wystawienie na działanie potencjalnie szkodliwych materiałów lub szkodliwych czynników fizycznych takich jak niebezpieczne i toksyczne substancje i promieniowanie jonizujące;
- (k) czyszczenie urządzeń służących do przyrządzania posiłków; oraz
- (l) pracę z szalupami.

3. Właściwa władza lub odpowiednie instytucje powinny podjąć praktyczne kroki w celu zwrócenia uwagi młodych marynarzy na informacje dotyczące zapobiegania wypadkom i ochrony i ochrony ich zdrowia na statkach. Takie kroki mogą zawierać odpowiednie instrukcje na kursach, oficjalne komunikaty na temat zapobiegania wypadkom adresowane do młodych marynarzy oraz profesjonalne kierownictwo i nadzór nad młodymi marynarzami.

4. Edukacja i szkolenie młodych marynarzy zarówno na lądzie jak też na statkach powinno zawierać informacje na temat szkodliwych skutków dla zdrowia i samopoczucia spożywania alkoholu, narkotyków i innych potencjalnie szkodliwych substancji oraz zagrożeń i obaw związanych z HIV/AIDS oraz innych rodzajów postępowania niosącego ze sobą zagrożenia.

Wytyczna B4.3.11 – Współpraca międzynarodowa

1. Członkowie, z pomocą międzyrządowych i innych międzynarodowych organizacji, powinni starać się, we współpracy ze sobą, osiągnąć największą możliwą zgodność działań w celu promowania ochrony bezpieczeństwa i zdrowia oraz zapobiegania wypadkom przy pracy.

2. Tworząc programy służące promowaniu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz zapobiegania wypadkom przy pracy zgodnie z Normą A4.3, każdy Członek powinien odpowiednio uwzględnić

właściwe kodeksy praktyki opublikowane przez Międzynarodową Organizację Pracy i odpowiednie normy organizacji międzynarodowych.

3. Członkowie powinni uwzględniać potrzebę międzynarodowej współpracy w ciągłej promocji działań sprzyjających bezpieczeństwu i ochronie zdrowia oraz zapobieganiu wypadkom przy pracy. Taka współpraca może przyjąć formę:

- (a) dwustronnych lub wielostronnych porozumień w celu osiągnięcia zgodności w zakresie norm i zabezpieczeń dotyczących ochrony bezpieczeństwa i zdrowia oraz zapobiegania wypadkom w miejscu pracy;
- (b) wymiany informacji na temat szczególnych zagrożeń dotyczących marynarzy i na temat środków promowania ochrony bezpieczeństwa i zdrowia oraz zapobiegania wypadkom w miejscu pracy;
- (c) pomoc w testowaniu sprzętu i przeprowadzaniu inspekcji zgodnie z krajowymi przepisami państwa bandery;
- (d) współpracę w przygotowaniu i rozpowszechnieniu przepisów, reguł i podręczników dotyczących bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz zapobiegania wypadkom przy pracy;
- (e) współpracę w produkcji i wykorzystaniu pomocy naukowych; oraz
- (f) wspólne wykorzystanie pomieszczeń i sprzętu oraz wzajemną pomoc w procesie szkolenia marynarzy w zakresie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w miejscu pracy, zapobiegania wypadkom i bezpiecznych praktyk w trakcie wykonywania pracy.

Prawidło 4.4 – Dostęp do umiejscowionych na łądzie udogodnień socjalnych

Cel: Zapewnienie, że marynarze pracujący na statku będą mieli dostęp do umiejscowionych na łądzie udogodnień socjalnych

1. Każdy Członek zapewni, że umiejscowione na łądzie udogodnienia socjalne, tam gdzie istnieją, będą łatwo dostępne. Członek będzie również promował rozwój udogodnień, takich jak te wymienione w Kodeksie, w wyznaczonych portach w celu zapewnienia marynarzom na statkach przebywających w jego portach dostępu do odpowiednich udogodnień i usług socjalnych.

2. Obowiązki każdego Członka w zakresie umiejscowionych na łądzie udogodnień takich jak obiekty socjalne, zdrowotne, kulturalne i rekreacyjne, określone są w Kodeksie.

Norma A4.4 – Dostęp do umiejscowionych na łądzie udogodnień socjalnych

1. Każdy Członek będzie wymagał by, tam gdzie na jego terytorium występują obiekty socjalne, były one udostępnione do użytku wszystkich marynarzy, niezależnie od ich narodowości, rasy, koloru skóry, płci, religii, poglądów politycznych lub pochodzenia społecznego i niezależnie od państwa bandery statku, na którym są zatrudnieni lub zaangażowani do pracy.

2. Każdy Członek będzie promował rozwój udogodnień służących zdrowiu i dobremu samopoczuciu w odpowiednich portach kraju i określi, po konsultacji z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy, które porty należy uważać za odpowiednie.

3. Każdy Członek będzie zachęcał do ustanawiania komisji, które będą regularnie kontrolować udogodnienia służące zdrowiu i dobremu samopoczuciu w celu zagwarantowania, że są one odpowiednie w świetle zmian w potrzebach marynarzy wynikających z postępu w zakresie techniki i działań operacyjnych w przemyśle okrętowym.

Wytyczna B4.4 – Dostęp do umiejscowionych na lądzie udogodnień służących zdrowiu i dobremu samopoczuciu

Wytyczna B4.4.1 – Obowiązki Członków

1. Każdy Członek powinien:
 - (a) podejmować kroki w celu zagwarantowania, że w wyznaczonych portach zapewnione będą do użytku marynarzy obiekty i usługi socjalne i że zapewniona będzie odpowiednia ochrona dla marynarzy korzystających z nich; oraz
 - (b) brać pod uwagę w czasie podejmowania tego typu kroków szczególne potrzeby marynarzy, zwłaszcza gdy przebywają w obcych krajach i w strefach wojennych, odnośnie do ich bezpieczeństwa, zdrowia i aktywności w czasie wolnym.
2. W porozumieniach dotyczących nadzoru nad obiektami socjalnymi powinny uczestniczyć zainteresowane przedstawicielskie organizacje armatorów i marynarzy.
3. Każdy Członek powinien podejmować kroki służące przyspieszeniu wolnej wymiany pomiędzy statkami, centralnymi agencjami ds. zaopatrzenia i obiektami socjalnymi materiałów takich jak filmy, książki, gazety i sprzęt sportowy do wykorzystania przez marynarzy na statkach i w obiektach znajdujących się na lądzie.
4. Członkowie powinni współpracować w celu promowania działań służących zdrowiu i dobremu samopoczuciu marynarzy na morzu i w porcie. Taka współpraca powinna obejmować:
 - (a) konsultacje pomiędzy właściwymi władzami zmierzające do zapewnienia i poprawy wykorzystywanych przez marynarzy udogodnień socjalnych, zarówno w portach jak i na statkach;
 - (b) porozumienia w sprawie łączenia zasobów i wspólnego zapewniania udogodnień socjalnych w głównych portach w celu uniknięcia niepotrzebnego powielania tych obiektów;
 - (c) organizację międzynarodowych zawodów sportowych i zachęcanie marynarzy do aktywności sportowej; oraz
 - (d) organizację międzynarodowych seminariów na temat potrzeb socjalnych marynarzy i ich zaspokajania na morzu i w porcie.

Wytyczna B4.4.2 – Udogodnienia służące zdrowiu i dobremu samopoczuciu znajdujące się w portach

1. Każdy Członek powinien zapewnić lub zagwarantować zapewnienie takich obiektów socjalnych, jakie będą potrzebne, w odpowiednich portach kraju.
2. Udogodnienia socjalne powinny zostać zapewnione, zgodnie z krajowymi warunkami i praktyką, przez jeden lub więcej następujących podmiotów:
 - (a) publiczne urzędy;
 - (b) zainteresowane organizacje armatorów i marynarzy na mocy układów zbiorowych pracy lub innych porozumień; oraz
 - (c) organizacje wolontariackie.
3. W portach powinny zostać założone lub rozwinięte niezbędne udogodnienia socjalne i rekreacyjne. Powinny się do nich zaliczać:
 - (a) pomieszczenia do spotkań i rekreacji odpowiednio do potrzeb;
 - (b) obiekty sportowe i obiekty otwarte, które mogą być wykorzystane do organizacji zawodów;
 - (c) obiekty edukacyjne; oraz

(d) tam gdzie to właściwe, obiekty umożliwiające odbywanie praktyk religijnych i uzyskiwanie porad osobistych.

4. Wspomniane obiekty i pomieszczenia można zapewnić marynarzom poprzez udostępnienie dla celów zaspokojenia ich potrzeb obiektów i pomieszczeń przeznaczonych do bardziej ogólnego użytku.

5. W przypadku, gdy wielu marynarzy o różnych narodowościach potrzebuje takich obiektów jak hotele, kluby i obiekty sportowe w konkretnym porcie, właściwe władze lub organizacje z krajów pochodzenia marynarzy i państw bandery, jak również zainteresowane międzynarodowe stowarzyszenia, powinny się konsultować i współpracować z właściwymi organami i organizacjami z kraju, w którym umiejscowiony jest port i ze sobą z myślą o połączeniu zasobów i uniknięciu niepotrzebnego powielenia.

6. Tam, gdzie istnieje taka potrzeba powinny być dostępne dla marynarzy hotele i schroniska. Powinny one zapewniać udogodnienia na poziomie zapewnionym w dobrej klasy hotelach i powinny być, tam gdzie to możliwe, umiejscowione w dobrej okolicy z dala od doków. Takie hotele lub schroniska powinny podlegać odpowiedniemu nadzorowi, a wysokość opłat powinna być na rozsądnym poziomie i, tam gdzie to konieczne i możliwe, powinno być zapewnione zakwaterowanie dla rodzin marynarzy.

7. Wspomniane obiekty zapewniające zakwaterowanie powinny być otwarte dla wszystkich marynarzy, niezależnie od ich narodowości, rasy, koloru skóry, płci, religii, poglądów politycznych lub pochodzenia społecznego i niezależnie od państwa bandery statku, na którym są zatrudnieni lub zaangażowani do pracy. Bez naruszania niniejszej zasady może się okazać konieczne zapewnienie w pewnych portach kilku rodzajów obiektów o porównywalnym standardzie, ale przystosowanych do zwyczajów i potrzeb różnych grup marynarzy.

8. Powinny zostać podjęte kroki w celu zagwarantowania, że w obiektach świadczących marynarzom usługi służące ich zdrowiu i dobremu samopoczuciu pracować będą osoby do tego celu technicznie kompetentne.

Wytyczna B4.4.3 – Rady do spraw udogodnień socjalnych

1. Powinny być ustanowione rady do spraw udogodnień socjalnych na poziomie portu, regionalnym lub krajowym, w zależności od potrzeb. Do ich funkcji powinno zaliczać się:

- (a) kontrolę w zakresie adekwatności do potrzeb istniejących obiektów socjalnych i monitorowanie zapotrzebowania na dostarczenie dodatkowych obiektów lub wycofanie z użycia istniejących; oraz
- (b) pomoc i poradę dla tych, którzy są odpowiedzialni za zapewnianie obiektów socjalnych i ich koordynację.

2. Rady do spraw udogodnień socjalnych marynarzy powinny mieć wśród swoich członków reprezentantów organizacji armatorów i marynarzy, właściwe władze i, tam gdzie to właściwe, organizacje wolontariackie i organizacje zajmujące się kwestiami socjalnymi.

3. W pracy rad do spraw udogodnień socjalnych działających na poziomie portu, regionalnym i krajowym, powinni, zgodnie z prawami krajowymi i przepisami, uczestniczyć konsule krajów posiadających flotę morską i lokalni przedstawiciele zagranicznych rad do spraw udogodnień socjalnych.

Wytyczna B4.4.4 – Finansowanie udogodnień socjalnych

1. Zgodnie z krajowymi warunkami i praktyką wsparcie finansowe dla udogodnień socjalnych powinno pochodzić z jednego lub większej liczby spośród następujących źródeł:
 - (a) dotacje z funduszy publicznych;
 - (b) cła i inne należności związane z działalnością morską;
 - (c) dobrowolne wpłaty od armatorów, marynarzy lub ich organizacji; oraz
 - (d) dobrowolne wpłaty z innych źródeł.
2. Tam gdzie nakładane są podatki i inne obciążenia służące sfinansowaniu usług socjalnych powinny być one wykorzystane tylko do celów, dla których są pobierane.

Wytyczna B.4.5 – Rozpowszechnianie informacji i udogodnienia

1. Powinno się rozpowszechniać wśród marynarzy informacje na temat obiektów przeznaczonych do powszechnego użytku umiejscowionych w portach, szczególnie obiektów stanowiących element sieci transportowej, socjalnych, rozrywkowych i edukacyjnych oraz miejsc kultu, jak również obiektów przeznaczonych szczególnie dla marynarzy.
2. Powinny być dostępne odpowiednie środki transportu po umiarkowanych cenach i w rozsądnych godzinach w celu umożliwienia marynarzom dotarcia do obszarów miejskich z dogodnych lokalizacji w porcie.
3. Właściwa władza powinna podjąć wszelkie odpowiednie kroki w celu powiadomienia armatorów i marynarzy przybywających do portu o wszelkich specjalnych prawach i opłatach celnych, których niewypełnienie może zagrozić ich wolności.
4. Właściwa władza powinna zapewnić na obszarach portowych i drogach dostępu odpowiednie oświetlenie, oznakowanie i regularne patrole dla ochrony marynarzy.

Wytyczna B4.4.6 – Marynarze w porcie zagranicznym

1. W celu ochrony marynarzy przebywających w portach zagranicznych powinny być podjęte kroki ułatwiające:
 - (a) dostęp do konsułów państwa narodowości i państwa zamieszkania marynarzy; oraz
 - (b) efektywną współpracę pomiędzy konsułami i lokalnymi lub krajowymi władzami.
2. Marynarze zatrzymani przez władze w porcie zagranicznym powinni zostać bezzwłocznie poddani odpowiednim procedurom prawnym i powinna im być zapewniona odpowiednia ochrona konsularna.
3. Jeśli marynarz zostaje z jakiegoś powodu zatrzymany przez władze na terytorium Członka, właściwa władza powinna, jeśli marynarz o to poprosi, natychmiast poinformować o tym fakcie państwo bandery i państwo narodowości marynarza. Właściwa władza powinna bezzwłocznie poinformować marynarza o możliwości złożenia takiej prośby. Państwo narodowości marynarza powinno bezzwłocznie powiadomić najbliższych marynarza. Właściwa władza powinna zezwolić urzędnikom konsularnym tych państw na natychmiastowy kontakt osobisty z marynarzem i regularne wizyty przez cały czas przebywania marynarza w areszcie.
4. Każdy Członek powinien podjąć kroki, gdy jest konieczne, w celu zapewnienia marynarzom ochrony przed agresją i innymi niezgodnymi z prawem działaniami w czasie gdy statki przebywają na jego wodach terytorialnych, a szczególnie na wejściach do portu.

5. Powinny być poczynione wszelkie wysiłki przez osoby odpowiedzialne za tę kwestię w porcie i na statku w celu ułatwienia marynarzom uzyskania urlopu tak szybko jak to możliwe po zawinięciu statku do portu.

Prawidło 4.5 – Zabezpieczenie społeczne

Cel: Zapewnienie, że podjęte zostaną kroki w celu zapewnienia marynarzom dostępu do zabezpieczenia społecznego

1. Każdy Członek zapewni, że marynarze i, w zakresie określonym przez prawo krajowe, osoby będące na ich utrzymaniu, posiadać będą dostęp do zabezpieczenia społecznego zgodnie z Kodeksem, jednakże bez szkody dla wszelkich bardziej korzystnych warunków wspomnianych w ustępie 8 artykułu 19 Konstytucji.
2. Każdy Członek podejmie kroki, zgodnie z krajowymi uwarunkowaniami, samodzielnie lub w ramach współpracy międzynarodowej, w celu osiągnięcia jak najbardziej kompleksowego zabezpieczenia społecznego dla marynarzy.
3. Każdy Członek zagwarantuje, że marynarze podlegający prawodawstwu socjalnemu i, w zakresie określonym przez krajowe prawo, osoby będące na ich utrzymaniu, upoważnieni będą do świadczeń z tytułu zabezpieczenia społecznego nie mniej korzystnych niż oferowane pracownikom na lądzie.

Norma A4.5 – Zabezpieczenie społeczne

1. Rodzaje świadczeń, które powinny być uwzględnione z myślą o osiągnięciu pełnej ochrony w zakresie zabezpieczenia społecznego zgodnie z Prawidłem 4.5 to: opieka medyczna, zasiłki chorobowe, zasiłki dla bezrobotnych, świadczenia emerytalne, świadczenia z tytułu wypadków przy pracy, zasiłki rodzinne, zasiłki macierzyńskie, świadczenia inwalidzkie i świadczenia z tytułu śmierci żywiciela rodziny, uzupełniające świadczenia określone w Prawidle 4.1 w zakresie opieki medycznej i 4.2 w zakresie obowiązków armatorów i w innych częściach niniejszej Konwencji.
2. Zabezpieczenia zapewniane przez każdego Członka zgodnie z Prawidłem 4.5 ustęp 1 będą, w czasie gdy dokonywana zostaje ratyfikacja, zawierać co najmniej trzy z dziewięciu świadczeń wymienionych w ustępie 1 niniejszej Normy.
3. Każdy Członek podejmie kroki zgodne z krajowymi uwarunkowaniami w celu zapewnienia komplementarnego zabezpieczenia społecznego wspomnianego w ustępie 1 niniejszej Normy wszystkim marynarzom mającym miejsce stałego zamieszkania na jego terytorium. Obowiązek ten może zostać spełniony, na przykład, poprzez odpowiednie dwustronne i wielostronne porozumienia lub systemy oparte na składkach. Wynikająca z tego ochrona nie będzie mniej korzystna niż oferowana osobom pracującym na lądzie na terytorium Członka.
4. Niezależnie od obowiązków określonych w ustępie 3 niniejszej Normy, Członkowie mogą określić, na drodze dwustronnych i wielostronnych porozumień oraz poprzez postanowienia podjęte w ramach regionalnych organizacji integracji gospodarczej, inne zasady dotyczące prawodawstwa w zakresie zabezpieczenia społecznego, któremu podlegają marynarze.
5. Do obowiązków każdego Członka wobec marynarzy na statkach podnoszących jego banderę będą zaliczać się obowiązki określone w Prawidłach 4.1 i 4.2 i związanych z nimi postanowieniach Kodeksu, jak również obowiązki wynikające z obowiązujących go postanowień prawa międzynarodowego.

6. Każdy Członek rozważy różne sposoby zapewnienia marynarzom, w zgodzie z krajowym prawem i praktyką, porównywalnych świadczeń w przypadku braku świadczeń wymienionych w ustępie 1 niniejszej Normy.

7. Ochrona określona w Prawidle 4.5, ustęp 1, może być zapewniona przez ustawodawstwo, prywatne programy, układy zbiorowe pracy lub kombinacje wspomnianych uregulowań.

8. W zakresie zgodnym z prawem krajowym i praktyką, Członkowie będą współpracować, poprzez dwustronne lub wielostronne umowy lub inne porozumienia, w celu zagwarantowania praw w zakresie zabezpieczenia społecznego, zapewnianych przez programy oparte lub nie oparte na składkach, które marynarze uzyskali lub są w trakcie ich uzyskiwania, dotyczące wszystkich marynarzy niezależnie od ich miejsca zamieszkania.

9. Każdy Członek ustanowi sprawiedliwe i efektywne procedury rozstrzygania sporów.

10. W czasie ratyfikacji każdy Członek wyszczególni rodzaje świadczeń, które zapewnione są zgodnie z ustępem 2 niniejszej Normy. Następnie będzie informował Dyrektora Generalnego Międzynarodowego Biura Pracy, gdy wprowadzona zostanie ochrona socjalna odnośnie do jednej lub większej liczby rodzajów świadczeń wymienionych w ustępie 1 niniejszej Normy. Dyrektor Generalny będzie prowadził rejestr tego rodzaju informacji i udostępniał je wszystkim zainteresowanym stronom.

11. Sprawozdania składane do Międzynarodowego Biura Pracy zgodnie z artykułem 22 Konstytucji, będą również zawierać informacje dotyczące podjętych kroków zgodnie z Prawidłem 4.5, ustęp 2, w celu rozszerzenia zabezpieczenia na inne rodzaje świadczeń.

Wytyczna B4.5 – Zabezpieczenie społeczne

1. Zabezpieczenie społeczne zapewnione w czasie ratyfikacji zgodnie z Normą A4.5, ustęp 2, powinno obejmować co najmniej takie rodzaje świadczeń jak opieka medyczna, zasiłki chorobowe i świadczenia z tytułu wypadków przy pracy.

2. W okolicznościach wspomnianych w Normie A4.5, ustęp 6, można zapewnić świadczenia poprzez ubezpieczenia, dwustronne lub wielostronne porozumienia lub inne skuteczne środki, biorąc pod uwagę postanowienia odpowiednich układów zbiorowych pracy. Tam gdzie podejmowane są takie kroki, marynarzom nimi objętym powinny być udzielane porady na temat środków, za pomocą których zapewniane będą różne rodzaje świadczeń z zakresu zabezpieczenia społecznego.

3. W przypadku, gdy marynarze podlegają więcej niż jednemu krajowemu prawodawstwu z zakresu zabezpieczenia społecznego, zainteresowani Członkowie powinni współpracować w celu określenia na drodze obopólnego porozumienia, które prawodawstwo zastosować, biorąc pod uwagę takie czynniki jak poziom i rodzaj ochrony w ramach poszczególnych prawodawstw, które są bardziej korzystne dla zainteresowanego marynarza, jak też jego preferencje.

4. Procedury, które powinny zostać ustanowione zgodnie z Normą A4.5, ustęp 9, powinny być zaprojektowane w taki sposób, by objąć wszelkie spory wynikające z roszczeń zainteresowanych marynarzy, niezależnie od rodzaju tych procedur.

5. Każdy Członek, który ma na statkach podnoszących jego banderę zatrudnionych marynarzy będących jego obywatelami lub/i nie będących jego obywatelami powinien zapewnić zabezpieczenie społeczne zgodnie z Konwencją i okresowo kontrolować rodzaje świadczeń wymienione w Normie

A4.5, ustęp 1, z myślą o zidentyfikowaniu dodatkowych grup, które mogą być odpowiednie dla zainteresowanych marynarzy.

6. Umowy o pracę zawarte przez marynarzy powinny określać środki, za pomocą których zapewniane będą marynarzom przez armatora różne rodzaje świadczeń z zakresu zabezpieczenia społecznego, jak również inne istotne informacje na temat środków pozostających w dyspozycji armatora, takich jak ustawowe potrącenia z wynagrodzeń marynarzy i wpłaty armatorów, które mogą zostać dokonane zgodnie z wymogami określonych upoważnionych instytucji zgodnie z krajowymi systemami zabezpieczenia społecznego.

7. Członek, którego banderę podnosi dany statek powinien, efektywnie sprawując jurysdykcję nad kwestiami socjalnymi, upewnić się, że wypełniane są obowiązki armatorów w zakresie zapewniania zabezpieczenia społecznego, włączając w to wymagane składki w systemie zabezpieczenia społecznego.

TYTUŁ 5. ZGODNOŚĆ I EGZEKOWANIE

1. Prawidła zawarte w niniejszym Tytule określają obowiązki każdego Członka w zakresie pełnego wdrożenia i egzekwowania zasad i praw określonych w Artykułach niniejszej Konwencji, jak również poszczególne obowiązki określone w Tytułach 1, 2, 3 i 4.
2. Ustępy 3 i 4 Artykułu VI, które pozwalają na wdrożenie Części A Kodeksu poprzez zasadniczo równoważne przepisy, nie dotyczą Części A Kodeksu w niniejszym Tytule.
3. Zgodnie z ustępem 2 Artykułu VI każdy Członek wypełni obowiązki wynikające z Prawideł w sposób określony w korespondujących Normach Części A Kodeksu, uwzględniając korespondujące Wytyczne w Części B Kodeksu.
4. Postanowienia niniejszego Tytułu będą wdrażane z uwzględnieniem faktu, że marynarze i armatorzy, tak jak wszystkie inne osoby, są równi wobec prawa i przysługuje im równa ochrona ze strony prawa i nie będą dyskryminowani w dostępie do sądów, trybunałów lub innych mechanizmów rozstrzygania sporów. Postanowienia niniejszego Tytułu nie określają jurysdykcji prawnej ani właściwości terytorialnej sądów.

Prawidło 5.1 – Obowiązki Państwa bandery

Cel: Zapewnienie, że każdy Członek wypełni swoje obowiązki wynikające z niniejszej Konwencji w stosunku do statków podnoszących jego banderę

Prawidło 5.1.1 – Zasady ogólne

1. Każdy Członek odpowiedzialny jest za zapewnienie wypełnienia swych zobowiązań wynikających z niniejszej Konwencji na statkach podnoszących jego banderę.
2. Każdy Członek ustanowi efektywny system inspekcji i certyfikacji warunków pracy na morzu, zgodnie z Prawidłem 5.1.3 i 5.1.4, zapewniając, że warunki pracy i życia marynarzy na statkach podnoszących jego banderę spełniają i będą spełniać normy niniejszej Konwencji.
3. Ustanawiając skuteczny system inspekcji i certyfikacji warunków pracy na morzu Członek może, tam gdzie to właściwe, upoważnić instytucje publiczne lub inne organizacje (łącznie z instytucjami lub organizacjami innego Członka, jeśli ten wyrazi na to zgodę), które uważa za kompetentne i niezależne do przeprowadzenia inspekcji i/lub wydania certyfikatów. We wszystkich przypadkach Członek będzie ponosił pełną odpowiedzialność za inspekcje i certyfikacje warunków pracy i życia marynarzy na statkach podnoszących jego banderę.
4. Morski certyfikat pracy, uzupełniony przez deklarację zgodności, będą stanowił dowód oparty na domniemaniu faktycznym, że Członek którego banderę podnosi dany statek przeprowadził na nim odpowiednie inspekcje i że spełnione są wymagania niniejszej Konwencji odnośnie warunków pracy i życia marynarzy w zakresie poświadczonym przez wspomniane dokumenty.
5. Informacje na temat systemu, o którym mowa w ustępie 2 niniejszego Prawidła, łącznie z metodami wykorzystywanymi do oceny jego efektywności, zostaną zawarte w sprawozdaniach Członka składanych do Międzynarodowego Biura Pracy zgodnie z artykułem 22 Konstytucji.

Norma A5.1.1 – Zasady ogólne

1. Każdy Członek ustanowi jasne cele i normy dotyczące administrowania systemami inspekcji i certyfikacji, jak również odpowiednie ogólne procedury oceny stopnia w jakim te cele i normy są spełniane.

2. Każdy Członek będzie wymagał, by wszystkie statki podnoszące jego banderę posiadały na pokładzie kopię niniejszej Konwencji.

Wytuczna B5.1.1 – Zasady ogólne

1. Właściwa władza powinna podjąć odpowiednie działania w celu promowania efektywnej współpracy pomiędzy instytucjami publicznymi i innymi organizacjami, wspomnianymi w Prawidłach 5.1.1 i 5.1.2, zainteresowanymi warunkami pracy i życia marynarzy na statkach.

2. W celu lepszego zagwarantowania współpracy pomiędzy inspektorami a właścicielami statków, marynarzami i organizacjami armatorów i marynarzy oraz utrzymania lub poprawy warunków pracy i życia marynarzy właściwa władza powinna regularnie konsultować się z przedstawicielami takich organizacji w sprawie najlepszych środków do osiągnięcia tych celów. Sposób przeprowadzania takich konsultacji powinien być określony przez właściwą władzę po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy.

Prawidło 5.1.2 – Uprawnienia uznanych organizacji

1. Instytucje publiczne lub inne organizacje, o których mowa w ustępie 3 Prawidła 5.1.1 („uznane organizacje”) zostaną uznane przez właściwą władzę za spełniające wymagania Kodeksu w zakresie kompetencji i niezależności. Funkcje inspekcji lub certyfikacji, do których pełnienia uznane organizacje mogą zostać uprawnione, nie będą wykraczać poza zakres czynności wyraźnie wymienionych w Kodeksie jako wykonywane przez właściwą władzę lub uznaną organizację.

2. Sprawozdania wspomniane w ustępie 5 Prawidła 5.1.1 będą zawierać informacje dotyczące każdej uznanej organizacji, przyznany jej zakres uprawnień i działania podjęte przez Członka w celu zagwarantowania, że czynności, do przeprowadzenia których dana organizacja została uprawniona, wykonywane są całkowicie i skutecznie.

Norma A5.1.2 – Uprawnienia uznanych organizacji

1. W celu stwierdzenia, czy dana organizacja może uzyskać uprawnienia zgodnie z ustępem 1 Prawidła 5.1.2, właściwa władza sprawdzi jej kompetencje i niezależność i ustali, czy dana organizacja wykazała, w stopniu niezbędnym do wykonania czynności objętych uprawnieniami, że:

- (a) dysponuje niezbędną wiedzą w zakresie istotnych aspektów niniejszej Konwencji oraz odpowiednią wiedzą na temat funkcjonowania statków, w tym na temat minimalnych kwalifikacji potrzebnych do pracy na statku, warunków zatrudnienia, zakwaterowania, zaplecza rekreacyjnego, przyrządzania posiłków, zapobiegania wypadkom, ochrony zdrowia, opieki medycznej, obiektów i usług socjalnych oraz ochrony socjalnej;
- (b) posiada zdolność do podtrzymywania i aktualizowania wiedzy i kompetencji swego personelu;
- (c) posiada niezbędną wiedzę na temat wymagań niniejszej Konwencji jak również stosownego prawa krajowego i istotnych międzynarodowych aktów prawnych; oraz
- (d) posiada odpowiednią wielkość, struktury, doświadczenie i potencjał do rodzaju i stopnia uzyskanych uprawnień.

2. Wszelkie przyznane uprawnienia dotyczące przeprowadzania inspekcji będą uprawniać daną organizację, co najmniej, do domagania się naprawy zidentyfikowanych nieprawidłowości w zakresie warunków pracy i życia marynarzy, i do prowadzenia inspekcji w tym względzie na wniosek państwa portu.

3. Każdy Członek ustanowi:

- (a) system gwarantujący rzetelność pracy wykonywanej przez uznane organizacje, co oznacza również zapewnienie informacji na temat mającego zastosowanie prawa krajowego i istotnych międzynarodowych aktów prawnych; oraz
- (b) procedury komunikacji z takimi organizacjami i kontroli nad ich funkcjonowaniem.

4. Każdy Członek dostarczy Międzynarodowemu Biuru Pracy aktualną listę uznanych organizacji uprawnionych do działania w jego imieniu i będzie tę listę aktualizować. Na liście tej będą wyszczególnione funkcje, które uznane organizacje uprawnione są wykonywać. Biuro uczyni tę listę publicznie dostępną.

Wytuczna B5.1.2 – Uprawnienia uznanych organizacji

1. Organizacja ubiegająca się o przyznanie uprawnień powinna wykazać techniczną, administracyjną i menedżerską kompetencję i zdolność do świadczenia na czas usług o wystarczającej jakości.

2. Oceniając potencjał organizacji, właściwa władza powinna ustalić czy organizacja:

- (a) posiada odpowiedni personel techniczny, zarządzający i pomocniczy;
- (b) posiada wystarczająco wykwalifikowany personel do świadczenia wymaganych usług na odpowiednim obszarze geograficznym;
- (c) wykazała zdolność do świadczenia na czas usług o wystarczającej jakości; oraz
- (d) jest niezależna i odpowiedzialna za swe działania.

3. Właściwa władza powinna zawrzeć pisemną umowę z każdą organizacją, którą uzna za odpowiednią do uzyskania uprawnień. Umowa powinna zawierać następujące elementy:

- (a) zakres zastosowania;
- (b) cel;
- (c) warunki ogólne;
- (d) wykonywanie funkcji związanych z uprawnieniami;
- (e) podstawę prawną funkcji związanych z uprawnieniami;
- (f) składanie sprawozdań właściwej władzy;
- (g) specyfikację uprawnień przyznanych uznanej organizacji przez właściwą władzę; oraz
- (h) nadzór właściwej władzy nad czynnościami delegowanymi do uznanej organizacji.

4. Każdy Członek będzie wymagał od uznanych organizacji stworzenia systemu kwalifikacji personelu przez nie zatrudnionego do pełnienia funkcji inspektorów w celu zagwarantowania aktualizacji ich wiedzy i umiejętności.

5. Każdy Członek będzie wymagał od uznanych organizacji prowadzenia rejestrów usług przez nie wykonywanych, które pozwolą im wykazać osiągnięcie wymaganych standardów w zakresie świadczonych usług.

6. Ustanawiając procedury nadzoru wspomniane w Normie A5.1.2, ustęp 3(b), każdy Członek powinien wziąć pod uwagę *Wytuczne w sprawie uprawnień organizacji działających w imieniu administracji* przyjęte w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Prawidło 5.1.3 – Morski certyfikat pracy i deklaracja zgodności

1. Niniejsze Prawidło stosuje się wobec statków:

- (a) tonażu brutto 500 ton lub więcej, pływających w rejsach międzynarodowych; oraz
- (b) tonażu brutto 500 ton lub więcej, podnoszących banderę danego Członka i operujących z portu, lub między portami, w innym kraju.

Dla celów niniejszego Prawidła, „podróż międzynarodowa” oznacza podróż z danego kraju do portu położonego w innym kraju.

2. Na wniosek armatora skierowaną do danego Członka niniejsze Prawidło stosuje się również wobec każdego statku podnoszącego banderę danego Członka i nie objętego ustępem 1 niniejszego Prawidła.

3. Każdy Członek będzie wymagał od statków podnoszących jego banderę posiadania morskiego certyfikatu pracy zaświadczonego, że warunki pracy i życia marynarzy na statku, włączając w to środki służące zapewnieniu zgodności, które będą zawarte w deklaracji zgodności wspomnianej w ustępie 4 niniejszego Prawidła, zostały poddane inspekcji i spełniają wymagania ustawodawstwa krajowego lub innych środków służących realizacji postanowień niniejszej Konwencji.

4. Każdy Członek będzie wymagał od statków podnoszących jego banderę posiadania deklaracji zgodności określającej krajowe wymagania służące realizacji niniejszej Konwencji w zakresie warunków pracy i życia marynarzy i wymieniałej środki podejmowane przez armatorów w celu zagwarantowania zgodności ze wspomnianymi wymogami na pokładzie danego statku lub statków.

5. Morski certyfikat pracy i deklaracja zgodności będą zgodne z modelem określonym w Kodeksie.

6. Jeśli właściwa władza działająca na terytorium Członka lub uznana organizacja uprawniona do tego celu potwierdzi w drodze inspekcji, że statek podnoszący banderę Członka spełnił lub nadal spełnia normy niniejszej Konwencji, wyda lub odnowi morski certyfikat pracy poświadczający ten fakt i będzie utrzymywać publicznie dostępny zapis tego certyfikatu.

7. Szczegółowe wymagania morskiego certyfikatu pracy i deklaracji zgodności, włączając w to listę spraw, które muszą zostać poddane inspekcji i zatwierdzone, wymienione są w Części A Kodeksu.

Norma A5.1.3 - Morski certyfikat pracy i deklaracja zgodności

1. Dany statek otrzyma morski certyfikat pracy od właściwej władzy lub uznanej organizacji odpowiednio uprawnionej do tego celu, na okres który nie przekroczy pięciu lat. Lista spraw, które muszą zostać objęte inspekcją zanim zostanie wydany morski certyfikat pracy w celu potwierdzenia, że przestrzegane jest prawo krajowe lub wdrażane inne środki służące spełnieniu wymagań niniejszej Konwencji odnoszące się do warunków pracy i życia marynarzy, znajduje się w Załączniku A5-I.

2. Ważność morskiego certyfikatu będzie podlegać inspekcji przeprowadzanej w okresie jego obowiązywania przez właściwą władzę lub uznaną organizację odpowiednio do tego celu uprawnioną w celu zagwarantowania zgodności z krajowymi wymogami służącymi realizacji postanowień niniejszej Konwencji. Jeśli przeprowadzana jest tylko jedna inspekcja a okres obowiązywania certyfikatu wynosi pięć lat, nastąpi ona pomiędzy drugą i trzecią rocznicową datą obowiązywania certyfikatu. Rocznicowa data oznacza dzień i miesiąc każdego roku, który będzie korespondował z datą wygaśnięcia morskiego certyfikatu pracy. Zakres i dogłębność inspekcji przeprowadzanej w okresie obowiązywania certyfikatu będą takie same jak w przypadku inspekcji w celu jego

odnowienia. Jeśli inspekcja przyniesie zadowalające rezultaty ważność certyfikatu zostanie potwierdzona.

3. Niezależnie od ustępu 1 niniejszej Normy, gdy inspekcja przeprowadzana w celu odnowienia certyfikatu zostanie zakończona w okresie 3 miesięcy przed wygaśnięciem istniejącego morskiego certyfikatu pracy, nowy morski certyfikat pracy będzie obowiązywać od daty zakończenia inspekcji przez okres nie przekraczający pięciu lat od daty wygaśnięcia istniejącego certyfikatu.

4. Gdy inspekcja przeprowadzana w celu odnowienia morskiego certyfikatu pracy zostanie zakończona na więcej niż trzy miesiące przed datą wygaśnięcia istniejącego certyfikatu, nowy morski certyfikat pracy będzie ważny przez okres nie przekraczający pięciu lat, poczynając od daty zakończenia inspekcji.

5. Tymczasowy morski certyfikat pracy może zostać wydany:

- (a) nowym statkom przybywającym na miejsce odbioru;
- (b) gdy statek zmienia banderę; albo
- (c) gdy armator przejmuje odpowiedzialność za nowy statek.

6. Tymczasowy morski certyfikat pracy może zostać wydany na okres nie przekraczający sześciu miesięcy przez właściwą władzę lub uznaną organizację odpowiednio uprawnioną do tego celu.

7. Tymczasowy morski certyfikat pracy może zostać wydany po upewnieniu się, że:

- (a) przeprowadzona została inspekcja, w zakresie w jakim jest to rozsądne i praktyczne, w sprawach wymienionych w Załączniku A5-I, uwzględniając weryfikację elementów w punktach (b), (c) i (d) niniejszego ustępu;
- (b) armator wykazał właściwej władzy lub uznanej organizacji, że na statku stosowane są odpowiednie procedury w celu spełnienia wymagań niniejszej Konwencji.
- (c) kapitan statku zna wymagania niniejszej Konwencji i obowiązki związane z wdrożeniem; oraz
- (d) właściwej władzy lub uznanej organizacji zostały przekazane odpowiednie informacje w celu stworzenia deklaracji zgodności.

8. Przed datą wygaśnięcia tymczasowego certyfikatu zostanie przeprowadzona pełna inspekcja zgodnie z ustępem 1 niniejszej Normy w celu umożliwienia wydania morskiego certyfikatu pracy na pełny okres. Nie może zostać wydany kolejny tymczasowy certyfikat po zakończeniu okresu sześciu miesięcy, o którym mowa w ustępie 6 niniejszej Normy. Nie ma konieczności wydawania deklaracji zgodności na okres obowiązywania tymczasowego certyfikatu.

9. Morski certyfikat pracy, tymczasowy morski certyfikat pracy i deklaracja zgodności zostaną sporządzone w formie zgodnej ze wzorami zawartymi w Załączniku A5-II.

10. Deklaracja zgodności będzie załączona do morskiego certyfikatu pracy. Będzie się składać z dwóch części:

- (a) Część I zostanie sporządzona przez właściwą władzę, która: (i) określi listę spraw podlegających inspekcji zgodnie z ustępem 1 niniejszej Normy; (ii) określi krajowe wymagania służące wprowadzeniu w życie postanowień niniejszej Konwencji poprzez stworzenie odniesienia do właściwych przepisów krajowych jak również, w zakresie w jakim jest to konieczne, związane informacje na temat treści krajowych wymagań; (iii) wskaże określone w prawie krajowym wymagania specyficzne dla danego typu statku; (iv) będzie rejestrować wszelkie zasadniczo równoważne postanowienia przyjęte w związku z ustępem 3 Artykułu VI; oraz (v) jasno określi wszystkie zwolnienia przyznane przez właściwą władzę zgodnie z Tytułem 3; oraz

- (b) Część II zostanie sporządzona przez armatora i będzie określać środki przyjęte w celu zagwarantowania nieustającej zgodności w krajowych wymogami w okresie pomiędzy inspekcjami i proponowane środki w celu zagwarantowania ciągłej poprawy.

Właściwa władza lub uznana organizacja odpowiednio do tego celu uprawniona przeprowadzi certyfikację Części II i wyda deklarację zgodności.

11. Zostanie wykonany zapis wyników wszystkich kolejnych inspekcji lub innych weryfikacji przeprowadzanych w odniesieniu do danego statku wraz z wszelkimi stwierdzonymi nieprawidłowościami i datami stwierdzenia usunięcia nieprawidłowości. Ten zapis, wraz z jego anglojęzyczną wersją, jeśli nie został wykonany po angielsku, będzie, zgodnie z prawem krajowym, umieszczony w deklaracji zgodności lub do niej załączony lub udostępniony w inny sposób marynarzom, inspektorom państwa bandery, uprawnionym urzędnikom w państwach portu oraz przedstawicielom armatorów i marynarzy.

12. Na statku będzie znajdować się aktualnie ważny morski certyfikat pracy wraz z deklaracją zgodności, również w wersji anglojęzycznej, jeśli nie został sporządzony po angielsku, a jego kopia będzie wywieszona w dobrze widocznym i dostępnym dla marynarzy miejscu. Jego kopia będzie również, na ich wniosek, udostępniana zgodnie z krajowymi prawami i przepisami marynarzom, inspektorom Państwa bandery, uprawnionym funkcjonariuszom w państwach portu oraz przedstawicielom armatorów i marynarzy.

13. Zawarty w ustępach 11 i 12 niniejszej Normy wymóg posiadania tłumaczenia na język angielski nie ma zastosowania w przypadku statków nie odbywających podróży międzynarodowych.

14. Certyfikat wydany zgodnie z ustępem 1 do 5 niniejszej Normy traci ważność w jednym z następujących przypadków:

- (a) jeśli właściwe inspekcje nie zostały zakończone w okresach określonych w ustępie 2 niniejszej Normy;
- (b) jeśli nie została potwierdzona ważność certyfikatu zgodnie z ustępem 2 niniejszej Normy;
- (c) jeśli statek zmienia banderę;
- (d) jeśli armator przestaje ponosić odpowiedzialność za statek; oraz
- (e) gdy zostaną poczynione znaczące zmiany w konstrukcji lub wyposażeniu określonym w Tytule 3.

15. W sytuacji wspomnianej w ustępie 14(c), (d) lub (e) niniejszej Normy, nowy certyfikat zostanie wydany tylko wtedy, gdy właściwa władza lub uznana organizacja wydająca nowy certyfikat upewni się, że statek spełnia wymagania niniejszej Normy.

16. Właściwa władza lub uznana organizacja odpowiednio do tego celu upoważniona przez państwo bandery unieważni morski certyfikat pracy jeśli będą istnieć dowody, że dany statek nie spełnia wymagań niniejszej Konwencji i nie zostały podjęte żadne środki naprawcze.

17. Rozważając, czy morski certyfikat pracy powinien zostać unieważniony zgodnie z ustępem 16 niniejszej Normy, właściwa władza lub uznana organizacja wezmą pod uwagę jak powagę lub częstotliwość występowania nieprawidłowości.

Wytyczna B5.1.3 – Morski certyfikat pracy i deklaracja zgodności

1. Krajowe wymagania przedstawione w Części I deklaracji zgodności powinny zawierać lub występować łącznie z odniesieniami do przepisów prawnych dotyczących warunków pracy i życia marynarzy w każdej ze spraw wymienionych w Załączniku A5-I. Tam gdzie prawodawstwo krajowe

jest w pełni zgodne z wymogami określonymi w niniejszej Konwencji samo odniesienie może w pełni wystarczyć. Tam gdzie postanowienie Konwencji realizowane jest za pomocą środka zasadniczo równoważnego jak określa Artykuł VI, ustęp 3, przepis ten powinien zostać wskazany wraz ze zwięzłym wyjaśnieniem. Jeśli właściwa władza przyznaje zwolnienia zgodnie z postanowieniami Tytułu 3, powinny zostać jasno wskazane konkretne postanowienia lub postanowienie.

2. Środki wspomniane w Części II deklaracji zgodności, sporządzonej przez armatora, powinny, w szczególności, wskazywać kiedy nastąpi weryfikacja ciągłości trwania zgodności z konkretnymi wymogami krajowymi, osoby odpowiedzialne za przeprowadzenie weryfikacji, zapisy, których należy dokonać, jak też procedury, które należy zastosować, gdy stwierdzony zostanie brak zgodności. Część II może przyjąć wiele form. Może odnosić się do innej bardziej kompleksowej dokumentacji obejmującej politykę i procedury odnoszące się do innych aspektów sektora morskiego, na przykład dokumentów wymaganych przez *Międzynarodowy Kodeks Bezpiecznego Zarządzania Statkiem (Kodeks ISM)* lub informacji wymaganych przez Prawidło 5 Konwencji SOLAS, Rozdział XI-1 dotyczący ciągłego skrótego zapisu historii statku.

3. Środki podejmowane w celu zapewnienia trwałej zgodności powinny zawierać ogólne międzynarodowe wymagania dotyczące zaznajamiania się armatora i kapitana z najnowszymi osiągnięciami technologicznymi i naukowymi w zakresie projektowania stanowisk pracy, uwzględniając niebezpieczeństwa pracy marynarza, oraz informowania o tych osiągnięciach przedstawicieli marynarzy, gwarantując w ten sposób lepszy poziom ochrony warunków pracy i życia marynarzy na statku.

4. Deklaracja zgodności powinna, przede wszystkim, sporządzona być w sposób przejrzysty, aby pomóc zainteresowanym osobom, takim jak inspektorzy państwa bandery, uprawnieni urzędnicy w państwach portu i marynarze, w sprawdzeniu, czy wymagania są odpowiednio spełniane.

5. Przykład tego rodzaju informacji, które mogą być zawarte w deklaracji zgodności podany jest w Załączniku B5-I.

6. Gdy statek zmienia banderę, jak wskazuje Norma A5.1.3, ustęp 14(c), i gdy oba zainteresowane państwa ratyfikowały niniejszą Konwencję, Członek którego banderę statek dotychczas podnosił powinien, tak szybko jak to możliwe, przekazać właściwej władzy działającej na terytorium drugiego Członka kopie morskiego certyfikatu pracy i deklaracji zgodności danego statku przed zmianą bandery i, jeśli ma to zastosowanie, kopie odpowiednich sprawozdań inspekcyjnych, jeśli właściwa władza sobie tego zażyczy, w ciągu trzech miesięcy od daty zmiany bandery.

Prawidło 5.1.4 – Inspekcje i egzekwowanie

1. Każdy Członek upewni się, poprzez efektywny i skoordynowany system regularnych inspekcji, monitorowania i innych środków kontroli, że statki podnoszące jego banderę przestrzegają wymagań niniejszej Konwencji wdrożonych do ustawodawstwa krajowego.

2. Szczegółowe wymagania dotyczące systemu inspekcji i egzekwowania wspomniane w ustępie 1 niniejszego Prawidła określone są w Części A Kodeksu.

Norma A5.1.4 – Inspekcje i egzekwowanie

1. Każdy Członek będzie posiadał system inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statkach, które podnoszą jego banderę, zawierający weryfikację, czy wdrażane są środki dotyczące pracy i życia wymienione w deklaracji zgodności i czy spełniane są wymagania niniejszej Konwencji.

2. Właściwa władza wyznaczy wystarczającą liczbę wykwalifikowanych inspektorów w celu wypełnienia swych obowiązków określonych w ustępie 1 niniejszej Normy. Jeśli do przeprowadzania inspekcji uprawniono uznane organizacje, Członek będzie wymagał, by personel przeprowadzający inspekcję był wykwalifikowany do podjęcia się tego zadania i przyzna mu w tym celu odpowiednie uprawnienia.
3. Przyjęte zostaną odpowiednie przepisy gwarantujące, że inspektorzy posiadają konieczne lub pożądane wykształcenie, kompetencje, zakres działania, uprawnienia, status i niezależność, umożliwiające im przeprowadzenie weryfikacji i zagwarantowanie zgodności wspomnianej w ustępie 1 niniejszej Normy.
4. Inspekcje będą przeprowadzane w odstępach czasowych wymaganych w Normie A5.1.3, jeśli ma to zastosowanie. Odstęp czasowy pomiędzy inspekcjami nie może w żadnym wypadku przekroczyć trzech lat.
5. Jeśli Członek otrzyma skargę, której nie uzna za ewidentnie nieuzasadnioną lub wejdzie w posiadanie dowodu, że statek, który podnosi jego banderę nie spełnia wymagań niniejszej Konwencji, lub że istnieją poważne nieprawidłowości we wdrażaniu środków wymienionych w deklaracji zgodności, Członek podejmie kroki konieczne do zbadania sprawy i zagwarantowania, że podjęte zostały działania w celu naprawienia nieprawidłowości.
6. Każdy Członek ustanowi i będzie skutecznie egzekwował zasady gwarantujące, że inspektorzy posiadają status i warunki służby umożliwiające im zachowanie niezależności od zmian rządów i niewłaściwych wpływów zewnętrznych.
7. Inspektorzy, zaopatrzeni w jasne wytyczne dotyczące ich zadań i wyposażeni w stosowne dokumenty, będą uprawnieni do:
 - (a) wejścia na statek podnoszący banderę Członka;
 - (b) przeprowadzenia badań, testów lub wywiadów, które mogą uznać za konieczne w celu upewnienia się, że normy są ściśle przestrzegane; oraz
 - (c) domagania się naprawy nieprawidłowości i, jeśli mają powody uważać, że nieprawidłowości stanowią poważne naruszenie wymagań niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy) lub stwarzają znaczące zagrożenie dla zdrowia lub bezpieczeństwa marynarzy, zabronienia statkowi opuszczenia portu, dopóki nie zostaną podjęte konieczne działania.
8. Wszelkie działania wynikające z realizacji uprawnień określonych w ustępie 7(c) niniejszej Normy będą podlegać prawu do apelacji w sądzie lub organie administracji.
9. Inspektorzy będą mogli, według własnego uznania, udzielić porady zamiast wszczęcia postępowania lub zalecić postępowania w przypadkach gdy nie występuje wyraźne naruszenie wymagań niniejszej Konwencji, które stwarzałoby zagrożenie dla zdrowia i bezpieczeństwa marynarzy i gdy nie pojawiały się wcześniej podobne naruszenia.
10. Inspektorzy będą zachowywać poufność w odniesieniu do źródeł zażaleń lub skarg dotyczących rzekomych zagrożeń lub nieprawidłowości w zakresie warunków pracy lub życia marynarzy lub naruszenia aktów ustawowych i wykonawczych i nie dadzą w żaden sposób do zrozumienia armatorowi, jego przedstawicielowi lub operatorowi statku, że inspekcja została przeprowadzona na skutek otrzymania zażalenia lub skargi.

11. Inspektorom nie zostaną powierzone obowiązki, które mogłyby, z powodu swej liczby lub charakteru, przeszkadzać w efektywnym przeprowadzeniu inspekcji lub w jakikolwiek sposób naruszać ich uprawnienia lub bezstronność w relacjach z armatorem, marynarzami lub innymi zainteresowanymi stronami. W szczególności inspektorom zabrania się:

- (a) posiadania jakichkolwiek bezpośrednich lub pośrednich związków z działaniami, wobec których przeprowadzają inspekcję; oraz
- (b) pod groźbą odpowiednich sankcji i środków dyscyplinarnych ujawniania, nawet po opuszczeniu służby, jakichkolwiek sekretów handlowych lub poufnych informacji na temat pracy na statku lub informacji o charakterze osobistym, które mogą znaleźć się w ich posiadaniu w trakcie pełnienia obowiązków.

12. Inspektorzy przedłożą sprawozdanie z każdej inspekcji właściwej władzy. Jeden egzemplarz sprawozdania w języku angielskim lub roboczym języku używanym na statku zostanie przekazany kapitanowi statku, a kolejny egzemplarz zostanie umieszczony na tablicy ogłoszeń na statku do wiadomości marynarzy i, na ich wniosek, przekazany ich przedstawicielom.

13. Właściwa władza na terytorium każdego Członka będzie posiadała zapisy inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statkach podnoszących jego banderę. Będzie też publikować coroczne sprawozdanie na temat działań inspekcyjnych, w rozsądnym czasie, nie przekraczającym sześciu miesięcy, po końcu roku.

14. W przypadku śledztwa wynikającego z poważnego wypadku, sprawozdanie zostanie przekazane właściwej władzy tak szybko jak to możliwe, lecz nie później niż miesiąc po zakończeniu śledztwa.

15. Gdy przeprowadzana jest inspekcja lub wdrażane środki wynikające z realizacji niniejszej Normy, podjęte zostaną wszelkie wysiłki w celu uniknięcia niepotrzebnego zatrzymania lub przestoju statku.

16. Zgodnie z prawem krajowym wypłacane będzie odszkodowanie za wszelkie straty poniesione na skutek niewłaściwego wykonywania przez inspektorów swoich funkcji. W każdym przypadku ciężar dowodu spoczywa na stronie skarżącej.

17. Każdy Członek wprowadzi i będzie skutecznie egzekwować odpowiednie kary i inne środki naprawcze w przypadku naruszenia wymagań niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy) i utrudniania inspektorom wykonywania ich obowiązków.

Wytyczna B5.1.4 – Inspekcje i egzekwowanie

1. Właściwa władza lub inna instytucja całkowicie lub częściowo zaangażowana w przeprowadzanie inspekcji warunków pracy i życia marynarzy powinna posiadać niezbędne środki do pełnienia swych funkcji. W szczególności:

- (a) każdy Członek powinien wdrożyć niezbędne środki, aby odpowiednio wykwalifikowani eksperci techniczni i specjaliści mogli zostać powołani, gdy zajdzie taka potrzeba, do pomocy inspektorom; oraz
- (b) inspektorom należy zapewnić wygodnie usytuowane kwatery, sprzęt i środki transportu odpowiednie do skutecznego wykonywania obowiązków.

2. Właściwa władza powinna opracować politykę w zakresie zgodności i egzekwowania w celu zapewnienia spójności działań, a także zapewniać inne wskazówki dla działań inspekcyjnych i egzekucyjnych związanych z niniejszą Konwencją. Egzemplarze programu działań w zakresie takiej

polityki powinny być dostarczone wszystkim inspektorom i urzędnikom odpowiedzialnym za egzekwowanie prawa oraz udostępnione społeczeństwu, armatorom i marynarzom.

3. Właściwa władza powinna ustanowić proste procedury umożliwiające poufne pozyskiwanie informacji dotyczących możliwych naruszeń wymagań niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy) dostarczonych przez marynarzy bezpośrednio lub za pośrednictwem przedstawicieli marynarzy i pozwalające inspektorom szybko przeprowadzać dochodzenia, w tym:

- (a) umożliwienie kapitanom, marynarzom lub reprezentantom marynarzy złożenie wniosku o inspekcję, gdy uznają to za niezbędne; oraz
- (b) dostarczenie armatorom i marynarzom oraz ich organizacjom informacji i porad na temat najbardziej efektywnych sposobów stosowania się do wymagań niniejszej Konwencji i zapewnienia ciągłej poprawy warunków pracy i życia marynarzy na statku.

4. Inspektorzy powinni być w pełni wyszkoleni i ich liczba powinna być wystarczająca do zapewnienia skutecznego wypełniania obowiązków, z odpowiednim uwzględnieniem:

- (a) wagi obowiązków, a szczególnie liczby, natury i rozmiaru statków poddanych inspekcji oraz liczby i złożoności przepisów prawnych, które mają zostać wyegzekwowane;
- (b) środków którymi dysponują inspektorzy; oraz
- (c) praktyczne warunki, które muszą zostać spełnione, aby inspekcja była skuteczna.

5. Z zastrzeżeniem warunków rekrutacji do służby publicznej określonych przez prawo krajowe inspektorzy powinni posiadać kwalifikacje i odpowiednie przeszkolenie do wykonywania swoich obowiązków, a jeśli to możliwe również wykształcenie w zakresie żeglugi morskiej lub doświadczenie w zawodzie marynarza. Powinni posiadać odpowiednią znajomość warunków pracy i życia marynarzy oraz języka angielskiego.

6. Powinny zostać podjęte kroki w celu zapewnienia inspektorom odpowiedniego dalszego szkolenia w okresie ich zatrudnienia.

7. Wszyscy inspektorzy powinni dobrze rozumieć okoliczności, w których przeprowadzana powinna być inspekcja, zakres inspekcji w różnych okolicznościach oraz ogólną metodę przeprowadzania inspekcji.

8. Inspektorzy wyposażeni w odpowiednie dokumenty zgodnie z prawem krajowym powinni co najmniej posiadać uprawnienia do:

- (a) swobodnego wchodzenia na statek bez uprzedniego powiadomienia; jednakże rozpoczynając inspekcję statku inspektorzy powinni powiadomić o swojej obecności kapitana lub osobę ponoszącą odpowiedzialność za statek i, tam gdzie to właściwe, marynarzy lub ich przedstawicieli;
- (b) zadawania pytań kapitanowi statku, marynarzom lub innym osobom, w tym armatorowi lub jego przedstawicielowi, na temat kwestii dotyczących spełniania wymagań wynikających z praw i przepisów, w obecności każdego świadka, którego dana osoba zażąda;
- (c) domagania się przedstawienia wszelkich książek, dzienników, rejestrów, certyfikatów lub innych dokumentów lub informacji bezpośrednio związanych z przedmiotem inspekcji, w celu zweryfikowania przestrzegania prawa krajowego wdrażającego niniejszą Konwencję;
- (d) egzekwowania obowiązku wywieszenia zawiadomień wymaganych zgodnie z prawem krajowym wdrażającym niniejszą Konwencję;
- (e) pobierania lub usuwania, dla celów analizy, próbek produktów, ładunku, wody pitnej, zaopatrzenia, materiałów i substancji z którymi mają styczność osoby przebywające na statku;
- (f) niezwłocznego zwrócenia uwagi, po przeprowadzeniu inspekcji, armatorowi, operatorowi statku lub kapitanowi na nieprawidłowości, które mogą mieć wpływ na zdrowie i bezpieczeństwo osób przebywających na statku;

- (g) alarmowania właściwej władzy i, jeśli ma to zastosowanie, uznanej organizacji w sprawie wszelkich nieprawidłowości lub nadużyć nie objętych istniejącymi prawami lub przepisami i przedstawienia propozycji poprawy praw i przepisów; oraz
- (h) zawiadomienia właściwej władzy o wszelkich wynikających z wykonywania pracy uszkodzeniach ciała i chorobach marynarzy w przypadkach i w sposób określony w przepisach ustawowych i wykonawczych.

9. Gdy pobierana lub usuwana jest próbka, o której wspomina ustęp 8(e) niniejszej Wytycznej, armator lub jego przedstawiciel, a tam gdzie jest to właściwe również marynarz, powinni zostać powiadomieni lub być obecni w czasie pobierania lub usuwania próbki. Ilość próbki powinna być odpowiednio zapisana przez inspektora.

10. Coroczne sprawozdanie opublikowane przez właściwą władzę każdego Członka dotyczące statków, które podnoszą jego banderę powinien zawierać:

- (a) listę obowiązujących przepisów ustawowych i wykonawczych istotnych dla warunków pracy i życia marynarzy i wszelkie poprawki, które weszły w życie w trakcie trwania roku;
- (b) szczegóły organizacji systemu inspekcji;
- (c) dane statystyczne na temat statków i innych obiektów podlegających inspekcji oraz statków i innych obiektów, których inspekcji dokonano;
- (d) dane statystyczne na temat wszystkich marynarzy podlegających prawu krajowemu;
- (e) dane statystyczne i informacje na temat pogwałcenia przepisów prawnych, nałożone kary i przypadki zatrzymania statków; oraz
- (f) dane statystyczne na temat wypadków przy pracy i chorób dotyczących marynarzy.

Prawidło 5.1.5 – Procedury rozpatrywania skarg na statku

1. Każdy Członek będzie wymagał, by statki podnoszące jego banderę stosowały procedury zapewniające sprawiedliwe, skuteczne i szybkie rozpatrywanie skarg marynarzy na rzekome naruszenia wymagań niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy)
2. Każdy Członek zabroni jakiegokolwiek represjonowania marynarzy wnoszących skargi i będzie karał przypadki takiego represjonowania.
3. Postanowienia zawarte w niniejszym Prawidło i związane z nią fragmenty Kodeksu nie mają wpływu na prawa marynarzy do domagania się zadośćuczynienia za pomocą wszelkich środków prawnych, które uznają za stosowne.

Norma A5.1.5 – Procedury rozpatrywania skarg na statku

1. Bez szkody dla szerszego zakresu procedur zapewnianych przez prawo krajowe oraz układy zbiorowe pracy, stosowane na statkach procedury mogą zostać wykorzystane przez marynarzy w celu składania skarg dotyczących wszelkich kwestii stanowiących rzekome naruszenie wymagań niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy).
2. Każdy Członek zagwarantuje poprzez ustawodawstwo, że na statkach stosowane będą odpowiednie procedury w celu spełnienia wymagań Normy 5.1.5. Takie procedury będą zmierzać do rozpatrzenia skarg na najniższym możliwym poziomie. Jednakże, we wszystkich przypadkach, marynarze będą mieli prawo do złożenia skargi bezpośrednio kapitanowi i, jeśli uznają to za konieczne, odpowiednim organom zewnętrznym.

3. Procedury składania skarg na statku będą zawierać prawo marynarza do składania skarg w ramach procedury w towarzystwie lub będąc reprezentowanym, jak również zabezpieczenia przeciwko możliwości stania się ofiarą represji w związku ze złożeniem skargi. Termin „represjonowanie” obejmuje wszelkie niekorzystne dla marynarza działania podjęte wobec niego przez jakąkolwiek osobę w związku ze złożeniem przez niego skargi, która nie jest w sposób ewidentny bezpodstawną lub złośliwą.

4. Wraz z egzemplarzem umowy o pracę wszyscy marynarze otrzymają egzemplarz stosowanych na statku procedur składania skarg. Będą tam zawarte dane kontaktowe do właściwej władzy w państwie bandery i, jeśli się różnią, w kraju zamieszkania marynarzy, a także imię i nazwisko osoby lub osób na statku, które mogą, na zasadzie poufności, udzielić marynarzom bezstronnej porady w sprawie ich skargi lub w inny sposób pomóc im w skorzystaniu z dostępnych na statku procedur składania skarg.

Wytyczna B5.1.5 - Procedury rozpatrywania skarg na statku

1. Z zastrzeżeniem wszelkich postanowień stosownych układów zbiorowych pracy, właściwa władza powinna, w drodze konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy, stworzyć wzór sprawiedliwych, szybkich i dobrze udokumentowanych procedur rozpatrywania skarg dla wszystkich statków podnoszących banderę danego Członka. W czasie tworzenia wspomnianych procedur powinny być brane pod uwagę następujące kwestie:

- (a) wiele skarg może dotyczyć w szczególności tych osób, do których powinny zostać skierowane lub nawet kapitana statku. We wszystkich przypadkach marynarze powinni mieć możliwość składania skarg bezpośrednio do kapitana, jak też do odpowiednich organów zewnętrznych; oraz
- (b) aby pomóc marynarzom w uniknięciu problemów związanych z represjami w związku ze składaniem skarg dotyczących kwestii regulowanych przez niniejszą Konwencję, procedury powinny zachęcać do wyznaczenia osoby na statku, która może marynarzom udzielać porad na temat dostępnych procedur i, na wniosek składającego skargę marynarza, uczestniczyć w spotkaniach i przesłuchaniach dotyczących przedmiotu skargi.

2. Procedury omawiane podczas procesu konsultacji, o którym mowa w ustępie 1 niniejszej Wytycznej powinny zawierać co najmniej następujące uregulowania:

- (a) skargi powinny być adresowane do osoby zarządzającej działem, w którym pracuje wnoszący skargę marynarz lub do oficera przełożonego;
- (b) osoba zarządzająca działem lub oficer przełożony powinni następnie podjąć próbę rozstrzygnięcia sprawy w przedziale czasowym odpowiednim do wagi przedmiotu sprawy;
- (c) jeśli osoba zarządzająca działem lub oficer przełożony nie mogą rozpatrzyć skargi w sposób satysfakcjonujący dla marynarza, marynarz powinien przekazać ją na ręce kapitana statku, który zajmie się nią osobiście;
- (d) marynarze powinni przez cały czas mieć prawo do osoby towarzyszącej lub przedstawiciela w postaci innego wybranego przez nich marynarza odbywającego służbę na danym statku;
- (e) powinien być prowadzony rejestr wszystkich skarg i decyzji ich dotyczących a ich kopie przekazane wnoszącemu skargę marynarzowi;
- (f) jeśli rozpatrzenie skargi na statku okaże się niemożliwe, sprawa powinna zostać przekazana armatorowi, który powinien otrzymać odpowiedni limit czasu na rozpatrzenie sprawy, tam gdzie to właściwe, w porozumieniu z zainteresowanymi marynarzami lub jakąkolwiek osobą, którą wyznaczą jako swojego przedstawiciela; oraz
- (g) we wszystkich przypadkach marynarze powinni mieć prawo do wnoszenia skarg bezpośrednio do kapitana, armatora i właściwej władzy.

Prawidło 5.1.6 – Wypadki morskie

1. Każdy Członek przeprowadzi oficjalne dochodzenie w sprawie każdego poważnego wypadku morskiego, prowadzącego do obrażeń lub utraty życia, z udziałem statku, który podnosi jego banderę. Zwyczajowo ujawnia się raport końcowy z dochodzenia.

2. Członkowie będą współpracować ze sobą w celu ułatwienia przeprowadzenia dochodzenia w sprawie poważnego wypadku morskiego, o którym mowa w ustępie 1 niniejszego Prawidła.

Norma A5.1.6 – Wypadki morskie

(Brak przepisów)

Wytyczna B5.1.6 – Wypadki morskie

(Brak przepisów)

Prawidło 5.2 – Zakres obowiązków Państwa portu

Cel: Umożliwienie każdemu Członkowi, w ramach niniejszej Konwencji, wypełnienia własnych obowiązków, odnoszących się do współpracy międzynarodowej oraz wdrażania i egzekwowania norm wyznaczonych w niniejszej Konwencji w odniesieniu do statków zagranicznych

Prawidło 5.2.1 – Inspekcje w porcie

1. Każdy zagraniczny statek wpływający, w ramach swoich zwykłych działań lub z przyczyn operacyjnych do portu Członka, może podlegać inspekcji zgodnie z ustępem 4 w Artykule V w celu dokonania rewizji zgodności z wymogami niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy) odnoszącymi się do warunków pracy i życia marynarzy znajdujących się na statku.

2. Każdy Członek zaakceptuje certyfikat pracy oraz deklarację zgodności wymagane na podstawie Prawidła 5.1.3 jako dowód oparty na domniemaniu faktycznym zgodności z wymogami niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy). W związku z tym inspekcje w tych portach będą ograniczone do sprawdzenia certyfikatu oraz deklaracji, z wyłączeniem okoliczności określonych w Kodeksie.

3. Inspekcje w porcie będą przeprowadzane przez uprawnionych inspektorów zgodnie z postanowieniami Kodeksu, a także zgodnie z innymi stosownym międzynarodowymi porozumieniami, dotyczącymi inspekcji przeprowadzanych w ramach kontroli w Państwie portu na terytorium Członka. Każda taka inspekcja będzie ograniczona do weryfikacji zgodności kontrolowanej kwestii z odpowiednimi wymogami określonymi w Artykułach i Prawidłach niniejszej Konwencji oraz wyłącznie w Części A Kodeksu.

4. Inspekcje, które mogą być przeprowadzane zgodnie z niniejszym Prawidłem będą oparte o skuteczną inspekcję Państwa portu oraz system monitorujący w celu zagwarantowania, że warunki pracy i życia marynarzy w porcie zainteresowanego Członka spełniają wymogi niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy).

5. Informacje o systemie, o którym mowa w ustępie 4 niniejszego Prawidła, włącznie z metodą wykorzystaną do oceny jego skuteczności, będą zawierane w sprawozdaniach Członka składanych w trybie artykułu 22 Konstytucji.

Norma A5.2.1 – Inspekcje w porcie

1. Jeżeli upoważniony inspektor po wejściu na statek w celu przeprowadzenia inspekcji, w stosownych przypadkach, po wystosowaniu prośby o przedstawienie morskiego certyfikatu pracy oraz deklaracji zgodności stwierdzi, że:

- (a) wymagane dokumenty nie zostały sporządzone lub prawdą ich prowadzenie jest nieprawidłowe, lub, że sporządzone dokumenty nie zawierają informacji wymaganych postanowieniami niniejszej Konwencji lub zawierają nieważne informacje; lub
- (b) istnieją wyraźne podstawy, aby sądzić, że warunki pracy i życia na statku nie są zgodne z wymogami niniejszej Konwencji; lub
- (c) istnieją uzasadnione podstawy, aby sądzić, że statek zmienił banderę w celu uniknięcia zgodności z postanowieniami Konwencji; lub
- (d) wniesiono skargę, zarzucającą rzekomą niezgodność konkretnych warunków pracy i życia na statku z wymogami niniejszej Konwencji;

można przeprowadzić bardziej szczegółową inspekcję, aby określić warunki pracy i warunki mieszkaniowe na statku. Inspekcję taką należy przeprowadzić w każdym przypadku, gdy pada podejrzenie lub zarzut nieprawidłowych warunków pracy oraz warunków mieszkaniowych mogących stanowić zagrożenie bezpieczeństwa, zdrowia marynarzy lub w przypadku, kiedy inspektor posiada podstawę, aby sądzić, że wszelkie nieprawidłowości stanowią poważne naruszenie wymagań niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy).

2. W przypadku przeprowadzania przez uprawnionego inspektora bardziej szczegółowej inspekcji na zagranicznym statku w porcie Członka w okolicznościach określonych w punkcie (a), (b) lub (c) ustępu 1 niniejszej Normy, będzie ona zasadniczo obejmować wszystkie kwestie wymienione w Załączniku A5-III.

3. W przypadku skargi określonej w ustępie 1(d) niniejszej Normy, inspekcja będzie ograniczona w zasadzie do kwestii objętych skargą, pomimo tego, że skarga ta lub dochodzenie prowadzone w jej sprawie, może dać wyraźne podstawy do przeprowadzenia inspekcji szczegółowej zgodnie z ustępem 1(b) niniejszej Normy. W rozumieniu ustępu 1(d) niniejszej Normy „skarga” oznacza informację zgłoszoną przez marynarza, organizacja zawodowa, lub stowarzyszenie, związek zawodowy lub, ogólnie rzecz biorąc, jakąkolwiek osobę w interesie której leży bezpieczeństwo statku, włącznie z interesem wynikającym z kwestii bezpieczeństwa lub zagrożenia zdrowia marynarzy przebywających na pokładzie.

4. W przypadku, gdy po przeprowadzeniu bardziej szczegółowej inspekcji, warunki pracy i życia na statku okażą się niezgodne z wymaganiami niniejszej Konwencji, upoważniony inspektor niezwłocznie poinformuje kapitana statku o nieprawidłowościach, a także przedstawi wymagany termin ich naprawienia. W przypadku, kiedy upoważniony oficer uzna takie braki za istotne, lub jeżeli odnoszą się one do skargi wniesionej zgodnie z ustępem 3 niniejszej Normy, wtedy upoważniony inspektor poinformuje o nich odpowiednie organizacje marynarzy lub armatorów na terenie Członka, gdzie odbywa się inspekcja, a także może:

- (a) powiadomić przedstawiciela Państwa bandery;
- (b) przekazać stosowne informacje właściwej władzy w następnym porcie, do którego ma wpłynąć dany statek.

5. Członek, na którego terytorium jest przeprowadzana inspekcja, ma prawo do otrzymania kopii sprawozdania oficera, który musi zawierać każdą odpowiedź otrzymaną od władz właściwych Państwa bandery w nakazanym terminie do Dyrektora Generalnego Międzynarodowego Biura Pracy z opinią na temat takiego działania, która może być uważana za stosowną, a także wskazaną w celu zapewnienia, że informacja ta została odnotowana i że strony zainteresowane skorzystaniem z odpowiednich procedur regresu zostaną o nich poinformowane.

6. W przypadku, kiedy po przeprowadzeniu bardziej szczegółowej inspekcji przez uprawnionego okaże się, że statek nie odpowiada wymaganiom niniejszej Konwencji, a także:

- (a) warunki panujące na statku stanowią wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa i zdrowia marynarzy; lub
- (b) brak zgodności stanowi poważne lub wielokrotne naruszenie wymagań niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy);

uprawniony inspektor podejmie kroki gwarantujące, że statek nie wypłynie w morze zanim wszelkie niezgodności, które mieszczą się w zakresie opisanym w punkcie (a) lub (b) niniejszego ustępu nie zostaną naprawione, lub do momentu zaakceptowania planu działań mającego na celu naprawienie takich niezgodności przez uprawnionego inspektora i do chwili, kiedy inspektor uzna, że plan ten zostanie wdrożony w sposób niezwłoczny. Jeżeli dalsza żegluga zostanie uniemożliwiona, uprawniony inspektor niezwłocznie powiadomi o tym Państwo bandery i zwróci się z wnioskiem do przedstawiciela Państwa bandery o stawienie się oraz, jeżeli będzie to możliwe, o udzielenie odpowiedzi w określonym terminie. Upoważniony inspektor niezwłocznie powiadomi właściwe organizacje armatorów oraz marynarzy w porcie Państwa portu, gdzie przeprowadzono inspekcję.

7. Każdy Członek zagwarantuje, że jego upoważniony inspektor otrzyma wskazówki, zgodnie z wytycznymi Części B Kodeksu, w odniesieniu do rodzajów okoliczności uzasadniających zatrzymanie statku na podstawie ustępu 6 niniejszej Normy.

8. Wdrażając swoje obowiązki w ramach niniejszej Normy, każdy Członek doloży wszelkich starań, aby uniknąć nieuzasadnionego zatrzymania lub opóźnienia statku. Jeżeli okaże się, że statek został bezprawnie zatrzymany lub opóźniony, wypłacone zostanie odszkodowanie za wszelkie poniesione straty lub szkody. Ciężar dowodowy będzie w każdym przypadku spoczywać na wnoszącym skargę.

Wytyczna B5.2.1 – Inspekcje w porcie

1. Właściwa władza powinna opracować politykę inspekcji dla uprawnionych inspektorów przeprowadzających inspekcje na podstawie Prawidła 5.2.1. Celem Polityki powinno być zapewnienie spójności, oraz w inny sposób wskazanie działań dotyczących inspekcji i egzekwowania, związanych z wymaganiami niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy). Kopie takiej polityki należy dostarczyć wszystkim uprawnionym inspektorom i podać do informacji publicznej, a także armatorów i marynarzy.

2. Opracowując politykę związaną z okolicznościami dającymi podstawę do zatrzymania statku zgodnie z Normą A5.2.1, ustęp 6, właściwa władza powinien wziąć pod uwagę, w odniesieniu do naruszeń wymienionych w Normie A5.2.1, ustęp 6(b), że waga naruszeń może być powodowana charakterem przedmiotowej nieprawidłowości. Byłoby to szczególnie istotne w przypadku pogwałcenia podstawowych praw i zasad lub praw socjalnych i prawa do zatrudnienia marynarzy w ramach Artykułu III oraz IV. Na przykład, zatrudnienie osoby małoletniej może zostać uznane za poważne naruszenie nawet, gdy na statku znajduje się tylko jedna taka osoba. W innych przypadkach powinno się uwzględnić liczbę naruszeń stwierdzonych podczas konkretnej inspekcji, dopiero wiele braków związanych z zakwaterowaniem lub wyżywieniem oraz przyrządzaniem posiłków, które nie zagrażają bezpieczeństwu lub zdrowiu, może być potrzebne do uznania, że zaistniało poważne naruszenie.

3. Członkowie powinni współpracować ze sobą, w maksymalnym możliwym zakresie, w zakresie przyjęcia ustalonych międzynarodowych wytycznych dotyczących polityk inspekcji, zwłaszcza tych odnoszących się do okoliczności dających podstawę do zatrzymania statku.

Prawidło 5.2.2 – Procedury dotyczące rozpatrywania skarg marynarzy na lądzie

1. Każdy Członek zapewni, że każdemu marynarzowi znajdującemu się na statku wpływającym do portu na terytorium Członka, który utrzymuje, że nastąpiło naruszenie wymagań niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy), przysługuje prawo zgłoszenia takiej skargi w celu ułatwienia podjęcia natychmiastowych i praktycznych środków zadośćuczynienia.

Norma A5.2.2 – Procedury dotyczące rozpatrywania skarg marynarzy na lądzie

1. Marynarz zarzucający naruszenie wymagań niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy) może wnieść skargę do upoważnionego inspektora w porcie, do którego wpłynął statek marynarza. W takich przypadkach, uprawniony inspektor może wszcząć wstępne dochodzenie.

2. Tam gdzie ma to zastosowanie, z uwagi na charakter skargi, dochodzenie wstępne rozważy, czy zastosowano pokładowe procedury rozpatrywania skarg, zawarte w Prawidło 5.1.5. Uprawniony inspektor może również przeprowadzić bardziej szczegółową inspekcję zgodnie z Normą A5.2.1.

3. Uprawniony inspektor, tam gdzie ma to zastosowanie, będzie starał się promować rozstrzygnięcie skargi na statku.

4. W przypadku, gdy dochodzenie lub inspekcja przewidziane niniejszą Normą wykażą niezgodność zawartą w ramach ustępu 6 Normy A5.2.1, zastosowanie będą miały przepisy zawarte w tym ustępie.

5. W przypadkach, gdy ustęp 4 niniejszej Normy nie ma zastosowania, a skarga nie została rozpatrzona na statku, uprawniony inspektor niezwłocznie zawiadomi Państwo bandery, starając się, w określonym terminie, znaleźć rozwiązanie i określić plan działań naprawczych.

6. W przypadku, gdy skarga nie została rozwiązana w następstwie działań podjętych zgodnie z ustępem 5 niniejszej Normy, Państwo portu przekaże kopię sprawozdania uprawnionego inspektora Dyrektorowi Generalnemu. Do sprawozdania należy dołączyć wszelkie odpowiedzi otrzymane w określonym terminie od właściwej władzy Państwa bandery. Poinformowane zostaną również odpowiednie organizacje zrzeszające armatorów oraz marynarzy. Dodatkowo, Państwo portu regularnie składa dane statystyczne oraz informacje dotyczące skarg, które zostały rozpatrzone, Dyrektorowi Generalnemu. W obu przypadkach dane oraz informacje są składane, aby na podstawie takich działań, co może być uważane za właściwe oraz wskazane, prowadzić ewidencję takich informacji i powiadamiać o tym strony, włącznie z organizacjami armatorów oraz marynarzy, które mogłyby być zainteresowane korzystaniem z odpowiednich procedur regresu.

7. Podjęte zostaną odpowiednie kroki w celu ochrony poufności skarg wnoszonych przez marynarzy.

Wytyczna B5.2.2 – Procedury dotyczące rozpatrywania skarg marynarzy na lądzie

1. Jeżeli uprawniony inspektor rozpatruje skargę, o której mowa w Normie A5.2.2, inspektor ten powinien najpierw sprawdzić, czy skarga ma charakter ogólny, odnoszący się do wszystkich marynarzy na statku, czy też do pewnej ich kategorii, lub czy odnosi się do poszczególnych przypadków zainteresowanych marynarzy.

2. Jeżeli skarga ma charakter ogólny, należy rozważyć wszczęcie szczegółowej inspekcji zgodnie z Normą A5.2.1.

3. Jeżeli skarga odnosi się do przypadku indywidualnego, należy przeanalizować wyniki wszelkich procedur skarg na statku w celu rozpatrzenia danej skargi. Jeżeli nie zastosowano takich procedur,

wtedy uprawniony inspektor powinien zaproponować skorzystanie z wszelkich dostępnych procedur w celu rozpatrzenia skargi. Powinien istnieć dobry powód dla rozważania skargi przed zastosowaniem pokładowych procedur skarg. Powody te obejmować mogą niedostateczność lub opóźnienie procedur wewnętrznych lub też obawę osoby składającej skargę przed reperkusjami za złożenie skargi.

4. W przypadku każdego dochodzenia w sprawie skargi, uprawniony inspektor powinien umożliwić w sposób należyty wyrażenie opinii kapitanowi, armatorowi oraz wszelkim innym osobom, których skarga dotyczy.

5. W przypadku, gdy Państwo bandery wykaże, w odpowiedzi na zawiadomienie przez Państwo portu zgodnie z ustępem 5 Normy A5.2.2, że zajmie się sprawą, oraz że posiada wszelkie skuteczne procedury w tym celu, a także przedstawiło akceptowalny plan działania, uprawniony inspektor może powstrzymać się od dalszego zaangażowania w rozpatrywanie skargi.

Prawidło 5.3 – Obowiązki państwa dostarczającego siły roboczej

Cel: Zapewnienie wdrożenia przez każdego Członka jego obowiązków zawartych w ramach niniejszej Konwencji, odnoszących się do naboru i pośrednictwa pracy marynarzy oraz zapewnienia zabezpieczenia społecznego jego marynarzy.

1. Bez szkody dla zasady odpowiedzialności każdego Członka za warunki pracy i życia marynarzy na statkach znajdujących się pod ich banderą, Członek jest również zobowiązany do wdrożenia wymogów niniejszej Konwencji w odniesieniu do naboru i pośrednictwa pracy marynarzy, a także do zabezpieczenia społecznego marynarzy, którzy są jego obywatelami lub rezydentami lub w jakikolwiek inny sposób zamieszkują jego terytorium, w stopniu, w jakim takie zobowiązanie jest określone przez niniejszą Konwencję.

2. Szczegółowe wymagania zastosowania ustępu 1 niniejszego Prawidła można znaleźć w Kodeksie.

3. Każdy Członek ustanowi skuteczny system inspekcji oraz monitoringu w celu wdrożenia jego obowiązków, jako państwa dostarczającego siłę roboczą, określonych niniejszą Konwencją.

4. Informacje na temat systemu, o którym mowa w ustępie 3 niniejszego Prawidła, włącznie z metodą wykorzystaną w celu określenia jego skuteczności, zostaną włączane do sprawozdań Członka składanych w trybie artykułu 22 Konstytucji.

Norma A5.3 – Obowiązki państwa dostarczającego siłę roboczą

1. Każdy Członek egzekwować będzie wymagania niniejszej Konwencji mające zastosowanie w działaniu oraz w praktyce usług naboru i pośrednictwa pracy marynarzy, które zostały ustanowione na jego terytorium poprzez system inspekcji i monitoringu, a także procedur prawnych odnoszących się do naruszeń licencji oraz innych wymagań operacyjnych określonych w Normie A1.4.

Wytyczna B5.3 – Obowiązki związane z zapewnieniem pracy

1. W przypadku prywatnych usług naboru i pośrednictwa pracy marynarzy ustanowionych na terytorium Członka i zabezpieczających usługi armatorów, powinny one, bez względu na lokalizację, brać na siebie odpowiedzialność za zapewnienie prawidłowego wypełnienia przez armatorów warunków umów o pracę zawieranych z marynarzami.

ZAŁĄCZNIK A5-I

Warunki pracy i życia marynarzy, które muszą być kontrolowane i zatwierdzone przez Państwo bandery przed przyznaniem statkowi certyfikatu zgodnie z Normą A5.1.3, ustęp 1:

Minimalny wiek

Świadectwo zdrowia

Kwalifikacje marynarzy

Marynarskie umowy o pracę

Wykorzystanie wszelkiego rodzaju prywatnych, licencjonowanych, certyfikowanych, prywatnie uregulowanych usług naboru i pośrednictwa pracy

Godziny pracy i wypoczynku

Poziomy obsadzania statku załogą

Zakwaterowanie

Zaplecze rekreacyjne na statku

Wyżywienie i przyrządzanie posiłków

Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom

Opieka medyczna na statku

Procedury rozpatrywania skarg na statku

Wypłata wynagrodzenia

ZAŁĄCZNIK A5-II
Morski Certyfikat Pracy

(Uwaga: Do niniejszego Certyfikatu dołączona jest Deklaracja Zgodności)

Wydany na podstawie przepisów zawartych w Artykule V Tytuł 5
Konwencji o pracy na morzu z 2006 roku
(zwanej dalej „Konwencją”)
w z upoważnienia Rządu:

.....
(pełna nazwa Państwa, którego banderę statek upoważniony jest podnosić)
przez
(pełna nazwa oraz adres właściwej władzy lub uznanej organizacji należycie upoważnionej na mocy
przepisów niniejszej Konwencji)

Dane statku

Nazwa statku
Sygnał rozpoznawczy
Port macierzysty
Data rejestracji
Tonaż brutto¹
Numer IMO
Typ statku
Nazwa i adres armatora²
.....
.....

Niniejszym zaświadcza się, że:

1. Statek został poddany inspekcji oraz skontrolowany pod względem zgodności z wymogami niniejszej Konwencji oraz przepisami załączonej Deklaracji Zgodności.
2. Warunki pracy i życia marynarzy określone w Załączniku A5-I niniejszej Konwencji odpowiadają wyżej wymienionym wymaganiom krajów wdrażających niniejszą Konwencję. Wymagania krajowe zostały streszczone w Deklaracji Zgodności, Część I.

¹ Dla statków objętych tymczasowym planem pomiaru tonażu przyjętym przez IMO, tonaż brutto to tonaż ujęty w kolumnie UWAGI Międzynarodowego Certyfikaty Tonażu (1969 r.). Patrz artykuł II(1)(c) niniejszej Konwencji.

² *Armator* oznacza właściciela statku lub inną organizację lub osobę, taką jak osoba zarządzająca statkiem, agent lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku oraz która poprzez przejęcie tej odpowiedzialności zgodziła się przejąć obowiązki i odpowiedzialność nakładaną na właścicieli statków zgodnie z niniejszą Konwencją, bez względu na to, czy organizacje lub osoby wypełniają poszczególne obowiązki i odpowiedzialność w imieniu właściciela statku. Patrz artykuł II(1)(j) niniejszej Konwencji.

Niniejszy Certyfikat jest ważny do i podlega inspekcjom zgodnie z Normami A5.1.3 oraz A5.1.4 niniejszej Konwencji.

Niniejszy Certyfikat jest ważny jedynie w przypadku, gdy dołączona jest do niego Deklaracja Zgodności wydana

przez.....dnia.....

Data zakończenia inspekcji, na podstawie której oparto Certyfikat, to.....

Wydany przezdnia

Podpis właściwie umocowanego urzędnika wydającego Certyfikat

(Odpowiednio pieczęć lub stempel organu wydającego)

Potwierdzenie obowiązkowej okresowej inspekcji oraz, w miarę konieczności, inspekcji dodatkowej

Niniejszym zaświadcza się, że statek został poddany inspekcji zgodnie z Normami A5.1.3 i A5.1.4 Konwencji oraz, że warunki pracy i życia marynarzy określone w Załączniku A5-I Konwencji zostały uznane za odpowiadające wyżej wymienionym wymaganiom krajowym wdrażającym Konwencję.

Inspekcja okresowa: Podpisano.....

(należy ukończyć pomiędzy (Podpis uprawnionego funkcjonariusza)

drugą a trzecią datą rocznicową)

.....

Miejsce

Data

(Odpowiednio pieczęć lub stempel organu)

Dodatkowe potwierdzenie (w miarę konieczności)

Niniejszym zaświadcza się, że statek został poddany dodatkowej inspekcji w celu zweryfikowania, że pozostaje on w zgodzie z krajowymi wymaganiami wdrażającymi Konwencję, zawartymi w Normie A3.1, ustęp 3 niniejszej Konwencji (powtórna rejestracja lub zasadnicza zmiana warunków zakwaterowania) lub z innych powodów.

Dodatkowa inspekcja:

(w miarę konieczności)

Podpisano.....

(Podpis uprawnionego funkcjonariusza)

.....

Miejsce

Data

(Odpowiednio pieczęć lub stempel organu)

Dodatkowa inspekcja: Podpisano.....

(w miarę konieczności)

(Podpis uprawnionego funkcjonariusza)

.....

Miejsce

Data

(Odpowiednio pieczęć lub stempel organu)

Dodatkowa inspekcja: Podpisano.....

(w miarę konieczności)

(Podpis uprawnionego funkcjonariusza)

.....

Miejsce

Data

(Odpowiednio pieczęć lub stempel organu)

Konwencja o pracy na morzu z 2006 roku

Deklaracja Zgodności – Część I

(Uwaga: Do niniejszej Deklaracji musi być dołączony Morski Certyfikat Pracy statku)

Wydana z upoważnienia: (wstawić nazwę właściwej władzy, jak zostało to określone w artykule II, ustęp 1(a), Konwencji)

W związku z postanowieniami Konwencji o pracy na morzu z 2006 roku, niżej wymieniony statek:

Nazwa statku	Numer IMO	Tonaż brutto
--------------	-----------	--------------

jest utrzymywany zgodnie z Normą A5.1.3 Konwencji.

Niżej podpisany oświadcza w imieniu wyżej wymienionej władzy, że:

- (a) postanowienia Konwencji o pracy na morzu są w pełni ujęte w niżej wymienionych wymaganiach krajowych;
- (b) wymagania krajowe są zawarte w przepisach krajowych wymienionych poniżej;
Wyjaśnienia dotyczące treści tych przepisów zostały ujęte w miarę konieczności;
- (c) szczegóły wszelkich zasadniczych odpowiedników na mocy artykułu VI, ustęp 3 i 4, zostały zapewnione <w ramach odpowiednich niżej wymienionych wymagań krajowych> <w odpowiedniej sekcji zamieszczonej w tym celu poniżej> (należy wykreślić stwierdzenie, które nie ma tu zastosowania);
- (d) wszelkie zwolnienia udzielone przez właściwe władze zgodnie z Tytułem 3 są wyraźnie określone w sekcji zamieszczonej w tym celu poniżej, oraz
- (e) Odnośne wymagania odnoszą się również do wszelkich wymagań dotyczących konkretnego rodzaju statku w ramach legislacji krajowej.

- 1. Minimalny wiek (Prawidło 1.1)
- 2. Świadectwo zdrowia (Prawidło 1.2)
- 3. Kwalifikacje marynarzy (Prawidło 1.3)
- 4. Marynarskie umowy o pracę (Prawidło 2.1)
- 5. Wykorzystanie wszelkiego rodzaju prywatnych, licencjonowanych, certyfikowanych, prywatnie uregulowanych usług naboru i pośrednictwa pracy (Prawidło 1.4).....
- 6. Godziny pracy lub wypoczynku (Prawidło 2.3).....
- 7. Poziomy obsadzania statku załogą (Prawidło 2.7).....
- 8. Zakwaterowanie (Prawidło 3.1)
- 9. Zaplecze rekreacyjne na statku (Prawidło 3.1).....
- 10. Wyżywienie i przyrządzanie posiłków (Prawidło 3.2)
- 11. Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom (Prawidło 4.3).....
- 12. Opieka medyczna na statku (Prawidło 4.1).....
- 13. Procedury rozpatrywania skarg na statku (Prawidło 5.1.5)
- 14. Wypłata wynagrodzenia (Prawidło 2.2)

Nazwisko:

Stanowisko:.....

Podpis:

Miejsce:

Data:

(Odpowiednio pieczęć lub stempel władzy)

Zasadnicze ekwiwalenty

(Uwaga: należy wykreślić stwierdzenie, które nie ma tu zastosowania)

Przyznano poniższe zasadnicze ekwiwalenty, zgodnie z artykułem VI, ustępy 3 i 4 Konwencji, z wyjątkiem wyżej wymienionych przypadków, co zostało odnotowane *(w stosownych przypadkach należy wprowadzić opis)*:

.....
.....

Nie przyznano żadnego ekwiwalentu.

Nazwisko:
Stanowisko:.....
Podpis:
Miejsce:
Data:
(Odpowiednio pieczęć lub stempel władzy)

Zwolnienia

(Uwaga: należy wykreślić stwierdzenie, które nie ma tu zastosowania)

Właściwa władza udzieliła niniejszych zwolnień, zgodnie z Tytułem 3 Konwencji, co zostało odnotowane:

Nie udzielono żadnego zwolnienia.

Nazwisko:
Stanowisko:.....
Podpis:
Miejsce:
Data:
(Odpowiednio pieczęć lub stempel władzy)

Deklaracja Zgodności – Część II

*Środki zastosowane w celu zapewnienia ciągłej zgodności
pomiędzy inspekcjami*

(Poniżej należy wymienić środki określone w celu zapewnienia zgodności z każdym punktem w Części I)

Armatorzy ustanowili następujące środki, określone w Morskim Certyfikacie Pracy, do którego załączona jest niniejsza Deklaracja, w celu zapewnienia ciągłości zgodności pomiędzy inspekcjami:

1. Minimalny wiek (Prawidło 1.1)
-
2. Świadectwo zdrowia (Prawidło 1.2)
-
3. Kwalifikacje marynarzy (Prawidło 1.3)
-
4. Marynarskie umowy o pracę (Prawidło 2.1)
-
5. Wykorzystanie wszelkiego rodzaju prywatnych licencjonowanych, certyfikowanych, prywatnie uregulowanych usług naboru i pośrednictwa pracy (Prawidło 1.4)
-
6. Godziny pracy lub wypoczynku (Prawidło 2.3)
-
7. s Poziomy obsadzania statku załogą (Prawidło 2.7)
-
8. Zakwaterowanie (Prawidło 3.1)
-
9. Zaplecze rekreacyjne na statku (Prawidło 3.1)
-
10. Wyżywienie i przyrządzanie posiłków (Prawidło 3.2)
-
11. Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom (Prawidło 4.3)
-
12. Opieka medyczna na statku (Prawidło 4.1)
-
13. Procedury rozpatrywania skarg na statku (Prawidło 5.1.5)
-
14. Wypłata wynagrodzenia (Prawidło 2.2)
-

Niniejszym zaświadczam, że powyższe środki zostały ustanowione w celu zapewnienia ciągłości zgodności pomiędzy inspekcjami z wymaganiami określonymi w Części I.

Nazwisko armatora :

Adres firmy:.....

Nazwisko uprawnionego sygnatariusza:.....

Stanowisko:

Podpis uprawnionego sygnatariusza:

Data:

(Pieczęć lub stempel armatora 1)

Powyższe środki zostały skontrolowane przez *(należy wpisać nazwę właściwej władzy lub należycie uznanej organizacji)*, a po dokonaniu inspekcji statku ustalono, że wypełniają one cele wyznaczone w ramach Normy A5.1.3, ustęp 10(b), w odniesieniu do środków zapewniających wstępną i ciągłą zgodność z wymaganiami wyznaczonymi w Części I niniejszej Deklaracji.

Nazwisko:

Stanowisko:

Adres:

.....

.....

Podpis:

Miejsce:

Data:

(Odpowiednio pieczęć lub stempel władzy)

¹

Armator oznacza właściciela statku lub inną organizację lub osobę, taką jak osoba zarządzająca statkiem, agent lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku oraz która poprzez przejęcie tej odpowiedzialności zgodziła się przejąć obowiązki i odpowiedzialność nakładaną na właścicieli statków zgodnie z niniejszą Konwencją, bez względu na to, czy organizacje lub osoby wypełniają poszczególne obowiązki i odpowiedzialność w imieniu właściciela statku. Patrz artykuł II(1)(j) niniejszej Konwencji.

Tymczasowy Morski Certyfikat Pracy

Wydany na podstawie przepisów zawartych w Artykule V Tytuł 5
Konwencji o pracy na morzu z 2006 roku
(zwanej dalej „Konwencją”)
z upoważnienia Rządu:

.....
(pełna nazwa Państwa, którego banderę statek upoważniony jest podnosić)
przez
(pełna nazwa oraz adres właściwej władzy lub uznanej organizacji należycie upoważnionej na
mocy przepisów niniejszej Konwencji)

Dane statku

Nazwa statku
Sygnał rozpoznawczy
Port macierzysty
Data rejestracji
Tonaż brutto
Numer IMO
Typ statku
Nazwa i adres armatora
.....

Niniejszym zaświadcza się, że dla celów Normy A5.1.3, ustęp 7, Konwencji:

- (a) niniejszy statek został skontrolowany, w zakresie w jakim to uzasadnione i praktyczne, pod względem wszystkich kwestii wymienionych w Załączniku A5-I Konwencji, biorąc pod uwagę weryfikację pozycji zawartych w podpunktach (b), (c) i (d) poniżej;
- (b) armator udowodnił właściwej władzy lub uznanej organizacji, że statek posiada zadowalające procedury zapewniające zgodność z Konwencją;
- (c) kapitan zna wymagania Konwencji oraz obowiązki wynikające z ich wdrażania; oraz
- (d) istotne informacje zostały przedłożone właściwej władzy lub uznanej organizacji w celu przedstawienia Deklaracji Zgodności.

Niniejszy Certyfikat jest ważny do i podlega inspekcjom zgodnie z Normami A5.1.3 oraz A5.1.4

Data zakończenia inspekcji opisanej w powyższym punkcie (a)

Wydany przez dnia

Podpis właściwie umocowanego urzędnika wydającego certyfikat tymczasowy

.....
(Odpowiednio pieczęć lub stempel władzy wydającej)

¹ Dla statków objętych tymczasowym planem pomiaru tonażu przyjętym przez IMO, tonaż brutto to tonaż zawarty w kolumnie UWAGI Międzynarodowego Certyfikatu Tonażu (1969 r.). Patrz artykuł II(1)(c) niniejszej Konwencji.

² *Armator* oznacza właściciela statku lub inną organizację lub osobę, taką jak osoba zarządzająca statkiem, agent lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku oraz która poprzez przejęcie tej odpowiedzialności zgodziła się przejąć obowiązki i odpowiedzialność nakładaną na właścicieli statków zgodnie z niniejszą Konwencją, bez względu na to, czy organizacje lub osoby wypełniają poszczególne obowiązki i odpowiedzialność w imieniu właściciela statku. Patrz artykuł II(1)(j) niniejszej Konwencji.

ZAŁĄCZNIK A5-III

Ogólne obszary podlegające szczegółowej inspekcji przez uprawnionego inspektora w porcie Członka przeprowadzającego inspekcję Państwa portu na mocy Normy A5.2.1:

Minimalny wiek

Świadectwo zdrowia

Kwalifikacje marynarzy

Marynarskie umowy o pracę

Wykorzystanie wszelkiego rodzaju prywatnych licencjonowanych, certyfikowanych, prywatnie uregulowanych usług naboru i pośrednictwa pracy Godziny pracy i wypoczynku

Poziomy obsadzania statku załogą

Zakwaterowanie

Zaplecze rekreacyjne na statku

Wyżywienie i przyrządzanie posiłków

Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom

Opieka medyczna na statku

Procedury rozpatrywania skarg na statku

Wypłata wynagrodzenia

ZAŁĄCZNIK B5-I – PRZYKŁAD DEKLARACJI KRAJOWEJ

Patrz Wytyczna B5.1.3, ustęp 5

Konwencja o pracy na morzu z 2006 roku

Deklaracja Zgodności – Część I

(Uwaga: Do niniejszej Deklaracji musi być dołączony Morski Certyfikat Pracy statku)

Wydana z upoważnienia: **Ministerstwa Transportu Morskiego Xxxxxx**

W związku z postanowieniami Konwencji o pracy na morzu z 2006 roku, niżej wymieniony statek:

Nazwa statku	Numer IMO	Tonaż brutto
M.S. PRZYKŁAD	12345	1.000

jest utrzymywany zgodnie z Normą A5.1.3 Konwencji.

Niżej podpisani oświadczają w imieniu wyżej wymienionej właściwej władzy, że:

- (a) postanowienia Konwencji o pracy na morzu są w pełni zawarte w niżej wymienionych wymaganiach krajowych;
- (b) wymagania krajowe są ujęte w przepisach krajowych opisanych poniżej; Wyjaśnienia dotyczące treści tych przepisów zostały zawarte w miarę konieczności;
- (c) szczegóły wszelkich zasadniczych odpowiedników na mocy artykułu VI, ustęp 3 i 4, zostały zapewnione <w ramach odpowiednich niżej wymienionych wymagań krajowych> <w odpowiedniej sekcji zamieszczonej w tym celu poniżej> (należy wykreślić stwierdzenie, które nie ma tu zastosowania);
- (d) wszelkie zwolnienia udzielone przez właściwą władzę zgodnie z Tytułem 3 są wyraźnie określone w sekcji zamieszczonej w tym celu poniżej, oraz
- (e) Odnośne wymagania odnoszą się również do wszelkich wymagań dotyczących konkretnego rodzaju statku w ramach legislacji krajowej.

1. Minimalny wiek (Prawidło 1.1)

Prawo Żeglugowe, nr 123 z 1905 roku, z późniejszymi zmianami ("Prawo"), Rozdział X; Rozporządzenia dotyczące transportu morskiego („Rozporządzenia”), 2006, Przepisy 1111-1222.

Minimalny wiek to ten określony w Konwencji.

„Noc” oznacza okres od 21:00 do 06:00, chyba, że Ministerstwo Transportu Morskiego („Ministerstwo”) zatwierdzi inny okres.

Przykłady prac niebezpiecznych, wykonywanie których zostało ograniczone do osób, które ukończyły co najmniej 18 rok życia, zostały przedstawione w Załączniku A do niniejszej Deklaracji. W przypadku łodzi frachtowych, osoby, które nie ukończyły 18 roku życia nie mogą pracować w strefach zaznaczonych na planie statku (należy załączyć do Deklaracji) jako „strefy niebezpieczne”.

2. Świadectwo zdrowia (Prawidło 1.2)

Prawo, Rozdział XI; Rozporządzenia, Przepisy 1223-1233.

W stosownych przypadkach świadectwa zdrowia odpowiadać będą wymaganiom STCW; a w pozostałych przypadkach stosowane będą wymagania STCW wraz z wszelkimi koniecznymi zmianami.

Zaświadczenia o dobrym wzroku może wydać licencjonowany optyk, znajdujący się na liście zatwierdzonej przez Ministerstwo.

Badania lekarskie są zgodne z Wytycznymi MOP/WHO wspomnianych w Wytycznej B1.2.1

.....
.....

Deklaracja Zgodności – Część II

*Środki zastosowane w celu zapewnienia ciągłej zgodności
pomiędzy inspekcjami*

Armatorzy ustanowili następujące środki, określone w Morskim Certyfikacie Pracy, do którego załączona jest niniejsza Deklaracja, w celu zapewnienia ciągłości zgodności pomiędzy inspekcjami:

(Poniżej należy wymienić środki określone w celu zapewnienia zgodności z każdym punktem w Części I)

1. Minimalny wiek (Prawidło 1.1)



Data urodzenia każdego marynarza jest odnotowywana przy jego/jej nazwisku na wykazie załogi.

Wykaz jest sprawdzany na początku każdego rejsu przez kapitana lub oficera działającego w jego imieniu („kompetentny oficer”), który zapisuje datę takiej weryfikacji.

Każdy marynarz w wieku poniżej 18 roku życia w chwili zaciągnięcia, otrzymuje notę zabraniającą jemu/jej wykonywania prac nocnych lub prac konkretnie wymienionych jako niebezpieczne (patrz Część I, sekcja 1, powyżej) oraz wszelkich innych prac niebezpiecznych, i zobowiązuje jego/ją do skonsultowania się z kompetentnym oficerem w przypadku wątpliwości. Kopia noty, wraz z podpisem pod słowami „otrzymałem i zapoznałem się z treścią”, oraz data podpisu, przechowywane są przez kompetentnego oficera.

2. Świadectwo zdrowia (Prawidło 1.2)



Świadectwa zdrowia są przechowywane w ścisłej poufności przez kompetentnego oficera, wraz z wykazem przygotowanym w ramach obowiązków kompetentnego oficera i określającym dla każdego marynarza na statku: funkcje marynarza, datę aktualnego świadectwa (świadectw) zdrowia oraz stan zdrowia odnotowany na odnośnym świadectwie.

W każdym przypadku zaistnienia ewentualnych wątpliwości na temat tego, czy marynarz jest w odpowiedniej formie, aby wykonywać konkretną funkcję lub funkcje, kompetentny oficer konsultuje się z lekarzem marynarza lub z innym dyplomowanym lekarzem i załącza streszczenie wniosków lekarza do ewidencji, jak również imię i nazwisko lekarza, numer telefonu a także datę konsultacji.

.....
.....

Powyższy tekst jest autentycznym tekstem Konwencji przyjętej należycie przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy na jej pięćdziesiątej czwartej sesji, która odbyła się w Genewie i została ogłoszona za zamkniętą w dniu 23 lutego 2006 r.

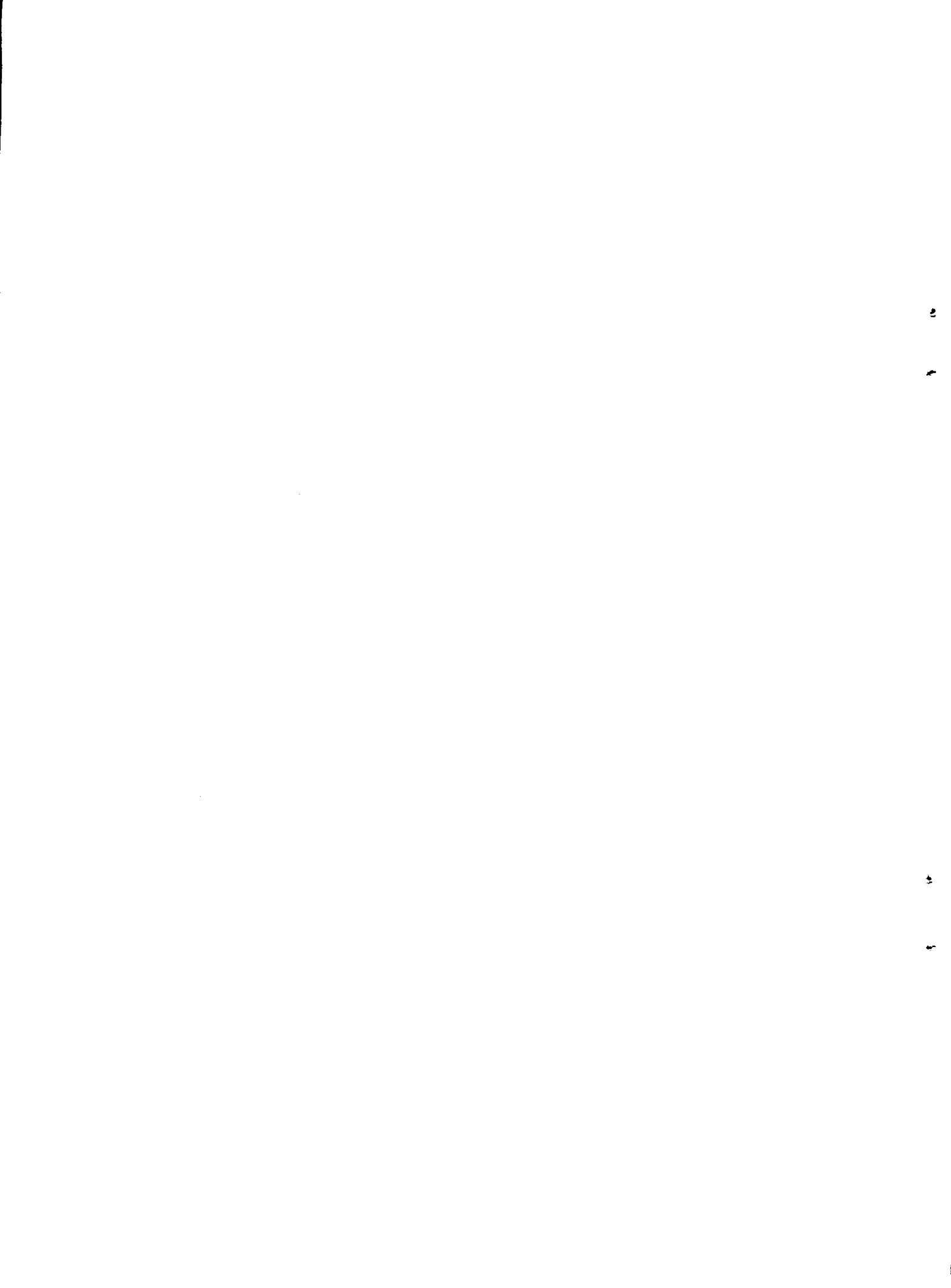
Na dowód czego w dniu dwudziestego trzeciego lutego 2006 r. złożyli swe podpisy.

Za zgodność tłumaczenia z oryginałem:

Marek Wałęskiewicz
Dyrektor Departamentu Dialogu i Partnerstwa Społecznego
Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej

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.

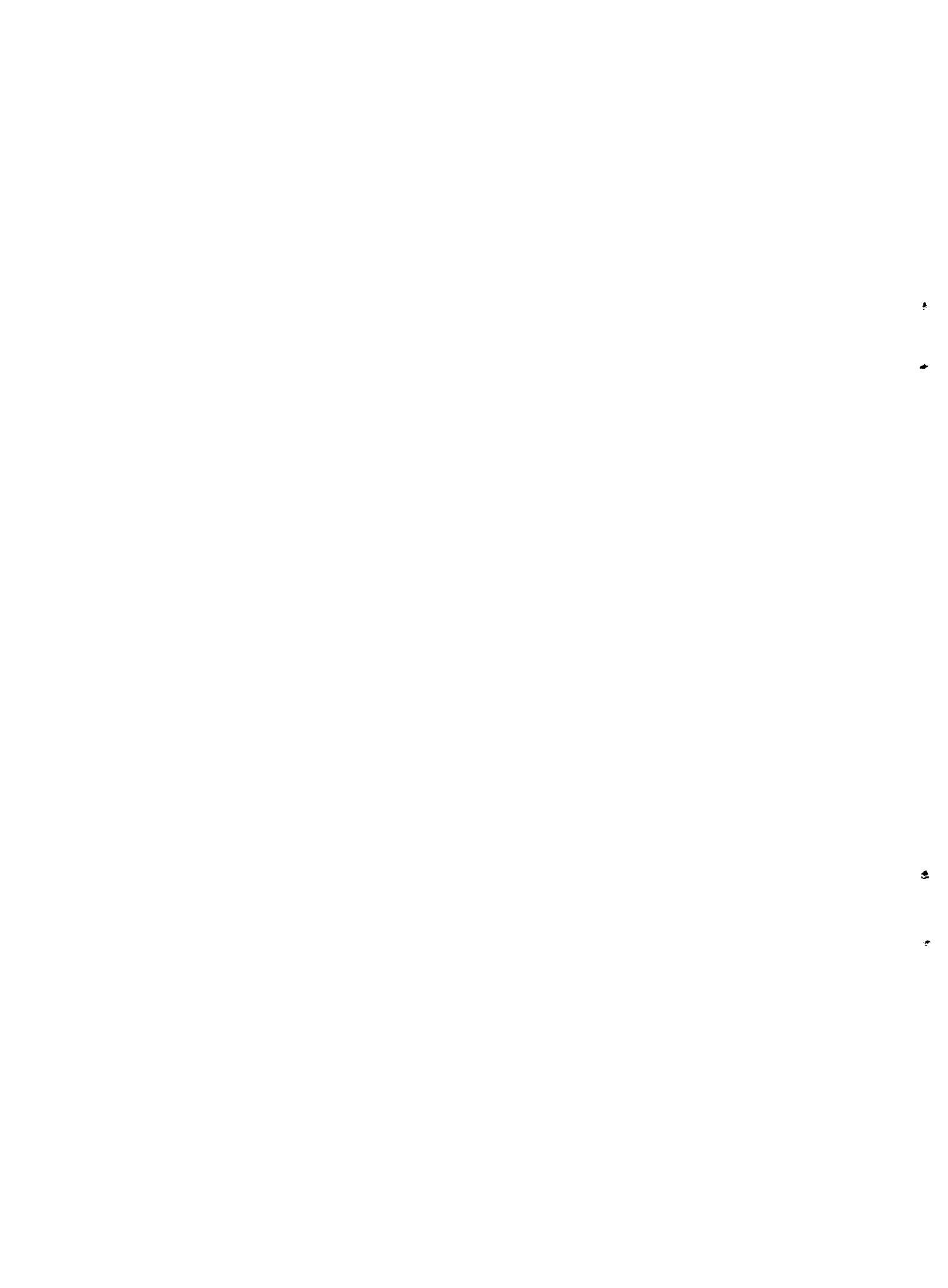
7. The Convention has three underlying purposes:

- (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.

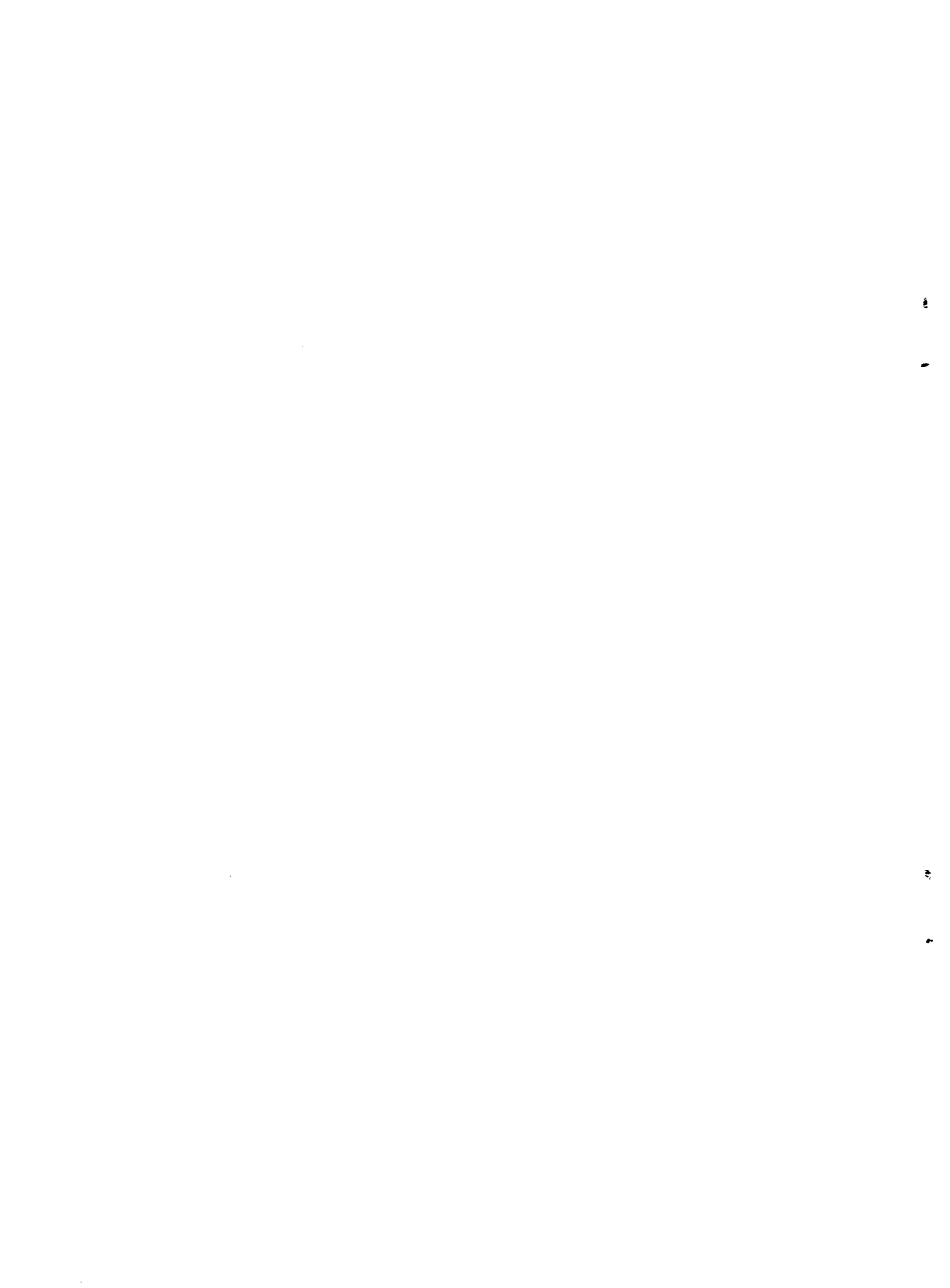
8. There are two main areas for flexibility in implementation: one is the possibility for a Member, where necessary (see Article VI, paragraph 3), to give effect to the detailed requirements of Part A of the Code through substantial equivalence (as defined in Article VI, paragraph 4).

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:

Minimum requirements for seafarers to work on a ship

- (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 book-case 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 shipowners' and seafarers' organizations in the port State in which the inspection was carried out.

7. Each Member shall ensure that its authorized officers are given guidance, of the kind indicated in Part B of the Code, as to the kinds of circumstances justifying detention of a ship under paragraph 6 of this Standard.

8. When implementing their responsibilities under this Standard, each Member shall make all possible efforts to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is found to be unduly detained or delayed, compensation shall be paid for any loss or damage suffered. The burden of proof in each case shall be on the complainant.

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 ship-owners 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

.....
.....

EXAMPLE

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

*Measures adopted to ensure ongoing compliance
between inspections*

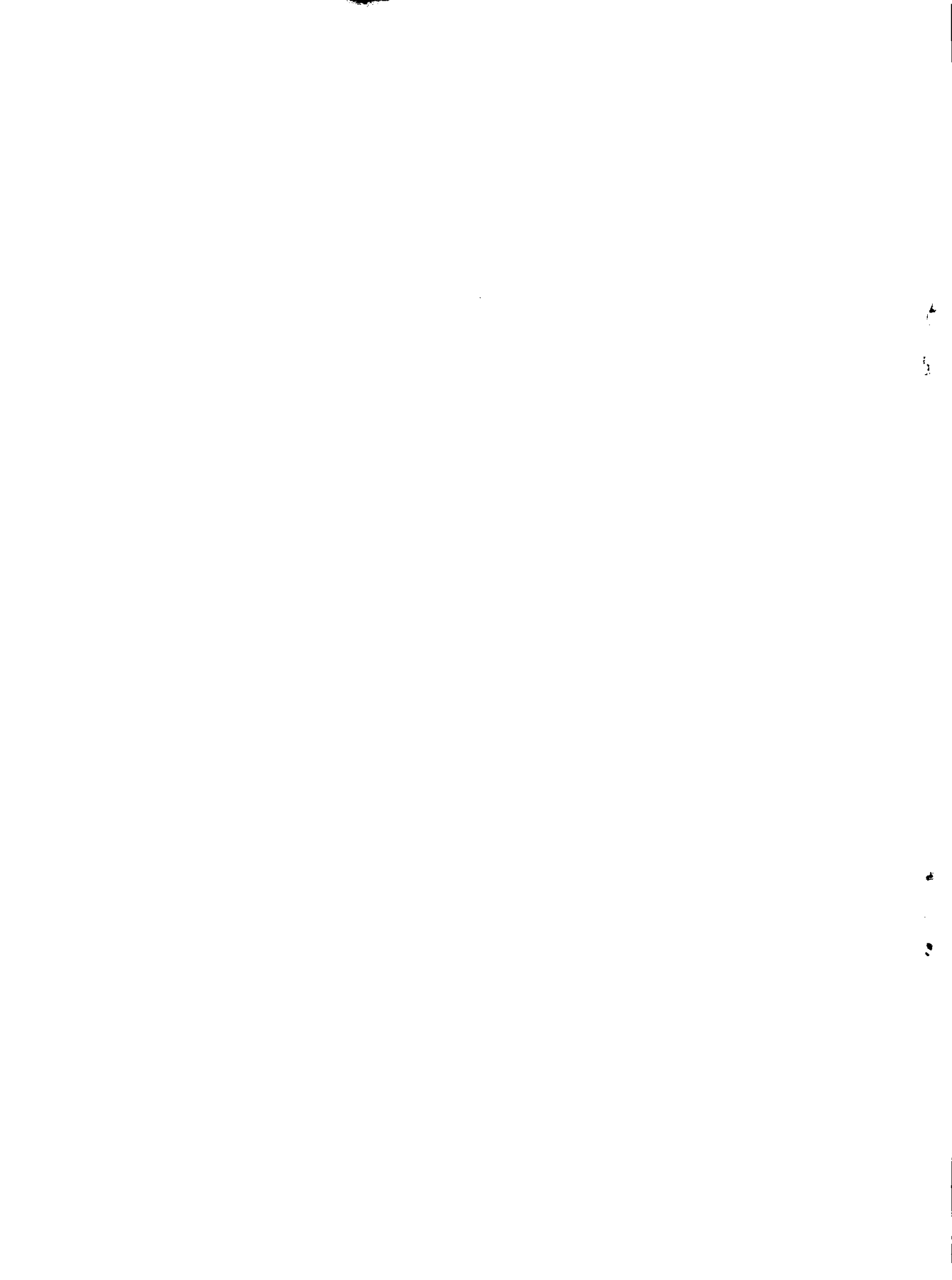
The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(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.*

.....
.....





Minister Spraw Zagranicznych

DPUE-920-~~508~~-10-11/jf/3

6M-1152

dot.: RM-111-92-11 z 23.05.2011 r.

Warszawa, dnia 2 czerwca 2011 r.

Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o ratyfikacji Konwencji o pracy na morzu wyrażona na podstawie art. 13 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działaniach administracji rządowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437 z późn. zm.) przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z/upożyczenia
Ministra Spraw Zagranicznych

Podsekretarz Stanu
Maciej Szpunar

