ZBIERKA ZÁKONOV
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Ročník 2018

Vyhlásené: 20. 11. 2018 Vyhlásená verzia v Zbierke zákonov Slovenskej republiky

Obsah dokumentu je právne záväzný.

319

OZNÁMENIE

Ministerstva zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky

Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky oznamuje, že 23. februára 2006 bol v Ženeve prijatý Dohovor o práci v námornej doprave, 2006.

Národná rada Slovenskej republiky vyslovila súhlas s dohovorom uznesením č. 1097 z 13. marca 2018 a rozhodla, že ide o medzinárodnú zmluvu, ktorá má podľa čl. 7 ods. 5 Ústavy Slovenskej republiky prednosť pred zákonmi.

Prezident Slovenskej republiky podpísal ratifikačnú listinu 26. apríla 2018. Ratifikačná listina bola uložená 17. mája 2018 u depozitára, ktorým je generálny riaditeľ Medzinárodnej organizácie práce.

Dohovor nadobudol platnosť 20. augusta 2013 v súlade s článkom VIII ods. 3 a pre Slovenskú republiku nadobudne platnosť 17. mája 2019 v súlade s článkom VIII ods. 4.

MEDZINÁRODNÁ ORGANIZÁCIA PRÁCE

DOHOVOR O PRÁCI V NÁMORNEJ DOPRAVE, 2006

Preambula

Generálna konferencia Medzinárodnej organizácie práce,

ktorú do Ženevy zvolala Správna rada Medzinárodného úradu práce a ktorá sa zišla na svojom deväťdesiatom štvrtom zasadnutí dňa 7. februára 2006,

vyžadujúc vytvoriť jeden súvislý dokument obsahujúci pokiaľ možno všetky súčasné normy z existujúcich medzinárodných námorných pracovných dohovorov a odporúčaní, ako aj základné zásady, ktoré sa nachádzajú v iných medzinárodných pracovných dohovoroch, ako sú najmä:

– Dohovor o nútenej práci, 1930 (č. 29);

– Dohovor o slobode združovania a ochrane práva organizovať sa, 1948 (č. 87);

– Dohovor o práve organizovať sa a kolektívne vyjednávať, 1949 (č. 98);

– Dohovor o rovnakom odmeňovaní 1951 (č. 100);

– Dohovor o zrušení nútenej práce, 1957 (č. 105);

– Dohovor o diskriminácii (zamestnanie a povolanie), 1958 (č. 111);

– Dohovor o minimálnom veku, 1973 (č. 138);

– Dohovor o najhorších formách detskej práce, 1999 (č. 182),

majúc na pamäti základný mandát organizácie,[1] ktorým je podporovať dôstojné podmienky práce,

pripomínajúc Deklaráciu Medzinárodnej organizácie práce o základných zásadách a právach pri práci z roku 1998,

[1] Medzinárodnej organizácie práce.

majúc tiež na pamäti, že námorníci sú pokrytí ustanoveniami iných dokumentov MOP a majú ďalšie práva, ktoré sú ustanovené ako základné práva a slobody aplikovateľné na všetky osoby,

berúc do úvahy, že vzhľadom na globálnu povahu námorného priemyslu potrebujú námorníci osobitnú ochranu,

majúc na pamäti aj medzinárodné normy o bezpečnosti lodí, o zabezpečení ľudí a o kvalite lodného riadenia v Medzinárodnom dohovore pre bezpečnosť života na mori z roku 1974 v znení neskorších zmien a doplnení, v Dohovore o medzinárodných predpisoch na predchádzanie kolíziám na mori z roku 1972, v znení neskorších zmien a doplnení a odbornú prípravu námorníkov a požiadavky odbornej spôsobilosti v Medzinárodnom dohovore o normách odbornej prípravy, o osvedčení a o strážnej službe pre námorníkov z roku 1978 v znení neskorších zmien a doplnení,

pripomínajúc, že Dohovor Organizácie Spojených národov o morskom práve z roku 1982 ustanovuje všeobecný právny rámec, v rámci ktorého musia byť vykonávané všetky činnosti na oceánoch a moriach, a má strategický význam ako základ pre vnútroštátne, regionálne a globálne opatrenia a spoluprácu v námornom odvetví a že je potrebné udržiavať jeho integritu,

pripomínajúc, že článok 94 Dohovoru Organizácie Spojených národov o morskom práve z roku 1982 ustanovuje povinnosti a záväzky štátu vlajky, pokiaľ ide, okrem iného, o pracovné podmienky, zloženie posádok lodí a sociálne záležitosti na lodiach, ktoré plávajú pod jeho vlajkou,

pripomínajúc článok 19 odsek 8 Ústavy Medzinárodnej organizácie práce,[2] ktorý ustanovuje, že prijatie akéhokoľvek dohovoru alebo odporúčania konferenciou alebo ratifikácia akéhokoľvek dohovoru členom[3] nemá v nijakom prípade nepriaznivý dopad na akýkoľvek zákon, rozhodnutie, obyčaj alebo dohodu, ktoré zabezpečujú výhodnejšie podmienky príslušných pracovníkov, ako sú tie, ktoré ustanovuje dohovor alebo odporúčanie.

[2] XIII. časť (čl. 387 až 427) Mierovej zmluvy medzi spojenými a združenými mocnosťami a Nemeckom a protokol (podpísané vo Versailles 28. júna 1919) – č. 217/1921 Zb. a n. v znení neskorších úprav.
[3] Členským štátom Medzinárodnej organizácie práce.

odhodlaná, že tento nový dokument by mal byť určený na zabezpečenie najširšej možnej prijateľnosti pre vlády, vlastníkov lodí a námorníkov zainteresovaných na zásadách dôstojnej práce, aby ho bolo možné ľahko aktualizovať a aby ho bolo možné poskytnúť na účinné uplatňovanie a presadzovanie,

rozhodnúc o prijatí určitých návrhov na realizáciu takéhoto dokumentu, ktorý je jediným bodom programu zasadnutia,

určujúc, že tieto návrhy majú formu medzinárodného dohovoru,

prijíma dňa dvadsiateho tretieho februára roku dvetisícšesť tento dohovor, ktorý sa môže uvádzať ako Dohovor o práci v námornej doprave z roku 2006.

Všeobecné záväzky

Článok I

1. Každý člen, ktorý ratifikuje tento dohovor, sa zaväzuje, že vykoná jeho ustanovenia úplne, spôsobom, ktorý je ustanovený v článku VI, aby zabezpečil právo všetkých námorníkov na dôstojné zamestnanie.

2. Členovia vzájomne spolupracujú, aby zabezpečili účinné uplatňovanie a presadzovanie tohto dohovoru.

Definície a rozsah aplikácie

Článok II

1. Na účely tohto dohovoru, a pokiaľ nie je ustanovené inak v jednotlivých ustanoveniach, výraz:

a) *príslušný orgán* znamená ministra, vládne ministerstvo alebo iný úrad, alebo orgán, ktorý má právomoc vydávať a vynucovať predpisy, príkazy alebo iné pokyny, ktoré majú právnu silu zákona, pokiaľ ide o predmet daného ustanovenia,

b) v*yhlásenie o dodržiavaní požiadaviek na prácu v námornej doprave* znamená vyhlásenie uvedené v nariadení 5.1.3,

c) *hrubá priestornosť lode* znamená hrubú priestornosť vypočítanú v súlade s predpismi o vymeriavaní priestornosti uvedenými v prílohe I k Medzinárodnému dohovoru o vymeriavaní priestornosti lodí z roku 1969 alebo v prípadnom následnom dohovore; v prípade lodí, na ktoré sa vzťahuje predbežný program týkajúci sa vymeriavania priestornosti lodí, ktorý prijala Medzinárodná námorná organizácia, hrubá priestornosť lode je priestornosť zaradená do stĺpca POZNÁMKY v Medzinárodnom osvedčení o priestornosti (1969),

d) *osvedčenie o práci v námornej doprave* znamená osvedčenie uvedené *v* nariadení 5.1.3,

e) *požiadavky tohto dohovoru* odkazujú na požiadavky v týchto článkoch a v nariadeniach a na A. časť kódexu tohto dohovoru,

f) *námorník* znamená akúkoľvek osobu, ktorá je zamestnaná alebo najatá, alebo pracuje v akomkoľvek pracovnom zaradení na palube lode, na ktorú sa tento dohovor vzťahuje,

g) *pracovná zmluva námorníka* zahŕňa nielen pracovnú zmluvu, ale aj obdobné zmluvné dojednania,

h) *služba náboru námorníkov a služba umiestňovania námorníkov* znamená akúkoľvek osobu, spoločnosť, inštitúciu, agentúru alebo inú organizáciu, vo verejnom alebo súkromnom odvetví, ktorá sa zaberá najímaním námorníkov v mene vlastníkov lodí alebo umiestňovaním námorníkov u vlastníkov lodí,

i) *loď* znamená loď inú ako tú, ktorá sa plaví výlučne vo vnútrozemských vodách alebo v rámci nich, alebo v tesnej blízkosti priľahlých vôd, chránených vôd alebo oblastí, kde sa aplikujú prístavné predpisy,

j) *vlastník lode* znamená vlastníka lode alebo inú organizáciu alebo osobu, napríklad manažéra, agenta alebo nájomcu lode, ktorý prebral zodpovednosť za prevádzkovanie lode od vlastníka a ktorý pri preberaní tejto zodpovednosti súhlasil s prevzatím povinností a zodpovednosti vzťahujúcich sa na vlastníkov v súlade s touto dohodou bez ohľadu na to, či akákoľvek iná organizácia alebo osoby plnia niektoré z týchto povinností v mene vlastníka lode.

2. Ak nie je výslovne uvedené inak, tento dohovor sa vzťahuje na všetkých námorníkov.

3. V prípade pochybnosti, pokiaľ ide o to, či akékoľvek kategórie osôb sú považované za námorníkov na účely tohto dohovoru, určí túto otázku príslušný orgán každého člena po

konzultácii s organizáciami vlastníkov lodí a s organizáciami námorníkov, ktoré sa zaoberajú touto záležitosťou.

4. Ak nie je výslovne uvedené inak, táto dohoda sa vzťahuje na všetky lode s verejným alebo súkromným vlastníkom riadne zapojené do obchodných aktivít s výnimkou lodí zapojených do rybárstva alebo podobných aktivít a tradičných lodí ako napríklad arabské plavidlá zvané dhou a džunky. Dohovor sa nevzťahuje na vojnové lode alebo pomocné lode vojnového námorníctva.

5. V prípade pochybnosti, pokiaľ ide o to, či sa tento dohovor vzťahuje na loď alebo osobitnú kategóriu lodí, určí túto otázku príslušný orgán každého člena po konzultácii s príslušnými organizáciami vlastníkov lodí a námorníkov.

6. Ak príslušný orgán určí, že by nebolo primerané alebo praktické v súčasnosti vzťahovať niektoré podrobnosti kódexu uvedené v článku VI odseku 1 na loď alebo osobitné kategórie lodí plávajúce pod vlajkou člena, príslušné ustanovenia kódexu sa nevzťahujú na predmet dohovoru, ktorý je odlišne riešený vnútroštátnymi zákonmi alebo predpismi, alebo kolektívne vyjednanými zmluvami, alebo inými opatreniami. Takéto rozhodnutie sa môže vykonať len v konzultácii s príslušnými organizáciami vlastníkov lodí a námorníkov a môže sa uplatniť len na lode s hrubou priestornosťou menšou ako 200 ton nevykonávajúce medzinárodné plavby.

7. Akékoľvek rozhodnutie prijaté členom podľa odseku 3, 5 alebo 6 tohto článku sa oznámi generálnemu riaditeľovi Medzinárodného úradu práce, ktorý to oznámi členom organizácie.

8. Ak nie je výslovne uvedené inak, odkaz na tento dohovor predstavuje zároveň odkaz na nariadenia a kódex.

Základné práva a zásady

Článok III

Každý člen zabezpečí, že ustanovenia jeho právnych predpisov rešpektujú, v kontexte tohto dohovoru, základné práva na:

a) slobodu združovania a účinné uznanie práva na kolektívne vyjednávanie,

b) odstránenie všetkých foriem nútenej alebo povinnej práce,

c) účinné zrušenie detskej práce a

d) odstránenie diskriminácie, pokiaľ ide o zamestnanie a povolanie.

Zamestnanie námorníkov a sociálne práva

Článok IV

1. Každý námorník má právo na bezpečné a chránené pracovisko, ktoré spĺňa bezpečnostné normy.

2. Každý námorník má právo na spravodlivé pracovné podmienky.

3. Každý námorník má právo na dôstojné pracovné a životné podmienky na palube lode.

4. Každý námorník má právo na ochranu zdravia, zdravotnú starostlivosť, na sociálne opatrenia a iné formy sociálnej ochrany.

5. Každý člen zabezpečí, v medziach svojej pôsobnosti, že zamestnávanie námorníkov a sociálne práva ustanovené v predchádzajúcich odsekoch tohto článku sa plne uplatňujú v súlade s požiadavkami tohto dohovoru. Ak nie je v dohovore uvedené inak, toto uplatňovanie možno dosiahnuť prostredníctvom vnútroštátnych právnych predpisov, uplatniteľných dohôd o kolektívnom vyjednávaní alebo pomocou iných opatrení alebo v praxi.

Zodpovednosť za plnenie a presadzovanie záväzkov

Článok V

1. Každý člen uplatňuje a presadzuje právne predpisy alebo iné opatrenia, ktoré prijal na plnenie záväzkov podľa tohto dohovoru, pokiaľ ide o lode a námorníkov v jeho pôsobnosti.

2. Každý člen účinne vykonáva svoju pôsobnosť a kontrolu nad loďami, ktoré plávajú pod jeho vlajkou, založením systému pre zabezpečenie dodržiavania požiadaviek tohto dohovoru, zahŕňajúc pravidelné kontroly, podávanie správ, monitorovanie a právne konania podľa príslušných právnych predpisov.

3. Každý člen zabezpečí, aby lode, ktoré plávajú pod jeho vlajkou, mali so sebou Osvedčenie o práci v námornej doprave a Vyhlásenie o dodržiavaní požiadaviek na prácu v námornej doprave, tak ako to požaduje tento dohovor.

4. Loď, na ktorú sa vzťahuje tento dohovor, môže v súlade s medzinárodným právom byť skontrolovaná iným členom, ako je štát vlajky, pod ktorou sa loď plaví, keď sa loď nachádza v jeho prístavoch, s cieľom určiť, či loď dodržiava požiadavky tohto dohovoru.

5. Každý člen účinne vykonáva svoju pôsobnosť a kontrolu nad službami náboru a umiestňovania námorníkov, ak sú tieto služby na jeho území zriadené.

6. Každý člen zakáže porušovanie ustanovení tohto dohovoru a v súlade s medzinárodným právom zavedie sankcie alebo vyžaduje prijatie nápravných opatrení podľa svojich právnych predpisov, dostatočných na to, aby odrádzali od takéhoto porušovania.

7. Každý člen vykonáva svoje povinnosti podľa tohto dohovoru takým spôsobom, aby zabezpečil, že s plavidlami, ktoré sa plavia pod vlajkou štátu, ktorý neratifikoval tento dohovor, nie je zaobchádzané lepšie ako s plavidlami, ktoré sa plavia pod vlajkou štátu, ktorý tento dohovor ratifikoval.

Nariadenia a A. časť a B. časť kódexu

Článok VI

1. Nariadenia a ustanovenia A. časti kódexu sú povinné. Ustanovenia B. časti kódexu nie sú povinné.

2. Každý člen sa zaväzuje rešpektovať práva a zásady ustanovené v nariadeniach a uplatňovať každé nariadenie spôsobom ustanoveným v zodpovedajúcich ustanoveniach A. časti kódexu. Okrem toho člen náležite zváži, či bude uplatňovať svoje povinnosti spôsobom, ktorý je ustanovený v B. časti kódexu.

3. Člen, ktorý nie je vstave uplatňovať práva a zásady spôsobom ustanoveným v A. časti kódexu, môže, ak nie je výslovne ustanovené inak v tomto dohovore, uplatňovať A. časť prostredníctvom ustanovení svojich právnych predpisov alebo iných opatrení, ktoré sú v podstate rovnocenné s ustanoveniami A. časti.

4. Na výhradný účel odseku 3 tohto článku akýkoľvek právny predpis, kolektívna zmluva alebo iné uplatňované opatrenie sa považuje za v podstate rovnocenné v kontexte tohto dohovoru, ak člen zabezpečí, že:

a) vedie k úplnému dosiahnutiu všeobecného predmetu a účelu ustanovenia alebo ustanovení A. časti predmetného kódexu, a

b) vykonáva ustanovenie alebo ustanovenia A. časti predmetného kódexu.

Konzultácie s organizáciami vlastníkov lodí a organizáciami námorníkov

Článok VII

V prípadoch, ak u člena neexistujú reprezentatívne organizácie vlastníkov lodí a námorníkov, o akejkoľvek odchýlke, výnimke alebo inom pružnom uplatňovaní tohto dohovoru, na ktoré dohovor vyžaduje konzultáciu s organizáciami vlastníkov lodí a námorníkov, môže člen rozhodnúť len na základe konzultácie s výborom uvedeným v článku XIII.

Nadobudnutie platnosti

Článok VIII

1. Formálne ratifikácie tohto dohovoru sa oznámia generálnemu riaditeľovi Medzinárodného úradu práce na registráciu.

2. Tento dohovor zaväzuje len tých členov Medzinárodnej organizácie práce, ktorých ratifikácie zaregistroval generálny riaditeľ.

3. Tento dohovor nadobudne platnosť dvanásť mesiacov odo dňa registrácie ratifikácií najmenej 30-tich členov spolu zastupujúcich celkový podiel svetovej hrubej priestornosti lodí vo výške najmenej 33 percent.

4. Následne, pre ktoréhokoľvek ďalšieho člena, tento dohovor nadobudne platnosť dvanásť mesiacov odo dňa registrácie jeho ratifikácie.

Vypovedanie

Článok IX

1. Člen, ktorý ratifikoval tento dohovor, ho môže vypovedať po uplynutí desiatich rokov odo dňa, od ktorého dohovor prvýkrát nadobudol platnosť, aktom oznámenia generálnemu riaditeľovi Medzinárodného úradu práce, ktorý túto skutočnosť zaregistruje. Takéto vypovedanie nadobudne platnosť rok po dni registrácie oznámenia o vypovedaní.

2. Každý člen, ktorý nevyužije právo ustanovené v tomto článku vypovedať dohovor v priebehu roka nasledujúceho po uplynutí obdobia desiatich rokov uvedeného v odseku 1, bude viazaný dohovorom na obdobie ďalších desiatich rokov a potom dohovor môže vypovedať po uplynutí každého nového obdobia desiatich rokov za podmienok ustanovených v tomto článku.

Účinok nadobudnutia platnosti

Článok X

Tento dohovor reviduje nasledujúce dohovory:

Dohovor o minimálnom veku (More), 1920 (č. 7)

Dohovor o odškodnení v nezamestnanosti (Stroskotanie lode), 1920 (č. 8)

Dohovor o umiestňovaní námorníkov, 1920 (č. 9)

Dohovor o lekárskej prehliadke mladých osôb (More), 1921 (č. 16)

Dohovor o ustanoveniach zmluvy pre námorníkov, 1926 (č. 22)

Dohovor o repatriácii námorníkov, 1926 (č. 23)

Dohovor o osvedčeniach o spôsobilosti dôstojníkov, 1936 (č. 53)

Dohovor o platenej dovolenke (More), 1936 (č. 54)

Dohovor o zodpovednosti vlastníkov lodí (choroba a úraz námorníkov), 1936 (č. 55)

Dohovor o poistení v chorobe (More), 1936 (č. 56)

Dohovor o pracovnom čase a o obsadzovaní posádky (More), 1936 (č. 57)

Dohovor o minimálnom veku (More) (revidovaný), 1936 (č. 58)

Dohovor o stravovaní a zásobovaní (Lodné posádky), 1946 (č. 68)

Dohovor o osvedčení lodných kuchárov, 1946 (č. 69)

Dohovor o sociálnom zabezpečení (Námorníci), 1946 (č. 70)

Dohovor o platenej dovolenke (Námorníci), 1946 (č. 72)

Dohovor o lekárskej prehliadke (Námorníci), 1946 (č. 73)

Dohovor o osvedčení spôsobilosti námorníkov, 1946 (č. 74)

Dohovor o ubytovaní posádok, 1946 (č. 75)

Dohovor o mzde, pracovnom čase a o obsadzovaní posádky (More), 1946 (č. 76)

Dohovor o platenej dovolenke (Námorníci) (revidovaný), 1949 (č. 91)

Dohovor o ubytovaní posádok (revidovaný), 1949 (č. 92)

Dohovor o mzde, pracovnom čase a o obsadzovaní posádky (More) (revidovaný), 1949 (č. 93)

Dohovor o mzde, pracovnom čase a o obsadzovaní posádky (More) (revidovaný), 1958 (č. 109)

Dohovor o ubytovaní posádok (Doplnkové ustanovenia), 1970 (č. 133)

Dohovor o predchádzaní úrazom (Námorníci), 1970 (č. 134)

Dohovor o stálom zamestnaní (Námorníci), 1976 (č. 145)

Dohovor o každoročnej platenej dovolenke námorníkov, 1976 (č. 146)

Dohovor o obchodnom loďstve (Minimálne normy), 1976 (č. 147)

Protokol z roku 1996 k Dohovoru o obchodnom loďstve (Minimálne normy), 1976 (č. 147)

Dohovor o sociálnej starostlivosti o námorníkov, 1987 (č. 163)[4]

Dohovor o ochrane zdravia a o lekárskej starostlivosti (Námorníci), 1987 (č. 164)[5]

Dohovor o sociálnom zabezpečení (Námorníci) (revidovaný), 1987 (č. 165)

Dohovor o repatriácii námorníkov (revidovaný), 1987 (č. 166)

Dohovor o inšpekcii práce (Námorníci), 1996 (č. 178)

Dohovor o nábore a umiestňovaní námorníkov, 1996 (č. 179)

Dohovor o pracovnom čase námorníkov a o obsadzovaní posádky lodí, 1996 (č.180).

[4] Dohovor Medzinárodnej organizácie práce o starostlivosti o námorníkov na mori a v prístave č. 163 z roku 1987. Slovenská republika je viazaná dohovorom – oznámenie č. 432/1991 Zb. a 55. bod oznámenia č. 110/1997 Z. z.

[5] Dohovor Medzinárodnej organizácie práce o ochrane zdravia a o lekárskej starostlivosti o námorníkov č. 164 z roku 1987. Slovenská republika je viazaná dohovorom – oznámenie č. 445/1991 Zb. a 56. bod oznámenia č. 110/1997 Z. z.

Funkcie depozitára

Článok XI

1. Generálny riaditeľ Medzinárodného úradu práce oznámi všetkým členom Medzinárodnej organizácie práce registráciu všetkých ratifikácií, schválení a vypovedaní podľa tohto dohovoru.

2. Keď sa splnia podmienky ustanovené v článku VIII odseku 3, generálny riaditeľ upozorní členov organizácie na dátum, od ktorého dohovor nadobudne platnosť.

Článok XII

Generálny riaditeľ Medzinárodného úradu práce oznámi generálnemu tajomníkovi Organizácie Spojených národov na registráciu v súlade s článkom 102 Charty Organizácie Spojených národov úplné podrobnosti o všetkých ratifikáciách, schváleniach a vypovedaniach zaregistrovaných podľa tohto dohovoru.

Osobitný tripartitný výbor

Článok XIII

1. Správna rada Medzinárodného úradu práce sústavne preskúmava pôsobenie tohto dohovoru prostredníctvom ustanoveného výboru s osobitnou kompetenciou v oblasti námorných pracovných noriem.

2. Pre riešenie záležitostí v súlade s týmto dohovorom sa výbor skladá z dvoch zástupcov vymenovaných vládou každého člena, ktorý ratifikoval tento dohovor, zo zástupcov vlastníkov lodí a zástupcov námorníkov vymenovaných správnou radou po konzultácii so Spoločnou námornou komisiou.

3. Zástupcovia vlád členov, ktorí ešte neratifikovali tento dohovor, sa môžu zúčastňovať vo výbore, ale nemajú právo hlasovať o žiadnej záležitosti, ktorou sa výbor zaoberá v súlade s týmto dohovorom. Správna rada môže prizvať ďalšie organizácie alebo subjekty, aby boli vo výbore zastúpené pozorovateľmi.

4. Hlasy každého zástupcu vlastníkov lodí a zástupcu námorníkov vo výbore sú vážené tak, aby sa zabezpečilo, že skupina zástupcov vlastníkov lodí a skupina zástupcov námorníkov

majú každá polovicu hlasovacej sily celkového počtu vlád zastúpených na danom zasadnutí a oprávnených hlasovať.

Zmena tohto dohovoru

Článok XIV

1. Zmeny ustanovení tohto dohovoru môže prijať Generálna konferencia Medzinárodnej organizácie práce v súlade s článkom 19 Ústavy Medzinárodnej organizácie práce a pravidiel a postupov organizácie pre prijímanie dohovorov. Zmeny kódexu sa môžu prijímať aj postupom podľa článku XV.

2. Členom, ktorých ratifikácie tohto dohovoru boli zaregistrované pred prijatím určitej zmeny, sa text danej zmeny oznámi na ratifikáciu.

3. Ostatným členom organizácie sa text dohovoru v znení poslednej zmeny oznámi na ratifikáciu v súlade s článkom 19 ústavy.

4. Každá zmena sa považuje za prijatú odo dňa registrácie ratifikácie zmeny alebo dohovoru v znení zmeny, podľa okolností, najmenej 30-tich členov spolu zastupujúcich celkový podiel svetovej hrubej priestornosti lodí vo výške najmenej 33 percent.

5. Zmena prijatá podľa článku 19 ústavy zaväzuje len tých členov organizácie, ktorých ratifikácie zaregistroval generálny riaditeľ Medzinárodného úradu práce.

6. Pre každého člena uvedeného v odseku 2 tohto článku nadobudne zmena platnosť 12 mesiacov odo dňa akceptácie uvedenej v odseku 4 tohto článku alebo 12 mesiacov odo dňa registrácie jeho ratifikácie zmeny, podľa toho, ktoré nastane neskôr.

7. Okrem odseku 9 tohto článku pre členov uvedených v odseku 3 tohto článku dohovor v znení zmeny nadobudne platnosť 12 mesiacov odo dňa akceptácie uvedenej v odseku 4 tohto článku alebo 12 mesiacov odo dňa registrácie ich ratifikácie dohovoru, podľa toho, ktoré nastane neskôr.

8. Pre tých členov, ktorých ratifikácia tohto dohovoru bola zaregistrovaná pred prijatím zmeny, ale ktorí túto zmenu neratifikovali, zostane dohovor platný v znení bez dotknutej zmeny.

9. Každý člen, ktorého ratifikácia tohto dohovoru bola zaregistrovaná po prijatí zmeny, ale predo dňom uvedeným v odseku 4 tohto článku, môže v deklarácii, ktorá sprevádza ratifikačnú listinu, špecifikovať, že jeho ratifikácia sa vzťahuje na dohovor bez predmetnej zmeny. V prípade ratifikácie s takou deklaráciou dohovor nadobudne platnosť pre dotknutého člena 12 mesiacov odo dňa registrácie ratifikácie. Ak ratifikačná listina nie je sprevádzaná takou deklaráciou alebo ak bola ratifikácia zaregistrovaná v deň alebo po dni uvedenom v odseku 4, dohovor nadobudne platnosť pre dotknutého člena 12 mesiacov odo dňa, od ktorého bola ratifikácia zaregistrovaná, a na základe nadobudnutia platnosti zmeny v súlade s odsekom 7 tohto článku zmena zaväzuje dotknutého člena, ak zmena neustanovuje inak.

Zmeny kódexu

Článok XV

1. Kódex je možné zmeniť buď podľa postupu ustanoveného v článku XIV, alebo, ak nie je výslovne ustanovené inak, v súlade s postupom ustanoveným v tomto článku.

2. Zmeny kódexu môže generálnemu riaditeľovi navrhnúť vláda ktoréhokoľvek člena organizácie alebo skupina zástupcov vlastníkov lodí, alebo skupina zástupcov námorníkov, ktorí boli vymenovaní do výboru uvedeného v článku XIII. Zmena navrhnutá vládou musí byť navrhnutá alebo podporená od najmenej piatich vlád z členov, ktorí ratifikovali dohovor, alebo skupinou vlastníkov lodí, alebo zástupcami námorníkov uvedených v tomto odseku.

3. Po overení, že návrh zmeny spĺňa požiadavky odseku 2 tohto článku, generálny riaditeľ bez zbytočného odkladu oznámi takýto návrh spolu s pripomienkami alebo návrhmi, ktoré sa považujú za vhodné, všetkým členom organizácie, pritom ich vyzve, aby poslali svoje komentáre alebo návrhy, ktoré sa týkajú návrhu, v rámci šesťmesačnej lehoty alebo takej inej lehoty (ktorá nie je kratšia ako tri mesiace a neprekročí deväť mesiacov), ktorú určí správna rada.

4. Na konci lehoty uvedenej v odseku 3 tohto článku návrh spolu so súhrnom komentárov alebo návrhov podľa tohto odseku sa zašle výboru na posúdenie na zasadnutí. Zmena sa považuje za prijatú výborom, ak:

(a) najmenej polovica vlád z členov, ktorí ratifikovali tento dohovor, je zastúpená na zasadnutí, na ktorom sa návrh posudzuje; a

(b) väčšina z najmenej dvoch tretín členov výboru hlasuje v prospech zmeny; a

(c) táto väčšina zahŕňa hlasy v prospech zmeny od najmenej polovice hlasovacej sily vlád, polovice hlasovacej sily vlastníkov lodí a polovice hlasovacej sily námorníkov z členov výboru zaregistrovaných na zasadnutí v čase, keď sa o návrhu dáva hlasovať.

5. Zmeny prijaté v súlade s odsekom 4 tohto článku sa predkladajú na nasledujúcom zasadnutí konferencie na schválenie. Takéto schválenie vyžaduje dvojtretinovú väčšinu odovzdaných hlasov prítomných delegátov. Ak sa takáto väčšina nezíska, navrhnutá zmena sa odošle naspäť výboru na opätovné posúdenie, ak tak výbor žiada.

6. Zmeny, ktoré konferencia schválila, generálny riaditeľ oznámi každému z členov, ktorých ratifikácie tohto dohovoru sa zaregistrovali predo dňom takéhoto schválenia konferenciou. Títo členovia sa ďalej označujú ako „ratifikujúci členovia“. Oznámenie obsahuje odkaz na tento článok a určí lehotu na odovzdanie akéhokoľvek formálneho nesúhlasu. Táto lehota je dva roky odo dňa oznámenia, pokiaľ v čase schválenia konferencia neurčila inú lehotu, ktorá je najmenej jeden rok. Kópia tohto oznámenia sa zašle ostatným členom organizácie na informáciu.

7. Zmena schválená konferenciou sa považuje za prijatú, ak do konca určenej lehoty generálny riaditeľ nedostal formálne vyjadrenia nesúhlasu od viac ako 40 percent z členov, ktorí ratifikovali dohovor a ktorí predstavujú najmenej 40 percent z hrubej nosnosti lodí členov, ktorí ratifikovali dohovor.

8. Zmena sa považuje za prijatú nadobudnutím platnosti šesť mesiacov po uplynutí určenej lehoty pre všetkých ratifikujúcich členov s výnimkou tých, ktorí formálne vyjadrili svoj nesúhlas v súlade s odsekom 7 tohto článku a takýto nesúhlas nestiahli v súlade s odsekom 11. Avšak:

(a) pred uplynutím určenej lehoty ktorýkoľvek ratifikujúci člen môže generálnemu riaditeľovi oznámiť, že zmena je pre neho záväzná len po následnom výslovnom oznámení o jej prijatí; a

(b) predo dňom nadobudnutia platnosti zmeny ktorýkoľvek ratifikujúci člen môže oznámiť generálnemu riaditeľovi, že túto zmenu nevykoná počas špecifikovanej lehoty.

9. Zmena, ktorá je predmetom oznámenia uvedeného v odseku 8 písm. a) tohto článku, nadobudne platnosť pre člena, ktorý urobí takéto oznámenie, šesť mesiacov po tom, čo člen oznámil generálnemu riaditeľovi jeho prijatie zmeny, alebo v deň, od ktorého zmena nadobudne prvýkrát platnosť, podľa toho, ktorý deň je neskorší.

10. Lehota uvedená v odseku 8 písm. b) tohto článku nepresiahne jeden rok odo dňa nadobudnutia platnosti zmeny alebo nepresiahne akúkoľvek dlhšiu lehotu určenú konferenciou v čase schválenia zmeny.

11. Člen, ktorý formálne vyjadril nesúhlas so zmenou, môže kedykoľvek stiahnuť svoj nesúhlas. Ak generálny riaditeľ dostal oznámenie o takomto stiahnutí po tom, čo zmena nadobudla platnosť, zmena nadobudne platnosť pre tohto člena po uplynutí šiestich mesiacov odo dňa, v ktorom sa oznámenie zaregistrovalo.

12. Po nadobudnutí platnosti zmeny dohovor môže byť ratifikovaný len v jeho zmenenej forme.

13. V rozsahu, v akom sa osvedčenie o práci v námornej doprave vzťahuje na záležitosti, ktoré sú pokryté zmenou dohovoru, ktorá nadobudla platnosť:

a) člen, ktorý prijal túto zmenu, nie je povinný poskytnúť výhodu z dohovoru, pokiaľ ide o námorné pracovné osvedčenia vydané lodiam plávajúcim pod vlajkou iného člena, ktorý:

(i) podľa odseku 7 tohto článku vyjadril formálny nesúhlas s touto zmenou a takýto nesúhlas nestiahol; alebo

(ii) podľa odseku 8 písm. a) tohto článku oznámil, že jej prijatie podlieha následnému výslovnému oznámeniu, a ktorý zmenu neprijal; a

(b) člen, ktorý prijal zmenu, poskytne výhodu z dohovoru, pokiaľ ide o námorné pracovné osvedčenia vydané lodiam plávajúcim pod vlajkou iného člena, ktorý urobil oznámenie podľa odseku 8 písm. b) tohto článku, že nevykoná túto zmenu za obdobie špecifikované v súlade s odsekom 10 tohto článku.

Rozhodujúce jazyky

Článok XVI

Anglické a francúzske znenia textu tohto dohovoru sú rovnako záväzné.

Vysvetlenie k nariadeniam a ku kódexu Dohovoru o práci v námornej doprave

1. Toto vysvetlenie nie je súčasťou Dohovoru o práci v námornej doprave a má byť všeobecným návodom k dohovoru.

2. Dohovor sa skladá z troch odlišných ale vzájomne súvisiacich častí: články, nariadenia a kódex.

3. Články a nariadenia ustanovujú základné práva a zásady a základné záväzky členov ratifikujúcich dohovor. Články a nariadenia môže zmeniť iba konferencia v súlade s článkom 19 Ústavy Medzinárodnej organizácie práce (pozri článok XIV dohovoru).

4. Kódex obsahuje podrobnosti uplatňovania nariadení. Má A. časť (povinné normy) a B. časť (nepovinné usmernenia). Kódex sa môže zmeniť prostredníctvom zjednodušeného postupu ustanoveného v článku XV dohovoru. Keďže kódex sa vzťahuje na podrobné uplatňovanie, jeho zmeny musia zostať v rámci všeobecného rozsahu článkov a nariadení.

5. Nariadenia a kódex sú usporiadané do všeobecných oblastí v piatich kapitolách:

Kapitola 1: Minimálne požiadavky pre prácu námorníkov na lodi

Kapitola 2: Pracovné podmienky

Kapitola 3: Ubytovanie, zariadenia na oddych a rekreáciu, strava a zásobovanie

Kapitola 4: Ochrana zdravia, zdravotná starostlivosť a sociálne zabezpečenie

Kapitola 5: Plnenie a presadzovanie požiadaviek na prácu v námornej doprave.

6. Každá kapitola obsahuje skupiny ustanovení týkajúce sa jednotlivého práva alebo zásady (alebo opatrenie na presadzovanie v Kapitole 5) s prepojeným číslovaním. Napríklad, prvá skupina v kapitole č. 1, pozostáva z Nariadenia 1.1, Normy A1.1 a Usmernenia B1.1 týkajúceho sa minimálneho veku.

7. Dohovor má tri zásadné účely:

(a) ustanoviť vo svojich článkoch a nariadeniach pevnú sústavu práv a zásad;

(b) umožniť prostredníctvom kódexu značný stupeň pružnosti v spôsobe uplatňovania týchto práv a zásad členmi; a

(c) zabezpečiť prostredníctvom Kapitoly 5, aby sa tieto práva a zásady riadne dodržiavali a presadzovali.

8. Pri uplatňovaní dohovoru existujú dve hlavné možnosti pružnosti: jednou je možnosť daná členovi, ak je to potrebné (pozri článok VI odsek 3), vykonať podrobné požiadavky A. časti Kódexu prostredníctvom podstatne rovnocenných opatrení (ako sú definované v článku VI odsek 4).

9. Druhá možnosť pružnosti pri uplatňovaní dohovoru je zabezpečená všeobecnou formuláciou povinných požiadaviek mnohých ustanovení v A. časti, čím sa ponecháva širší priestor pre voľnú úvahu, pri voľbe konkrétnych opatrení na vnútroštátnej úrovni. V takýchto prípadoch je usmernenie pre uplatňovanie uvedené v nepovinnej B. časti Kódexu. Týmto spôsobom môžu členovia, ktorí ratifikovali dohovor, zistiť aký typ opatrení by sa od nich mohol očakávať v zodpovedajúcom všeobecnom záväzku v A. časti, ako aj ktoré opatrenia sa nevyhnutne nevyžadujú. Napríklad, norma A4.1 vyžaduje, aby všetky lode zabezpečili včasný prístup k nevyhnutným liekom pre zdravotnú starostlivosť na palube lode (odsek 1 písm. b)) a "viezli so sebou lekárničku" (odsek 4 písm. a)). Plnenie v dobrej viere tohto druhého záväzku jasne znamená niečo viac ako iba jednoducho mať lekárničku na palube každej lode. Presnejšie označenie toho, čo má lekárnička zahŕňať je ustanovené v zodpovedajúcom usmernení B4.1.1 (odsek 4) tak, aby sa zabezpečilo, že obsah lekárničky je riadne skladovaný, používaný a udržiavaný.

10. Členovia, ktorí ratifikovali tento dohovor nie sú viazaní príslušným usmernením a, ako je uvedené v ustanoveniach v Kapitole 5 o kontrole štátu prístavu, kontroly sa mali zaoberať iba príslušnými povinnými požiadavkami tohto dohovoru (články, nariadenia a normy v A. časti). Avšak, od členov sa vyžaduje podľa článku VI odseku 2, aby náležite uvážili uplatňovanie svojich záväzkov v A. časti Kódexu spôsobom, ustanoveným v B. časti. Ak sa po náležitom uvážení príslušných usmernení člen rozhodne ustanoviť iné opatrenia, ktoré zabezpečia riadne skladovanie, používanie a údržbu obsahu lekárničky, využijúc hore uvedený príklad, ako to vyžaduje norma v A. časti, potom je to prijateľné. Na druhej strane, pridržiavaním sa usmernenia, ktoré je ustanovené v B. časti si môže byť dotknutý člen, ako aj

orgány MOP zodpovedné za preskúmavanie uplatňovania medzinárodných pracovných dohovorov isté, bez ďalšieho zvažovania, že opatrenia, ktoré člen prijal, sú dostatočné na uplatňovanie záväzkov v A. časti, ku ktorým sa usmernenie vzťahuje.

Nariadenia a kódex

Kapitola 1.

Minimálne požiadavky pre prácu námorníkov na lodi

Nariadenie 1.1 – Minimálny vek

Účel: Zabezpečiť, aby na lodi nepracovali osoby, ktoré nedovŕšili minimálny vek.

1. Na lodi nesmie byť zamestnaná, najatá alebo nesmie pracovať osoba, ktorá nedovŕšila minimálny vek.

2. Minimálny vek v čase prvého nadobudnutia platnosti tohto dohovoru je 16 rokov.

3. Vyšší minimálny vek sa vyžaduje za okolností ustanovených v kódexe.

Norma A1.1 – Minimálny vek

1. Zamestnanie, najímanie alebo práca osôb, ktoré nedovŕšili vek 16 rokov na palube lode sa zakazuje.

2. Nočná práca námorníkov, ktorí nedovŕšili vek 18 rokov sa zakazuje. Na účely tejto normy, „noc“ sa definuje v súlade s vnútroštátnym právom a praxou. Prekrýva sa s časovým obdobím najmenej deviatich hodín, ktoré sa začína nie neskôr ako o polnoci a končí nie skoršie ako o piatej ráno.

3. Výnimku zo striktného dodržiavania obmedzenia nočnej práce môže urobiť príslušný orgán, keď:

(a) by bol narušený odborný výcvik námorníkov v súlade so zavedenými programami a harmonogramami, alebo

(b) špecifická povaha služby alebo uznaného programu odbornej prípravy vyžaduje, aby námorníci, na ktorých sa vzťahuje výnimka, vykonávali služby v noci a orgán určí po konzultácii s organizáciami vlastníkov lodí a organizáciami námorníkov, že práca neškodí ich zdraviu a blahu.

4. Zamestnanie, najímanie alebo práca námorníkov, ktorí nedovŕšili vek 18 rokov sa zakazuje, ak práca môže ohroziť ich zdravie alebo bezpečnosť. Typy takejto práce vymedzujú vnútroštátne zákony alebo predpisy, alebo príslušný orgán po konzultácii s organizáciami vlastníkov lodí a organizáciami námorníkov, v súlade s príslušnými medzinárodnými normami.

Usmernenie B1.1 – Minimálny vek

1. Pri upravovaní pracovných a životných podmienok, by členovia mali venovať osobitnú pozornosť k potrebám mladých osôb, ktoré nedovŕšili 18 rokov veku.

Nariadenie 1.2 – Lekárske osvedčenie

Účel: Zabezpečiť, že všetci námorníci sú zdravotne spôsobilí vykonávať svoje povinnosti na mori.

1. Námorníci nesmú pracovať na lodi, bez osvedčenia, že sú zdravotne spôsobilí vykonávať svoje povinnosti.

2. Výnimky sa môžu povoliť len tak, ako to ustanovuje Kódex.

Norma A1.2 – Lekárske osvedčenie

1. Príslušný orgán musí vyžadovať, aby pred začatím práce na lodi mali námorníci platné lekárske osvedčenie potvrdzujúce, že sú zdravotne spôsobilí vykonávať povinnosti, ktoré budú vykonávať na mori.

2. S cieľom zabezpečiť, aby lekárske osvedčenia skutočne odrážali zdravotný stav námorníkov z hľadiska povinností, ktoré vykonávajú, príslušný orgán po konzultácii s dotknutými organizáciami vlastníkov lodí a s dotknutými organizáciami námorníkov, a po

náležitom zvážení aplikovateľných medzinárodných usmernení, uvedených v B. časti tohto Kódexu, stanoví charakter lekárskeho vyšetrenia a osvedčenia.

3. Táto norma nemá vplyv na Medzinárodný dohovor o normách výcviku kvalifikácie a strážnej služby námorníkov z roku 1978 v znení neskorších zmien a doplnení ("STCW"). Lekárske osvedčenie vystavené v súlade s požiadavkami STCW príslušný orgán na účely Nariadenia 1.2 uzná. Lekárske osvedčenie spĺňajúce vecnú podstatu týchto požiadaviek u námorníkov, na ktorých sa nevzťahuje dohovor STCW, sa takisto akceptuje.

4. Lekárske osvedčenie vystaví náležite kvalifikovaný všeobecný lekár alebo, v prípade osvedčenia týkajúceho sa výlučne zraku, osoba, ktorú príslušný orgán uznal za kvalifikovanú na vystavenie takéhoto osvedčenia. Všeobecní lekári musia mať pri lekárskych vyšetreniach úplnú odbornú nezávislosť v uplatňovaní svojho lekárskeho úsudku.

5. Námorníci, ktorým bolo zamietnuté osvedčenie alebo ktorým bolo uložené obmedzenie pracovnej schopnosti, najmä pokiaľ ide o čas, pracovnú oblasť alebo oblasť plavby, musia dostať možnosť ďalšieho vyšetrenia iným nezávislým všeobecným lekárom alebo nezávislým lekárskym rozhodcom.

6. Každé lekárske osvedčenie uvedie, najmä, či:

(a) sluch a zrak dotknutého námorníka a farebné videnie u námorníka, ktorý je zamestnaný v pracovnej pozícia, v ktorej zdravotná spôsobilosť na vykonávanú prácu, môže byť ovplyvnená chybným farebným videním, sú všetky vyhovujúce, a

(b) dotknutý námorník netrpí takým zdravotným stavom, ktorý by sa v službe na mori pravdepodobne zhoršil alebo, ktorý by mal za následok nespôsobilosť námorníka na takúto službu, alebo by ohrozil zdravie iných osôb na palube.

7. Pokiaľ sa nevyžaduje kratšia lehota z dôvodu špecifických povinností, ktoré má dotknutý námorník vykonávať alebo pokiaľ ju nevyžaduje STCW:

(a) lekárske osvedčenie je platné maximálne dva roky, pokiaľ námorník nemá menej ako 18 rokov, kedy je maximálna lehota platnosti lekárskeho osvedčenia jeden rok,

(b) osvedčenie o farebnom videní je platné maximálne šesť rokov.

8. V naliehavých prípadoch môže príslušný orgán povoliť námorníkovi pracovať bez platného lekárskeho osvedčenia po najbližší prístav, v ktorom loď zastavuje počas cesty, kde môže námorník získať lekárske osvedčenie od kvalifikovaného všeobecného lekára, za predpokladu že:

(a) doba platnosti takéhoto povolenia neprevýši tri mesiace, a

(b) dotknutý námorník má lekárske osvedčenie s uplynutou dobou platnosti z nedávneho dátumu.

9. Ak doba platnosti osvedčenia uplynie počas plavby, osvedčenie naďalej platí až po nasledujúci prístav, v ktorom loď zastavuje počas cesty, kde môže námorník získať lekárske osvedčenie od kvalifikovaného všeobecného lekára, pod podmienkou, že táto doba neprekročí tri mesiace.

10. Lekárske osvedčenia pre námorníkov pracujúcich na lodiach, ktoré pravidelne vykonávajú medzinárodné plavby musia byť minimálne vydané v angličtine.

Usmernenie B1.2 – Lekárske osvedčenie

Usmernenie B1.2.1 – Medzinárodné usmernenia

1. Príslušný orgán, všeobecní lekári, poverený vyšetrujúci lekár, vlastníci lodí, zástupcovia námorníkov a všetky ostatné dotknuté osoby, ktoré sa zaoberajú výkonom lekárskych vyšetrení zdravotnej spôsobilosti námorných kandidátov a slúžiacich námorníkov, by sa mali riadiť Usmernením MOP/SZO (Medzinárodnej organizácie práce/Svetovej zdravotníckej organizácie) o výkone vyšetrení pred odchodom na more a pravidelných lekárskych prehliadkach zdravotnej spôsobilosti pre námorníkov vrátane všetkých ich revidovaných verzií, a všetkými ďalšími aplikovateľnými medzinárodnými usmerneniami publikovanými Medzinárodnou organizáciou práce, Medzinárodnou námornou organizáciou alebo Svetovou zdravotníckou organizáciou.

Nariadenie 1.3 – Odborná príprava a kvalifikácie

Účel: Zabezpečiť, že námorníci sú odborne pripravení alebo kvalifikovaní vykonávať svoje povinnosti na palube lode.

1. Námorníci nesmú pracovať na lodi, pokiaľ neabsolvovali výcvik alebo nezískali osvedčenie o spôsobilosti, alebo inú kvalifikáciu na výkon práce.

2. Námorníkom, ktorí neukončili úspešne a úplne výcvik v osobnej bezpečnosti na palube lode sa nepovoľuje pracovať na lodi.

3. Odborná príprava a osvedčenie v súlade so povinnými nástrojmi prijatými Medzinárodnou námornou organizáciou sa považujú za spĺňajúce požiadavky odsekov 1 a 2 tohto nariadenia.

4. Každý člen, ktorý v čase svojej ratifikácie tohto dohovoru bol viazaný Dohovorom MOP o osvedčení spôsobilosti námorníkov č. 74 z roku 1946, pokračuje v plnení záväzkov podľa uvedeného dohovoru až dovtedy, kým Medzinárodná námorná organizácia prijme záväzné ustanovenia pokrývajúce tento predmet a kým tieto nadobudnú platnosť alebo až do uplynutia piatich rokov od nadobudnutia platnosti tohto dohovoru v súlade s článkom VIII odsek 3 podľa toho, ktoré nastalo skôr.

Nariadenie 1.4 – Nábor a umiestňovanie

Účel: Zabezpečiť, aby mali námorníci prístup k účinnému a dobre regulovanému systému náboru a pracovného umiestňovania námorníkov.

1. Všetci námorníci majú prístup k účinnému, dostatočnému a zodpovednému systému pre hľadanie zamestnania na palube lode bez poplatku pre námorníka.

2. Služby náboru a umiestňovania námorníkov prevádzkované na území člena vyhovujú normám ustanoveným v Kódexe.

3. Každý člen požaduje pre námorníkov, ktorí pracujú na lodiach, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, aby vlastníci lodí, ktorí využívajú služby náboru a umiestňovania námorníkov so sídlom v krajinách alebo na územiach, na ktoré sa tento dohovor nevzťahuje, zabezpečili, že tieto služby vyhovujú požiadavkám uvedeným v Kódexe.

Norma A1.4 – Nábor a umiestňovanie

1. Každý člen, ktorý poskytuje verejnú službu náboru a umiestňovania námorníkov zabezpečí, aby sa táto služba poskytovala riadnym spôsobom, ktorý chráni a podporuje zamestnanecké práva námorníkov stanovené v tomto dohovore.

2. Ak na území člena pôsobia súkromné služby náboru a umiestňovania námorníkov, ktorých primárnym cieľom je nábor a umiestňovanie námorníkov alebo ktoré vykonávajú nábor a umiestňujú značný počet námorníkov, tieto služby sa poskytujú v súlade so štandardizovaným systémom licencií alebo osvedčení alebo iným spôsobom regulácie. Tento systém sa ustanoví, modifikuje alebo zmení iba po konzultácii s dotknutými organizáciami vlastníkov lodí a s organizáciami námorníkov. V prípade pochybností, či sa tento dohovor vzťahuje na súkromnú službu náboru a umiestňovania, v tejto veci rozhodne príslušný orgán každého člena po konzultácii s dotknutými organizáciami vlastníkov lodí a s organizáciami námorníkov. Neprimerané rozširovanie súkromných služieb náboru a umiestňovania námorníkov sa nepodporuje.

3. Ustanovenia odseku 2 tejto normy sa tiež vzťahujú - v rozsahu, pokiaľ sú určené príslušným orgánom v konzultácii s dotknutými organizáciami vlastníkov lodí a organizáciami námorníkov ako vhodné – v kontexte služieb náboru a umiestňovania prevádzkovanými organizáciou námorníkov na území člena pre poskytnutie námorníkov, štátnych občanov takéhoto člena na lodiach, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou. Služby pokryté týmto odsekom spĺňajú tieto podmienky:

a) služba náboru a umiestňovania je prevádzkovaná podľa vyjednanej kolektívnej zmluvy medzi touto organizáciou a vlastníkom lode,

b) organizácia námorníkov a vlastník lode majú sídlo na území člena,

c) člen má vnútroštátne zákony alebo predpisy alebo postupy na schválenie alebo registráciu vyjednanej kolektívnej zmluvy, ktorá povoľuje prevádzkovanie služby náboru a umiestňovania, a

d) služba náboru a umiestňovania je prevádzkovaná riadnym spôsobom a sú prijaté opatrenia na ochranu a podporu zamestnaneckých práv námorníkov, porovnateľné s tými ustanovenými v odseku 5 tejto normy.

4. Nič v tejto norme alebo Nariadení 1.4:

a) nebráni členovi udržiavať bezplatnú verejnú službu náboru a umiestňovania pre námorníkov v rámci politiky na uspokojenie potrieb námorníkov a vlastníkov lodí, bez ohľadu na to, či ide o službu, ktorá je súčasťou verejných služieb zamestnanosti pre všetkých pracovníkov a zamestnávateľov alebo je s ňou koordinovaná, a

b) neukladá členovi povinnosť založiť systém na prevádzkovanie súkromných služieb náboru alebo umiestňovania námorníkov na jeho území.

5. Člen, ktorý prijíma systém uvedený v odseku 2 tejto normy vo svojich právnych predpisoch alebo iných opatreniach, minimálne:

a) zakáže službám náboru a umiestňovania námorníkov využívať prostriedky, mechanizmy alebo zoznamy zamýšľané na obmedzenie alebo odrádzanie námorníkov od získania zamestnania, na ktoré majú kvalifikáciu,

b) požaduje, aby námorník neznášal, priamo alebo nepriamo, celkom alebo čiastočne, žiadne poplatky alebo iné úhrady za nábor alebo umiestňovanie námorníkov, alebo za poskytnutie zamestnania námorníkom, iné ako náklady námorníka na získanie zákonného vnútroštátneho lekárskeho osvedčenia, národnej knižky námorníka a pasu, alebo iných podobných osobných cestovných dokladov, avšak nezahŕňajúc náklady na víza, ktoré znáša vlastník lode, a

c) zabezpečí, aby služby náboru a umiestňovania námorníkov vyvíjajúce činnosť na jeho území:

(i) viedli aktuálny register všetkých námorníkov, ktorí prešli náborom alebo sa umiestnili prostredníctvom nich, ktorý musí byť k dispozícii pre inšpekciu príslušným orgánom,

(ii) zabezpečili informovanosť námorníkov o svojich právach a povinnostiach v pracovných zmluvách už pred procesom alebo v procese prijímania do zamestnania, a aby sa prijali vhodné opatrenia na to, aby si námorníci preštudovali svoje pracovné zmluvy pred a po ich podpísaní, a aby dostali kópiu týchto zmlúv,

(iii) si preverili, že námorníci, ktorí prešli náborom alebo sa umiestnili prostredníctvom nich, sú kvalifikovaní a sú držiteľmi dokladov potrebných na danú prácu, a že pracovné zmluvy námorníkov sú v súlade s aplikovateľnými právnymi predpismi a kolektívne vyjednanými zmluvami, ktoré tvoria súčasť pracovnej zmluvy,

(iv) aby sa uistili, pokiaľ je to možné, že vlastník lode má prostriedky ochrániť námorníkov pred uviaznutím v cudzom prístave,

(v) prešetrili a odpovedali na každú sťažnosť týkajúcu sa ich činností a informovali príslušný orgán o každej nevyriešenej sťažnosti,

(vi) zaviedli systém ochrany, prostredníctvom poistenia alebo rovnocenného vhodného opatrenia, ktorý by nahradil námorníkom prípadné finančné straty, ktoré by mohli utrpieť následkom zlyhania služby náboru a umiestňovania, alebo príslušného vlastníka lode v plnení ich záväzkov voči námorníkom podľa pracovnej zmluvy.

6. Príslušný orgán dôsledne vykonáva dohľad a kontrolu nad všetkými službami náboru a umiestňovania námorníkov, ktoré vyvíjajú činnosť na území daného člena. Licencie alebo osvedčenia alebo podobné povolenia na činnosť súkromných služieb na území člena sa poskytujú alebo obnovujú až po overení toho, či konkrétna služba náboru a umiestňovania námorníkov spĺňa požiadavky vnútroštátnych právnych predpisov.

7. Príslušný orgán zabezpečí, že existujú dostatočné mechanizmy a postupy na prešetrenie, ak je potrebné, sťažností týkajúcich sa činností služieb náboru a umiestňovania námorníkov, do ktorých sú, ak je to vhodné, zapojení zástupcovia vlastníkov lodí a zástupcovia námorníkov.

8. Každý člen, ktorý ratifikoval tento dohovor, informuje, ak je to možné, svojich občanov o možných problémoch v prípade, že vstúpia do zamestnania na loď, ktorá pláva pod vlajkou štátu, ktorý neratifikoval tento dohovor, dokiaľ nie je presvedčený, že aplikuje normy, ktoré sú rovnocenné s tými, ktoré určuje tento dohovor. Opatrenia prijaté na tento účel členom, ktorý ratifikoval tento dohovor, nie sú v protiklade so zásadou voľného pohybu pracovníkov ustanovenú zmluvami, ktorých zmluvnými stranami môžu byť dotknuté dva štáty.

9. Každý člen, ktorý ratifikoval tento dohovor vyžaduje, aby vlastníci lodí, ktoré plávajú pod jeho vlajkou a ktorí využívajú služby náboru a umiestňovania námorníkov so sídlom v krajinách alebo na územiach, na ktoré sa tento dohovor nevzťahuje, zabezpečili, pokiaľ je to možné, že tieto služby spĺňajú požiadavky tejto normy.

10. Nič v tejto norme neobmedzuje záväzky a zodpovednosti vlastníkov lodí alebo člena, pokiaľ ide o lode, ktoré plávajú pod jeho vlajkou.

Usmernenie B1.4 – Nábor a umiestňovanie

Usmernenie B1.4.1 – Organizačné a prevádzkové usmernenia

1. Pri plnení svojich záväzkov podľa odseku 1 Normy A1.4 by príslušný orgán mal zvážiť:

a) prijatie potrebných opatrení na podporu účinnej spolupráce medzi službami náboru a umiestňovania námorníkov, či už ide o verejné alebo súkromné služby,

b) potreby námorného priemyslu na vnútroštátnej aj medzinárodnej úrovni pri rozvíjaní programov odbornej prípravy pre námorníkov, ktorí sú súčasťou posádky lode zodpovednej za bezpečnú plavbu lode a opatrení k zabraňovaniu znečisťovania, za účasti vlastníkov lodí, námorníkov a príslušných inštitúcií odbornej prípravy,

c) vykonanie vhodných opatrení na spoluprácu reprezentatívnych organizácií vlastníkov lodí a námorníkov pri organizovaní a fungovaní verejných služieb náboru a umiestňovania námorníkov, ak existujú,

d) určenie podmienok, za ktorých môžu služby náboru a umiestňovania námorníkov spracovávať osobné údaje námorníkov vrátane ich zberu, uchovávania, kombinovania a postupovania takýchto údajov tretím stranám, s náležitým ohľadom na právo námorníkov na súkromie a potrebu chrániť dôvernosť týchto dát,

e) prevádzkovanie systému zberu a analýzy všetkých relevantných dát o trhu práce na mori vrátane informácií o súčasných a perspektívnych pracovných miestach pre námorníkov pracujúcich ako posádka, triedených podľa veku, pohlavia, hodnosti a kvalifikácie, ďalej informácií o regulácii námorného priemyslu, pričom zber dát o veku a pohlaví je prípustný iba

na štatistické účely alebo ak sa využíva v rámci programu predchádzania diskriminácie z dôvodu veku alebo pohlavia,

f) zabezpečenie dostatočnej odbornej prípravy pre personál zodpovedný za dohľad nad verejnými a súkromnými službami náboru a umiestňovania námorníkov, ktorí sú členmi posádky so zodpovednosťou za bezpečnú plavbu a opatrenia zabraňujúce znečisťovaniu vôd. Pričom táto príprava zahŕňa schválenú námornú prax, dostatočné vedomosti z oblasti námornej plavby vrátane znalosti príslušných medzinárodných námorných dohovorov v oblasti výcviku, kvalifikácií a pracovných noriem,

g) stanovenie prevádzkových štandardov a prijatie etických kódexov pre služby náboru a umiestňovania námorníkov, a

h) vykonávanie dohľadu nad systémom licencií a osvedčení, založenom na systéme noriem kvality.

2. Pri zavádzaní systému uvedeného v Norme A1.4, odsek 2 by mal každý člen zvážiť že bude požadovať od služieb náboru a umiestňovania námorníkov, založených na jeho území, aby zostavili a udržiavali overiteľné prevádzkové postupy. Tieto prevádzkové postupy pre súkromné služby náboru a umiestňovania námorníkov, v rozsahu aplikovateľnom aj pre verejné služby náboru a umiestňovania námorníkov, by mali upravovať tieto záležitosti:

a) lekárske prehliadky, preukazy totožnosti námorníkov a ďalšie dokumenty, ktoré možno žiadať od námorníka pre získanie zamestnania,

b) vedenie úplných a kompletných záznamov o námorníkoch, ktorí sú pokrytí systémom náboru a umiestňovania námorníkov, s náležitým ohľadom na právo na súkromie a potrebu chrániť dôvernosť dát, by mali obsahovať, ale neobmedzovať sa na:

(i) kvalifikáciu námorníkov;

(ii) záznam o zamestnaní;

(iii) osobné údaje dôležité pre zamestnanie; a

(iv) zdravotné údaje dôležité pre zamestnanie,

c) vedenie aktualizovaných zoznamov lodí, pre ktoré služby náboru a umiestňovania námorníkov zabezpečujú pracovníkov a zabezpečiť možnosť kontaktu týchto služieb v naliehavej situácii v ktorúkoľvek hodinu,

d) postupy na zabezpečenie toho, aby námorníci neboli zneužívaní službami náboru a umiestňovania námorníkov alebo ich personálom, v súvislosti s ponukami zamestnania na konkrétne lode alebo konkrétnymi spoločnosťami,

e) postupy na predchádzanie príležitostiam na zneužívanie námorníkov vznikajúcim zo spájania preddavkov alebo z akýchkoľvek iných finančných transakcií medzi vlastníkom lode a námorníkmi, ktoré sú sprostredkované služby náboru a umiestňovania námorníkov,

f) jasné zverejňovanie nákladov v procese náboru, ktorých znášanie sa od námorníka očakávajú, ak také sú,

g) zabezpečenie aby námorníci boli oboznámení s akýmikoľvek osobitnými podmienkami vzťahujúcimi sa na prácu, ktorú budú vykonávať, a s osobitným poriadkom vlastníka lode, týkajúcim sa ich zamestnania,

h) postupy, v záujme prirodzenej spravodlivosti, na riešenie prípadov nespôsobilosti alebo nedisciplinovanosti, ktoré sú v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi a praxou a, kde je to vhodné, aj s kolektívnymi zmluvami,

i) postupy na zabezpečenie, pokiaľ je to možné, aby všetky záväzné osvedčenia a dokumenty predkladané v súvislosti so zamestnaním boli aktuálne a neboli získané podvodom, a aby referencie zamestnaní boli overované,

j) postupy na zabezpečenie toho, aby sa žiadosti o informácie alebo oznámenia zo strany rodín námorníkov, pokiaľ sú námorníci na mori, vybavovali urýchlene a vhodne a zdarma, a

k) overovanie toho, že pracovné podmienky na lodiach, na ktoré námorníkov umiestňujú, sú v súlade s platnými kolektívne vyjednanými zmluvami uzatvorenými medzi vlastníkom lode a organizáciou reprezentujúcou námorníkov, a ako záležitosť postupov sprostredkovania námorníkov iba pre tých vlastníkov lodí, ktorí ponúkajú námorníkom pracovné podmienky, ktoré sú v zhode s platnými právnymi predpismi alebo kolektívnymi zmluvami.

3. Zreteľ by mal byť daný na podporovanie medzinárodnej spolupráce medzi členmi a príslušnými organizáciami, napríklad spôsobom:

a) systematickej výmeny informácií o námornom priemysle a trhu práce na bilaterálnej, regionálnej a multilaterálnej úrovni,

b) výmeny informácií o námorných pracovnoprávnych predpisoch,

c) harmonizácie politík, pracovných metód a legislatívy, ktorými sa riadi nábor a umiestňovanie námorníkov,

d) zlepšovania postupov a podmienok pre medzinárodný nábor a umiestňovanie námorníkov, a

e) plánovania pracovných síl, zohľadňujúc ponuku a dopyt po námorníkoch a požiadavky námorného priemyslu.

Kapitola 2.

Pracovné podmienky

Nariadenie 2.1 – Pracovné zmluvy námorníkov

Účel: Zabezpečiť, aby mali námorníci riadne pracovné zmluvy.

1. Pracovné podmienky námorníka sa jasne uvedú alebo sa na ne odkáže v písomnej právne záväznej zmluve a sú v zhode s normami ustanovenými v Kódexe.

2. Námorník vyjadrí súhlas s pracovnou zmluvou ak má možnosť si ju vopred preštudovať a poradiť sa o vzťahoch a podmienkach v nej uvedených a pre podpisom ich slobodne prijíma.

3. V rozsahu zlučiteľnom s vnútroštátnym právom a praxou člena sa rozumie, že pracovné zmluvy námorníkov zahŕňajú všetky príslušné kolektívne vyjednané zmluvy.

Norma A2.1 – Pracovné zmluvy námorníkov

1. Každý člen prijme zákony alebo predpisy požadujúce, aby lode, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, dodržiavali tieto požiadavky:

a) námorníci pracujúci na lodiach, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, musia mať pracovnú zmluvu podpísanú námorníkom aj vlastníkom lode alebo zástupcom vlastníka lode (alebo, ak nie sú zamestnancami, mať dôkaz zmluvných alebo podobných dojednaní), ktoré im zabezpečujú dôstojné pracovné a životné podmienky na palube lode, ako to vyžaduje tento dohovor,

b) námorníci podpisujúci pracovnú zmluvu musia dostať možnosť ju preskúmať a poradiť sa pred jej podpísaním, ako aj mať vytvorené podmienky, na slobodný vstup do zmluvného vzťahu, dostatočne rozumejúc svojim právam a povinnostiam,

c) vlastník lode a námorník majú každý podpísaný originál pracovnej zmluvy námorníka,

d) prijmú sa opatrenia zabezpečujúce, aby námorníci vrátane veliteľa námornej lode mali na palube lode jednoduchý prístup k informáciám o podmienkach ich zamestnania, a že takéto informácie, vrátane kópie pracovnej zmluvy námorníka, sú tiež prístupné kontrole pracovníkmi príslušného orgánu vrátane tých v prístavoch, ktoré sa ešte len navštívia, a

e) námorníci dostanú doklad obsahujúci záznam o svojom zamestnaní na palube lode.

2. Ak je celú pracovnú zmluvu námorníka alebo jej časť tvorí dohoda o kolektívnom vyjednávaní, kópia tejto zmluvy je k dispozícii na palube lode. Ak jazykom pracovnej zmluvy námorníka a príslušnej dohody o kolektívnom vyjednávaní nie je angličtina, sú (s výnimkou lodí, ktoré sú zapojené len do domácich plavieb) k dispozícii aj v angličtine nasledovné:

a) kópia štandardného formulára zmluvy, a

b) časti kolektívne vyjednanej zmluvy, ktoré podliehajú inšpekcii štátu prístavu podľa Nariadenia 5.2.

3. Doklad uvedený v odseku 1 písm. e) tejto normy neobsahuje informáciu o kvalite práce námorníkov alebo o ich mzde. Forma tohto dokladu, náležitosti, ktoré sa v ňom uvádzajú, a spôsob, akým sa takéto náležitosti do neho zaznamenajú, vymedzí vnútroštátne právo.

4. Každý člen prijme právne predpisy špecifikujúce skutočnosti, ktoré sa zahŕňajú do všetkých pracovných zmlúv námorníkov, a ktoré sa riadia jeho vnútroštátnym právom. Vo všetkých prípadoch pracovné zmluvy námorníkov obsahujú tieto náležitosti:

a) úplné meno námorníka, dátum narodenia alebo vek a miesto narodenia;

b) meno a adresa vlastníka lode,

c) miesto a dátum uzatvorenia pracovnej zmluvy námorníka,

d) pracovná pozícia, v ktorej námorník je zamestnaný,

e) výška mzdy námorníka alebo, podľa vhodnosti, vzorec použitý na jej výpočet,

f) výmera platenej ročnej dovolenky alebo, podľa vhodnosti, vzorec použitý na jej výpočet,

g) skončenie zmluvy a podmienky jej skončenia vrátane:

(i) ak bola pracovná zmluva uzatvorená na dobu neurčitú, podmienky umožňujúce každej zo zmluvných strán zmluvu skončiť, ako aj požadovanú dĺžku výpovednej lehoty, ktorá nie je kratšia pre vlastníka lode ako pre námorníka;

(ii) ak bola zmluva uzatvorená na dobu určitú, dátum určený na jej skončenie; a

(iii) ak bola zmluva uzatvorená na plavbu, cieľový prístav a čas, ktorý musí uplynúť po príchode do tohto prístavu dokedy by mal byť námorník prepustený;

h) zdravotnú starostlivosť a sociálne zabezpečenie, ktoré námorníkovi poskytuje vlastník lode,

i) nárok námorníka na repatriáciu,

j) odkaz na dohodu o kolektívnom vyjednávaní, ak je to vhodné, a

k) všetky ďalšie náležitosti, ktoré môže vnútroštátne právo vyžadovať.

5. Každý člen prijme právne predpisy ustanovujúce minimálne výpovedné lehoty pre námorníkov a vlastníkov lodí pri predčasnom skončení pracovnej zmluvy námorníka. Dĺžka týchto minimálnych lehôt sa určí po konzultáciách s príslušnými organizáciami vlastníkov lodí a s námorníkov, ale nie je kratšia ako sedem dní.

6. Kratšia ako minimálna výpovedná lehota môže byť umožnená za okolností, oprávňujúcich skončiť pracovnú zmluvu s kratšou výpoveďou alebo bez výpovede podľa vnútroštátneho práva alebo platných dohôd o kolektívnom vyjednávaní. Pri vymedzení týchto okolností každý člen zabezpečí, aby sa bral ohľad na potrebu námorníka skončiť pracovnú zmluvu bez pokuty s kratšou výpoveďou alebo bez výpovede z naliehavých rodinných dôvodov, alebo z iných naliehavých dôvodov.

Usmernenie B2.1 – Pracovné zmluvy námorníkov

Usmernenie B2.1.1 – Záznam o zamestnaní na palube lode

1. Pri vymedzení podrobností, ktoré sa uvádzajú v zázname o zamestnaní na palube lode, uvedenom v Norme A2.1, odsek 1, písm. e), by mal každý člen zabezpečiť, aby tento doklad obsahoval dostatok informácií, v preklade do angličtiny, na uľahčenie získania ďalšej práce alebo na splnenie požiadaviek na povýšenie alebo postup v námornej službe. Námorná knižka námorníka môže spĺňať požiadavky odseku 1 písm. e) tejto normy.

Nariadenie 2.2 – Mzdy

Účel: Zabezpečiť, aby boli námorníci za svoje služby odmeňovaní.

1. Všetci námorníci sú odmeňovaní za svoju prácu pravidelne a v plnej výške, v súlade so svojimi pracovnými zmluvami.

Norma A2.2 – Mzdy

1. Každý člen požaduje, aby boli mzdy splatné námorníkom pracujúcim na lodiach, ktoré plávajú pod jeho vlajkou, vyplácané nie v dlhších ako mesačných intervaloch a v súlade s príslušnou kolektívnou zmluvou.

2. Námorníci dostanú mesačné vyúčtovanie splatných platieb a vyplatených súm, obsahujúce mzdu, príplatky a použitý výmenný kurz, ak sa platba uskutočnila v mene alebo vo výmennom kurze odlišnom od toho, ktorý bol dohodnutý.

3. Každý člen vyžaduje, aby vlastníci lodí prijali opatrenia, ktoré námorníkom umožňujú posielať celý zárobok alebo jeho časť svojim rodinám, alebo vyživovaným osobám, alebo zákonným príjemcom v zmysle odseku 4 tejto normy.

4. Opatrenia zabezpečujúce námorníkom posielať zárobok rodinám zahŕňajú:

a) systém umožňujúci námorníkom v čase nástupu do zamestnania alebo počas neho, poukázať, ak si to želajú, časť svojej mzdy na vyplatenie v pravidelných intervaloch svojim rodinám bankovými prevodmi alebo obdobnými prostriedkami, a

b) požiadavku, aby boli námorníkom určené prostriedky poukazované včas a priamo osobe alebo osobám nimi určeným.

5. Akýkoľvek poplatok za službu podľa odseku 3 a 4 tejto normy je v primeranej výške, devízový výmenný kurz, ak nie je ustanovené inak, v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi, je v bežnej trhovej alebo oficiálne zverejnenej sadzbe a nie je pre námorníka nevýhodný.

6. Každý člen, ktorý prijíma vnútroštátne právne predpisy určujúce mzdy námorníkov, náležite zváži usmernenie uvedené v časti B Kódexu.

Usmernenie B2.2 – Mzdy

Usmernenie B2.2.1 – Špecifické definície

1. Na účel tohto usmernenia, výraz:

a) *kvalifikovaný námorník* znamená námorník, ktorý je považovaný za schopného vykonávať služobné povinnosti, ktoré sa vyžadujú od námorníka ranku slúžiaceho v palubnom oddelení, okrem povinností námorníka dozorného alebo špecializovaného ranku, alebo ktorého takto definujú vnútroštátne právne predpisy, alebo prax, alebo kolektívne dohody,

b) *základný plat alebo mzda* je plat, akokoľvek zložený, za bežný pracovný čas; nezahŕňajúci platby za odpracované nadčasy, prémie, odmeny, príplatky, platenú dovolenku, alebo akékoľvek iné doplnkové odmeňovanie,

c) *konsolidovaná mzda* je mzda alebo plat, ktorý zahŕňa základný plat a iné platové výhody; môže zahŕňať náhradu za všetky odpracované hodiny nadčasov a všetky iné platové zvýhodnenia, alebo môže zahŕňať iba určité zvýhodnenia v čiastočnom zlúčení,

d) *pracovný čas* je čas, počas ktorého sa od námorníkov vyžaduje vykonávanie práce na lodi,

e) *nadčas* je čas odpracovaný navyše bežného pracovného času.

Usmernenie B2.2.2 – Výpočet a platba

1. Pri námorníkoch, ktorých odmeňovanie zahŕňa samostatnú náhradu za odpracované nadčasy:

a) na účel výpočtu mzdy, by bežný pracovný čas na mori a v prístave nemal prevýšiť osem hodín za deň,

b) na účel výpočtu nadčasu by počet hodín bežného pracovného času za týždeň, pokrytých základným platom alebo mzdou, mal byť ustanovený vnútroštátnymi právnymi predpismi, ak nie je vymedzený kolektívnymi zmluvami ale nemal by presiahnuť 48 hodín za týždeň; kolektívne zmluvy môžu ustanoviť odlišné, nie však menej výhodné vymedzenie pracovného času,

c) sadzba alebo sadzby náhrad za nadčas, ktoré by nemali byť nižšie ako 1 ¼ -násobku základného platu alebo hodinovej mzdy, by mali byť ustanovené vnútroštátnymi právnymi predpismi, alebo ak je to vhodné kolektívnymi zmluvami a

d) záznamy všetkých odpracovaných nadčasov by mal uchovávať veliteľ námornej lode alebo ním poverená osoba, potvrdzované podpisom námorníka v nie dlhších ako mesačných intervaloch.

2. Pri námorníkoch, ktorých mzdy sú úplne alebo čiastočne konsolidované:

a) by mala pracovná zmluva námorníka jasne špecifikovať, ak je to vhodné, počet pracovných hodín, ktorých odpracovanie sa od námorníka očakáva za danú odmenu a všetky doplňujúce príplatky, ktoré môžu patriť navyše ku konsolidovanej mzde a za akých podmienok,

b) ak sa platia hodinové nadčasy za hodiny odpracované navyše hodín pokrytých konsolidovanou mzdou, hodinová sadzba by nemala byť nižšia ako 1 ¼ -násobku základnej sadzby, ktorá zodpovedá bežnému pracovnému času definovanému v odseku 1 tohto usmernenia; tá istá zásada by sa mala aplikovať na hodiny nadčasov zahrnuté do konsolidovanej mzdy,

c) odmeňovanie za tú časť úplne alebo čiastočne konsolidovanej mzdy, ktoré reprezentuje bežný pracovný čas, definovaný v odseku 1 písm. a) tohto usmernenia, by nemala byť nižšia ako platná minimálna mzda, a

d) pri námorníkoch, ktorých mzda je čiastočne zlúčená, záznamy o všetkých odpracovaných nadčasoch by mali byť vedené a potvrdzované tak, ako to ustanovuje odsek 1 písm. d) tohto usmernenia.

3. Vnútroštátne právne predpisy, alebo kolektívne zmluvy môžu ustanoviť náhradu za nadčas, alebo za prácu vykonávanú v deň pracovného pokoja v týždni a v deň štátnych sviatkov poskytnutím najmenej ekvivalentného pracovného voľna a opustenia lode, alebo dodatkovej dovolenky namiesto odmeňovania, alebo akoukoľvek inou takto poskytnutou náhradou.

4. Vnútroštátne zákony a predpisy prijaté po konzultáciách s organizáciami vlastníkov lodí a s organizáciami námorníkov alebo, ak je to vhodné, kolektívne zmluvy by mali zohľadniť nasledujúce zásady:

a) rovnaké odmeňovanie za prácu rovnakej hodnoty by sa malo vzťahovať na všetkých námorníkov zamestnaných na tej istej lodi bez diskriminácie na základe rasy, farby pleti, pohlavia, náboženstva, politického názoru, národnostného pôvodu alebo sociálneho pôvodu,

b) pracovná zmluva námorníka presne špecifikujúca prislúchajúcu mzdu alebo mzdové tarify by mala byť na palube lode; informácie o výške mzdy alebo mzdových taríf by mali byť sprístupnené každému námorníkovi buď poskytnutím najmenej jednej podpísanej kópie príslušných informácií námorníkovi v jazyku, ktorému námorník rozumie, alebo vystavením výtlačku zmluvy na mieste prístupnom námorníkom alebo iným vhodným spôsobom,

c) mzda by sa mala vyplácať v mene, ktorá je zákonným platidlom; podľa vhodnosti môže sa vyplácať bankovým prevodom, bankovým šekom, poštovým šekom alebo poštovou poukážkou,

d) pri skončení zamestnania by sa mala vyplatiť všetka splatná odmena bez zbytočného odkladu,

e) príslušný orgán by mal ukladať dostatočné pokuty alebo iné vhodné prostriedky nápravy, ak vlastníci lodí príliš meškajú alebo nevykonajú platbu celej splatnej odmeny,

f) mzda by sa mala vyplácať priamo na určené bankové účty námorníkov, ak písomne nepožiadajú o jej vyplácanie inak,

g) s výhradou uvedenou v písmene h) tohto odseku vlastník lode by nemal klásť žiadne obmedzenia námorníkom v slobodnom nakladaní s ich odmenou,

h) zrážky z odmeny by sa mali dovoliť iba ak:

i) existuje výslovné ustanovenie vo vnútroštátnych právnych predpisoch alebo v platnej kolektívnej zmluve a námorník bol informovaný o podmienkach takýchto zrážok spôsobom, ktorý príslušný orgán považuje za najvhodnejší; a

ii) celkové zrážky neprevyšujú hranicu, ktorú môžu určiť vnútroštátne právne predpisy alebo kolektívne zmluvy alebo rozhodnutia súdov o takýchto zrážkach,

i) z námorníkovej odmeny by sa nemali robiť žiadne zrážky v súvislosti so získaním alebo udržaním zamestnania,

j) finančné pokuty voči námorníkom iné ako tie, ktoré povoľujú vnútroštátne zákony alebo predpisy, kolektívne zmluvy, alebo iné opatrenia, by mali byť zakázané,

k) príslušný orgán by mal mať právomoc kontrolovať obchody a služby poskytované na palube lode s cieľom zabezpečiť používanie spravodlivých a primeraných cien v prospech námorníkov, a

l) v rozsahu, v akom mzdové nároky námorníkov a iné dlhujúce sumy zo zamestnania nie sú zabezpečené v súlade s ustanoveniami Medzinárodného dohovoru o námornom záložnom práve a hypotékach z roku 1993, mali by takéto nároky byť chránené v súlade s Dohovorom Medzinárodnej organizácie práce o ochrane nárokov pracovníkov (platobná neschopnosť zamestnávateľa) z roku 1992 (č. 173).

5. Každý člen by mal po konzultácii s organizáciami zastupujúcimi vlastníkov lodí a s organizáciami zastupujúcimi námorníkov prijať postupy na prešetrovanie sťažností týkajúcich sa ktorejkoľvek záležitosti obsiahnutej v tomto usmernení.

Usmernenie B2.2.3 – Minimálna mzda

1. Bez toho, aby bola dotknutá zásada slobodného kolektívneho vyjednávania, každý člen by mal, po konzultácii s organizáciami zastupujúcimi vlastníkov lodí a s organizáciami zastupujúcimi námorníkov, ustanoviť postupy na určenie minimálnej mzdy pre námorníkov. Organizácie zastupujúce vlastníkov lodí a námorníkov by sa mali zúčastňovať na vykonávaní takýchto postupov.

2. Pri prijímaní takýchto postupov a určovaní minimálnej mzdy by sa mali náležite zohľadniť medzinárodné pracovné normy o určovaní minimálnej mzdy, ako aj tieto zásady:

a) úroveň minimálnej mzdy by mala zohľadňovať povahu práce na mori, úroveň zloženia posádok lodí a bežného pracovného času námorníkov, a

b) úroveň minimálnej mzdy by sa mala prispôsobovať, zohľadňujúc zmeny v životných nákladoch a potrebách námorníkov.

3. Príslušný orgán by mal zabezpečiť:

a) prostredníctvom systému dohľadu a sankcií, aby boli mzdy vyplácané nie v nižšej ako určenej tarife alebo tarifách, a

b) aby námorníci, ktorým bola vyplatená tarifa nižšia ako je minimálna mzda, mali možnosť získať nenákladným a promptným súdnym alebo iným postupom sumu, o ktorú boli ukrátení.

Usmernenie B2.2.4 – Minimálny základný mesačný plat alebo suma mzdy pre kvalifikovaných námorníkov

1. Základný plat alebo mzda za kalendárny mesiac služby pre kvalifikovaného námorníka by nemali byť nižšie ako suma, pravidelne určovaná Spoločnou námornou komisiou alebo iným orgánom, ktorý je splnomocnený Správnou radou Medzinárodného úradu práce. Po rozhodnutí správnej rady, generálny riaditeľ Medzinárodného úradu práce oznámi každú revidovanú sumu členom organizácie.

2. Nič v tomto usmernení sa nedotýka dojednaní odsúhlasených medzi vlastníkmi lodí alebo ich organizáciami a organizáciami námorníkov, pokiaľ ide o úpravu štandardov pre minimálne podmienky zamestnania, za predpokladu, že takéto podmienky sú uznané príslušným orgánom.

Nariadenie 2.3 – Pracovný čas a čas odpočinku

Účel: Zabezpečiť, aby mali námorníci upravený pracovný čas a čas odpočinku.

1. Každý člen zabezpečí, že pracovný čas alebo čas odpočinku pre námorníkov je upravený.

2. Každý člen ustanoví maximálny pracovný čas alebo minimálny čas odpočinku pre dané obdobia, v súlade s ustanoveniami Kódexu.

Norma A2.3 – Pracovný čas a čas odpočinku

1. Na účel tejto normy výraz:

a) *pracovný čas* znamená čas, v priebehu ktorého sa od námorníkov vyžaduje vykonávanie práce na lodi,

b) *čas odpočinku znamená* čas mimo pracovného času; tento výraz nezahŕňa krátke prestávky.

2. Každý člen, v rámci limitov uvedených v odsekoch 5 až 8 tejto normy, určí buď maximálnu dĺžku pracovného času, ktorú v danom období nemožno prekročiť, alebo minimálny čas odpočinku, ktorý sa poskytne v danom období.

3. Každý člen rešpektuje, že norma bežného pracovného času pre námorníkov, podobne ako pre iných pracovníkov, vychádza z osemhodinového pracovného času, s jedným dňom odpočinku v týždni a odpočinkom počas sviatkov. Avšak toto nebráni členovi, aby prijal postupy na schválenie alebo zaregistrovanie kolektívnej zmluvy, ktorá vymedzuje nie menej výhodný bežný pracovný čas námorníkov ako táto norma.

4. Pri vymedzovaní vnútroštátnych noriem každý člen zohľadní nebezpečenstvo, ktoré predstavuje únava námorníkov, a to najmä tých, ktorých povinnosti zahŕňajú bezpečnosť a spoľahlivosť prevádzky lode.

5. Limity pracovného času alebo odpočinku sú nasledovné:

a) maximálny pracovný čas nesmie presiahnuť:

i) 14 hodín v každom 24 hodinovom období, a

ii) 72 hodín v každom sedemdňovom období;

alebo

(b) minimálny čas odpočinku nesmie byť kratší ako:

(i) desať hodín v každom 24 hodinovom období, a

(ii) 77 hodín v každom sedemdňovom období.

6. Čas odpočinku sa môže rozdeliť na maximálne dve časti, pritom jedna z nich je minimálne šesť hodín a interval medzi dvoma za sebou nasledujúcimi dobami odpočinku nesmie presiahnuť 14 hodín.

7. Nácvik zhromažďovania, protipožiarnej ochrany a použitia záchranných člnov a cvičenia, ktoré ustanovujú vnútroštátne zákony a predpisy a medzinárodné dokumenty, sa vykonávajú tak aby sa minimalizovalo narušenie času odpočinku a zabránilo únave.

8. Keď má námorník pohotovostnú službu, napríklad keď je strojovňa bez obsluhy, dostane primeraný náhradný čas odpočinku, ak je bežný čas odpočinku narušený tým, že námorník je privolaný na výkon práce.

9. Ak neexistuje žiadna kolektívna zmluva alebo rozhodcovské rozhodnutie alebo ak príslušný orgán určí, že ustanovenia zmluvy alebo rozhodnutia týkajúce sa narušenia času odpočinku v odseku 7 alebo 8 tejto normy sú nedostatočné, príslušný orgán zabezpečí dotknutým námorníkom dostatočný odpočinok prijatím vhodných predpisov.

10. Každý člen vyžaduje, aby bol prehľad organizácie práce na palube lode umiestnený na ľahko prístupnom mieste, a aby obsahoval pre každú pozíciu minimálne:

(a) rozvrh služieb na mori a služby v prístave; a

(b) maximálny pracovný čas alebo minimálny čas odpočinku vyžadovaný vnútroštátnymi právnymi predpismi, alebo platnými kolektívnymi zmluvami.

11. Prehľad, uvedený v odseku 10 tejto normy, sa vypracuje v štandardizovanom formáte, v pracovnom jazyku alebo jazykoch lode a v angličtine.

12. Každý člen požaduje, aby sa uchovávali záznamy o dennom odpracovanom čase námorníkov alebo o čase ich odpočinku tak, aby bolo možné monitorovať súlad s odsekmi 5 až 11 tejto normy. Záznamy sú v štandardizovanom formáte, stanovenom príslušným orgánom, pričom sa zohľadnia všetky dostupné usmernenia Medzinárodnej organizácie práce, alebo v inom štandardizovanom formáte pripravenom organizáciou. Sú v jazykoch, ktoré predpisuje odsek 11 tejto normy. Námorníci dostanú kópiu záznamov, ktoré sa ich týkajú, potvrdené podpisom veliteľa námornej lode alebo osoby ním poverenej a námorníkom.

13. Nič v odsekoch 5 a 6 tejto normy nebráni členovi prijať vnútroštátne právne predpisy alebo postup pre príslušný orgán na povolenie alebo zaregistrovanie kolektívnej zmluvy umožňujúcej výnimky z uvedených obmedzení. Takéto výnimky, pokiaľ je to možné, dodržiavajú ustanovenia tejto normy ale môžu zohľadniť častejšie alebo dlhšie obdobia voľna alebo poskytnutia náhradného voľna námorníkom v strážnej službe alebo námorníkom pracujúcim na palube lodí na krátkych plavbách.

14. Nič v tejto norme neoslabuje právo veliteľa námornej lode požadovať od námorníka, aby vykonával časovo neobmedzenú prácu potrebnú v záujme bezpečnosti lode, osôb alebo nákladu na palube, alebo poskytol pomoc iným lodiam, alebo osobám, ktoré sa na mori nachádzajú v núdzovej situácii. Na základe toho môže veliteľ námornej lode pozastaviť harmonogram pracovného času alebo času odpočinku a požadovať od námorníka, aby vykonával akúkoľvek prácu potrebnú na obnovenie normálnej situácie. Len čo sa obnoví normálna situácia, veliteľ námornej lode zabezpečí, aby námorníci, ktorí vykonávali prácu v plánovanom čase odpočinku, dostali dostatočný čas na odpočinok.

Usmernenie B2.3 – Pracovný čas a čas odpočinku

Usmernenie B2.3.1 – Mladí námorníci

1. Na mori a v prístave by sa mali aplikovať pre všetkých mladých námorníkov do 18 rokov tieto ustanovenia:

a) pracovný čas by nemal presiahnuť osem hodín za deň a 40 hodín za týždeň a práca nadčas by sa mala vykonať iba ak je to nevyhnutné z bezpečnostných dôvodov,

b) mal by byť poskytnutý dostatočný čas na všetky jedlá by a na hlavné jedlo dňa by sa mala zabezpečiť najmenej hodinová prestávka a

c) mala by sa umožniť 15-minútová doba odpočinku, hneď ako je to možné, po vykonaní každej dvojhodinovej nepretržitej práce.

2. Výnimočne sa nemusia aplikovať ustanovenia odseku 1 tohto usmernenia, ak:

a) sú nerealizovateľné pre mladých námorníkov na palube, v strojovni a v stravovacom oddelení, ktorí sú zaradení do povinností strážnej služby alebo pracujú v systéme rozpisu práce na zmeny, alebo

b) by bola narušená účinná odborná príprava mladých námorníkov podľa stanovených programov a rozvrhov.

3. Takéto výnimočné situácie by sa mali zaznamenať s uvedením dôvodov a mal by ich podpisovať veliteľ námornej lode.

4. Odsek 1 tohto usmernenia nevyníma mladých námorníkov zo všeobecnej povinnosti uloženej všetkým námorníkom vykonávať prácu počas akejkoľvek núdzovej situácie, ako to upravuje odsek 14 normy A2.3.

Nariadenie 2.4 – Nárok na dovolenku

Účel: Zabezpečiť, aby mali námorníci primeranú dovolenku

1. Každý člen vyžaduje, aby bola námorníkom zamestnaným na lodiach, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, poskytnutá platená ročná dovolenka za primeraných podmienok, v súlade s ustanoveniami v Kódexe.

2. V záujem zdravia a dobrého celkového stavu a s prihliadnutím na prevádzkové požiadavky vyplývajúce z ich pozície sa námorníkom poskytne možnosť vychádzky na pevninu.

Norma A2.4 – Nárok na dovolenku

1. Každý člen prijme právne predpisy určujúce minimálne normy pre ročnú dovolenku pre námorníkov slúžiacich na lodiach, ktoré plávajú pod jeho vlajkou, pritom riadne zohľadní osobitné potreby námorníkov, pokiaľ ide o dovolenku.

2. Podľa kolektívnej zmluvy alebo právneho predpisu upravujúceho príslušnú metódu výpočtu dovolenky zohľadňujúcu osobitné potreby námorníkov, za základ výpočtu nároku na ročnú platenú dovolenku sa považuje minimálne 2,5 kalendárneho dňa dovolenky za mesiac zamestnania. Spôsob, výpočtu dĺžky služby určí príslušný orgán alebo sa určí prostredníctvom

príslušného mechanizmu v každej krajine. Odôvodnené absencie z práce sa nepovažujú za dovolenku v roku.

3. Zakazuje sa akákoľvek dohoda vzdať sa minimálnej platenej ročnej dovolenky, ktorú určuje táto norma, s výnimkou prípadov, ktoré upraví príslušný orgán.

Usmernenie B2.4 – Nárok na dovolenku

Usmernenie B2.4.1 – Výpočet nároku

1. Za podmienok určených príslušným orgánom alebo prostredníctvom príslušného mechanizmu v každej krajine, praxe mimo služby (služba mimo zmluvu) by sa mali započítať ako súčasť doby zamestnania.

2. Za podmienok vymedzených príslušným orgánom alebo v platnej kolektívnej zmluve, pracovná absencia z dôvodu účasti na schválenom námornom kurze odbornej prípravy alebo z dôvodov ako sú choroba, úraz alebo materstvo by sa mali započítavať ako súčasť doby zamestnania.

3. Výška platu počas ročnej dovolenky by mala zodpovedať najmenej bežnej úrovni odmeňovania námorníka, upravenej vnútroštátnymi právnymi predpismi, alebo v platnej pracovnej zmluve námorníka. Námorníkom, ktorí sú zamestnaní kratšie obdobie ako jeden rok alebo v prípade skončenia pracovného pomeru, by mal patriť nárok na pomernú dovolenku.

4. Do platenej ročnej dovolenky by sa nemali započítavať:

a) štátne a tradičné sviatky, ktoré za také považuje štát vlajky, bez ohľadu na to, či spadajú do doby platenej ročnej dovolenky alebo nie,

b) doby práceneschopnosti vyplývajúce z choroby, úrazu alebo materstva, za podmienok vymedzených príslušným orgánom alebo prostredníctvom príslušných mechanizmov v každej krajine,

c) časovo obmedzené povolenie vychádzky na pevninu poskytnuté námorníkovi, keď má uzatvorenú pracovnú zmluvu,

a

d) náhradné voľno akéhokoľvek druhu, za podmienok vymedzených príslušným orgánom alebo prostredníctvom príslušných mechanizmov v každej krajine.

Usmernenie B2.4.2 – Čerpanie ročnej dovolenky

1. Čas, v ktorom sa má čerpať ročná dovolenka, pokiaľ nie je určený právnym predpisom, kolektívnou zmluvou, rozhodcovským rozhodnutím alebo iným spôsobom v zhode s vnútroštátnou praxou, by mal vymedziť vlastník lode po konzultácii a, pokiaľ je to možné, so súhlasom, dotknutých námorníkov alebo ich zástupcov.

2. Námorníci by mali v zásade mať právo čerpať ročnú dovolenku v mieste, s ktorým majú podstatné spojenie, ktoré by bolo bežne tým istým miestom, do ktorého majú právo byť repatriovaní. Od námorníkov by sa nemalo vyžadovať bez ich súhlasu, aby čerpali ročnú dovolenku, ktorá im patrí, v inom mieste, pokiaľ to nie je upravené v pracovnej zmluve námorníka alebo vo vnútroštátnych právnych predpisoch.

3. Ak sa od námorníkov žiada čerpať každoročnú dovolenku z iného miesta než z miesta, ktoré pripúšťa odsek 2 tohto usmernenia, mali by mať nárok na bezplatné dopravenie sa do miesta, v ktorom boli najatí alebo získaní náborom, podľa toho, ktoré je bližšie k ich domovu; stravné a iné priame náklady súvisiace s ich návratom do takého miesta by mali ísť na účet vlastníka lode, čas súvisiaci s cestovaním by sa nemal odpočítavať z platenej ročnej dovolenky, ktorá námorníkovi patrí.

4. Námorník, ktorý čerpá ročnú dovolenku, by mal byť povolaný späť do práce iba v prípadoch mimoriadnej núdzovej situácie a so súhlasom námorníka.

Usmernenie B2.4.3 – Rozdelenie a akumulácia

1. Rozdelenie platenej ročnej dovolenky na časti alebo akumuláciu dovolenky patriacej za jeden rok spolu s nasledujúcim obdobím dovolenky môže povoliť príslušný orgán, alebo prostredníctvom príslušného mechanizmu v každej krajine.

2. Podľa odseku 1 tohto usmernenia, a pokiaľ nie je ustanovené inak, v príslušnej zmluve vlastníka lode a dotknutého námorníka, by mala ročná platená dovolenka odporúčaná v tomto usmernení predstavovať neprerušené obdobie.

Usmernenie B2.4.4 – Mladí námorníci

1. Mali by sa zvážiť osobitné opatrenia pre mladých námorníkov vo veku do 18 rokov, ktorí vykonávali službu šesť mesiacov alebo kratšie obdobie, podľa kolektívnej zmluvy alebo pracovnej zmluvy námorníka, bez dovolenky na palube lode, plávajúcej v zahraničí, ktorá sa v tom čase nevrátila do krajiny ich bydliska a ani sa nevráti v nasledujúcich troch mesiacoch plavby. Takéto opatrenia by mohli zahŕňať bezplatnú repatriáciu pre námorníkov do miesta ich prijatia do zamestnania v krajine ich bydliska na účel čerpania dovolenky, patriacej za odslúženú plavbu.

Nariadenie 2.5 – Repatriácia

Účel: Zabezpečiť, aby sa mohli námorníci vrátiť domov.

1. Námorníci majú právo byť repatriovaní bezplatne za okolností a podmienok, ktoré sú špecifikované v Kódexe.

2. Každý člen vyžaduje, aby lode plaviace sa pod jeho vlajkou poskytli finančné zabezpečenie na zaistenie toho, aby boli námorníci riadne repatriovaní v súlade s Kódexom.

Norma A2.5.1 – Repatriácia

1. Každý člen zabezpečí, aby námorníci na lodiach, plaviacich sa pod jeho vlajkou, mali nárok na repatriáciu za nasledujúcich okolností:

a) ak námorníkovi skončí pracovná zmluva v čase, keď sa loď nachádza v cudzine,

b) keď sa ukončí pracovná zmluva námorníka

(i) zo strany vlastníka lode alebo

(ii) zo strany námorníka z oprávnených dôvodov, a tiež

c) keď už námorníci nie sú dlhšie schopní vykonávať svoje povinnosti vyplývajúce z pracovnej zmluvy alebo nemožno od nich očakávať, aby ich vykonávali za osobitných okolností.

2. Každý člen zabezpečí, že jeho právne predpisy alebo iné opatrenia, alebo kolektívne vyjednané zmluvy obsahujú ustanovenia predpisujúce:

a) okolnosti, za ktorých námorníci majú nárok na repatriáciu v súlade s odsekom 1 písm. b) a písm. c) tejto normy,

b) maximálne trvanie období služby na palube lode, po uplynutí ktorých má námorník nárok na repatriáciu – takéto obdobia trvajú menej ako 12 mesiacov, a

c) presné nároky na repatriáciu, dohodnuté s vlastníkmi lodí, vrátane nárokov, týkajúcich sa cieľových miest repatriácie, spôsobu dopravy, pokrytých výdavkových položiek a iných opatrení zabezpečených vlastníkmi lodí.

3. Každý člen zakáže vlastníkom lodí žiadať od námorníkov, aby zaplatili v predstihu náklady repatriácie na začiatku ich zamestnania a tiež získavať späť náklady repatriácie zo mzdy námorníkov alebo z iných nárokov, s výnimkou, keď sa zistí, že v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi, alebo inými opatreniami, alebo platnými kolektívnymi zmluvami, námorník závažne porušil svoje pracovné povinnosti.

4. Vnútroštátne právne predpisy nepriaznivo neovplyvnia právo vlastníka lode získať späť náklady repatriácie podľa zmluvných dojednaní s tretími stranami.

5. Ak vlastník lode nezabezpečí alebo neuhradí náklady repatriácie námorníkov, ktorí majú nárok byť repatriovaní:

a) príslušný orgán člena, pod vlajkou ktorého sa loď plaví, zariadi repatriáciu dotknutých námorníkov; ak tak neurobí, štát, z ktorého majú byť námorníci repatriovaní, alebo štát, ktorého sú občanmi, môže zariadiť ich repatriáciu a spätne získať náklady od člena, pod ktorého vlajkou sa loď plaví,

b) náklady vzniknuté pri repatriácii námorníkov sa získavajú späť od vlastníka lode členom, pod ktorého vlajkou sa loď plaví,

c) výdavky repatriácie sa v žiadnom prípade nepripisujú na ťarchu námorníkov, s výnimkou uvedenou v odseku 3 tejto normy.

6. S prihliadnutím na uplatniteľné medzinárodné nástroje vrátane Medzinárodného dohovoru o zadržaní lodí z roku 1999, člen, ktorý zaplatil náklady repatriácie podľa tohto Kódexu, môže zadržať alebo požadovať zadržanie lodí dotknutého vlastníka lode až do uhradenia nákladov repatriácie v súlade s odsekom 5 písm. a) tejto normy.

7. Každý člen uľahčí repatriáciu námorníkov slúžiacich na lodiach, ktoré vplávajú do jeho prístavov, alebo prechádzajú cez jeho teritoriálne alebo vnútroštátne vody, ako aj ich nahradenie na palube lode.

8. Konkrétne, člen neodmietne právo na repatriáciu žiadnemu námorníkovi z dôvodov finančných pomerov vlastníka lode alebo pretože vlastník lode nie je schopný alebo ochotný nahradiť námorníka.

9. Každý člen požaduje, aby lode, ktoré plávajú pod jeho vlajkou, mali so sebou a sprístupnili námorníkom kópiu platných vnútroštátnych ustanovení týkajúcich sa repatriácie napísaných v príslušnom jazyku.

Norma A2.5.2 – Finančné zabezpečenie

1. Pri uplatňovaní nariadenia 2.5 odsek 2, táto norma zavádza požiadavky na zabezpečenie poskytovania rýchleho a efektívneho systému finančného zabezpečenia, ktorý má pomôcť námorníkom v prípade ich zanechania.

2. Na účely tejto normy sa za námorníka, ktorý bol zanechaný, považuje námorník slúžiaci na lodi, vlastník ktorej:

(a) neuhradí náklady repatriácie tohto námorníka; alebo

(b) zanechá námorníka bez poskytnutia potrebnej podpory a pomoci; alebo

(c) akýmkoľvek iným spôsobom preruší väzby s týmto námorníkom, vrátane nevyplatenia zmluvne dohodnutej mzdy najmenej počas dvoch mesiacov.

3. Každý členský štát zabezpečí, že systém finančného zabezpečenia podľa požiadaviek tejto normy sa bude vzťahovať na všetky lode plaviace sa pod vlajkou tohto štátu. Systém finančného zabezpečenia môže mať podobu schémy sociálneho zabezpečenia alebo poistenia, národného fondu, alebo iný podobný charakter. Na jeho podobe sa členský štát dohodne spolu s organizáciami zastupujúcimi vlastníkov lodí a námorníkov.

4. Systém finančného zabezpečenia poskytne priamy prístup, dostatočné krytie a urýchlenú podporu námorníkom v súlade s touto normou, každému zanechanému námorníkovi na lodi plaviacej sa pod vlajkou členského štátu.

5. Na účely odseku 2 (b) tejto normy sa za potrebnú podporu a pomoc považuje: primeraná strava, ubytovanie, zásoby pitnej vody, palivo potrebné na prežitie a nevyhnutná zdravotná starostlivosť.

6. Každý členský štát zabezpečí, že lode plaviace sa pod jeho vlajkou a na ktoré sa vzťahuje odsek 1 alebo 2 nariadenia 5.1.3, majú na palube k dispozícii osvedčenie alebo iný listinný dôkaz o finančnom zabezpečení vydaný poskytovateľom finančného zabezpečenia. Jeho kópia je umiestnená na viditeľnom mieste na palube lode, na ktoré majú prístup všetci námorníci. V prípade ak je finančného zabezpečenie poskytované viacerými poskytovateľmi, dokumentácia vydaná každým z týchto poskytovateľov sa nachádza na palube lode.

7. Osvedčenie alebo listinný dôkaz o finančnom zabezpečení obsahuje údaje uvedené v prílohe A2-I. Je v anglickom alebo v inom jazyku, pričom anglický preklad je pripojený.

8. Podpora zo systému finančného zabezpečenia sa poskytuje bezodkladne na základe požiadavky námorníka alebo námorníkom určeného zástupcu a je doplnená zdôvodnením nároku v súlade s odsekom 2 vyššie.

9. S ohľadom na nariadenie 2.2 a 2.5, je pomoc poskytovaná zo systému finančného zabezpečenia dostatočná na pokrytie:

(a) nevyplatených miezd a ďalších nárokov námorníkov voči vlastníkovi lodi v súlade s ich pracovnou zmluvou, príslušnou kolektívnou zmluvou alebo vnútroštátnym právnym predpisom štátu vlajky, najviac však za štyri mesiace, počas ktorých nebola námorníkovi vyplatená mzda a štyri mesiace za iné nároky;

(b) všetkých oprávnených výdavkov námorníkov, vrátane nákladov na repatriáciu podľa odseku 10; a

(c) predmetov nevyhnutnej potreby pre námorníka, ako sú: primeraná strava, ubytovanie, zásoby pitnej vody, palivo potrebné na prežitie a nevyhnutná zdravotná starostlivosť a iné oprávnené náklady vyplývajúce zo zanechania námorníka až do jeho návratu domov.

10. Náklady repatriácie zahŕňajú primeranú a rýchlu dopravu námorníka, najmä leteckú, ako aj poskytnutie stravy a ubytovania pre námorníka od momentu opustenia lode až do príchodu do miesta pobytu námorníka, vrátane nevyhnutnej zdravotnej starostlivosti, doručenia predmetov osobnej potreby a akýchkoľvek iných primeraných nákladov vyplývajúcich zo zanechania.

11. Finančné zabezpečenie nezanikne pred skončením obdobia jeho platnosti, pokiaľ poskytovateľ finančného zabezpečenia túto skutočnosť neoznámi príslušnej inštitúcii štátu vlajky aspoň 30 dní vopred.

12. V prípade ak vyplatil poskytovateľ poistenia alebo iného finančného zabezpečenia námorníkovi sumu v súlade s touto normou, získa prevzatím, postúpením, alebo iným spôsobom, tento poskytovateľ v súlade s právnymi predpismi práva, ktoré by inak patrili tomuto námorníkovi, až do výšky sumy, ktorú tento poskytovateľ námorníkovi vyplatil.

13. Žiadne ustanovenie tejto normy nemá vplyv na právo poskytovateľa poistenia alebo finančného zabezpečenia uplatniť si regresné právo voči tretím stranám.

14. Ustanovenia tejto normy sa nepovažujú za výhradné a nie sú v rozpore s inými právami, nárokmi alebo opravnými prostriedkami, ktoré by mohli mať zanechaní námorníci k dispozícii. Vnútroštátne právne predpisy a nariadenia môžu ustanoviť, že akékoľvek sumy splatné podľa tejto normy môžu byť započítané oproti sumám získaným z iných zdrojov vyplývajúcimi z akýchkoľvek práv, nárokov alebo opravných prostriedkov, ktoré môžu byť predmetom náhrady podľa tejto normy.

Usmernenie B2.5 – Repatriácia

Usmernenie B2.5.1 – Nárok

1. Námorníci majú mať nárok na repatriáciu:

(a) v prípadoch, na ktoré sa vzťahuje odsek 1(a) normy A2.5, po uplynutí výpovednej lehoty výpovede danej v súlade s ustanoveniami pracovnej zmluvy námorníkov;

(b) v prípadoch, na ktoré sa vzťahuje odsek 1(b) a (c) normy A2.5:

(i) v prípade choroby alebo úrazu alebo zmeny zdravotného stavu, ktorý si vyžaduje ich repatriáciu, ak sú uznaní za zdravotne spôsobilých cestovať;

(ii) v prípade stroskotania lode;

(iii) v prípade, že vlastník lode nie je schopný naďalej plniť právne alebo zmluvné záväzky ako zamestnávateľ námorníkov z dôvodov platobnej neschopnosti, predaja lode, zmeny registrácie lode alebo z akéhokoľvek iného podobného dôvodu;

(iv) v prípade lode smerujúcej do vojnovej zóny, ako ju definujú vnútroštátne právne predpisy alebo pracovné zmluvy námorníkov, s plavbou do ktorej námorník nesúhlasí; a

(v) v prípade ukončenia alebo prerušenia zamestnania v súlade s arbitrážnym výnosom alebo kolektívnou zmluvou alebo ukončením zamestnania z akéhokoľvek iného podobného dôvodu.

2. Pri určovaní maximálnej dĺžky obdobia služby na lodi, po ktorom má námorník nárok na repatriáciu v súlade s týmto Kódexom, mali by sa zohľadniť faktory ovplyvňujúce pracovné prostredie námorníkov. Každý člen by sa mal snažiť, vždy keď je to možné, skrátiť tieto obdobia vo svetle technologických zmien a výdobytkov, pričom by ho mohli viesť odporúčania Spoločnej námornej komisie v tejto veci.

3. Náklady repatriácie, ktoré má znášať vlastník lode podľa normy A2.5, by mali zahŕňať minimálne nasledovné:

(a) cestu loďou do miesta určenia zvoleného pre repatriáciu v súlade s odsekom 6 tohto usmernenia;

(b) ubytovanie a stravu od momentu, kedy námorníci opustia loď až pokým dosiahnu cieľové miesto repatriácie;

(c) plat a príspevky od momentu, kedy námorníci opustia loď, až pokým dosiahnu cieľové miesto repatriácie, ak ich upravujú vnútroštátne zákony alebo predpisy alebo kolektívne dohody;

(d) prepravu 30 kg osobnej batožiny námorníkov do cieľového miesta určenia; a

(e) liečbu, ak je potrebná, až pokiaľ sú námorníci zdravotne spôsobilí cestovať do cieľového miesta repatriácie.

4. Čas strávený čakaním na repatriáciu a čas cestovania pri návrate do vlasti by sa nemal zrážať z platenej dovolenky, nárok na ktorú námorníkom vzniká.

5. Od vlastníkov lodí by sa malo požadovať, aby pokračovali v uhrádzaní nákladov repatriácie až pokiaľ dotknutí námorníci nepristanú v cieľovom mieste, určenom podľa tohto Kódexu, alebo pokiaľ nedostanú vhodné zamestnanie na palube lode, ktoré pokračuje do jednej z cieľových destinácií.

6. Každý člen by mal požadovať, aby vlastníci lodí prevzali zodpovednosť za zariaďovanie repatriácie vhodnými a rýchlymi prostriedkami. Obvyklým spôsobom by mala byť letecká doprava. Člen by mal určiť destinácie, do ktorých môžu byť námorníci repatriovaní. Destinácie by mali byť krajinami, u ktorých je možné predpokladať, že s nimi majú námorníci podstatné spojenie, vrátane:

(a) miesta, v ktorom námorník súhlasil nechať sa najať;

(b) miesto, určené kolektívnou zmluvou;

(c) krajina bydliska námorníka; alebo

(d) ďalšie také miesto, ktoré sa môže vzájomne dohodnúť v čase uzatvárania zmluvy.

7. Námorníci by mali mať právo vybrať si spomedzi určených destinácií miesto, do ktorého majú byť repatriovaní.

8. Nárok na repatriáciu môže prepadnúť, ak si ho dotknutí námorníci neuplatnia v rámci primeranej lehoty, ktorú určia vnútroštátne právne predpisy alebo kolektívne zmluvy.

Usmernenie B2.5.2 – Vykonávanie členmi

1. Námorníkom, ktorí boli zanechaní v cudzích prístavoch, by sa pred repatriáciou mala poskytnúť každá možná praktická pomoc a v prípade oneskorenia repatriácie námorníkov by príslušný orgán v zahraničnom prístave mal zabezpečiť, okamžité informovanie konzulárneho alebo miestneho zástupcu štátu vlajky.

2. Každý člen by mal venovať pozornosť tomu, či je vhodne zabezpečený:

(a) návrat námorníkov zamestnaných na lodi, ktorá sa plaví pod vlajkou cudzieho štátu, ktorí sú vyložení na pevninu v cudzom prístave z dôvodov, za ktoré nezodpovedajú, do:

(i) prístavu, v ktorom bol dotknutý námorník najatý na prácu na lodi; alebo

(ii) prístavu v krajine námorníkovej štátnej príslušnosti alebo v krajine jeho pobytu; alebo

(iii) iného prístavu, na ktorom sa dohodli námorník a veliteľ námornej lode alebo vlastník lode; so súhlasom príslušného orgánu alebo za dodržania inej vhodnej zábezpeky;

(b) zdravotná starostlivosť a zaopatrenie námorníkov zamestnaných na lodi, ktorá sa plaví pod vlajkou cudzieho štátu, ktorí sú vyložení na pevninu v cudzom prístave v dôsledku ochorenia alebo úrazu, ktoré utrpeli v službe na lodi a nie z dôvodu úmyselného vlastného nevhodného správania.

3. Ak potom, čo mladí námorníci vo veku do 18 rokov odslúžili na lodi najmenej štyri mesiace počas svojej prvej zahraničnej plavby, je zrejmé, že sa nehodia pre život na mori, mali by dostať možnosť bezplatnej repatriácie z prvého vhodného prístavu, v ktorom loď zastavuje, v ktorom sú konzulárne služby krajiny, pod vlajkou ktorej sa loď plaví, alebo krajiny štátnej príslušnosti mladého námorníka. Každá takáto repatriácia, aj s jej dôvodmi, by sa mala oznámiť orgánu, ktorý vydal dokumenty umožňujúce dotknutým mladým námorníkom prijať zamestnanie na mori.

Usmernenie B2.5.3 – Finančné zabezpečenie

1. Ak sa pri uplatňovaní odseku 8 normy A2.5.2 zistí, že na overenie oprávnenosti určitých aspektov žiadosti námorníka alebo námorníkovho určeného zástupcu je potrebný dlhší

čas, táto skutočnosť nesmie brániť tomu, aby bola námorníkovi okamžite poskytnutá oprávnená pomoc, ak o ňu požiadal.

Nariadenie 2.6

Náhrada škody námorníkom pri strate alebo stroskotaní lode

Účel: Zabezpečiť, aby boli námorníci odškodnení , ak sa loď stratí alebo stroskotá

Námorníci majú nárok na primerané odškodné v prípade úrazu, ujmy alebo nezamestnanosti, ktorá vznikne stratou lode alebo jej stroskotaním.

Norma A2.6 – Náhrada škody pre námorníkov v prípade straty alebo stroskotania lode

1. Každý člen stanoví pravidlá zabezpečujúce, aby v každom prípade straty alebo stroskotania lode vlastník lode zaplatil každému námorníkovi na palube zabezpečenie proti strate zamestnania, ktorá vznikne z takejto straty alebo stroskotania.

2. Pravidlá uvedené v odseku 1 tohto normy neovplyvnia iné práva, ktoré môže mať námorník podľa vnútroštátneho práva člena za straty alebo úrazy spôsobené stratou alebo stroskotaním lode.

Usmernenie B2.6 – Náhrada škody pre námorníkov v prípade straty alebo stroskotania lode

Usmernenie B2.6.1 – Výpočet výšky odškodného pre prípad straty zamestnania

1. Odškodné v prípade straty zamestnania spôsobenej stroskotaním alebo stratou lode by sa malo námorníkovi vyplatiť za dni, počas ktorých zostane skutočne nezamestnaný, v rovnakej sadzbe ako mzda, ktorá sa mu má vyplácať na základe pracovnej zmluvy, pričom celkové splatné odškodné jednému námorníkovi sa môže obmedziť na dvojmesačnú mzdu.

2. Každý člen by mal zabezpečiť, aby námorníci mali rovnaké právne prostriedky nápravy na získanie tohto odškodného, aké majú pri získavaní nedoplatkov mzdy zarobenej počas výkonu služby.

Nariadenie 2.7

Úroveň personálnej obsadenosti námornej lode

Účel: Zabezpečiť, aby námorníci pracovali na námorných lodiach s posádkou dostatočnou pre bezpečnú, efektívnu a spoľahlivú prevádzku lode

Každý člen vyžaduje, aby všetky lode, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, mali dostatočný počet námorníkov zamestnaných na palube na zabezpečenie toho, aby boli lode prevádzkované bezpečne, efektívne a s patričnou pozornosťou venovanou bezpečnosti za všetkých okolností, so zreteľom na únavu námorníkov a osobitnú povahu a podmienky plavby.

Norma A2.7 – Úroveň personálnej obsadenosti námornej lode

1. Každý člen vyžaduje, aby všetky lode, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, mali dostatočný počet námorníkov na palube na zabezpečenie toho, aby boli lode prevádzkované efektívne a s patričnou pozornosťou venovanou bezpečnosti. Každá loď bude obsadená personálom, ktorý je dostatočný z hľadiska počtu členov posádky a ich kvalifikácie za všetkých prevádzkových podmienok, aby sa zaistila bezpečnosť lode a jej posádky, v súlade s dokumentom o bezpečnej minimálnej personálnej obsadenosti lode alebo ekvivalentným dokumentom vydaným príslušným orgánom a aby sa zaistilo plnenie noriem tohto dohovoru.

2. Pri určovaní, schvaľovaní alebo zmenách úrovní personálnej obsadenosti, príslušný orgán zohľadňuje potrebu odstraňovať alebo minimalizovať nadmernú dĺžku pracovného času, aby sa zabezpečil dostatočný odpočinok a obmedzila únava, ako aj zásady obsiahnuté v platných medzinárodných nástrojoch (najmä nástrojoch Medzinárodnej námornej organizácie) o úrovniach personálnej obsadenosti.

3. Pri určovaní úrovní personálnej obsadenosti príslušný orgán zohľadňuje všetky požiadavky podľa nariadenia 3.2 a normy A3.2 – Strava a zásobovanie

Usmernenie B2.7 – Úroveň personálnej obsadenosti námornej lode

Usmernenie B2.7.1 – Urovnávanie sporov

1. Každý člen by mal zaviesť alebo sa presvedčiť, že funguje účinný mechanizmus na prešetrovanie a riešenie sťažností alebo sporov týkajúcich sa úrovne personálnej obsadenosti lode.

2. Zástupcovia organizácií vlastníkov lodí a organizácií námorníkov, prípadne ďalšie osoby alebo orgány by sa mali zúčastňovať na riadení takéhoto mechanizmu.

Nariadenie 2.8

Kariérny a kvalifikačný rozvoj a možnosti zamestnania pre námorníkov

Účel: Podporovať kariérny a kvalifikačný rozvoj a možnosti zamestnania pre námorníkov

Každý člen by mal mať vnútroštátnu politiku na podporu zamestnávania v námornom sektore a na podporu kariérneho a kvalifikačného rozvoja a väčších možností zamestnania sa námorníkov s trvalým bydliskom na jeho území.

Norma A2.8 – Kariérny a kvalifikačný rozvoj a možnosti zamestnania pre námorníkov

1. Každý člen by mal zaviesť vnútroštátnu politiku, ktorá podporuje kariérny a kvalifikačný rozvoj a možnosti zamestnania sa pre námorníkov, aby zabezpečil námornému sektoru stabilnú a schopnú pracovnú silu.

2. Cieľom politiky, uvedenej v odseku 1 tejto normy, je pomôcť námorníkom rozšíriť svoju spôsobilosť, kvalifikáciu a príležitosti zamestnať sa.

3. Príslušný orgán, po konzultácii s príslušnými organizáciami vlastníkov lodí a organizáciami námorníkov, určuje jasné ciele profesijného poradenstva, vzdelávania a výcviku námorníkov, ktorých povinnosti na palube lode sa primárne týkajú bezpečnej prevádzky a navigácie lode, vrátane sústavného vzdelávania.

Usmernenie B2.8 – Kariérny a kvalifikačný rozvoj a možnosti zamestnania pre námorníkov

Usmernenie B2.8.1 – Opatrenia na podporu kariérneho a kvalifikačného rozvoja a možností zamestnania pre námorníkov

1. Opatrenia na dosiahnutie cieľov uvedených v norme A2.8 by mohli obsahovať:

(a) dohody zabezpečujúce kariérny rozvoj a výcvik zručností u vlastníka lode alebo organizácie vlastníkov lodí; alebo

(b) zabezpečenie na podporu zamestnávania prostredníctvom zavádzania a udržiavania registrov alebo zoznamov podľa kategórií kvalifikovaných námorníkov; alebo

(c) podpora príležitostí na lodi aj na pevnine na ďalšiu prípravu a vzdelávanie námorníkov na zabezpečenie rozvoja zručností a prenosných spôsobilostí v záujme zabezpečenia alebo udržania dobrej práce, zlepšenia zamestnaneckých vyhliadok pre jednotlivcov a uspokojenia meniacich sa technologických podmienok a podmienok trhu práce námorného priemyslu.

2. Každý člen by po konzultácii s príslušnými organizáciami vlastníkov lodí a príslušnými organizáciami námorníkov mal stanoviť jasné ciele pre poradenstvo pre voľbu povolania, vzdelávanie a výcvik námorníkov, ktorí sú v posádke zodpovední za bezpečnú prevádzku a navigáciu lodí, vrátane sústavného vzdelávania.

Usmernenie B2.8.2 – Register námorníkov

1. Ak sa zamestnávanie námorníkov riadi registrami alebo zoznamami, mali by tieto registre alebo zoznamy obsahovať všetky kategórie zamestnaní námorníkov podľa vzoru určeného vnútroštátnym právom alebo praxou alebo kolektívnou dohodou.

2. Námorníci nachádzajúci sa v takomto registri alebo zozname by mali mať prednosť prijatia na námornú plavbu.

3. Od námorníkov nachádzajúcich sa v takomto registri alebo zozname by sa malo žiadať, aby boli k dispozícii na prácu spôsobom, ktorý určí vnútroštátne právo alebo prax alebo kolektívna zmluva.

4. Pokiaľ to vnútroštátne zákony alebo predpisy umožňujú, počet námorníkov v takýchto registroch alebo zoznamoch by sa mal pravidelne prehodnocovať, aby sa dosiahla úroveň prispôsobená potrebám námorného priemyslu.

5. Ak nastane potreba znižovať počet námorníkov v takom registri alebo zozname, mali by sa prijať všetky náležité opatrenia na odstránenie alebo minimalizovanie škodlivých následkov pre námorníkov po zohľadnení ekonomickej a sociálnej situácie konkrétnej krajiny.

Kapitola 3.

Ubytovanie, zariadenia na oddych a rekreáciu, strava a zásobovanie

Nariadenie 3.1 – Ubytovanie a zariadenia na oddych a rekreáciu

Účel: Zabezpečiť, aby mali námorníci na lodi slušné ubytovanie a zariadenia na oddych a rekreáciu

1. Každý člen zabezpečí, aby lode, ktoré plávajú pod jeho vlajkou, poskytovali a udržiavali dobré ubytovacie priestory a zaradenia na oddych a rekreáciu pre námorníkov, ktorí pracujú alebo žijú alebo pracujú a žijú na lodi, ktoré by podporovali ich zdravie a pohodu.

2. Požiadavky v Kódexe vykonávajúcom toto nariadenie, ktoré súvisia s konštrukciou a vybavením lode sa vzťahujú iba na lode postavené v čase nadobudnutia alebo po nadobudnutí platnosti tohto dohovoru pre konkrétneho člena.

3. Pokiaľ nie je výslovne ustanovené inak, požiadavka podľa zmeny a doplnenia Kódexu súvisiaca so zabezpečením ubytovania a zariadení na oddych a rekreáciu námorníkov sa vzťahuje iba na lode postavené v čase nadobudnutia alebo po nadobudnutí účinnosti zmeny a doplnenia pre konkrétneho člena.

Norma A3.1 – Ubytovanie a zariadenia na oddych a rekreáciu

1. Každý člen prijme právne predpisy požadujúce, aby lode, plaviace sa pod jeho vlajkou:

(a) spĺňali minimálne štandardy pre bezpečné a dobré ubytovacie priestory a zariadenia na oddych a rekreáciu pre námorníkov, ktorí musia žiť na lodi; a

(b) boli kontrolované, aby sa zabezpečilo počiatočné a sústavné dodržiavanie týchto štandardov.

2. Pri tvorbe a uplatňovaní zákonov a predpisov na plnenie tejto normy príslušný orgán:

(a) zohľadní nariadenie 4.3 a súvisiace ustanovenia Kódexu týkajúce sa ochrany zdravia, bezpečnosti a prevencie úrazov z pohľadu osobitných potrieb námorníkov, ktorí pracujú aj bývajú na palube lode, a

(b) dostatočne zohľadní usmernenie, ktoré je uvedené v časti B tohto Kódexu, po konzultácii s príslušnými organizáciami vlastníkov lodí a príslušnými organizáciami námorníkov.

3. Inšpekcie, ktoré sa vyžadujú v nariadení 5.1.4 sa vykonajú:

(a) pri registrácii lode alebo pri zmene registrácie; alebo

(b) keď boli ubytovacie priestory na lodi podstatne upravované.

4. Príslušný orgán venuje osobitnú pozornosť zabezpečeniu dodržiavania požiadaviek tohto dohovoru, týkajúcich sa:

(a) veľkosti izieb a iných ubytovacích priestorov;

(b) kúrenia a ventilácie;

(c) hluku a vibrácií a iných faktorov prostredia;

(d) zariadení na osobnú hygienu;

(e) osvetlenia; a

(f) priestorov na poskytovanie zdravotnej starostlivosti.

5. Príslušný orgán každého člena bude požadovať, aby lode, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, spĺňali minimálne štandardy ubytovania a zariadení na oddych a rekreáciu na lodi sú uvedené v odsekoch 6 až 17 tejto normy.

6. Rešpektujúc všeobecné požiadavky na ubytovacie priestory:

(a) vo všetkých ubytovacích priestoroch pre námorníkov musí byť dostatočná svetlá výška; minimálna povolená svetlá výška vo všetkých priestoroch, kde je potrebný úplný a voľný pohyb, nemá byť menej ako 203 centimetrov; príslušný orgán môže povoliť určité obmedzené

zníženie svetlej výšky v ktoromkoľvek priestore alebo jeho časti v takom bývaní, ak sa presvedči, že toto zníženie:

(i) je primerané; a

(ii) nebude viesť k nepohodliu námorníkov;

(b) ubytovacie priestory majú byť dostatočne izolované;

(c) na lodiach iných ako osobných majú byť priestory na spanie umiestnené nad nákladovou čiarou ponoru uprostred lode alebo na korme, až na výnimočné prípady nevhodnosti akéhokoľvek iného umiestnenia z dôvodu veľkosti, typu alebo zamýšľanej služby lode, kedy môžu byť miestnosti na spanie umiestnené v prednej časti lode, ale v žiadnom prípade nie pred kolíznym priedelom;

(d) na osobných lodiach a špeciálnych lodiach konštruovaných v súlade s Kódexom bezpečnosti pre lode na osobitné účely, ktorý prijala Medzinárodná námorná organizácia v roku 1983 a jeho následnými verziami („lode na osobitné účely“), môže príslušný orgán pod podmienkou, že sa urobia uspokojivé opatrenia pre osvetlenie a ventiláciu, povoliť umiestniť spálne pod nákladovou čiarou ponoru, ale v žiadnom prípade nesmú byť umiestnené bezprostredne pod pracovnými priechodmi;

(e) do spální nesmú ústiť žiadne priame otvory z nákladných priestorov a priestorov strojného zariadenia alebo z kuchýň, skladovacích priestorov, sušiarní, alebo spoločných sanitárnych priestorov; táto časť priedelu oddeľujúceho takéto miesta od spální a vonkajšie priedely musia byť konštruované efektívne, z ocele alebo iného schváleného materiálu a musia byť vodotesné a plynotesné;

(f) materiály používané na konštrukciu vnútorných priedelov, obloženie a oplechovanie, podlahy a spoje majú byť vhodné na svoj účel a majú pomáhať zabezpečiť zdravé prostredie;

(g) zabezpečí sa vhodné osvetlenie a dostatočný odtokový systém;

(h) ubytovacie a rekreačné a stravovacie priestory majú spĺňať požiadavky nariadenia 4.3 a súvisiacich ustanovení v Kódexe o ochrane zdravia a bezpečnosti a prevencii úrazov, pokiaľ ide o predchádzanie rizika vystavenia nebezpečným úrovniam hluku a vibrácií a iných faktorov

okolia a chemických látok na lodiach, a zabezpečovať prijateľné pracovné a životné prostredie na lodi pre námorníkov.

7. Vo vzťahu k požiadavkám na ventiláciu a kúrenie:

(a) spálne and spoločné jedálne majú byť dostatočne ventilované;

(b) lode majú byť vybavené vzduchotechnikou v priestoroch pre námorníkov, pre každú samostatnú rádiovú miestnosť a pre každú riadiacu miestnosť centralizovaného strojného vybavenia, s výnimkou tých, ktoré sa bežne podieľajú na výmene tovaru v miernych klimatických podmienkach, ktoré to nevyžadujú;

(c) všetky hygienické priestory majú mať ventiláciu vedúcu na čerstvý vzduch, nezávisle od ktorejkoľvek inej časti priestorov;

(d) dostatočné teplo sa musí zabezpečovať vhodným vykurovacím systémom okrem lodí, ktoré sú výlučne na plavbách v tropických podnebiach.

8. Vo vzťahu k požiadavkám na osvetlenie, s výhradou špeciálnych opatrení, ktoré sa umožňujú na osobných lodiach, spálne a jedálne majú byť osvetľované prirodzeným svetlom a vybavené dostatočným umelým osvetlením.

9. Tam, kde sa vyžaduje ubytovanie pre spanie námorníkov, uplatňujú sa tieto požiadavky na spálne:

(a) na lodiach iných ako osobných má mať každý námorník zabezpečenú samostatnú spálňu; v prípadoch lodí s hrubou priestornosťou menšou ako 3.000 ton alebo v prípadoch lodí na osobitné účely, môže príslušný orgán udeliť výnimku z tejto požiadavky po konzultácii s organizáciami zastupujúcimi vlastníkov lodí a organizáciami zastupujúcimi námorníkov;

(b) zabezpečujú sa oddelené spálne pre mužov a ženy;

(c) spálne musia byť navrhnuté a vybavené tak, aby sa zabezpečilo primerané pohodlie pre ich užívateľov a aby sa uľahčilo udržiavanie čistoty a poriadku;

(d) za každých okolností musí byť zabezpečené samostatné lôžko pre každého námorníka;

(e) minimálne vnútorné rozmery lôžka sú 198 centimetrov na 80 centimetrov;

(f) v jednoposteľových spálňach pre námorníkov nesmie byť podlahová plocha menšia ako:

(i) 4,5 štvorcových metrov na lodiach s menšou hrubou priestornosťou ako 3 000 ton;

(ii) 5,5 štvorcových metrov na lodiach s hrubou priestornosťou 3 000 ton alebo viac no menej ako 10 000 ton;

(iii) 7 štvorcových metrov na lodiach s hrubou priestornosťou 10 000 ton alebo viac;

(g) avšak s cieľom zabezpečiť jednoposteľové spálne na lodiach s menšou hrubou priestornosťou ako 3 000 ton, na osobných lodiach a lodiach na osobitné účely, môže príslušný orgán povoliť nižšiu podlahovú plochu;

(h) na lodiach s menšou hrubou priestornosťou ako 3 000 ton, iných ako osobných lodiach a lodiach na osobitné účely, môžu byť spálne obývané maximálne dvoma námorníkmi; podlahová plocha takýchto spální nesmie byť menšia ako 7 štvorcových metrov;

(i) na osobných lodiach a lodiach na osobitné účely, nesmie byť podlahová plocha spální pre námorníkov, ktorí nevykonávajú povinnosti lodných dôstojníkov, menej ako:

(i) 7,5 štvorcových metrov v izbách pre dve osoby;

(ii) 11,5 štvorcových metrov v izbách pre tri osoby;

(iii) 14,5 štvorcových metrov v izbách pre štyri osoby;

(j) na lodiach na osobitné účely môžu spálne poskytovať ubytovanie pre viac ako štyri osoby, podlahová plocha takýchto spální nesmie byť menšia ako 3,6 štvorcových metrov na osobu;

k) na lodiach iných ako osobných lodiach a lodiach na osobitné účely, spálne pre námorníkov, ktorí vykonávajú funkcie lodných dôstojníkov, v prípade že nie je zabezpečená žiadna súkromná obývacia izba alebo denná izba, nemajú mať podlahovú plochu na osobu menšiu ako:

(i) 7,5 štvorcových metrov na lodiach s hrubou priestornosťou do 3.000 ton;

(ii) 8,5 štvorcových metrov na lodiach s hrubou priestornosťou 3.000 ton alebo viac no menej ako 10 000 ton;

(iii) 10 štvorcových metrov na lodiach s hrubou priestornosťou 10.000 ton a viac;

(l) na osobných lodiach a lodiach na osobitné účely, v prípade že nie je zabezpečená žiadna súkromná obývacia izba alebo denná izba, podlahová plocha pre námorníkov, ktorí vykonávajú funkcie junior lodných dôstojníkov, nemá byť menšia ako 7,5 štvorcových metrov na osobu,

pre námorníkov, ktorí vykonávajú funkcie senior lodných dôstojníkov, nemá byť menšia ako 8,5 štvorcových metrov na osobu; pričom sa rozumie, že „junior dôstojníci“ sú na operatívnej úrovni a „senior dôstojníci“ na úrovni manažmentu;

(m) veliteľ námornej lode, prvý strojný dôstojník a prvý palubný dôstojník majú mať okrem svojej spálne susediacu obývaciu izbu, spoločenskú miestnosť alebo podobný ďalší priestor; lode s menšou hrubou priestornosťou ako 3.000 ton, môže príslušný orgán vyňať z tejto požiadavky po konzultácii s organizáciami zastupujúcimi vlastníkov lodí a námorníkov;

(n) nábytok pre každého užívateľa tvorí dostatočne priestranná uzamykateľná skrinka na šatstvo, (minimálne 475 litrov) a zásuvka alebo rovnocenný priestor s objemom minimálne 56 litrov; ak je zásuvka súčasťou uzamykateľnej skrinky na šatstvo, potom bude kombinovaný minimálny objem skrinky na šatstvo 500 litrov; vybavená je poličkou a užívateľ ju môže uzamykať, aby si zabezpečil súkromie;

(o) každá spálňa má stolík alebo písací stolík, ktorý môže byť pevný, sklápateľný alebo vysúvací a podľa potreby pohodlný priestor na sedenie.

10. Vo vzťahu k požiadavkám na jedálenské miestnosti:

(a) jedálne sú umiestnené bokom od spální a čo najbližšie ku kuchyni; lode s menšou hrubou priestornosťou ako 3.000 ton môže príslušný orgán vyňať z tejto požiadavky po konzultácii s organizáciami zastupujúcimi vlastníkov lodí a námorníkov; a

(b) jedálne majú byť dostatočne priestranné a pohodlné a vhodne vybavené nábytkom a zariadením (vrátane stálych zariadení na občerstvenie), zohľadňujúc počet námorníkov, ktorí ich budú pravdepodobne v určitom čase využívať; podľa vhodnosti sa zabezpečujú oddelené alebo spoločné jedálenské zariadenia.

11. Vo vzťahu k požiadavkám na zariadenia na osobnú hygienu:

(a) všetci námorníci musia mať pohodlný prístup k zariadeniam na osobnú hygienu na lodi spĺňajúcim minimálne štandardy zdravia a hygieny a primeraný štandard pohodlia, pričom sa zabezpečujú oddelené zariadenia pre mužov a ženy;

(b) zariadenia na osobnú hygienu sú ľahko prístupné z navigačného mostíka a strojovne alebo sú v blízkosti centrálneho stanovišťa ovládania strojov; lode s menšou hrubou priestornosťou ako 3.000 ton môže príslušný orgán vyňať z tejto požiadavky po konzultácii s organizáciami zastupujúcimi vlastníkov lodí námorníkov;

(c) na všetkých lodiach je na vyhovujúcom mieste zabezpečená minimálne jedna toaleta, jedno umývadlo, jedna vaňa alebo sprcha alebo oboje na každých šesť osôb a menej, ktoré nemajú osobné zariadenia;

(d) vynímajúc osobné lode, každá spálňa musí byť vybavená umývadlom s čistou horúcou a studenou tečúcou vodou, okrem prípadu keď sa takéto umývadlo nachádza v súkromnej kúpeľni;

(e) pri osobných lodiach, ktoré sa zvyčajne vykonávajú plavby nie dlhšie ako štyri hodiny, môže príslušný orgán zvážiť osobitné zabezpečenie alebo zníženie počtu požadovaných zariadení; a

(f) čistá teplá a studená tečúca voda musí byť zabezpečená vo všetkých umyvárňach.

12. Vo vzťahu k požiadavkám na priestory na poskytovanie zdravotnej starostlivosti, lode, ktoré vezú 15 a viac námorníkov a sú najímané na plavbu trvajúcu viac ako tri dni, zabezpečia oddelené priestory na poskytovanie zdravotnej starostlivosti, ktoré sa budú využívať iba na účely poskytovania zdravotnej starostlivosti; príslušný orgán môže zmierniť túto požiadavku pre lode zapojené do pobrežného obchodu; pri schvaľovaní priestorov na palube príslušný orgán zabezpečí, aby bol priestor ľahko prístupný za každého počasia, umožňoval pohodlné bývanie pre členov posádky a napomáhal k tomu, aby dostali rýchlu a riadnu pozornosť;

13. K dispozícii majú byť vhodne umiestnené a vybavené práčovne.

14. Všetky lode majú priestor alebo priestory na otvorenej palube, kde sa môžu námorníci zdržovať, keď sú mimo služby, a ktoré sú dostatočne veľké z hľadiska veľkosti lode a počtu námorníkov na palube.

15. Všetky lode majú byť vybavené samostatnými kanceláriami alebo spoločnou kanceláriou na lodi, ktorú využívajú oddelenia paluby a strojovne; príslušný orgán môže lode s

hrubou priestornosťou menšou ako 3 000 ton vyňať z tejto požiadavky po konzultácii s príslušnými organizáciami vlastníkov lodí a s príslušnými organizáciami námorníkov.

16. Obchodné lode, ktoré sa pravidelne plavia do prístavov zamorených komármi, majú podľa požiadaviek príslušného orgánu byť vybavené vhodnými zriadeniami.

17. Na lodi sú zabezpečené vhodné zariadenia na oddych a rekreáciu, zariadenia na spríjemnenie života a služby, ktoré zohľadnia nariadenie 4.3 a súvisiace ustanovenia Kódexu týkajúce sa ochrany zdravia, bezpečnosti a prevencie úrazov a ktoré sa prispôsobujú tak, aby spĺňali osobitné potreby námorníkov, ktorí musia na lodiach pracovať a žiť.

18. Príslušný orgán vyžaduje, aby boli na námorných lodiach vykonávané časté kontroly veliteľom námornej lode alebo pod jeho vedením, ktoré zabezpečujú, aby bolo ubytovanie námorníkov čisté, slušne obývateľné a udržiavané v dobrom fyzickom stave. Výsledky každej takejto kontroly sa zaznamenávajú a sú k dispozícii na preskúmanie.

19. V prípade lodí, kde je potrebné bez diskriminácie zohľadniť záujmy námorníkov, ktorí majú rozdielne a osobité náboženské a sociálne zvyky, môže príslušný orgán po konzultácii s organizáciami vlastníkov lodí a s organizáciami námorníkov povoliť regulárne využívané odchýlky z tejto normy pod podmienkou, že takéto odchýlky nebudú mať za následok poskytnutie menej výhodných zariadení pre námorníkov, než sú tie, ktoré by boli výsledkom uplatnenia tejto normy.

20. Každý člen môže, po konzultácii s príslušnými organizáciami vlastníkov lodí a s organizáciami námorníkov, vyňať lode s menšou hrubou priestornosťou ako 200 ton, kde je to rozumné, berúc do úvahy rozmery lode a počet osôb na palube, z uplatňovania požiadaviek nasledujúcich ustanovení tejto normy:

(a) odseky 7(b), 11(d) a 13; a

(b) odsek 9(f) a (h) až (l) vrátane, iba v súvislosti s podlahovou plochou.

21. Akékoľvek oslobodenia od požiadaviek tejto normy sa môžu robiť iba, ak ich táto norma výslovne povoľuje, a iba z dôvodu osobitných podmienok, v ktorých je možné takéto oslobodenia jasne obhájiť presvedčivým zdôvodnením a pokiaľ ochraňujú zdravie a bezpečnosť námorníkov.

Usmernenie B3.1 – Ubytovanie a zariadenia na oddych a rekreáciu

Usmernenie B3.1.1 – Dizajn a konštrukcia

1. Vonkajšie lodné steny spální a jedální by mali byť dostatočne izolované. Všetky steny strojovne a všetky obvodové steny kuchýň a iných priestorov, v ktorých sa vytvára teplo, by mali byť dobre izolované, tam kde je možnosť vzniku tepelných efektov v susediacich obytných priestoroch alebo spojovacích chodbách. Je potrebné prijať aj opatrenia na zabezpečenie ochrany pred tepelnými účinkami parných alebo teplovodných potrubí alebo oboch typov prevádzkových potrubí.

2. Spálne, jedálne, rekreačné miestnosti a priechody v ubytovacom priestore by mali byť dobre izolované aby sa predchádzalo kondenzácii alebo prehriatiu.

3. Povrchová plocha stien a stropov by mala byť z materiálu, ktorého povrch sa dobre udržiava v čistote. Nemala by sa používať žiadna forma konštrukcie, ktorá môže ukrývať drobných škodcov.

4. Povrchová plocha stien a stropov v spálňach a jedálňach by sa mala dať ľahko udržiavať v čistote a mala by byť svetlej farby, s trvácnou a netoxickou povrchovou úpravou.

5. Povrchová plocha podláh vo všetkých ubytovacích priestoroch by mala byť zo schváleného materiálu a schválenej konštrukcie a mala by zabezpečovať povrch, ktorý je odolný voči vlhkosti a ktorý sa ľahlo udržiava v čistote.

6. Ak ide o skladacie podlahové krytiny, bočné spoje by mali mať taký profil, aby nevytváral štrbiny.

Usmernenie B3.1.2 – Ventilácia

1. Systém ventilácie pre spálne a jedálne by mal byť riadený tak, aby udržiaval vzduch v dobrom stave a zabezpečoval dostatočný pohyb vzduchu za všetkých podmienok počasia a podnebia.

2. Klimatizačné systémy, či už sú typu centralizovanej alebo individuálnej jednotky, by mali byť konštruované tak, aby:

(a) udržiavali vzduch vyhovujúcej teploty a relatívnej vlhkosti v porovnaní s vonkajším ovzduším, zabezpečovali dostatočnú výmenu vzduchu vo všetkých klimatizovaných priestoroch, zohľadňovali osobitný charakter operácií na mori a nespôsobovali nadmerný hluk alebo vibrácie;

(b) uľahčovali bezproblémové čistenie a dezinfekciu pre prípad prevencie alebo kontroly šírenia chorôb.

3. Energia na prevádzku vzduchotechniky a iných prístrojov na ventiláciu, ktoré požadujú predchádzajúce odseky tohto usmernenia, by mala byť k dispozícii vždy, keď námorníci bývajú alebo pracujú na lodi a podmienky si to vyžadujú. Avšak táto energia sa nemusí poskytovať zo záložného zdroja.

Usmernenie B3.1.3 – Kúrenie

1. Systém vykurovania ubytovacích priestorov námorníkov by mal byť v prevádzke vždy, keď námorníci bývajú alebo pracujú na lodi a podmienky si vyžadujú ich využívanie.

2. Na všetkých lodiach, kde je potrebný systém vykurovania, kúrenie by malo byť zabezpečené pomocou horúcej vody, horúceho vzduchu, pary a podobne. Avšak v ubytovacích priestoroch by sa nemala využívať para ako médium na prenos tepla. Vykurovací systém by mal byť schopný udržiavať teplotu v ubytovacích priestoroch námorníkov na vyhovujúcej úrovni za normálnych podmienok počasia a podnebia, ktoré sa vyskytuje pri činnosti, ktorú loď vykonáva. Príslušný orgán by mal určiť štandardy kúrenia, ktoré je potrebné zabezpečiť.

3. Radiátory a iné vykurovacie prístroje by mali byť umiestnené a, ak je to potrebné, zakryté tak, aby sa predišlo riziku požiaru alebo nebezpečenstvu alebo nepohodliu pre nájomníkov.

Usmernenie B3.1.4 – Osvetlenie

1. Na všetkých lodiach by malo byť zabezpečené elektrické osvetlenie v ubytovacích priestoroch námorníkov. Ak nie sú dva nezvislé zdroje elektriny na osvetlenie, malo by byť

zabezpečené ďalšie osvetlenie vhodne konštruovanými lampami alebo osvetľovacím zariadením pre prípad núdze.

2. V spálňach by mali byť namontované elektrické stolové lampy pri záhlaví každého lôžka.

3. Príslušný orgán by mal určiť príslušné štandardy prirodzeného a umelého osvetlenia.

Usmernenie B3.1.5 – Spálne

1. Na palube lode by malo byť vhodné umiestnenie lôžok, umožňujúce čo najväčšie pohodlie námorníkovi a partnerovi, ktorý môže námorníka sprevádzať.

2. Ak je to primerané a možné z hľadiska veľkosti lode, činnosti, ktorú vykonáva, a jej situačnej dispozície, mali by byť spálne plánované a vybavené kúpeľňami, vrátane toalety, aby zabezpečovali primerané pohodlie svojim obyvateľom a uľahčovali údržbu.

3. Pokiaľ je to uskutočniteľné, mali by byť spálne námorníkov usporiadané tak, aby boli hliadky oddelené, a aby žiadni námorníci pracujúci v dennej zmene nezdieľali izbu s námorníkmi v strážnej službe.

4. V prípade námorníkov vykonávajúcich službu poddôstojníkov, nemali by byť v jednej spálni viac než dve osoby.

5. Ak je to možné, malo by sa zvážiť rozšírenie možnosti, uvedenej v odseku 9(m) normy A3.1, aj na druhého strojného dôstojníka.

6. Priestor, ktorý zaberajú lôžka a uzamykateľné skrine, skrinky so zásuvkami a kreslá by mal byť zahrnutý do celkového merania podlahovej plochy. Malé priestory alebo priestory nepravidelného tvaru, ktoré v skutočnosti nerozširujú priestor na voľný pohyb a ktoré nie je možné využiť na umiestnenie nábytku, by sa mali z merania vylúčiť.

7. Lôžka by nemali byť umiestnené vo viac ako dvoch líniách nad sebou; lôžka umiestnené pozdĺž boku lode by mali byť iba v jednej línii, ak je bočné svetlo situované nad lôžkom.

8. Spodné lôžko poschodovej postele by nemalo byť menej ako 30 cm nad podlahou; horné lôžko by malo byť umiestnené približne uprostred medzi dnom spodného lôžka a spodnou stranou trámov čela paluby.

9. Kostra a bočný kryt lôžka, ak ho lôžko má, by mali byť zo schváleného materiálu, tvrdého a hladkého, ktorý nekoroduje, a v ktorom sa nedržia drobní škodcovia.

10. Ak sa používajú rúrkové konštrukcie na zhotovenie lôžok, mali by byť úplne utesnené a bez perforácií umožňujúcich prístup škodcom.

11. Každé lôžko by malo mať pohodlný matrac s vatovaným dnom alebo kombinovaný čalúnený matrac, vrátane pružinového dna alebo perového matraca. Matrac aj materiál použitého vatovania by mali byť zo schváleného materiálu. Nemala by sa používať výplň z materiálu, v ktorom by sa mohli držať škodcovia.

12. Keď sa umiestňuje jedno lôžko nad druhým, malo by sa pod spodný matrac alebo perové dno horného lôžka namontovať izolačné dno proti prachu.

13. Nábytok by mal byť z hladkého tvrdého materiálu, nepodliehajúceho deformáciám alebo korózii.

14. Spálne by mali byť vybavené závesmi alebo obdobným tienením pred postrannými svetlami.

15. Spálne by mali byť vybavené zrkadlom, malými stolíkmi na toaletné potreby, poličkou na knihy a dostatočným počtom hákových vešiakov.

Usmernenie B3.1.6 – Jedálne

1. Jedálenské zariadenia môžu byť buď spoločné alebo oddelené. Rozhodovať by sa o tom malo po konzultácii so zástupcami vlastníkov lodí a námorníkov a po schválení príslušným orgánom. Mali by sa pri tom zohľadňovať faktory ako veľkosť lode a rozdielne kultúrne, náboženské a sociálne potreby námorníkov.

2. Ak sa námorníkom majú zabezpečiť oddelené jedálenské zariadenia, potom by sa mali zabezpečiť samostatné jedálne pre:

(a) veliteľa námornej lode a dôstojníkov; a

(b) poddôstojníkov a ostatných námorníkov.

3. Na iných ako osobných lodiach by plocha jedální pre námorníkov nemala byť menšia ako 1,5 štvorcového metra na osobu z plánovanej kapacity miest na sedenie.

4. Na všetkých lodiach by mali byť jedálne vybavené stolmi a dostatočným počtom sedadiel, fixných alebo pohyblivých, tak, aby mohli pojať čo najvyšší počet námorníkov, ktorí môžu využívať jedáleň súčasne.

5. Vždy, keď sú na palube námorníci, mali by mať k dispozícii:

(a) chladničku, ktorá by mala byť vhodne umiestnená a mala by mať dostatočnú kapacitu na počet osôb, využívajúcich spoločnú jedáleň alebo jedálne;

(b) zariadenia na horúce nápoje; a

(c) zariadenia na chladenú vodu.

6. Ak nie je k prípravni prístup z jedální, mali by byť zabezpečené vhodné uzamykateľné skrinky na jedálenský riad a riadne zariadenia na umývanie riadu.

7. Vrchné časti stolov a sedadiel by mali byť z materiálu odolného voči vlhkosti.

Usmernenie B3.1.7 – Sanitárne časti ubytovacích priestorov

1. Umývadlá a vane by mali byť dostatočne veľké a konštruované zo schváleného materiálu, s hladkým povrchom, ktorý sa ľahko nerozbije, neolupuje alebo nekoroduje.

2. Všetky toalety by mali byť schváleného vzoru a mali by mať dostatočný prúd vody, ktorá má byť k dispozícii vždy a má byť nezávisle ovládateľná.

3. Hygienické miestnosti, ktoré sú určené na používanie viac ako jednou osobou by mali spĺňať tieto požiadavky:

(a) dlažby by mali byť zo schváleného trvácneho materiálu neprepúšťajúceho vodu a mali by byť vhodne odvodňované;

(b) steny by mali byť z ocele alebo iného schváleného materiálu a mali by byť vodotesné aspoň do výšky 23 centimetrov nad úrovňou paluby;

(c) priestory by mali byť dostatočne osvetlené, vykurované a vetrané;

(d) toalety by mali byť umiestnené vhodne, ale oddelene od spální a umyvární, bez priameho prístupu zo spální alebo z chodby medzi spálňami a toaletami, do ktorých nie je žiaden iný prístup; táto požiadavka neplatí, ak je toaleta umiestnená v časti medzi dvoma spálňami, ktoré nemajú spolu viac ako štyroch námorníkov; a

(e) ak sa nachádza v miestnosti viac ako jedna toaleta, mali by byť dostatočne clonené, aby zabezpečili súkromie.

4. Zariadenia práčovne pre použitie námorníkov by mali obsahovať:

(a) práčky;

(b) sušičky alebo dostatočne vykurované a vetrané miestnosti na sušenie; a

(c) žehličky a žehliace dosky alebo ich obdobu.

Usmernenie B3.1.8 – Priestory na poskytovanie zdravotnej starostlivosti

1. Priestory na poskytovanie zdravotnej starostlivosti by mali byť navrhnuté tak, aby uľahčovali konzultácie a poskytovanie prvej pomoci a pomáhali predchádzať šíreniu infekčných chorôb.

2. Umiestnenie vchodu, lôžka, osvetlenie, ventilácia, zásobovanie teplom a vodou by mali byť prispôsobené tak, aby poskytovali pohodlie a uľahčovali liečbu námorníkov.

3. Počet požadovaných lôžok v týchto priestoroch by mal určiť príslušný orgán.

4. Hygienické priestory by mali byť zabezpečené pre výlučné použitie osôb obývajúcich priestory na poskytovanie zdravotnej starostlivosti buď ako súčasť týchto priestorov alebo v ich tesnej blízkosti. Takéto hygienické priestory musia mať najmenej jednu toaletu, jedno umývadlo a vaňu alebo sprchu.

Usmernenie B3.1.9 – Iné zariadenia

1. ak sa zabezpečuje samostatné príslušenstvo pre pracovníkov strojovne na výmenu šiat, malo by byť:

(a) umiestnené mimo priestoru strojovne, ale ľahko k nemu dostupné; a

(b) vybavené jednotlivými uzamykateľnými skrinkami na šaty ako aj vaňami alebo sprchami alebo aj vaňami aj sprchami a umývadlami s horúcou a studenou tečúcou čistou vodou.

Usmernenie B3.1.10 – Posteľná bielizeň, jedálenský riad a rôzne ustanovenia

1. Každý člen by mal zvážiť uplatňovanie týchto zásad:

(a) čistú posteľnú bielizeň a jedálenský riad na používanie na palube by mal vlastník lode dodať všetkým námorníkom počas ich služby na lodi a títo námorníci by mali byť zodpovední za ich vrátenie v čase, ktorý určí veliteľ námornej lode a po ukončení služby na lodi;

(b) posteľná bielizeň by mala byť dobrej kvality a taniere, šálky a iný jedálenský riad by mali byť z osvedčeného materiálu, ktorý sa ľahko udržiava; a

(c) uteráky, mydlo a toaletný papier pre všetkých námorníkov by mal zabezpečovať vlastník lode.

Usmernenie B3.1.11 – Zariadenia na oddych a rekreáciu, pošta a zabezpečenie návštev na lodi

1. Zariadenia na oddych a rekreáciu a služby by sa mali často preverovať aby sa zabezpečilo, že sú vhodné z hľadiska meniacich sa potrieb námorníkov v dôsledku technického, prevádzkového a iného pokroku v lodnej preprave.

2. Nábytok zariadení na oddych a rekreáciu by mal minimálne obsahovať knižnicu a zariadenie na čítanie, písanie, a ak je to možné, aj hry.

3. V súvislosti s plánovaním zariadení na oddych a rekreáciu by mal príslušný orgán zvážiť zabezpečenie kantíny.

4. Uvažovať by sa malo, ak je to možné, aj o nasledujúcom vybavení, s bezplatným používaním pre námorníkov:

(a) fajčiareň;

(b) sledovanie televízie a príjem rozhlasového vysielania;

(c) premietanie filmov, ktorých zásoba by mala byť primeraná trvaniu plavby, a ak je to potrebné, mala by sa v rozumných intervaloch obmieňať;

(d) športové náradie vrátane potrieb na cvičenie, stolových a kartových hier;

(e) ak je to možné, zariadenie na plávanie;

(f) knižnica obsahujúca odborné a iné knihy, ktorých zásoba by mala byť primeraná trvaniu plavby a v rozumných intervaloch by sa mala obmieňať;

(g) zariadenia na rekreačné ručné práce;

(h) elektronické zariadenia ako sú rozhlas, televízia, videoprehrávač, prehrávač DVD/CD, osobný počítač, a softvér a kazetový prehrávač /s možnosťou nahrávania;

(i) ak je to vhodné, zabezpečenie barov na palube pre námorníkov, pokiaľ nie sú v rozpore s národnými, náboženskými alebo spoločenskými zvykmi; a

(j) primeraný prístup k telefonickým komunikáciám medzi loďou a pevninou a k emailovým a internetovým zariadeniam, ak sú k dispozícii, pričom výška poplatkov za používanie týchto služieb by mala byť prijateľná.

5. Maximálne úsilie by sa malo vyvinúť na zabezpečenie čo možno najspoľahlivejšieho a najrýchlejšieho posielania pošty námorníkov. Zvážiť by sa malo aj to, aby sa od námorníkov nevyžadovalo platenie dodatočného poštovného, ak je potrebné presmerovať poštu z dôvodov, ktoré nemohli ovplyvniť.

6. Uvážiť by sa mali opatrenia zabezpečujúce na základe uplatniteľných vnútroštátnych a medzinárodných zákonov a predpisov, aby kedykoľvek je to možné a primerané, mohli námorníci rýchle dostať povolenie prijať na palube svojich lodí svojich partnerov, príbuzných a priateľov ako návštevy, keď je loď v prístave. Takéto opatrenia by mali vyhovovať požiadavkám bezpečnostnej previerky.

7. Zvážiť by sa mala možnosť umožniť námorníkom, aby ich sprevádzali partneri na príležitostných plavbách, ak je to uskutočniteľné a primerané. Takíto partneri by mali byť primerane poistení pre prípad úrazu a choroby; vlastníci lode by mali námorníkom pomôcť realizovať takéto poistenie.

Usmernenie B3.1.12 – Prevencia hluku a vibrácií

1. Ubytovanie, zariadenia na oddych a rekreáciu a stravovacie zariadenia by mali byť čo najviac vzdialené od motorov, miestností kormidelných strojov, palubných navijakov, ventilácie, vykurovacích a klimatizačných zariadení a iných hlučných strojov a zariadení.

2. Pri stavbe a konečnej úprave lodných stien, stropov a palúb by sa mala používať zvuková izolácia a iné vhodné zvuk tlmiace materiály v hlučných priestoroch, ako aj samočinne sa zatvárajúce, hluk izolujúce dvere pre strojové priestory.

3. Strojovne a iné priestory pre strojové zariadenia by mali byť vybavené podľa možnosti zvukotesnými centralizovanými riadiacimi miestnosťami pre personál strojovne. Pracovné priestory, napríklad mechanická dielňa, by mali byť izolované, pokiaľ je to uskutočniteľné, od bežného hluku strojovne a mali by sa prijať opatrenia na zníženie hluku pri prevádzke strojových zariadení.

4. Limity úrovní hluku pre pracovné a životné priestory by mali dodržiavať medzinárodné smernice Medzinárodnej organizácie práce o úrovniach vystavenia faktorom prostredia na pracovisku a, ak je to vhodné, osobitnú ochranu odporúčanú Medzinárodnou námornou organizáciou a všetky následné meniace a doplňujúce nástroje o prijateľných úrovniach hluku na námorných lodiach. Kópia uplatniteľných nástrojov v angličtine a v pracovnom jazyku lode by mala byť vždy na palube a mala by byť námorníkom prístupná.

5. Žiadne zariadenia na oddych a rekreáciu ani ubytovacie a stravovacie zariadenia by nemali byť vystavené nadmerným vibráciám.

Nariadenie 3.2 – Strava a zásobovanie

Účel: Zabezpečiť, aby mali námorníci prístup ku kvalitnej strave a pitnej vode zabezpečovanej za regulovaných hygienických podmienok

1. Každý člen zabezpečí, aby lode, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, mali na palube a podávali stravu a pitnú vodu primeranej kvality, výživnej hodnoty a v množstve, ktoré primerane pokrýva potreby námorníkov na lodi, s prihliadnutím na rozličné kultúrne a náboženské kontexty.

2. Námorníkom žijúcim na palube lode sa bezplatne zabezpečuje strava počas obdobia najatia.

3. Námorníci zamestnaní ako lodní kuchári, ktorí sa starajú o prípravu jedál musia byť vyučení a kvalifikovaní na svoje zaradenie na palube lode.

Norma A3.2 – Strava a zásobovanie

1. Každý člen prijme právne predpisy alebo iné opatrenia na zabezpečenie minimálnych štandardov kvantity a kvality stravy a pitnej vody a štandardov zásobovania, ktoré sa vzťahujú na jedlá poskytované námorníkom na lodiach, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, a uskutočňuje vzdelávacie aktivity na podporu informovanosti a dodržiavania štandardov uvedených v tomto odseku.

2. Každý člen zabezpečí, aby lode, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, spĺňali tieto minimálne štandardy:

(a) Zásoby stravy a pitnej vody, musia zohľadňovať počet námorníkov na palube, ich náboženské požiadavky a kultúrne praktiky v súvislosti so stravou a so zreteľom na trvanie a charakter plavby, by mali byť vyhovujúce pokiaľ ide o kvantitu, výživovú hodnotu, kvalitu a pestrosť;

(b) organizácia a vybavenie stravovacieho zariadenia umožnia poskytovanie dostatočných, pestrých a výživných jedál námorníkom, pripravovaných a podávaných v hygienických podmienkach; a

(c) pracovníci zodpovední za stravovanie musia byť vhodne vzdelávaní a školení na svoje pracovné pozície.

3. Vlastník lode zabezpečí, aby námorníci, ktorí sú na loď prijatí ako lodní kuchári, boli vyškolení, kvalifikovaní a spôsobilí na túto pozíciu v súlade s požiadavkami stanovenými v právnych predpisoch príslušného člena.

4. Požiadavky podľa odseku 3 tejto normy obsahujú absolvovanie odborného kurzu, schváleného a uznaného príslušným orgánom, ktorý obsahuje praktické varenie, hygienu

potravín a osobnú hygienu, skladovanie potravín, kontrolu zásob a environmentálnu ochranu a zdravie a bezpečnosť pri stravovaní.

5. Na lodiach, kde je predpísaný počet pracovníkov menej ako desať a príslušný orgán nemôže vzhľadom na veľkosť posádky alebo obchodnú činnosť vyžadovať na palube lode plne kvalifikovaného kuchára, každý, kto v kuchyni pripravuje stravu, musí byť vyškolený alebo poučený v oblasti potravinovej a osobnej hygieny ako aj manipulácie s potravinami a ich skladovania na palube námornej lode.

6. Za mimoriadne naliehavých okolností môže príslušný orgán udeliť výnimku, ktorou sa povoľuje kuchárovi s neúplnou kvalifikáciou pôsobiť na konkrétnej lodi na konkrétne vymedzené obdobie až po najbližší vyhovujúci prístav zastavenia alebo na obdobie nepresahujúce jeden mesiac za predpokladu, že osoba, ktorej sa udelila výnimka, je vyškolená alebo poučená v oblasti potravinovej a osobnej hygieny ako aj manipulácie s potravinami a ich skladovania na palube lode.

7. V súlade s postupmi na zabezpečenie plnenia záväzkov podľa Kapitoly 5 príslušný orgán vyžaduje, aby boli vykonávané časté zdokumentované kontroly na námorných lodiach veliteľom námornej lode alebo z jeho právomoci, pokiaľ ide o:

(a) zásoby jedla a pitnej vody;

(b) všetky priestory a zariadenia používané na skladovanie a manipuláciu s potravinami a pitnou vodou; a

(c) lodnú kuchyňu a iné zariadenia na prípravu a podávanie jedál.

8. Žiaden námorník vo veku do 18 rokov nemá byť zamestnaný, najímaný a nemá pracovať ako lodný kuchár.

Usmernenie B3.2 – Strava a zásobovanie

Usmernenie B3.2.1 – Kontrola, vzdelávanie, výskum a zverejňovanie

1. Príslušný orgán by mal v spolupráci so oprávnenými agentúrami a organizáciami zhromažďovať aktuálne informácie o výžive a o spôsoboch nákupu, skladovania, uchovávania,

prípravy a podávania stravy s osobitným zreteľom na požiadavky stravovania na palube lode. Tieto informácie by mali byť prístupné, bezplatne alebo za primerané poplatky, výrobcom a obchodníkom s lodnými potravinovými zásobami a zariadeniami, veliteľom námorných lodí, lodným stevardom a kuchárom, organizáciám zastupujúcim vlastníkov lodí a námorníkov.

Na tento účel by sa mali využívať vhodné formy propagácie, ako sú príručky, brožúry, plagáty, grafy alebo reklamy v obchodných časopisoch.

2. Príslušný orgán by mal vydávať odporúčania na predchádzanie plytvaniu potravinami, na uľahčenie dodržiavania primeraných hygienických štandardov a na zabezpečenie maximálneho možného pohodlia pri práci.

3. Príslušný orgán by mal spolupracovať s oprávnenými agentúrami a organizáciami pri tvorbe vzdelávacích materiálov a informácií na palubu lode, týkajúcich sa spôsobov zabezpečovania primeraných zásob potravín a služieb stravovania.

4. Príslušný orgán by mal pracovať v úzkej spolupráci s organizáciami vlastníkov lodí a námorníkov a s národnými alebo miestnymi orgánmi, zaoberajúcimi sa otázkami výživy a zdravia a, ak je to potrebné, využívať služby takýchto orgánov.

Usmernenie B3.2.2 – Lodní kuchári

1. Námorníci by mali byť kvalifikovaní ako lodní kuchári, iba ak:

(a) majú na mori odslúženú minimálnu dobu, ktorú určí príslušný orgán, ktorá môže byť rôzna, tak aby zohľadňovala existujúce relevantné kvalifikácie alebo prax;

(b) zložili skúšku, ktorú určil príslušný orgán, alebo zložili inú obdobnú skúšku na schválenom kvalifikačnom kurze pre kuchárov.

2. Predpísanú skúšku by mal viesť a osvedčenie udeľovať priamo príslušný orgán alebo, pod jeho kontrolou, škola schválená pre školenie kuchárov.

3. Príslušný orgán, alebo ak je to vhodné, iný schválený orgán, by mal zabezpečiť uznávanie kvalifikačných osvedčení lodných kuchárov, vystavených inými členskými štátmi, ktoré ratifikovali tento dohovor alebo Dohovor o udeľovaní osvedčenia lodných kuchárov z roku 1946, (č. 69) .

Kapitola 4.

Ochrana zdravia, zdravotná starostlivosť a sociálne zabezpečenie

Nariadenie 4.1 – Zdravotná starostlivosť na lodi a na pevnine

Účel: Chrániť zdravie námorníkov a zabezpečiť im rýchly prístup k zdravotnej starostlivosti na lodi a na pevnine

1. Každý člen zabezpečí, aby boli všetci námorníci na lodiach, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, pokrytí dostatočnými opatreniami na ochranu ich zdravia, a aby mali prístup k rýchlej a dostatočnej zdravotnej starostlivosti počas výkonu práce na palube.

2. Námorníkom sa zabezpečuje ochrana a starostlivosť podľa odseku 1 tohto nariadenia v zásade bezplatne.

3. Každý člen zabezpečí, aby mali námorníci, ktorí potrebujú okamžitú zdravotnú starostlivosť na lodiach na jeho území, prístup k zdravotníckym zariadeniam člena na pevnine.

4. Požiadavky na ochranu zdravia a zdravotnú starostlivosť na palube uvedené v kódexe zahŕňajú štandardy pre opatrenia zamerané na zabezpečovanie ochrany zdravia námorníkov a zdravotnú starostlivosť, ktorá je čo najviac porovnateľná so starostlivosťou všeobecne prístupnou pracovníkom na pevnine.

Norma A4.1 – Zdravotná starostlivosť na lodi a na pevnine.

1. Každý člen zabezpečí, prijatie opatrení na ochranu zdravia a poskytovanie zdravotnej starostlivosti, vrátane nevyhnutnej zubnej starostlivosti, pre námorníkov pracujúcich na palube lode, ktorá sa plaví pod jeho vlajkou, ktoré:

(a) zabezpečia použitie všeobecných ustanovení o ochrane zdravia pri práci a zdravotnej starostlivosti na námorníkov, ktoré sú relevantné pre ich službu, ako aj osobitných ustanovení špecifických pre prácu na palube lode;

(b) zabezpečia, aby námorníci mali zabezpečenú ochranu zdravia a zdravotnú starostlivosť čo najviac porovnateľnú so starostlivosťou, ktorá je všeobecne prístupná pracovníkom na pevnine, vrátane rýchleho prístupu k potrebným liekom, zdravotníckym prístrojom a zariadeniam na diagnostiku a liečbu a zdravotníckym informáciám a odbornému posúdeniu;

(c) udelia námorníkom právo navštíviť kvalifikovaného lekára alebo zubára bezodkladne v prístavoch, v ktorých loď zastavuje počas cesty, ak je to možné;

(d) zabezpečia, aby v rozsahu, ktorý je v súlade s vnútroštátnym právom a praxou člena, boli námorníkom poskytované bezplatné služby ochrany zdravia a zdravotnej starostlivosti v čase, keď sa námorník nachádza na palube lode alebo pristal v cudzom prístave; a

(e) sa neobmedzujú na liečbu chorých a poranených námorníkov ale zahŕňajú aj opatrenia preventívneho charakteru, ako sú programy podpory zdravia a zdravotného vzdelávania.

2. Príslušný orgán vydá štandardný formulár lekárskej správy, ktorý budú používať velitelia námorných lodí a príslušní zdravotnícki pracovníci na pevnine a na palube. Formulár a jeho obsah bude dôverný a bude sa využívať iba na uľahčenie liečenia námorníkov.

3. Každý člen prijme právne predpisy stanovujúce požiadavky na prístroje, lodné zariadenia na poskytovanie zdravotnej starostlivosti a školenia na lodiach, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou.

4. Vnútroštátne právne predpisy zabezpečia minimálne nasledovné požiadavky:

(a) všetky lode majú viesť so sebou predpísanú lekárničku, zdravotnícke pomôcky a zdravotnícku príručku, ktoré podliehajú pravidelným kontrolám príslušného orgánu; vnútroštátne požiadavky zohľadňujú typ lode, počet osôb na palube a povahu, cieľ a dĺžku plavby a príslušné vnútroštátne a medzinárodné odporúčané zdravotné štandardy;

(b) lode, na palube ktorých sa nachádza 100 alebo viac osôb a ktoré bežne vykonávajú medzinárodné plavby v trvaní viac ako troch dní, majú mať na palube kvalifikovaného lekára, ktorý je zodpovedný za poskytovanie zdravotnej starostlivosti; vnútroštátne právne predpisy tiež určujú, ktoré ďalšie lode majú mať so sebou lekára, pričom sa zohľadňujú okrem iného faktory ako napríklad trvanie, povaha a podmienky plavby a počet námorníkov na palube;

(c) lode, ktoré so sebou nevezú lekára, budú musieť mať buď minimálne jedného námorníka na palube, ktorý má na starosti poskytovanie zdravotnej starostlivosti a podávanie liekov ako súčasť svojej bežných pracovných povinností alebo minimálne jedného námorníka na palube oprávneného poskytovať prvú zdravotnú pomoc; osoby poverené poskytovaním zdravotnej starostlivosti na palube lode, ktoré nie sú lekármi, musia úspešne absolvovať školenie v poskytovaní zdravotnej starostlivosti, ktoré spĺňa požiadavky STCW z roku 1978, v znení neskorších predpisov; námorníci poverení poskytovaním zdravotnej prvej pomoci musia úspešne absolvovať výcvik prvej pomoci, ktorý spĺňa požiadavky STCW z roku 1978, v znení neskorších predpisov; vnútroštátne právne predpisy určia úroveň schváleného výcviku, pričom zohľadňujú také faktory ako sú trvanie, povaha, podmienky plavby a počet námorníkov na palube; a

(d) príslušný orgán zabezpečí vopred dohodnutým systémom, aby bolo lodiam na mori k dispozícii 24 hodín denne zdravotné poradenstvo vrátane poradenstva odborných lekárov prostredníctvom rádiového alebo satelitného spojenia; zdravotné poradenstvo, vrátane následného prenosu odkazov lekárov rádiovým a satelitným spojením medzi loďou a osobami na pevnine poskytujúcimi lekárske rady sa zabezpečuje bezplatne všetkým lodiam bez ohľadu na vlajku, pod ktorou sa plavia.

Usmernenie B4.1 – Zdravotná starostlivosť na lodi a na pevnine

Usmernenie B4.1.1 – Poskytovanie zdravotnej starostlivosti

1. Pri určovaní úrovne zdravotného výcviku poskytovaného na palubách lodí, pri ktorých sa nevyžaduje, aby so sebou viezli lekára, by mal príslušný orgán žiadať, aby:

(a) lode, ktoré sú bežne schopné doraziť ku kvalifikovanej zdravotnej starostlivosti a zdravotníckym zariadeniam do ôsmych hodín mali aspoň jedného určeného námorníka so schváleným zdravotníckym výcvikom prvej pomoci, ktorý požaduje STCW z roku 1978, v znení neskorších predpisov, ktorý umožní takýmto osobám podniknúť okamžité, účinné kroky v prípade úrazov alebo chorôb, ktoré sa pravdepodobne môžu vyskytnúť na palube lode a využiť rady lekára prostredníctvom rádiového a satelitného spojenia; a

(b) všetky ostatné lode by mali mať aspoň jedného určeného námorníka so schváleným vzdelaním v zdravotnej starostlivosti, požadovaným STCW z roku 1978, v znení neskorších predpisov, vrátane praktického výcviku a nácviku výkonu život zachraňujúcich techník, ako intravenózna liečba, čo umožní týmto osobám efektívne sa zapájať do koordinovaných schém poskytovania zdravotnej pomoci lodiam na mori a poskytnúť chorým alebo poraneným dostatočnú úroveň zdravotnej starostlivosti počas obdobia, kedy pravdepodobne zostanú na palube.

2. Výcvik uvedený v odseku 1 tohto usmernenia by mal vychádzať z obsahu aktuálnych vydaní Medzinárodnej lekárskej príručky pre lode (the International Medical Guide for Ships), Lekárskej príručky prvej pomoci pre použitie pri nehodách pri ktorých sa vyskytuje nebezpečný tovar (the Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods), Metodickej príručky – Medzinárodné námorné výcvikové manuály (the Document for Guidance – An International Maritime Training Guide) a z lekárskej časti Medzinárodného signálneho kódu (the medical section of the International Code of Signals), ako aj z podobných vnútroštátnych príručiek.

3. Osoby, uvedené v odseku 1 tohto usmernenia, a ďalší námorníci, u ktorých môže vzdelanie v zdravotnej starostlivosti vyžadovať príslušný orgán, by mali absolvovať v približne 5-ročných intervaloch aktualizačné kurzy, ktoré im umožnia udržiavať a zvyšovať svoje vedomosti a zručnosti a udržiavať krok s najnovšími poznatkami.

4. Lekárničky a ich obsah, ako aj zdravotnícke pomôcky a zdravotnícka príručka, ktoré sú vždy na palube, by mali byť vhodne uchovávané a kontrolované v pravidelných intervaloch nepresahujúcich 12 mesiacov zodpovednými osobami, ktoré určí príslušný orgán, čo by malo zabezpečiť, aby označovanie, dátumy spotreby a podmienky skladovania všetkých liekov a pokyny na ich používanie boli kontrované a všetky pomôcky fungovali tak, ako sa to vyžaduje. Pri vydávaní alebo kontrole lodnej zdravotníckej príručky používanej celoštátne by príslušný orgán mal vziať do úvahy medzinárodné odporúčania v tejto oblasti, vrátane najaktuálnejších vydaní príručiek uvedených v odseku 2 tohto usmernenia.

5. Ak nebol náklad, ktorý je klasifikovaný ako nebezpečný, zaradený do najaktuálnejšieho vydania *Príručky zdravotníckej prvej pomoci pri haváriách s prítomnými nebezpečnými tovarmi,* mali by byť námorníkom sprístupnené potrebné informácie o povahe látok, prítomných rizikách, potrebných osobných ochranných pomôckach, relevantných lekárskych postupoch a špecifických protijedoch. Takéto špecifické protijedy a osobné ochranné pomôcky by mali byť na palube vždy, keď sa prevážajú nebezpečné látky. Tieto informácie by mali byť zapracované do lodných zásad a programov ochrany zdravia pri práci, ktoré opisuje Nariadenie 4.3, a súvisiace ustanovenia kódexu.

6. Všetky lode by mali so sebou voziť úplný a aktuálny zoznam rádiostaníc, pomocou ktorých je možné získať rady lekára; ak sú vybavené systémom satelitnej komunikácie, mali by mať so sebou aktuálny a úplný zoznam pobrežných terminálov na príjem a prenos satelitných signálov, pomocou ktorých je možné získať rady lekára. Námorníci, ktorí majú zodpovednosť za poskytovanie zdravotnej starostlivosti alebo zdravotníckej prvej pomoci na palube by mali byť poučení o tom, ako používať lodnú zdravotnícku príručku a zdravotnícku časť aktuálneho vydania *Medzinárodného kódexu signálov* tak, aby im to umožnilo porozumieť informáciám, ktoré bude lekár poskytujúci lekársku radu potrebovať, ako aj porozumieť samotnej rade získanej od lekára.

Usmernenie B4.1.2 –Formulár lekárskej správy

1. Mal by sa navrhnúť štandardný formulár lekárskej správy pre námorníkov, ktorý sa vyžaduje v časti A tohto kódexu, aby sa v prípadoch choroby alebo úrazu uľahčila výmena zdravotníckych a relevantných informácií týkajúcich sa jednotlivých námorníkov medzi loďou a pevninou.

Usmernenie B4.1.3 – Zdravotná starostlivosť na pevnine

1. Zdravotnícke zariadenia na ošetrenie námorníkov umiestnené na pevnine by mali byť primerané na tieto účely a lekári, zubári a ďalší zdravotnícki pracovníci by mali byť vhodne kvalifikovaní.

2. Mali by sa prijať opatrenia na zabezpečenie prístupu námorníkov v čase, keď sú v prístave:

(a) k ambulantnému ošetreniu pri chorobe a úraze;

(b) v prípade potreby k hospitalizácii; a

(c) k zariadeniam poskytujúcim ošetrenie zubov, najmä v naliehavých prípadoch.

3. Mali by sa prijať vhodné opatrenia na uľahčenie ošetrenia chorých námorníkov. Námorníci by najmä mali byť rýchlo prijatí na kliniky a do nemocníc v prístavoch, bez ťažkostí a bez ohľadu na národnosť alebo náboženské vierovyznanie a kedykoľvek je to možné, malo by byť zabezpečené, v prípade potreby, pokračovanie v liečbe na doplnenie zdravotníckych zariadení, ku ktorým majú prístup.

Usmernenie B4.1.4 – Zdravotná pomoc iným lodiam a medzinárodná spolupráca

1. Každý člen by mal dostatočne zvážiť účasť v medzinárodnej spolupráci v oblasti pomoci, programov a výskumu ochrany zdravia a zdravotnej starostlivosti. Takáto spolupráca by mohla pokrývať:

(a) rozvíjanie a koordináciu pátracích a záchranných akcií a zabezpečovanie rýchlej zdravotníckej pomoci a evakuácie na mori pre vážne chorých alebo ranených na palube lode pomocou takých prostriedkov ako sú systémy pravidelných hlásení polohy lode, záchranné koordinačné centrá a služby záchranných vrtuľníkov, v súlade s Medzinárodným dohovorom o námornom pátraní a záchrane z roku 1979, v znení zmien a doplnení a *Medzinárodnou príručkou leteckého a námorného pátrania a záchrany (IAMSAR)*;

(b) optimálne využívanie všetkých lodí, ktoré majú na palube lekára a rozmiestnenie lodí na mori, ktoré môžu poskytnúť zdravotnícke a záchranné zariadenia;

(c) zostavenie a udržiavanie medzinárodného zoznamu celosvetovo dostupných lekárov a zdravotníckych zariadení, ktoré môžu námorníkom poskytovať naliehavú zdravotnícku starostlivosť;

(d) vylodenie námorníkov v prístave pre naliehavé ošetrenie;

(e) čo možno najskoršiu repatriáciu námorníkov hospitalizovaných v zahraničí, v súlade s zdravotnými odporúčaniami lekárov zodpovedných za jeho prípad, pri zohľadnení želaní a potrieb námorníka;

(f) zabezpečenie osobnej asistencie námorníkom pri repatriácii v súlade so zdravotnými odporúčaniami lekárov zodpovedných za jeho prípad, pri zohľadnení želaní a potrieb námorníka;

(g) úsilie zakladať zdravotnícke centrá pre námorníkov na:

(i) realizáciu kontroly zdravotného stavu, liečby a preventívnej zdravotnej starostlivosti o námorníkov; a

(ii) vzdelávanie lekárov a pracovníkov zdravotníckych služieb v námornej medicíne;

(h) zber a vyhodnocovanie štatistík týkajúcich sa pracovných úrazov, chorôb a smrteľných úrazov námorníkov a ich zaraďovanie a harmonizácia s existujúcim vnútroštátnym systémom štatistiky pracovných úrazov a chorôb z povolania pokrývajúcim iné kategórie pracovníkov;

(i) organizovanie medzinárodnej výmeny odborných informácií, vzdelávacích materiálov a pracovníkov, ako aj medzinárodných vzdelávacích kurzov, seminárov a pracovných skupín;

(j) zabezpečovanie špecializovaných liečebných a preventívnych zdravotníckych a lekárskych služieb v prístave alebo zabezpečenie dostupnosti všeobecných zdravotníckych, lekárskych a rehabilitačných služieb všetkým námorníkom; a

(k) zabezpečenie prevozu tiel alebo popola zosnulých námorníkov v súlade so želaniami najbližších príbuzných v čo možno najkratšom čase.

2. Medzinárodná spolupráca v oblasti ochrany zdravia a zdravotnej starostlivosti o námorníkov by sa mala zakladať na bilaterálnych alebo multilaterálnych dohodách alebo konzultáciách medzi členmi.

Usmernenie B4.1.5 – Závislé osoby námorníkov

1. Každý člen by mal prijať opatrenia na zabezpečenie riadnej a dostatočnej zdravotnej starostlivosti pre závislé osoby námorníkov, ktoré majú trvalé bydlisko na ich území, pokiaľ sa nevytvorí služba zdravotnej starostlivosti pre pracovníkov a ich závislé osoby všeobecne, tam,

kde služby takejto starostlivosti ešte neexistujú a mal by informovať Medzinárodnú organizáciu práce o opatreniach, ktoré na tento účel prijal.

Nariadenie 4.2 – Zodpovednosť vlastníkov lodí

Účel: Zabezpečiť, aby boli námorníci chránení pred finančnými dôsledkami choroby, úrazu alebo smrti pri ich výskyte v súvislosti so zamestnaním.

1. Každý člen zabezpečí, aby boli na lodiach, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, zavedené opatrenia v súlade s kódexom zabezpečujúce námorníkom zamestnaným na lodiach právo na materiálnu pomoc a podporu od vlastníka lode, pokiaľ ide o finančné dôsledky choroby, úrazu alebo smrti, ak sa vyskytnú počas služby alebo v dôsledku zamestnania podľa pracovnej zmluvy námorníkov alebo jej základe.

2. Týmto nariadením nie sú dotknuté žiadne iné právne prostriedky nápravy, ktoré môže námorník využiť.

Norma A4.2.1 – Zodpovednosť vlastníkov lodí

1. Každý člen prijme právne predpisy požadujúce, aby vlastníci lodí, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, mali zodpovednosť za ochranu zdravia a zdravotnú starostlivosť všetkých námorníkov pracujúcich na palube ich lodí v súlade s nasledujúcimi minimálnymi štandardmi:

(a) vlastníci znášajú za námorníkov pracujúcich na ich lodiach náklady súvisiace s ich chorobou a úrazom, ktoré sa vyskytli v čase odo dňa začatia služby až do dňa, kedy sú námorníci považovaní za riadne repatriovaných, alebo ktoré vzniknú v dôsledku zamestnania medzi týmito dátumami;

(b) vlastníci poskytujú finančné krytie na zabezpečenie odškodnenia v prípade smrti, alebo dlhodobej zdravotnej nespôsobilosti námorníkov spôsobenej pracovným úrazom, chorobou, alebo rizikom, ako ich upravuje vnútroštátne právo, pracovné zmluvy námorníkov alebo kolektívna zmluva;

(c) vlastníci znášajú náklady zdravotnej starostlivosti, vrátane liečby a zabezpečenia potrebných liekov a terapeutických prístrojov a stravy a ubytovania mimo domova až dovtedy, kým sa

chorý alebo zranený námorník nevylieči alebo kým nie je vyhlásený charakter choroby alebo zdravotnej nespôsobilosti za trvalý; a

(d) vlastníci sú povinní zaplatiť náklady na pohreb v prípade smrti, ktorá nastala na palube alebo na pevnine počas obdobia najatia.

2. Vnútroštátne zákony alebo predpisy môžu obmedziť zodpovednosť vlastníka lode uhrádzať výdavky na zdravotnú starostlivosť, stravu a ubytovanie na obdobie, ktoré nesmie byť kratšie ako 16 týždňov odo dňa úrazu alebo začiatku choroby.

3. Ak majú choroba alebo úraz za následok práceneschopnosť, vlastník lode musí:

(a) platiť plnú mzdu dovtedy, pokiaľ sú chorí alebo zranení námorníci na palube alebo ponechaní na území štátu iného ako štátu člena; a

(b) platiť mzdu, celú alebo čiastočnú, tak ako to upravujú vnútroštátne právne predpisy alebo kolektívne dohody v čase od repatriácie alebo vylodenia námorníkov až do vyzdravenia alebo až pokiaľ im nevznikne nárok na peňažné dávky (ktoré nastane skôr) podľa legislatívy príslušného člena.

4. Vnútroštátne právne predpisy môžu obmedziť zodpovednosť vlastníka lode platiť mzdu, celú alebo čiastočnú, námorníkovi, ktorý už nie je na palube, na obdobie nie je kratšie ako 16 týždňov odo dňa úrazu alebo začiatku choroby.

5. Vnútroštátne právne predpisy môžu vylúčiť vlastníka lode zo zodpovednosti za:

(a) úraz, ktorý vznikol inak ako v službe na lodi;

(b) úraz alebo chorobu, ktoré sú spôsobené úmyselným konaním, nedodržaním alebo nevhodným správaním chorého, zraneného alebo zosnulého námorníka; a

(c) chorobu alebo neduh zámerne utajené v čase, keď uzatváral pracovnú zmluvu.

6. V rozsahu, v akom takúto zodpovednosť preberajú orgány verejnej správy, môžu vnútroštátne právne predpisy vyňať vlastníka lode zo zodpovednosti hradiť výdavky na zdravotnú starostlivosť, stravné, ubytovanie a pohrebné výdavky.

7. Vlastníci lode alebo ich zástupcovia prijmú opatrenia na ochranu majetku, ktorý zanechali na palube lode chorí, zranení alebo zosnulí námorníci a na ich navrátenie námorníkom alebo ich najbližším príbuzným.

8. Vnútroštátne právne predpisy zabezpečia, že systém finančného zabezpečenia podľa odseku 1(b) tejto normy spĺňa nasledovné minimálne požiadavky, v súlade s normou A4.2.2, pre zmluvné potreby:

(a) zmluvná kompenzácia, ak bola stanovená v pracovnej zmluve námorníka a bez vplyvu na písm. c) tohto odseku, sa vyplatí v plnej výške a bezodkladne;

(b) nebude vyvíjaný nátlak vedúci k tomu, aby vyplatená suma bola nižšia ako v zmluvne dohodnutej výške;

(c) ak dlhodobá neschopnosť námorníka vykonávať prácu znemožňuje správne určiť výšku plnej kompenzácie, na ktorú má námorník nárok, vyplatí sa námorníkovi mimoriadna suma s cieľom zabrániť neprimeraným ťažkostiam pre námorníka;

(d) v súlade s normou 4.2 odsek 2 sa námorníkovi vyplatí suma, bez ohľadu na iné právne nároky, pričom táto suma môže byť započítaná (kompenzovaná) v prospech vlastníka lode na náhradu škody vyplývajúcu z iných nárokov vznesených námorníkom voči vlastníkovi lode a vzniknutých z tej istej udalosti, a

(e) nárok na zmluvnú kompenzáciu môže byť vznesený priamo dotknutým námorníkom, jeho príbuzným, zástupcom alebo určeným príjemcom.

9. Vnútroštátne právne predpisy zabezpečia, že námorníci budú riadne vopred informovaní o tom, že finančné zabezpečenie vlastníka lode sa ruší alebo bude ukončené.

10. Vnútroštátne zákony a predpisy zabezpečia, že príslušná inštitúcia štátu vlajky je informovaná poskytovateľom finančného zabezpečenia o zrušení alebo ukončení jeho finančného zabezpečenia.

11. Každý členský štát zabezpečí, že lode plaviace sa pod jeho vlajkou majú na palube osvedčenie alebo iný listinný dôkaz o finančnom zabezpečení vydaný poskytovateľom finančného zabezpečenia, ktorého kópia je k dispozícii námorníkom. Ak finančné zabezpečenie poskytuje viac ako jeden poskytovateľ, dokument vydaný každým z týchto poskytovateľov je na palube k dispozícii námorníkom.

12. Finančné zabezpečenie nezanikne pred skončením obdobia jeho platnosti, pokiaľ poskytovateľ finančného zabezpečenia túto skutočnosť neoznámi príslušnej inštitúcii štátu vlajky aspoň 30 dní vopred.

13. Finančné zabezpečenie pokryje výdavky vznikajúce pri všetkých zmluvných nárokoch, ktoré sú ním pokryté a ktoré vznikli počas doby platnosti tohto dokumentu.

14. Osvedčenie alebo iný listinný dôkaz týkajúci sa finančného zabezpečenia obsahuje informácie uvedené v prílohe A4-I. Bude v anglickom jazyku, alebo doplnené prekladom do anglického jazyka.

Norma A4.2.2 – Uspokojovanie zmluvných nárokov

1. Na účely normy A4.2.1 odsek 8 a tejto normy, výraz „zmluvný nárok“ znamená akýkoľvek nárok týkajúci sa úmrtia alebo dlhodobej neschopnosti námorníka pracovať spôsobený pracovným úrazom, chorobou alebo ohrozením uvedeným vo vnútroštátnych právnych predpisoch, v pracovnej zmluve námorníka alebo v kolektívnej zmluve.

2. Systém finančného zabezpečenia, ako je uvedené v norme A4.2.1 odsek 1(b), existuje vo forme systému sociálneho zabezpečenia alebo poistenia alebo fondu alebo inej úpravy. Jeho formu určí členský štát po dohode s organizáciami združujúcimi vlastníkov lodí a námorníkov.

3. Vnútroštátne právne predpisy zabezpečia, že sú prijaté účinné opatrenia na prijímanie, ako aj na úplné a čiastočné uspokojenie zmluvných nárokov týkajúcich sa kompenzácie uvedenej v norme A4.2.1 odsek 8 v čo najkratšom čase a využitím spravodlivých postupov.

Usmernenie B4.2.1 – Zodpovednosť vlastníkov lodí

1. Platba plnej mzdy, požadovaná odsekom 3(a) normy A4.2.1 môže byť bez odmien.

2. Vnútroštátne zákony alebo predpisy môžu tiež upraviť, že vlastník lode prestáva znášať náklady na chorého alebo zraneného námorníka odo dňa, keď si námorník môže uplatňovať zdravotné dávky zo systému povinného nemocenského poistenia, povinného poistenia úrazu alebo odškodnenia pracovníkov za pracovné úrazy.

3. Vnútroštátne právne predpisy môžu stanoviť, že výdavky na pohreb v prípadoch, v ktorých patrí pohrebné za zosnulého námorníka podľa právnych predpisov a regulácií vzťahujúcich sa na sociálne poistenie alebo odškodnenie pracovníkov, zaplatené vlastníkom lode, mu uhradí poisťovacia inštitúcia.

Usmernenie B4.2.2 – Uspokojovanie zmluvných nárokov

1. Vnútroštátne právne predpisy a nariadenia ustanovia, že v súvislosti s uspokojovaním zmluvných nárokov môžu zmluvné strany využiť Vzorový príjmový a výdavkový formulár uvedený v Prílohe B4-I.

Nariadenie 4.3 – Bezpečnosť, ochrana zdravia a prevencia úrazov

Účel: Zabezpečiť, aby pracovné prostredie námorníkov na námorných lodiach podporovalo zdravie a bezpečnosť pri práci

1. Každý člen zabezpečí, aby námorníci na lodiach, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, mali zabezpečenú ochranu zdravia pri práci a žili, pracovali a mali výcvik na námornej lodi v bezpečnom a hygienickom prostredí.

2. Príslušný orgán v každom členskom štáte, po konzultácii s organizáciami zastupujúcimi vlastníkov lodí a organizáciami zastupujúcimi námorníkov, a zohľadňujúc uplatniteľné kódexy, usmernenia a štandardy odporúčané medzinárodnými organizáciami, národnými správami a organizáciami námorného priemyslu, vytvorí a uvedie do platnosti vnútroštátne usmernenia pre reguláciu bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci na námorných lodiach, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou.

3. Každý člen prijme právne predpisy a iné opatrenia upravujúce záležitosti uvedené v Kódexe, pričom zohľadní príslušné medzinárodné nástroje a stanoví štandardy pre zdravie a bezpečnosť pri práci a pre prevenciu úrazov na lodiach, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou.

Norma A4.3 – Bezpečnosť, ochrana zdravia a prevencia úrazov

1. Právne predpisy a iné opatrenia, ktoré sa majú prijať v súlade s odsekom 3 nariadenia 4.3 majú pokrývať tieto oblasti:

(a) prijatie a efektívne uplatňovanie a podpora politík zdravia a bezpečnosti pri práci na lodiach, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, vrátane hodnotenia rizík a vzdelávania, ako aj pokynov pre námorníkov;

(b) primerané bezpečnostné opatrenia na prevenciu pracovných úrazov a chorôb z povolania na námornej lodi, vrátane opatrení na zníženie a prevenciu vystavenia nebezpečným úrovniam faktorov prostredia a chemických látok, ako aj rizika poranenia alebo ochorenia, ktoré môžu vzniknúť používaním zariadení a strojov na námorných lodiach;

(c) programy na prevenciu pracovných úrazov a chorôb z povolania na palube a sústavné zlepšovanie bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, ktoré zapájajú zástupcov námorníkov a všetky ďalšie osoby, zaoberajúce sa ich realizáciou, pričom sa zohľadňujú preventívne opatrenia, vrátane kontroly technológie a dizajnu, nahrádzania procesov a postupov pri kolektívnych a individuálnych úlohách a použitia osobných ochranných prostriedkov; a

(d) požiadavky na kontrolu, nahlasovanie a opravu nebezpečných podmienok a na prešetrovanie a nahlasovanie pracovných úrazov na palube

2. Ustanovenia uvedené v odseku 1 tejto normy majú:

(a) zohľadňovať príslušné medzinárodné nástroje, ktoré sa zaberajú ochranou zdravia a bezpečnosťou pri práci všeobecne a špecifickými rizikami a riešiť všetky záležitosti dôležité pre prevenciu pracovných úrazov a chorôb z povolania, ktoré je možné uplatniť na prácu námorníkov a osobitne tie, ktoré sú špecifické pre povolanie námorníka;

(b) jasne špecifikovať povinnosť vlastníkov lodí, námorníkov a ďalších zainteresovaných dodržiavať uplatniteľné normy a opatrenia a program lode pre zdravie a bezpečnosť pri práci, a venovať osobitnú pozornosť ochrane zdravia a bezpečnosti pri práci námorníkov vo veku do 18 rokov;

(c) špecifikovať povinnosti veliteľa námornej lode alebo osoby ním určenej alebo obidvoch z nich, prevziať osobitnú zodpovednosť za realizáciu a plnenie politiky a programu lode na ochranu zdravia a bezpečnosť pri práci; a

(d) špecifikovať právomoc námorníkov lode menovaných alebo zvolených za zástupcov pre bezpečnosť zúčastňovať sa na schôdzach bezpečnostnej komisie lode.

3. Právne predpisy a iné opatrenia uvedené v odseku 3 nariadenia 4.3 sa majú pravidelne preverovať po porade so zástupcami organizácií vlastníkov lodí a organizácií námorníkov, a ak je to potrebné, revidovať zohľadnením vývoja technológií a výskumu, aby sa umožnilo sústavné zdokonaľovanie politík a programov ochrany zdravia a bezpečnosti pri práci a udržiavanie bezpečného pracovného prostredia pre námorníkov na lodiach plaviacich sa pod vlajkou člena.

4. Plnenie požiadaviek uplatniteľných medzinárodných nástrojov o prijateľných úrovniach vystavenia nebezpečenstvám na pracoviskách na námorných lodiach a o tvorbe a realizovaní politík a programov ochrany zdravia a bezpečnosti pri práci na lodi sa považuje za plnenie požiadaviek tohto dohovoru.

5. Príslušný orgán zabezpečí, aby boli:

(a) pracovné úrazy a choroby z povolania vhodne nahlasované a aby zohľadňovali usmerňovanie, ktoré ponúka Medzinárodná organizácia práce, pokiaľ ide o nahlasovanie a evidenciu pracovných úrazov a chorôb z povolania;

(b) uchovávané komplexné štatistiky o takýchto úrazoch a chorobách, analyzované a uverejňované a, ak je to vhodné, aby sa sledoval výskum všeobecných trendov a zistených rizík; a

(c) pracovné úrazy vyšetrované.

6. Nahlasovanie a vyšetrovanie záležitostí zdravia a pracovnej bezpečnosti sa navrhne tak, aby zabezpečilo ochranu osobných údajov námorníkov a zohľadní usmernenia, ktoré poskytuje Medzinárodná organizácia práce o tejto záležitosti.

7. Príslušný orgán spolupracuje s organizáciami vlastníkov lodí a s organizáciami námorníkov pri prijímaní opatrení na oboznamovanie všetkých námorníkov s osobitnými

rizikami na námorných lodiach, napríklad uverejňovaním úradných oznámení obsahujúcich príslušné inštrukcie.

8. Príslušný orgán požaduje, aby vlastníci lodí vykonávajúci hodnotenie rizík v súvislosti s manažmentom bezpečnosti a zdravia pri práci, uviedli príslušné štatistické informácie zo svojich lodí a zo všeobecnej štatistiky, ktorú poskytuje príslušný orgán.

Usmernenie B4.3 – Bezpečnosť, ochrana zdravia a prevencia úrazov

Usmernenie B4.3.1 – Ustanovenia o pracovných úrazoch a chorobách z povolania

1. Ustanovenia, ktoré požaduje norma A4.3 by mali zohľadniť *Kódex praxe MOP o prevencii úrazov na námornej lodi na mori a v prístave z roku 1996* a jeho aktualizované verzie a iné súvisiace štandardy MOP a iné medzinárodné štandardy a smernice a kódexy praxe týkajúce sa ochrany zdravia a bezpečnosti pri práci, vrátane úrovní vystavenia, ktoré môžu stanovovať.

2. Príslušný orgán by mal zabezpečiť, aby vnútroštátne usmernenia pre manažment zdravia a bezpečnosti pri práci obsahovali najmä nasledujúce záležitosti:

(a) všeobecné a základné ustanovenia;

(b) štrukturálne znaky lode, vrátane prostriedkov prístupu a rizík súvisiacich s azbestom;

(c) strojné zariadenie;

(d) účinky hluku na pracovisku a v ubytovacích priestoroch na palube lode;

(e) účinky vibrácií na pracovisku a v ubytovacích priestoroch na palube lode;

(f) účinky faktorov okolia iných ako uvedené tu v písmenách (d) a (e), na pracovisku a v ubytovacích priestoroch, vrátane tabakového dymu;

(g) osobitné bezpečnostné opatrenia na palube a v podpalubí;

(h) nakladacie a vykladacie zariadenia;

(i) prevencia požiarov a hasenie požiarov;

(j) kotvy, reťaze a línie;

(k) nebezpečný náklad a odpad;

(l) osobné ochranné prostriedky pre námorníkov;

(m) práca v uzavretých priestoroch;

(n) fyzické a psychické účinky únavy;

(o) účinky závislosti na drogách a alkohole;

(p) ochrana pred HIV/AIDS a prevencia HIV/AIDS; a

(q) reagovanie na mimoriadny stav a nešťastia.

3. Hodnotenie rizík a znižovanie vystavenia vplyvu v záležitostiach uvedených v odseku 2 tohto usmernenia by malo zohľadňovať fyzické účinky zamestnania na zdravie (vrátane manuálneho dvíhania bremien, hluku a vibrácií), chemické a biologické účinky zamestnania na zdravie, psychické účinky zamestnania na zdravie, účinky únavy na fyzické a psychické zdravie a pracovné úrazy. Nevyhnutné opatrenia by mali primerane zohľadňovať zásadu prevencie, ktorá, medzi iným, dáva prednosť boju proti rizikám pri zdroji, prispôsobovaniu práce jednotlivcovi najmä pokiaľ ide o navrhovanie pracoviska a nahrádzanie nebezpečného bezrizikovým alebo menej nebezpečným alebo nie nebezpečným, pred osobnými ochrannými prostriedkami pre námorníkov.

4. Okrem toho by mal príslušný orgán zabezpečiť, aby sa zohľadňoval vplyv na zdravie a bezpečnosť najmä v týchto oblastiach:

(a) reagovanie v prípadoch mimoriadneho stavu a nešťastia;

(b) účinky závislosti na drogách a alkohole;

(c) ochrana pred HIV/AIDS a prevencia HIV/AIDS .

Usmernenie B4.3.2 – Vystavenie vplyvu hluku

1. Príslušný orgán v súčinnosti s príslušnými medzinárodnými orgánmi a so zástupcami príslušných organizácií vlastníkov lodí a námorníkov by mal sústavne preverovať stav hluku na námorných lodiach s cieľom zlepšiť ochranu námorníkov, pokiaľ je to uskutočniteľné, pred negatívnymi účinkami vystavenia hluku.

2. Preverovanie, uvedené v odseku 1 tohto usmernenia by sa malo zamerať na negatívne účinky vystavenia nadmernému hluku na sluch, zdravie a pohodlie námorníkov

a opatrenia na zníženie hluku na ochranu námorníkov, ktoré sa majú predpísať alebo odporučiť. Mali by sa zvážiť opatrenia obsahujúce:

(a) oboznámenie námorníkov s nebezpečenstvom dlhodobého vystavenia vplyvu vysokých úrovní hluku na sluch a zdravie a so správnym používaním pomôcok a prostriedkov ochrany pred hlukom;

(b) poskytovanie schválených prostriedkov ochrany pred hlukom námorníkom, ak je to potrebné; a

(c) hodnotenie rizika a znižovanie úrovní vystavenia hluku vo všetkých ubytovacích priestoroch, zariadeniach na oddych a rekreáciu, zásobovacích priestoroch, ako aj v strojovniach a iných priestoroch mechanických zariadení.

Usmernenie B4.3.3 – Vystavenie vplyvu vibrácií

1. Príslušný orgán v súčinnosti s príslušnými medzinárodnými orgánmi a so zástupcami organizácií vlastníkov lodí a organizácií námorníkov a zohľadňujúc, ak je to vhodné, príslušné medzinárodné štandardy, by mal sústavne preverovať problém vibrácií na námorných lodiach, s cieľom zlepšiť ochranu námorníkov, pokiaľ je to uskutočniteľné, pred negatívnymi účinkami vibrácií.

2. Preverovanie uvedené v odseku 1 tohto usmernenia by sa malo zamerať na účinok vystavenia nadmerným vibráciám na zdravie a pohodu námorníkov a opatrenia na zníženie vibrácií na palube na ochranu námorníkov, ktoré sa majú predpísať alebo odporučiť. Mali by sa zvážiť opatrenia obsahujúce:

(a) oboznámenie námorníkov s nebezpečenstvami dlhodobého vystavenia vplyvu vibrácií na zdravie;

(b) poskytovanie námorníkom schválených prostriedkov ochrany pred vibráciami, ak je to potrebné, a

(c) hodnotenie rizík a znižovanie úrovní vystavenia vibráciám vo všetkých ubytovacích, rekreačných a zásobovacích priestoroch prijatím opatrení v súlade s usmernením, ktoré upravuje *Kódex praxe MOP o faktoroch okolia na pracovisku z roku 2001* v jeho

aktualizovanom znení, zohľadňujúc rozdiel medzi expozíciou v týchto priestoroch a na pracovisku.

Usmernenie B4.3.4 – Povinnosti vlastníkov lodí

1. Každú povinnosť pre vlastníka lode poskytovať ochranné prostriedky alebo iné preventívne bezpečnostné opatrenia by vo všeobecnosti mali sprevádzať ustanovenia požadujúce ich používanie námorníkmi a požiadavka, aby námorníci dodržiavali príslušné opatrenia na prevenciu úrazov a ochranu zdravia.

2. Zohľadňovať by sa mali aj články 7 a 11 Dohovoru o ochranných krytoch strojných zariadení z roku 1963 (č. 119) a súvisiace ustanovenia Odporúčania o ochranných krytoch strojných zariadení z roku 1963 (č. 118), podľa ktorých povinnosť zabezpečiť plnenie požiadavky, aby boli používané strojné zariadenia vhodne chránené a zabránilo sa ich používaniu bez vhodných krytov, spočíva na zamestnávateľovi, pričom pracovník má povinnosť nepoužívať strojné zariadenia bez toho aby boli nastavené chrániče alebo nedávať kryty do nefunkčnej polohy.

Usmernenie B4.3.5 – Nahlasovanie a zber štatistík

1. Všetky pracovné úrazy a choroby z povolania by sa mali nahlasovať, aby sa mohli prešetriť a aby sa mohla viesť, analyzovať a zverejňovať komplexná štatistika, s prihliadnutím na ochranu osobných údajov dotknutých námorníkov. Správy by sa nemali obmedzovať na úmrtia následkom nehôd alebo úrazy súvisiace s loďou.

2. Štatistika, ktorá je uvedená v odseku 1 tohto usmernenia, by mala evidovať počty, povahu, príčiny a následky pracovných úrazov a úrazov a chorôb z povolania so zreteľným poukázaním, ak je to vhodné, na oddelenie na palube lode, typ úrazu a či sa stal na mori alebo v prístave.

3. Každý člen by mal primerane zohľadniť každý medzinárodný systém alebo model pre nahlasovanie úrazov námorníkov, ktoré Medzinárodná organizácia práce ustanovila.

Usmernenie B4.3.6 – Vyšetrovanie

1. Príslušný orgán by mal vykonať vyšetrovanie príčin a okolností všetkých pracovných úrazov a úrazov a chorôb z povolania, ktoré majú za následok stratu života alebo vážny úraz osoby a také ďalšie prípady, ktoré ustanovujú vnútroštátne právne predpisy.

2. Malo by sa zvážiť zameranie vyšetrovania na nasledovné:

(a) pracovné prostredie ako sú pracovné povrchy, rozmiestnenie strojného zariadenia, prístupové prostriedky, osvetlenie a pracovné metódy;

(b) výskyt pracovných úrazov a úrazov a chorôb z povolania v rôznych vekových kategóriách;

(c) osobitné fyziologické alebo psychologické problémy, ktoré vytvára palubné prostredie;

(d) problémy vzniknúce z fyzickej záťaže na palube lode, osobitne ako následok zvýšeného pracovného zaťaženia;

(e) problémy vznikajúce v dôsledku vývoja techniky a účinkov technického vývoja a jeho vplyv na zloženie posádok; a

(f) problémy vzniknúce z akýchkoľvek ľudských zlyhaní.

Usmernenie B4.3.7 – Národné programy ochrany a prevencie

1. Na zabezpečenie dobrého základu pre opatrenia na podporu ochrany zdravia, bezpečnosť pri práci a prevenciu úrazov, poškodení a chorôb, ktoré sú spôsobené konkrétnymi rizikami námorného povolania, by sa mali skúmať všeobecné trendy v týchto rizikách a v takých rizikách, ktoré odhalia štatistiky.

2. Realizácia programov ochrany a prevencie zdravia a bezpečnosti pri práci by sa mala organizovať tak, aby príslušný orgán, vlastníci lodí a námorníci alebo ich ďalšie vhodné orgány mohli zohrávať aktívnu úlohu, prostredníctvom takých foriem ako sú informačné stretnutia, usmernenia na palube o maximálnych úrovniach vystavenia potenciálne škodlivým faktorom okolia pracoviska a iným rizikám alebo výsledky procesu systematického hodnotenia rizík. Osobitne by sa mali zakladať vnútroštátne alebo miestne spoločné výbory pre ochranu zdravia a bezpečnosť pri práci a prevenciu pracovných úrazov alebo pracovné výbory ad hoc a výbory na palube, v ktorých sú zastúpené organizácie vlastníkov lodí a organizácie námorníkov.

3. Ak sa takáto činnosť uskutočňuje na podnikovej úrovni, malo by sa zvážiť zastúpenie námorníkov v každom výbore bezpečnosti na palube lodí toho vlastníka lodí.

Usmernenie B4.3.8 – Obsah programov ochrany a prevencie

1. Zvážiť by sa malo zahrnutie nasledovného do funkcií výborov a iných orgánov, uvedených v odseku 2 usmernenia B4.3.7:

(a) príprava vnútroštátnych usmernení a politík pre systémy manažmentu zdravia a bezpečnosti pri práci a ustanovenia, pravidlá a príručky prevencie úrazov;

(b) organizovanie vzdelávania a programov ochrany zdravia a bezpečnosti pri práci a prevencie úrazov;

(c) organizovanie publicity o ochrane zdravia a bezpečnosti pri práci, vrátane filmov, plagátov, upozornení a brožúr; a

(d) distribúcia literatúry a informácií o ochrane zdravia a bezpečnosti pri práci a prevencii úrazov, tak, aby sa tieto dostali k námorníkom na palube lode.

2. Tí, ktorí pripravujú znenie opatrení alebo odporúčaných postupov ochrany zdravia a bezpečnosti pri práci a prevencie úrazov, by mali zohľadňovať relevantné ustanovenia alebo odporúčania prijaté príslušnými vnútroštátnymi orgánmi alebo organizáciami alebo medzinárodnými organizáciami;

3. Pri tvorbe programov ochrany zdravia a bezpečnosti pri práci a prevencie úrazov by mal každý člen primerane zohľadniť každý kódex praxe týkajúci sa bezpečnosti a zdravia námorníkov, ktorý zverejnil Medzinárodný úrad práce.

Usmernenie B4.3.9 – Inštruktáž o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a prevencii pracovných úrazov

1. Učebné osnovy vzdelávania uvedeného v odseku 1(a) normy A4.3 by sa mali pravidelne preverovať a aktualizovať z pohľadu vývoja typov a veľkostí lodí a ich zariadení, ako aj zmien v praxi obsadzovania pracovníkmi, národnosti, jazyka a organizácie práce na palube lode.

2. Propagácii bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a prevencii úrazov by sa stále mala venovať pozornosť. Takáto propagácia by mohla mať nasledovné podoby:

(a) vzdelávacie audiovizuálne materiály, napr. filmy, ktoré by sa používali v centrách odbornej prípravy námorníkov, a ak je to možné premietali by sa na palube lode;

(b) vyvesenie plagátov na palube lode;

(c) zaradenie článkov v periodikách, ktoré čítajú námorníci, o rizikách námorného zamestnania a o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a opatreniach prevencie úrazov; a

(d) osobitné kampane využívajúce na oboznamovanie námorníkov rôzne propagačné médiá, vrátane poučenia o bezpečných pracovných postupoch.

3. Propagácia uvedená v odseku 2 tohto usmernenia by mala zohľadňovať rôzne národnosti, jazyky a kultúry námorníkov na palube lode.

Usmernenie B4.3.10 – Vzdelávanie mladých námorníkov o bezpečnosti a zdraví

1. Nariadenia o bezpečnosti a zdraví by mali uvádzať všeobecné ustanovenia o lekárskych prehliadkach pred zamestnaním a počas jeho trvania a o prevencii úrazov a ochrane zdravia v zamestnaní, ktoré sa vzťahujú na prácu námorníkov; mali by stanoviť opatrenia, ktoré budú pre mladých námorníkov minimalizovať nebezpečenstvo v práci počas trvania ich služby.

2. S výnimkou, keď príslušný orgán uzná mladého námorníka za plne spôsobilého v náležitej zručnosti, mali by regulácie určiť obmedzenia pre mladých námorníkov na výkon určitých typov práce bez vhodného dohľadu a inštruktáže, pri prácach, ktoré predstavujú osobitné riziko úrazu alebo škodlivého vplyvu na ich zdravie alebo fyzický vývoj alebo vyžadujú zvláštny stupeň vyspelosti, skúsenosti alebo zručnosti. Pri určovaní typov práce, ktoré majú regulácie obmedziť, by príslušný orgán mohol zvážiť osobitne prácu, ktorá predstavuje:

(a) dvíhanie, posúvanie alebo nosenie ťažkých nákladov alebo predmetov;

(b) vstupovanie do kotlov, nádrží a pneumatických komôr;

(c) vystavenie škodlivým úrovniam hluku a vibrácií;

(d) obsluhovanie zdvíhacích a iných elektrických strojov a nástrojov alebo dávanie signálov obsluhe takýchto zariadení;

(e) manipuláciu s kotviacimi alebo vlečnými lanami alebo kotvou;

(f) lanové a plachtové zariadenie na lodi;

(g) prácu na vrchole sťažňa alebo na hornej palube v namáhavom počasí;

(h) služby nočnej stráže;

(i) údržbu elektrických zariadení;

(j) vystavenie potenciálne škodlivým materiálom alebo škodlivým fyzickým látkam ako napr. nebezpečným alebo toxickým látkam a ionizujúcemu žiareniu;

(k) čistenie stravovacích strojov; a

(l) manipuláciu a starostlivosť o členy lodí.

3. Príslušný orgán by mal prijať praktické opatrenia alebo upozorniť mladých námorníkov prostredníctvom vhodného mechanizmu na možnosti prevencie úrazov a ochrany ich zdravia na palube lode. Takéto opatrenia by mali zahŕňať príslušnú inštruktáž v kurzoch, oficiálnu propagáciu prevencie úrazov určenú mladým ľuďom a odbornú inštruktáž a dozor nad mladými námorníkmi.

4. Vzdelávanie a výcvik mladých námorníkov na pevnine aj na palube lode by mali obsahovať poučenie o škodlivých účinkoch používania alkoholu a drog a iných potenciálne škodlivých látok na ich zdravie a pohodu a o rizikách a obavách týkajúcich sa HIV/AIDS a iných aktivít súvisiacich so zdravotnými rizikami.

Usmernenie B4.3.11 – Medzinárodná spolupráca

1. Členovia, ak je to vhodné, za pomoci medzivládnych a iných medzinárodných organizácií by sa mali snažiť vo vzájomnej spolupráci dosiahnuť čo najväčšiu jednotnosť opatrení na podporu bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a prevencie úrazov.

2. Pri tvorbe programov propagujúcich bezpečnosť a zdravie pri práci a prevenciu úrazov podľa normy A4.3 by mal každý člen patrične zohľadniť príslušné kódexy praxe zverejnené Medzinárodným úradom práce a vhodné štandardy medzinárodných organizácií.

3. Členovia by mali prihliadať na potrebu medzinárodnej spolupráce pri sústavnej propagácii činnosti súvisiacej s bezpečnosťou a ochranou zdravia pri práci a prevenciou pracovných úrazov. Takáto spolupráca by sa mohla uskutočňovať formou:

(a) bilaterálnych a multilaterálnych dohôd na zjednotenie štandardov bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a štandardov prevencie úrazov a bezpečnostných opatrení;

(b) výmeny informácií o konkrétnych rizikách týkajúcich sa námorníkov a o prostriedkoch propagovania bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a predchádzania úrazom;

(c) pomoci pri testovaní zariadení a inšpekcii podľa vnútroštátnych predpisov štátu vlajky;

(d) spolupráce pri príprave a distribúcii ustanovení, pravidiel a príručiek bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a prevencie úrazov;

(e) spolupráce pri tvorbe a využívaní učebných pomôcok; a

(f) spoločných zariadení na školenie námorníkov alebo vzájomnej pomoci pri školení námorníkov o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci, prevencii úrazov a o bezpečných pracovných postupoch.

Nariadenie 4.4

Prístup k zariadeniam na oddych a rekreáciu na pevnine

Účel: Zabezpečiť, aby námorníci pracujúci na palube lode mali prístup k zariadeniam a službám na pevnine s zameraným na ich zdravie a pohodu

1. Každý člen zabezpečí, aby zariadenia na oddych a rekreáciu na pevnine tam, kde existujú, boli ľahko prístupné. Člen bude v určených prístavoch podporovať aj rozvoj zariadení na oddych a rekreáciu, napríklad tých, ktoré uvádza kódex, aby sa zabezpečil námorníkom lodí, ktoré sú v jeho prístavoch prístup k primeraným zariadeniam a službám.

2. Zodpovednosti každého člena v súvislosti so zariadeniami na pevnine, napr. spoločenskými, kultúrnymi, rekreačnými a informačnými zariadeniami a službami, sú uvedené v kódexe.

Norma A4.4 – Prístup k zariadeniam na oddych a rekreáciu na pevnine

1. Každý člen bude vyžadovať, aby tam, kde na jeho území existujú zariadenia na oddych a rekreáciu, mohli tieto zariadenia využívať všetci námorníci bez ohľadu na štátnu príslušnosť, rasu, farbu pleti, pohlavie, náboženstvo, politické názory alebo sociálny pôvod a bez ohľadu na štát vlajky lode, na ktorej sú zamestnaní alebo najatí alebo pracujú.

2. Každý člen bude vo vhodných prístavoch krajiny podporovať rozvoj zariadení na oddych a rekreáciu a určí, po konzultácii s príslušnými organizáciami vlastníkov lodí a organizáciami námorníkov, ktoré prístavy sa budú považovať za vhodné.

3. Každý člen bude povzbudzovať zakladanie sociálnych výborov, ktoré budú pravidelne preverovať zariadenia a služby na oddych a rekreáciu s cieľom zaistiť, aby boli primerané z hľadiska zmien potrieb námorníkov, ktoré vznikajú v dôsledku technického, prevádzkového a iného vývoja v lodnej doprave.

Usmernenie B4.4 – Prístup k zariadeniam na oddych a rekreáciu na pevnine

Usmernenie B4.4.1 – Zodpovednosti členov

1. Každý člen by mal:

(a) prijať opatrenia na zabezpečenie toho, aby boli námorníkom poskytované primerané zariadenia a služby pre oddych a rekreáciu v určených prístavoch, v ktorých loď počas cesty zastavuje, a aby bola námorníkom poskytovaná primeraná ochrana pri výkone ich povolania; a

(b) pri dodržiavaní týchto opatrení zohľadniť osobitné potreby námorníkov, najmä keď sú v cudzích krajinách a keď vstupujú do vojnových zón, so zreteľom na ich bezpečnosť, zdravie a aktivity voľného času.

2. Zabezpečenie dohľadu nad zariadeniami a službami na oddych a rekreáciu predpokladá zapojenie účasti organizácií reprezentujúcich vlastníkov lodí a námorníkov.

3. Každý člen by mal prijať opatrenia určené na urýchlenie voľnej výmeny spoločenských materiálov medzi loďami, ústrednými zásobovacími agentúrami a sociálnymi inštitúciami, napríklad filmov, kníh, novín, športového náradia pre použitie námorníkov na palube ich lodí a v sociálnych centrách na pevnine.

4. Členovia by mali vzájomne spolupracovať pri podpore pohody námorníkov na mori a v prístave. Takáto spolupráca by mala obsahovať nasledujúce:

(a) vzájomné konzultácie príslušných orgánov zamerané na zabezpečenie a zlepšenie zariadení a služieb pre oddych a rekreáciu námorníkov v prístave a na palube lode;

(b) dohody o združovaní prostriedkov a o spoločnom zabezpečovaní zariadení na oddych a rekreáciu v hlavných prístavoch tak, aby sa predchádzalo nepotrebnej duplicite;

(c) organizovanie medzinárodných športových súťaží a podporovanie účasti námorníkov na športových aktivitách; a

(d) organizovanie medzinárodných seminárov na tému pohody námorníkov na mori a v prístavoch.

Usmernenie B4.4.2 – zariadenia a služby pre oddych a rekreáciu v prístavoch

1. Každý člen by mal poskytnúť alebo zabezpečiť zabezpečenie takých zariadení a služieb pre oddych a rekreáciu vo vhodných prístavoch krajiny, aké môžu byť požadované.

2. Zariadenia a služby pre oddych a rekreáciu by mal zabezpečovať v súlade s vnútroštátnymi podmienkami a praxou jeden alebo viaceré z nasledovných orgánov:

(a) verejné orgány;

(b) príslušné organizácie vlastníkov lodí a organizácie námorníkov v rámci kolektívnych dohôd alebo iných dohodnutých zabezpečení; a

(c) dobrovoľnícke organizácie.

3. Potrebné spoločenské zariadenia a zariadenia na oddych a rekreáciu by sa mali zakladať alebo budovať v prístavoch. Mali by mať:

(a) miestnosti na stretnutia a rekreačné miestnosti podľa potreby;

(b) zariadenia na športy, vrátane súťaží a zariadenia pod holým nebom;

(c) vzdelávacie zariadenia; a

(d) ak je to vhodné, zariadenia na zachovávanie náboženských obradov a na osobné poradenstvo.

4. Tieto zariadenia je možné zabezpečiť prostredníctvom sprístupnenia zariadení všeobecnejšieho účelu námorníkom, v súlade s ich potrebami.

5. Ak v konkrétnom prístave veľké počty námorníkov rôznych národností potrebujú zariadenia, napr. hotely, kluby a športové zariadenia, príslušné orgány alebo úrady krajín pôvodu námorníkov a štátov vlajky, ako aj medzinárodné združenia by mali konzultovať a spolupracovať s príslušnými orgánmi a úradmi krajiny, v ktorej sa prístav nachádza a medzi sebou, s cieľom združovať prostriedky a predchádzať zbytočnej duplicite.

6. V prípade potreby by mali byť k dispozícii hotely a ubytovne vhodné pre námorníkov; mali by poskytovať zariadenia rovnocenné tým, ktoré sú v hoteli dobrej kvality a, pokiaľ je to možné, mali by byť lokalizované v dobrom okolí a nemali by byť v bezprostrednej blízkosti dokov. Takéto hotely a ubytovne by mali mať dostatočný dohľad, mali by účtovať primerané ceny a, ak je to potrebné a možné, malo by sa zabezpečiť ubytovanie rodín námorníkov.

7. Tieto ubytovacie zariadenia by mali byť prístupné všetkým námorníkom, bez ohľadu na štátnu príslušnosť, rasu, farbu pleti, pohlavie, náboženstvo, politické názory alebo sociálny pôvod a bez ohľadu na štát vlajky lode, na ktorej sú zamestnaní alebo najatí alebo pracujú. Bez toho, aby bola porušená táto zásada, môže byť potrebné v určitých prístavoch zabezpečiť niekoľko typov zariadení, štandardom porovnateľných ale prispôsobených zvykom a potrebám rôznych skupín námorníkov.

8. Mali by sa prijať opatrenia, aby v prevádzkach zariadení a služieb pre na oddych a rekreáciu námorníkov boli podľa potreby okrem dobrovoľníckych pracovníkov zamestnávané odborne spôsobilé osoby na plný úväzok.

Usmernenie B4.4.3 – Sociálne výbory

1. Mali by sa podľa potreby vytvárať sociálne výbory na úrovni prístavu, na regionálnej a na národnej úrovni. Ich funkciami by malo byť:

(a) sledovanie primeranosti existujúcich zariadení na oddych a rekreáciu a monitorovanie potreby zabezpečenia ďalších zariadení a vyradenie nedostatočne využívaných zariadení; a

(b) pomoc a poradenstvo osobám zodpovedným za prevádzkovanie zariadení a zaisťovanie koordinácie medzi nimi.

2. Sociálne výbory by mali mať v radoch svojich členov aj zástupcov organizácií vlastníkov lodí a organizácií námorníkov, príslušných orgánov a, ak je to vhodné, dobrovoľníckych organizácií a sociálnych orgánov.

3. Do práce sociálnych prístavných, regionálnych a národných sociálnych výborov by sa, ak je to vhodné mali zapájať konzuli prímorských štátov a miestni zástupcovia zahraničných sociálnych organizácií, v súlade s vnútroštátnymi právnymi a predpismi.

Usmernenie B4.4.4 – Financovanie zariadení na oddych a rekreáciu

1. V súlade s vnútroštátnymi podmienkami a praxou by finančná pomoc pre prístavné sociálne zariadenia mala mať jednu alebo viacero týchto podôb:

(a) granty z verejných fondov;

(b) dávky alebo iné osobitné poplatky z lodných zdrojov;

(c) dobrovoľné príspevky od vlastníkov lodí , námorníkov alebo ich organizácií; a

(d) dobrovoľné príspevky z iných zdrojov.

2. Ak sú ukladané sociálne dane, odvody alebo osobitné poplatky, mali by sa používať iba na účely, na ktoré sa vyberajú.

Usmernenie B4.4.5 – Šírenie informácií a pomocné opatrenia

1. Námorníci by sa mali byť informovaní o zariadeniach prístupných všeobecnej verejnosti v prístavoch zastavenia lode, najmä o doprave, sociálnych, zábavných a vzdelávacích zariadeniach a miestach bohoslužieb, ako aj o zariadeniach zabezpečených osobitne pre námorníkov.

2. Mali by sa zabezpečiť postačujúce dopravné prostriedky za primerané ceny, umožňujúce námorníkom, vo vhodných časoch, dostať sa do mestských oblastí z výhodných lokalít v prístave.

3. Príslušné orgány by mali prijať všetky vhodné opatrenia na oboznámenie vlastníkov lodí a námorníkov prichádzajúcich do prístavu s osobitnými zákonmi a zvykmi, ktorých porušenie by mohlo ohroziť ich slobodu.

4. Príslušné orgány by mali zabezpečiť dostatočné osvetlenie a dopravné značenie a riadne pravidelné obchôdzky prístavnej časti mesta a prístupových ciest na ochranu námorníkov.

Usmernenie B4.4.6 – Námorníci v zahraničnom prístave

1. Na ochranu námorníkov v zahraničných prístavoch by sa mali prijať opatrenia, ktoré uľahčujú:

(a) prístup ku konzulátom krajín ich štátnej príslušnosti; a

(b) účinnú spoluprácu medzi konzulmi a miestnymi alebo štátnymi orgánmi.

2. Námorníci, ktorí sú zadržaní v cudzom prístave, by mali byť riešení rýchle a riadnym právnym postupom a s príslušnou konzulárnou ochranou.

3. Kedykoľvek je námorník z akéhokoľvek dôvodu zadržaný na území člena, mal by príslušný orgán, ak o to námorník požiada, okamžite informovať štát vlajky a štát štátnej príslušnosti námorníka. Príslušný orgán by mal urýchlene informovať námorníka o takomto práve o to požiadať. Štát štátnej príslušnosti námorníka by mal rýchle upovedomiť najbližšieho príbuzného. Člen by mal umožniť konzulárnym úradníkom týchto štátov okamžitý prístup k námorníkovi a následne pravidelné návštevy, dokiaľ je námorník zadržaný.

4. Každý člen by mal, kedykoľvek je to potrebné, prijať opatrenia na zaistenie bezpečnosti námorníkov pred agresiou a iným nezákonným konaním, pokým sú lode v ich výsostných vodách a najmä v prístupoch do prístavov.

5. Po príchode lode do prístavu by zodpovedné osoby mali, v prístave aj na palube lode, urobiť všetko pre to, aby uľahčili námorníkom získať čo najskôr povolenie opustiť loď.

Nariadenie 4.5 – Sociálne zabezpečenie

Účel: Prijať opatrenia s cieľom zabezpečiť námorníkom prístup k sociálnemu zabezpečeniu

1. Každý člen zabezpečí, aby mali všetci námorníci a, v rozsahu ustanovenom jeho vnútroštátnym právom, aj na nich závislé osoby prístup k sociálnemu zabezpečeniu v súlade s kódexom, tým nie je dotknuté zabezpečenie akýchkoľvek priaznivejších podmienok, v súlade s článkom 19 odsekom 8 Ústavy Medzinárodnej organizácie práce.

2. Každý člen sa zaväzuje prijať kroky podľa svojich vnútroštátnych podmienok, individuálne alebo prostredníctvom medzinárodnej spolupráce, na postupné dosiahnutie komplexného sociálneho zabezpečenia pre námorníkov.

3. Každý člen zabezpečí, aby mali námorníci, ktorí podliehajú jeho právnym predpisom o sociálnom zabezpečení a, v rozsahu ustanovenom jeho vnútroštátnym právom, aj na nich závislé osoby nárok na dávku sociálneho zabezpečenia, ktorá nie je menej priaznivá ako tá, ktorú dostávajú pracovníci na pevnine.

Norma A4.5 – Sociálne zabezpečenie

1. Oblasti, v ktorých sa má uvažovať o postupnom dosiahnutí komplexného sociálneho zabezpečenia podľa nariadenia 4.5 sú: zdravotná starostlivosť, nemocenské dávky, dávky v nezamestnanosti a starobe, úrazové dávky, rodinné dávky, materské dávky, invalidné dávky, a dávky v pozostalosti doplňujúce ochranu upravenú v nariadení 4.1 o zdravotnej starostlivosti a 4.2. o zodpovednosti vlastníkov lodí a v iných častiach tohto dohovoru.

2. V čase ratifikácie bude zabezpečenie, ktoré má každý člen poskytnúť v súlade s odsekom 1 nariadenia 4.5, zahŕňať najmenej tri z deviatich oblastí uvedených v odseku 1 tejto normy.

3. Každý člen podnikne kroky, podľa svojich vnútroštátnych podmienok, na poskytnutie doplneného sociálneho zabezpečenia podľa odseku 1 tejto normy, pre všetkých námorníkov, ktorí majú zvyčajný pobyt na jeho území. Túto povinnosť možno splniť napríklad prostredníctvom vhodných bilaterálnych alebo multilaterálnych dohôd alebo príspevkových

systémov. Výsledné zabezpečenie nesmie byť menej priaznivé ako zabezpečenie pracovníkov na pevnine s pobytom na ich území.

4. Bez ohľadu na povinnosti v odseku 3 tejto normy môžu členovia určiť bilaterálnymi a multilaterálnymi dohodami a pravidlami prijatými v rámci organizácií regionálnej hospodárskej integrácie iné pravidlá týkajúce sa sociálneho zabezpečenia, ktorým budú námorníci podliehať.

5. Povinnosti každého člena týkajúce sa námorníkov na lodiach, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, zahŕňajú tie, ktoré sú zabezpečené nariadením 4.1 a 4.2 a súvisiacimi ustanoveniami kódexu, ako aj tie, ktoré sú spojené s jeho všeobecnými záväzkami podľa medzinárodného práva.

6. Každý člen zváži rôzne spôsoby, ktorými v súlade s vnútroštátnym právom a praxou zabezpečí námorníkom pri absencii primeraného krytia porovnateľné zabezpečenie v oblastiach uvedených v odseku 1 tejto normy.

7. Zabezpečenie podľa odseku 1 nariadenia 4.5 môže byť, ak je to vhodné, obsiahnuté v právnych predpisoch, v privátnych schémach zabezpečenia, alebo v dohodách kolektívneho vyjednávania alebo v ich kombinácii.

8. V rozsahu, konzistentnom s ich vnútroštátnym právom a praxou, budú členovia spolupracovať pomocou bilaterálnych a multilaterálnych dohôd alebo iných dohovorov s cieľom zaistiť zachovanie práv sociálneho zabezpečenia poskytovaných prostredníctvom príspevkových a neprís pevkových schém, ktoré získali alebo ktoré získavajú všetci námorníci bez ohľadu na bydlisko.

9. Každý člen prijme spravodlivé a účinné postupy na urovnanie sporov.

10. V čase ratifikácie každý člen stanoví oblasti, v ktorých sa poskytuje zabezpečenie v súlade s odsekom 2 tejto normy. Následne oznámi generálnemu riaditeľovi Medzinárodného úradu práce, kedy poskytuje sociálne zabezpečenie v súvislosti s jednou alebo viacerými oblasťami, uvedenými v odseku 1 tejto normy. Generálny riaditeľ vedie register týchto informácií a sprístupňuje ho všetkým zainteresovaným stranám.

11. Správy Medzinárodnému úradu práce podľa článku 22 ústavy Medzinárodnej organizácie práce obsahujú aj informácie týkajúce sa prijatia opatrení v súlade s odsekom 2 nariadenia 4.5 na rozšírenie zabezpečenia na ďalšie oblasti.

Usmernenie B4.5 – Sociálne zabezpečenie

1. Zabezpečenie, ktoré sa má poskytovať v čase ratifikácie v súlade s odsekom 2 normy A4.5, by malo zahŕňať prinajmenšom oblasti zdravotnej starostlivosti, nemocenské dávky a dávky pri pracovných úrazoch.

2. Za okolností uvedených v odseku 6 normy A4.5, môžu byť poskytované porovnateľné dávky prostredníctvom poistenia, bilaterálnych a multilaterálnych dohôd a iných účinných prostriedkov, pričom sa berie ohľad na ustanovenia príslušných dohôd kolektívneho vyjednávania. Ak sú takéto opatrenia prijaté, námorníci, na ktorých sa takéto opatrenia vzťahujú, by mali byť oboznámení s prostriedkami, akými sa bude sociálneho zabezpečenie v rozličných oblastiach poskytovať.

3. Ak námorníci podliehajú viacerým legislatívam sociálneho zabezpečenia, mali by príslušní členovia spolupracovať, aby určili vzájomnou dohodou, ktorá legislatíva sa má uplatniť, pričom zohľadňujú také faktory ako druh a úroveň ochrany podľa legislatívy, ktorá je pre námorníka priaznivejšia, ako aj podľa toho, ktorú si námorník zvolí.

4. Postupy, ktoré sa majú prijať podľa odseku 9 normy A4.5, by mali byť navrhnuté tak, aby pokryli všetky druhy sporov týkajúce sa nárokov námorníkov, bez ohľadu na spôsob, akým je zabezpečené ich krytie.

5. Každý člen, ktorý má námorníkov, ktorí sú jeho štátnymi príslušníkmi, námorníkov, ktorí nie sú jeho štátnymi príslušníkmi alebo ich kombináciu na lodiach plaviacich sa pod jeho vlajkou, by mal poskytovať, ako je vhodné, sociálne zabezpečenie podľa dohovoru a mal by pravidelne preverovať oblasti sociálneho zabezpečenia v odseku 1 normy A4.5 s cieľom určiť ďalšie oblasti vhodné pre námorníkov.

6. Pracovná zmluva námorníkov by mala určiť spôsoby, akými bude vlastník lode zabezpečovať námorníkom rozličné odvetvia ochrany sociálneho zabezpečenia, ako aj všetky

iné relevantné informácie, ktoré vlastník má, napr. zákonné zrážky zo mzdy námorníkov a príspevky vlastníkov lodí, ktoré môžu byť odvádzané v súlade s požiadavkami určených oprávnených orgánov, podľa príslušných vnútroštátnych systémov sociálneho zabezpečenia.

7. Člen, pod ktorého vlajkou loď pláva, by sa pri efektívnom uplatňovaní svojej príslušnosti v sociálnych záležitostiach mal ubezpečiť, že povinnosti vlastníkov lodí, týkajúce sa ochrany sociálneho zabezpečenia, sú splnené, vrátane platenia požadovaných príspevkov do systémov sociálneho zabezpečenia.

Kapitola 5.

Plnenie a presadzovanie požiadaviek na prácu v námornej doprave

1. Nariadenia v tejto kapitole špecifikujú zodpovednosť člena za plnenie a presadzovanie zásad a práv uvedených v článkoch tohto dohovoru, ako aj osobitných záväzkov upravených v kapitolách 1, 2, 3 a 4.

2. Odseky 3 a 4 článku VI, ktoré umožňujú plnenie časti A kódexu pomocou veľmi podobných ustanovení, sa nevzťahujú na časť A kódexu v tejto kapitole.

3. V súlade s odsekom 2 článku VI každý člen implementuje svoje záväzky podľa nariadení spôsobom uvedeným v zodpovedajúcich normách časti A kódexu, pričom náležite zváži zodpovedajúce usmernenia v časti B kódexu.

Nariadenie 5.1 – Povinnosti štátu vlajky

Účel: Zabezpečiť, aby každý člen plnil svoje povinnosti podľa tohto dohovoru so zreteľom na lode, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou.

Nariadenie 5.1.1 – Všeobecné zásady

1. Každý člen zodpovedá za zabezpečenie plnenia svojich záväzkov podľa tohto dohovoru na lodiach, ktoré plávajú pod jeho vlajkou.

2. Každý člen ustanoví účinný systém kontroly a osvedčovania podmienok námornej práce v súlade s nariadením 5.1.3 a 5.1.4, pričom zabezpečuje, aby pracovné a životné podmienky námorníkov na lodiach, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, splnili a priebežne plnili normy tohto dohovoru.

3. Pri vytváraní účinného systému kontroly a osvedčovania podmienok práce v námornej doprave môže člen, ak je to vhodné, splnomocniť verejné inštitúcie alebo iné organizácie,(vrátane tých, ktoré patria inému členovi, ak tento s tým súhlasí), ktoré uzná za spôsobilé a nezávislé na výkon kontroly alebo vydávanie osvedčení alebo na výkon oboch činností. Vo všetkých prípadoch zostáva člen plne zodpovedný za kontrolu a vydávanie osvedčení o pracovných a životných podmienkach námorníkov na lodiach, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou.

4. Osvedčenie o práci v námornej doprave, doplnené vyhlásením o dodržiavaní požiadaviek na prácu v námornej doprave, predstavuje dôkaz *prima facie*, že člen, pod ktorého vlajkou sa loď plaví, urobil inšpekciu lode a že, v rozsahu tohto osvedčenia, boli splnené požiadavky tohto dohovoru týkajúce sa pracovných a životných podmienok námorníkov.

5. Informácie o systéme, uvedenom v odseku 2 tohto nariadenia, vrátane metódy použitej na hodnotenie jeho účinnosti, sa uvádzajú v správach člena podávaných Medzinárodnému úradu práce podľa článku 22 Ústavy Medzinárodnej organizácie práce.

Norma A5.1.1 – Všeobecné zásady

1. Každý člen stanoví jasné ciele a štandardy správy systémov kontroly a osvedčovania, ako aj primeraných postupov na hodnotenie rozsahu, v akom sa tieto ciele a normy dosahujú.

2. Každý člen vyžaduje, aby všetky lode, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, mali na palube k dispozícii jednu kópiu tohto dohovoru.

Usmernenie B5.1.1 – Všeobecné zásady

1. Príslušný orgán by mal prijať vhodné opatrenia na podporu účinnej spolupráce medzi verejnými inštitúciami a inými organizáciami uvedenými v nariadení 5.1.1 a 5.1.2, ktoré sa zaoberajú pracovnými a životnými podmienkami námorníkov na palube lode.

2. Na podporu spolupráce medzi inšpektormi, vlastníkmi lodí a námorníkmi a ich organizáciami, v záujme udržania alebo zlepšenia pracovných a životných podmienok námorníkov, by príslušný orgán mal uskutočňovať pravidelné konzultácie s vyššie uvedenými subjektmi o tom, ako najlepšie dosiahnuť tento cieľ. Formu konzultácií by mal stanoviť príslušný orgán po dohode s organizáciami zastupujúcimi vlastníkov lodí a námorníkov.

Nariadenie 5.1.2 – Splnomocnenie uznaných organizácií

1. Splnenie požiadaviek kódexu, pokiaľ ide o spôsobilosť a nezávislosť verejných inštitúcií a iných organizácií, uvedených v odseku 3 nariadenia 5.1.1 (“uznané organizácie”), uzná príslušný orgán. Funkcie inšpekcie alebo osvedčovania, na výkon ktorých môžu byť uznané organizácie splnomocnené, musia byť v rozsahu aktivít, ktoré sa výslovne uvádzajú v kódexe ako aktivity, ktorá vykonáva príslušný orgán alebo uznaná organizácia.

2. Správy, uvedené v odseku 5 nariadenia 5.1.1, obsahujú informácie týkajúce sa každej uznanej organizácie, rozsah udelených splnomocnení a prijaté opatrenia člena na zabezpečenie toho, aby boli povolené aktivity vykonávané úplne a efektívne.

Norma A5.1.2 – Splnomocnenie uznaných organizácií

1. Na účel uznania podľa odseku 1 nariadenia 5.1.2 preveruje príslušný orgán spôsobilosť a nezávislosť tejto organizácie a určuje, či organizácia, v rozsahu nevyhnutnom na výkon aktivít, na ktoré sa udeľované povolenie vzťahuje, preukázala že:

(a) má potrebné odborné znalosti v príslušných aspektoch tohto dohovoru a primerané vedomosti z prevádzkovania lodí, vrátane minimálnych požiadaviek na námorníkov pre prácu na lodi, podmienok zamestnania, ubytovania, zariadení na oddych a rekreáciu, stravovania a zásobovania, prevencie úrazov, ochrany zdravia, zdravotnej starostlivosti, pohody a sociálneho zabezpečenia;

(b) je schopná udržiavať a aktualizovať odborné znalosti svojich zamestnancov;

(c) má potrebné znalosti o požiadavkách tohto dohovoru, ako aj o uplatniteľných vnútroštátnych právnych predpisoch a príslušných medzinárodných dohodách; a

(d) má primeranú veľkosť, štruktúru, skúsenosti a potenciál, ktoré sú primerané druhu a stupňu splnomocnenia.

2. Splnomocnenia udelené na vykonávanie kontrol oprávňujú uznanú organizáciu minimálne na požadovanie nápravy nedostatkov, ktoré zistí v pracovných a životných podmienkach námorníkov ako aj na vykonávanie inšpekcií v tomto smere, na požiadanie štátu prístavu.

3. Každý člen ustanoví

(a) systém na zabezpečenie primeranej kvality práce zverenej uznaným organizáciám, čo zahŕňa ich informovanie o všetkých uplatniteľných vnútroštátnych právnych predpisoch a príslušných medzinárodných dohodách; a

(b) postupy na komunikáciu s a dohľad nad uznanými organizáciami.

4. Každý člen poskytuje Medzinárodnému úradu práce aktuálny zoznam uznaných organizácií, ktoré splnomocnil konať v jeho mene a tento zoznam aktualizuje. Zoznam špecifikuje funkcie, na výkon ktorých boli uznané organizácie splnomocnené. Úrad tento zoznam sprístupňuje verejnosti.

Usmernenie B5.1.2 – Splnomocnenie uznaných organizácií

1. Organizácia, ktorá sa uchádza o uznanie by mala preukázať odbornú, administratívnu a riadiacu spôsobilosť a potenciál na zabezpečovanie poskytovania včasnej služby uspokojivej kvality.

2. Pri posudzovaní schopnosti organizácie mal by príslušný orgán určiť, či organizácia:

(a) má primeraný technický, manažérsky a podporný personál;

(b) má dostatok kvalifikovaných odborných pracovníkov na zabezpečovanie požadovanej služby, predstavujúcej dostatočné geografické pokrytie;

(c) má preukázanú schopnosť poskytovať včasnú službu v uspokojivej kvalite; a

(d) je vo svojej práci nezávislá a zodpovedná.

3. Príslušný orgán by mal uzatvoriť písomnú zmluvu s každou organizáciou, ktorú uzná na účely splnomocnenia. Zmluva by mala mať tieto prvky:

(a) rozsah pôsobnosti;

(b) účel;

(c) všeobecné podmienky;

(d) výkon funkcií podľa splnomocnenia;

(e) právny základ funkcií podľa splnomocnenia;

(f) podávanie správ príslušnému orgánu;

(g) špecifikácia oprávnenia pre uznanú organizáciu od príslušného orgánu; a

(h) dohľad príslušného orgánu nad činnosťami delegovanými na uznanú organizáciu.

4. Každý člen by mal vyžadovať, aby uznané organizácie vytvorili systém kvalifikácie pracovníkov, ktorých zamestnávajú ako inšpektorov, aby zabezpečili včasnú aktualizáciu ich vedomostí a odborných znalostí.

5. Každý člen by mal vyžadovať, aby uznané organizácie viedli záznamy o službách, ktoré vykonali, tak, aby vedeli preukázať plnenie predpísaných štandardov, ktoré pokrývajú ich činnosť.

6. Pri zavádzaní postupov dohľadu uvedených v odseku 3 písmeno (b) normy A5.1.2 by mal každý člen zohľadniť *Usmernenia pre splnomocnenie organizácií, konajúcich v mene štátnych orgánov*, prijaté v rámci Medzinárodnej námornej organizácie.

Nariadenie 5.1.3 – Osvedčenie o práci v námornej doprave a Vyhlásenie o plnení požiadaviek na prácu v námornej doprave

1. Toto nariadenie sa vzťahuje na lode:

(a) s hrubou priestornosťou 500 ton a viac, ktoré sa zapájajú do medzinárodných plavieb; a

(b) s hrubou priestornosťou 500 ton a viac, plaviace sa pod vlajkou člena a prevádzkované z prístavu alebo medzi prístavmi v inej krajine. Na účely tohto nariadenia znamená „medzinárodná plavba“ plavbu z krajiny do prístavu mimo takejto krajiny.

2. Toto nariadenie sa, na žiadosť vlastníka lode podanú príslušnému členovi, vzťahuje aj na akúkoľvek loď, ktorá sa plaví pod vlajkou tohto člena, a na ktorú sa nevzťahuje odsek 1 tohto nariadenia.

3. Každý člen vyžaduje, aby lode, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, viezli so sebou a uchovávali osvedčenie o práci v námornej doprave osvedčujúce, že boli skontrolované pracovné a životné podmienky námorníkov na lodi, vrátane opatrení na priebežné plnenie obsiahnuté vo vyhlásení o plnení požiadaviek na prácu v námornej doprave, uvedenom v odseku 4 tohto nariadenia, a že spĺňajú požiadavky vnútroštátnych právnych predpisov alebo iných opatrení implementujúcich tento dohovor.

4. Každý člen vyžaduje, aby lode, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, viezli so sebou a uchovávali vyhlásenie o plnení požiadaviek na prácu v námornej doprave, ktoré obsahuje vnútroštátne požiadavky implementujúce tento dohovor v oblasti pracovných a životných podmienok námorníkov a stanovuje opatrenia, ktoré vlastník lode prijal na zabezpečenie súladu s týmito požiadavkami na príslušnej lodi alebo lodiach.

5. Osvedčenie o práci v námornej doprave a vyhlásenie o plnení požiadaviek na prácu v námornej doprave majú byť v súlade so vzorom, ktorý určuje kódex.

6. Ak príslušný orgán člena alebo uznaná organizácia náležite splnomocnená na tento účel potvrdila, že loď, ktorá sa plaví pod vlajkou člena, spĺňa alebo naďalej spĺňa štandardy podľa tohto dohovoru, vystaví alebo obnoví a uchová v tomto zmysle verejne prístupné vyhlásenie o plnení požiadaviek na prácu v námornej doprave.

7. V časti „A“ kódexu sú uvedené podrobné požiadavky na osvedčenie o práci v námornej doprave a vyhlásenie o plnení požiadaviek na prácu v námornej doprave námornej práce, vrátane zoznamu náležitostí, ktoré sa musia kontrolovať a schváliť.

Norma A5.1.3 – Osvedčenie o práci v námornej doprave a Vyhlásenie o plnení požiadaviek na prácu v námornej doprave

1. Osvedčenie o práci v námornej doprave vystavuje lodi príslušný orgán alebo uznaná organizácia náležite splnomocnená na tento účel na obdobie nepresahujúce päť rokov.

V prílohe A5-I je uvedený zoznam náležitostí, ktoré sa musia skontrolovať, pred tým ako je možné vydať osvedčenie o práci v námornej doprave, a ktoré musia byť v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi alebo s inými opatreniami implementujúcimi požiadavkami tohto dohovoru, týkajúcimi sa pracovných a životných podmienok námorníkov na lodiach.

2. Platnosť osvedčenia o námornej práci podlieha mimoriadnej kontrole uprostred obdobia (medziperiodická kontrola), ktorú vykonáva príslušný orgán alebo uznaná organizácia náležite splnomocnená na tento účel, aby sa zabezpečilo sústavné plnenie vnútroštátnych požiadaviek implementujúcich tento dohovor. Ak sa vykonáva iba jedna medziperiodická kontrola a obdobie platnosti osvedčenia o práci v námornej doprave je päť rokov, uskutočňuje sa medzi druhým a tretím výročným dátumom osvedčenia. Rozsah a hĺbka medziperiodickej kontroly je rovnaká ako pri kontrole na obnovenie osvedčenia. Po uspokojivej medziperiodickej kontrole sa osvedčenie o práci v námornej doprave potvrdzuje.

3. Napriek odseku 1 tejto normy, ak sa vykoná kontrola so zámerom obnovenia osvedčenia v lehote najviac tri mesiace pred uplynutím existujúceho platného osvedčenia, nové osvedčenie o práci v námornej doprave bude platiť odo dňa vykonania obnovujúcej kontroly po dobu nepresahujúcu 5 rokov od dňa uplynutia platnosti existujúceho osvedčenia o námornej práci.

4. Ak sa vykoná obnovujúca kontrola viac ako tri mesiace pred uplynutím platnosti existujúceho osvedčenia, bude nové osvedčenie o práci v námornej doprave platiť počas obdobia nepresahujúceho 5 rokov počnúc dňom vykonania obnovujúcej inšpekcie.

5. Osvedčenie o práci v námornej doprave môže byť vystavené ako dočasné:

(a) novým lodiam pri dodaní;

(b) ak loď mení vlajku; alebo

(c) keď vlastník lode preberá zodpovednosť za prevádzku lode, ktorá je pre vlastníka lode nová.

6. Príslušný orgán alebo uznaná organizácia, náležite splnomocnená na tento účel, môžu vystaviť dočasné osvedčenie o námornej práci na dobu najviac šesť mesiacov.

7. Dočasné osvedčenie o práci v námornej doprave môže byť vystavené iba po overení, že:

(a) loď bola skontrolovaná, pokiaľ je to primerané a možné, v rozsahu prílohy A5-I, zohľadniac overenie položiek písmen b), c) a d) tohto odseku;

(b) vlastník lode preukázal príslušnému orgánu alebo uznanej organizácii, že loď má vyhovujúce postupy v súlade s týmto dohovorom;

(c) veliteľ námornej lode pozná požiadavky tohto dohovoru a zodpovednosti za ich plnenie; a

(d) príslušnému orgánu alebo uznanej organizácii boli predložené relevantné informácie, na vyhotovenie vyhlásenia o plnení požiadaviek na prácu v námornej doprave.

8. Úplná kontrola v zmysle odseku 1 tejto normy sa vykonáva pred uplynutím platnosti dočasného osvedčenia, aby bolo možné vystaviť osvedčenie o práci v námornej doprave na plnú dobu platnosti. Po počiatočných šiestich mesiacoch, uvedených v odseku 6 tejto normy, nemôže byť vystavené ďalšie dočasné osvedčenie. Na dobu platnosti dočasného osvedčenia nemusí byť vydané vyhlásenie o plnení požiadaviek na prácu v námornej doprave.

9. Osvedčenie o práci v námornej doprave, dočasné osvedčenie o práci v námornej doprave a vyhlásenie o plnení požiadaviek na prácu v námornej doprave majú byť vypracované vo forme zodpovedajúcej vzorom uvedeným v prílohe A5-II.

10. K osvedčeniu o práci v námornej doprave sa pripája vyhlásenie o plnení požiadaviek na prácu v námornej doprave. Má mať dve časti:

(a) Prvú časť (I) vyplní príslušný orgán. (i) Identifikuje zoznam záležitostí, ktoré je potrebné kontrolovať v súlade s odsekom 1 tejto normy. (ii) Tiež identifikuje národné požiadavky implementujúce príslušné ustanovenia tohto dohovoru, uvádzajúc príslušné vnútroštátne právne predpisy ako aj stručné informácie v potrebnom rozsahu o hlavnom obsahu vnútroštátnych požiadaviek. (iii) Uvádza aj špecifické požiadavky vnútroštátnej legislatívy podľa druhu lode. (iv) Zaznamenáva akékoľvek podstatne rovnocenné ustanovenia, prijaté podľa odseku 3 článku VI; a (v) jasne vyznačí akúkoľvek výnimku udelenú kompetentným orgánom v súlade s Kapitolou 3; a

(b) Druhú časť (II) vyplní vlastník lode a osvedčuje ju príslušný orgán. Identifikuje opatrenia prijaté na zabezpečenie sústavného plnenia vnútroštátnych požiadaviek medzi inšpekciami a opatrenia navrhnuté na zabezpečenie sústavného zlepšovania.

11. Výsledky všetkých následných kontrol alebo iných overovaní vykonávaných vo vzťahu k danej lodi a akékoľvek významné nedostatky zistené počas týchto overovaní sa zaznamenávajú spolu s dátumom, kedy boli zistené nedostatky odstránené. Tento záznam spolu s jeho anglickým prekladom, ak nie je v angličtine, sa v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi zapíše do vyhlásenia o plnení požiadaviek na prácu v námornej doprave alebo sa k nemu pripojí alebo sa sprístupní iným spôsobom námorníkom, inšpektorom štátu vlajky, splnomocneným úradníkom v štátoch prístavu a zástupcom vlastníkov lodí a námorníkov.

12. Na lodi sa má nachádzať v súčasnosti platné osvedčenie o práci v námornej doprave a vyhlásenie o plnení požiadaviek na prácu v námornej doprave, spolu s anglickým prekladom, ak nie je vyhotovené v anglickom jazyku, a má byť vystavené na viditeľnom mieste na palube tam, kde k nemu majú námorníci prístup. V súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi má na požiadanie byť poskytnutý jeho výtlačok námorníkom, inšpektorom štátu vlajky, splnomocneným úradníkom v štátoch prístavu a zástupcom vlastníkov lodí a námorníkov.

13. Požiadavka prekladu v anglickom jazyku v odsekoch 11 a 12 tejto normy neplatí v prípade lode nevykonávajúcej medzinárodnú plavbu.

14. Osvedčenie vystavené podľa odseku 1 alebo 5 tejto normy prestane platiť v nasledujúcich prípadoch:

(a) ak sa nevykonajú príslušné inšpekcie v rámci lehôt určených v odseku 2 tejto normy;

(b) ak nie je osvedčenie potvrdené v súlade s odsekom 2 tejto normy;

(c) keď loď mení vlajku;

(d) keď vlastník lode preberá zodpovednosť za prevádzku lode, ktorá je pre neho nová; a

(e) ak boli urobené značné zmeny v štruktúre alebo zariadení, ktoré pokrýva Kapitola 3.

15. V prípade uvedenom v odseku 14, písmeno c), d) alebo e) tejto normy sa nové osvedčenie vydá iba vtedy, ak sa príslušný orgán alebo uznaná organizácia vystavujúca nové osvedčenie presvedčí, že loď spĺňa požiadavky tejto normy.

16. Príslušný orgán alebo uznaná organizácia náležite splnomocnená na tento účel štátom vlajky odníme osvedčenie o práci v námornej doprave, ak sú dôkazy, že dotknutá loď neplní požiadavky tohto dohovoru a neboli prijaté žiadne nápravné opatrenia.

17. Pri posudzovaní, či by malo byť odňaté osvedčenie o práci v námornej doprave v súlade s odsekom 16 tejto normy príslušný orgán alebo uznaná organizácia zohľadňuje závažnosť alebo početnosť výskytu nedostatkov.

Usmernenie B5.1.3 – Osvedčenie o práci v námornej doprave a Vyhlásenie o plnení požiadaviek na prácu v námornej doprave

1. Uvedenie vnútroštátnych požiadaviek v prvej časti vyhlásenia o plnení požiadaviek na prácu v námornej doprave by malo obsahovať alebo odkazovať na ustanovenia právnych predpisov týkajúcich sa pracovných a životných podmienok námorníkov v každej zo záležitostí uvedených v prílohe A5-I. Ak sa vnútroštátna legislatíva presne pridržiava požiadaviek uvedených v tomto dohovore, stačí, ak sa to uvedie. Ak sa ustanovenie dohovoru vykonáva pomocou podstatne rovnocenných ustanovení, v zmysle článku VI, odsek 3, je potrebné tieto ustanovenia identifikovať a poskytnúť ich stručné vysvetlenie.

2. Opatrenia uvedené v druhej časti (II) vyhlásenia o plnení požiadaviek na prácu v námornej doprave by mali uvádzať predovšetkým, za akých okolností sa bude overovať sústavné plnenie konkrétnych vnútroštátnych požiadaviek, uvádzať tiež osoby, ktoré sú zodpovedné za overovanie, uskutočňované záznamy, ako aj postupy v prípade zistenia neplnenia požiadaviek. Časť II môže mať niekoľko foriem. Môže odkazovať na inú podrobnejšiu úpravu politík a postupov týkajúcich sa iných aspektov námorného sektora, napríklad na dokumenty, ktoré požaduje Kódex Medzinárodnej správy pre bezpečnosť (ISM) alebo informácie, ktoré požaduje nariadenie 5 SOLAS, Hlava XI-1 týkajúca sa kontinuálneho prehľadného záznamu lode.

3. Opatrenia na zabezpečenie sústavného dodržiavania by mali obsahovať všeobecné medzinárodné požiadavky pre vlastníka lode a veliteľa námornej lode byť informovaní o najnovších výdobytkoch technológie a vedeckých poznatkov, pokiaľ ide o dizajn pracovísk

zohľadňujúcich nebezpečenstvá spojené s prácou námorníkov a podľa toho informovať aj zástupcov námorníkov, čím sa zaručí lepšia úroveň ochrany pracovných a životných podmienok námorníkov na palube.

4. Vyhlásenie o plnení požiadaviek na prácu v námornej doprave by malo predovšetkým byť vypracované zrozumiteľne, čo má pomôcť všetkým zainteresovaným osobám, napríklad inšpektorom štátu vlajky, splnomocneným úradníkom v štátoch prístavu a námorníkom kontrolovať, že sa požiadavky priebežne správne uplatňujú.

5. V prílohe B5-I sa uvádza príklad typu informácií, ktoré by mohli byť obsiahnuté vo Vyhlásení o plnení požiadaviek na prácu v námornej doprave.

6. Ak oba štáty uvedené v odseku 14, písmeno c) normy A5.1.3 ratifikovali túto dohodu, člen, pod ktorého vlajkou bola loď predtým oprávnená sa plaviť, by mal čo najskôr poslať príslušnému orgánu druhého člena kópie osvedčení a vyhlásenia, ktoré loď niesla pred zmenou vlajky, a ak je to vhodné, kópie relevantných správ inšpekcie, ak si to príslušný orgán žiada, do troch mesiacov po tom, čo došlo k zmene vlajky.

Nariadenie 5.1.4 – Kontrola a presadzovanie

1. Každý člen by mal overovať účinným a koordinovaným systémom pravidelných inšpekcií, monitorovaním a inými opatreniami kontroly, že lode, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, plnia požiadavky tohto dohovoru, tak ako sú implementované vo vnútroštátnych právnych predpisoch.

2. Podrobné požiadavky týkajúce sa systému kontroly a presadzovania, uvedeného v odseku 1 tohto nariadenia, sú uvedené v časti A kódexu.

Norma A5.1.4 – Kontrola a presadzovanie

1. Každý člen udržiava systém kontroly podmienok pre námorníkov na lodiach, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, čo predstavuje overovanie, že sa vhodne dodržiavajú opatrenia

týkajúce sa pracovných a životných podmienok, ako sú uvedené vo vyhlásení o plnení požiadaviek na prácu v námornej doprave, a že požiadavky tohto dohovoru sa plnia.

2. Príslušný orgán vymenuje dostatočný počet kvalifikovaných inšpektorov na vykonávanie svojich povinností podľa odseku 1 tohto dohovoru. Ak boli na výkon kontrol splnomocnené uznané organizácie, člen vyžaduje, aby pracovníci vykonávajúci kontroly boli kvalifikovaní na výkon kontrolných činností a poskytne im potrebné zákonné oprávnenie na ich vykonávanie.

3. Adekvátne sa zabezpečí, aby inšpektori mali vzdelanie, spôsobilosť, pôsobnosť, právomoci, postavenie a nezávislosť, ktoré sú potrebné alebo žiaduce na vykonávanie overovania a zabezpečenie plnenie požiadaviek na prácu uvedené v odseku 1 tejto normy.

4. Takéto kontroly sa uskutočňujú v intervaloch podľa normy A5.1.3. Interval v žiadnom prípade nesmie presiahnuť tri roky.

5. Ak člen prijme sťažnosť, ktorú nepovažuje za zjavne nepodloženú, alebo ak získa dôkazy, že loď, ktorá sa plaví pod jeho vlajkou, sa neriadi požiadavkami tohto dohovoru alebo ak sú závažné nedostatky v uplatňovaní opatrení uvedených vo vyhlásení o plnení požiadaviek na prácu v námornej doprave, prijme člen potrebné opatrenia na prešetrenie záležitosti a zabezpečí, že sa prijmú opatrenia na nápravu akýchkoľvek zistených nedostatkov.

6. Každý člen ustanoví a účinne presadzuje dostatočné pravidlá zabezpečujúce služobné postavenie a podmienky služby inšpektorov, aby sa zabezpečila ich nezávislosť od zmien vlády a od nevhodných vonkajších vplyvov.

7. Inšpektorom sú dané jasné usmernenia, pokiaľ ide o úlohy, ktoré majú vykonávať, je im udelené príslušné poverenie a sú oprávnení:

(a) vstúpiť na palubu lode, ktorá sa plaví pod vlajkou člena;

(b) vykonať akúkoľvek prehliadku, test alebo zisťovanie, ktoré považujú za nevyhnutné, aby sa presvedčili, že sa striktne dodržiavajú normy; a

(c) požadovať nápravu nedostatkov, a ak majú dôvody sa domnievať, že nedostatky predstavujú vážne porušenie požiadaviek tohto dohovoru (vrátane práv námorníkov), alebo predstavujú

závažné riziko pre bezpečnosť, zdravie alebo zabezpečenie námorníkov, zakázať lodi opustiť prístav, pokiaľ sa neprijmú potrebné opatrenia.

8. Proti akémukoľvek opatreniu prijatému podľa odseku 7 písmeno c) tejto normy je možné sa podať opravný prostriedok na súdny alebo správny orgán.

9. Inšpektori majú možnosť podľa uváženia udeliť napomenutia a odporúčania namiesto podnetu alebo odporúčania na začatie konania, ak porušenie normy neohrozuje bezpečnosť, zdravie alebo zabezpečenie námorníkov, a ak sa v minulosti ešte podobné porušenia nevyskytli. O takýchto uplatneniach diskrečnej právomoci sa uvedie záznam.

10. Inšpektori udržiavajú v tajnosti zdroj nespokojnosti alebo sťažnosti naznačujúcej ohrozenie alebo nedostatok v súvislosti s pracovnými a životnými podmienkami námorníkov alebo porušenie zákonov a predpisov a ani nenaznačia vlastníkovi lode, zástupcovi vlastníka lode alebo prevádzkovateľovi lode o tom, že sa nejaká inšpekcia uskutočnila v dôsledku takejto sťažnosti.

11. Inšpektori nie sú poverovaní povinnosťami, ktoré by mohli z dôvodov ich množstva alebo povahy prekážať efektívnemu výkonu kontroly alebo by mohli ovplyvniť akýmkoľvek spôsobom ich právomoc alebo nestrannosť vo vzťahoch s vlastníkmi lodí, námorníkmi alebo inými zainteresovanými stranami. Inšpektori najmä:

(a) majú zakázané mať akýkoľvek priamy alebo nepriamy záujem v akejkoľvek prevádzke, ktorú majú kontrolovať; a

(b) podliehajúc príslušným sankciám alebo disciplinárnym opatreniam nesmú ani po odchode zo služby prezradiť obchodné tajomstvá alebo dôverné pracovné procesy alebo informácie osobného charakteru, ktoré sa mohli dozvedieť počas výkonu svojich povinností.

12. Inšpektori podávajú o každej kontrole správu príslušnému orgánu. Jedna kópia správy v angličtine alebo v pracovnom jazyku lode, sa poskytne veliteľovi námornej lode a ďalšia sa vystaví na nástenku pre informáciu námorníkov a na požiadanie sa zašle ich zástupcom.

13. Príslušný orgán uchováva záznamy z kontrol o podmienkach pre námorníkov na lodiach, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, a zverejňuje výročnú správu o kontrolných aktivitách

v primeranej lehote po skončení roka, ku ktorému sa príslušná kontrola vzťahuje, a v každom prípade do šiestich mesiacov.

14. V prípade vyšetrovania, ktoré vyplýva z väčšieho incidentu, predkladá sa príslušnému orgánu správa len čo je to možné, avšak nie neskôr ako mesiac po skončení vyšetrovania.

15. Keď sa vykonáva inšpekcia alebo keď sa prijímajú opatrenia podľa tejto normy, vynakladá sa primerané úsilie na to, aby sa predchádzalo neprimeranému zadržiavaniu alebo zdržaniu lode.

16. V súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi sa vypláca kompenzácia za akúkoľvek ujmu alebo škodu utrpenú v dôsledku neoprávneného zneužitia právomocí inšpektorov. V každom prípade spočíva dôkazné bremeno na navrhovateľovi.

17. Každý člen upraví a bude efektívne presadzovať dostatočné pokuty a iné opravné prostriedky za porušenia požiadaviek tohto dohovoru (vrátane práv námorníkov) a za bránenie inšpektorom vo výkone ich povinností.

Usmernenie B5.1.4 – Kontrola a presadzovanie

1. Príslušný orgán a akákoľvek iná služba alebo orgán plne alebo čiastočne sa zaoberajúci kontrolou pracovných a životných podmienok námorníkov by mali mať zdroje potrebné na plnenie svojich funkcií. Predovšetkým:

(a) každý člen by mal prijať potrebné opatrenia, aby mohli byť podľa potreby privolaní riadne kvalifikovaní technickí odborníci a špecialisti na pomoc inšpektorom v ich práci; a

(b) inšpektori by mali mať k dispozícii vhodne situované priestory, zariadenie a dopravné prostriedky dostatočné na efektívny výkon ich povinností.

2. Príslušný orgán by mal vytvoriť postupy dodržiavania a presadzovania na zabezpečenie konzistentnosti kontrolnej činnosti a inak usmerňovať výkon kontroly a presadzovania súvisiaci s týmto dohovorom. Všetci inšpektori a príslušní úradníci presadzujúci požiadavky práva by mali dostať kópie týchto postupov a tieto by mali byť sprístupnené aj verejnosti a vlastníkom lodí a námorníkom.

3. Príslušný orgán by mal zaviesť jednoduché postupy, ktoré mu umožnia pri zachovaní dôvernosti získavať informácie týkajúce sa možných porušení požiadaviek tohto dohovoru (vrátane práv námorníkov), priamo od námorníkov alebo ich zástupcov, umožňujúce inšpektorom vyšetrovať takéto záležitosti promptne, vrátane:

(a) umožnenia veliteľom námornej lode, námorníkom alebo zástupcom námorníkov dožadovať sa kontroly, keď ju považujú za potrebnú, a

(b) poskytovania technických informácií a poradenstva vlastníkom lodí a námorníkom a dotknutým organizáciám, pokiaľ ide o najefektívnejšie spôsoby dodržiavania požiadaviek tohto dohovoru a dosahovania sústavného zlepšovania podmienok pre námorníkov na palube.

4. Inšpektori by mali byť plne vyškolení a v dostatočnom počte, aby bol zabezpečený efektívny výkon ich funkcií, s náležitým zohľadnením:

(a) dôležitosti úkonov, ktoré majú inšpektori vykonávať, najmä počtu, povahy a veľkosti lodí, ktoré podliehajú kontrole, a počtu a komplexnosti právnych predpisov, ktoré sa majú presadzovať;

(b) materiálnych prostriedkov daných inšpektorom k dispozícii; a

(c) praktických podmienok, v ktorých musia byť kontroly vykonané, aby boli efektívne.

5. Podliehajúc podmienkam prijímania do verejnej služby, ktoré určujú vnútroštátne právne predpisy, mali by mať inšpektori kvalifikácie a dostatočnú prípravu na výkon svojich funkcií, a ak je to možné, mali by mať námornícke vzdelanie alebo skúsenosti ako námorníci. Mali by dostatočne poznať pracovné a životné podmienky námorníkov a ovládať anglický jazyk.

6. Mali by sa prijať opatrenia na zabezpečenie vhodného ďalšieho vzdelávania inšpektorov počas ich zamestnania.

7. Všetci inšpektori by mali poznať okolnosti, za ktorých sa majú kontroly vykonávať, rozsah kontrol vykonávaných za rozličných okolností a všeobecnú metodiku kontrol.

8. Inšpektori, ktorí majú riadne poverovacie listiny podľa vnútroštátneho práva by mali byť oprávnení minimálne:

(a) vstupovať voľne na palubu aj bez podchádzajúceho varovania; avšak na začiatku kontroly lode by mali oznámiť svoju prítomnosť veliteľovi námornej lode alebo zodpovednej osobe, a ak je to vhodné aj námorníkom alebo ich zástupcom;

(b) vypočúvať veliteľa námornej lode, námorníka alebo akúkoľvek osobu, vrátane vlastníka lode alebo zástupcu vlastníka lode v záležitosti týkajúcej sa dodržiavania požiadaviek právnych predpisov a regulácií v prítomnosti svedka, ktorého si vypočúvaná osoba vyžiada;

(c) vyžadovať predloženie účtovných kníh, palubných denníkov, súpisov, osvedčení alebo iných dokumentov alebo informácií priamo súvisiacich so záležitosťami podliehajúcimi kontrole, aby overili súlad s vnútroštátnymi právnymi predpismi uplatňujúcimi tento dohovor;

(d) presadzovať umiestnenie oznámení podľa vnútroštátnych právnych predpisov uplatňujúcich tento dohovor;

(e) brať alebo odoberať za účelom analýzy vzorky produktov, nákladu, pitnej vody, zásob, používaných alebo manipulovaných materiálov a látok;

(f) po inšpekcii okamžite oznámiť vlastníkovi lode, prevádzkovateľovi lode alebo veliteľovi námornej lode nedostatky, ktoré môžu ovplyvniť zdravie a bezpečnosť tých, čo sú na palube lode;

(g) upozorňovať príslušný orgán a , ak je to vhodné, uznanú organizáciu na akýkoľvek nedostatok alebo zneužívanie, ktoré nie sú špecificky upravené existujúcimi právnymi predpismi a podávať im návrhy na zlepšenie právnych predpisov; a

(h) nahlasovať príslušnému orgánu pracovné úrazy alebo choroby z povolania, postihujúce námorníkov v prípadoch a spôsobom určeným právnymi predpismi.

9. O odoberaní vzorka, uvedenom v odseku 8 písmeno e) tohto usmernenia, by mal byť upovedomený vlastník lode alebo zástupca vlastníka lode a, ak je to vhodné námorník, alebo by mal byť prítomný v čase brania alebo odoberania vzorky. Inšpektor by mal riadne zaznamenať množstvo takejto vzorky.

10. Výročná správa, ktorú zverejňuje príslušný orgán, by mala obsahovať:

(a) zoznam platných právnych predpisov týkajúcich sa pracovných a životných podmienok námorníkov a akýchkoľvek zmien a doplnení, ktoré vstúpili do platnosti v priebehu roka;

(b) podrobnosti organizácie systému kontrol;

(c) štatistiku lodí a iných priestorov podliehajúcich kontrole a lodí a iných priestorov, ktoré boli v skutočnosti skontrolované;

(d) štatistiku o všetkých námorníkoch podliehajúcich vnútroštátnym právnym predpisom a reguláciám člena; a

(e) štatistiku a informácií o porušeniach legislatívy, o uložených pokutách a prípadoch zadržaných lodí; a

(f) štatistiku o nahlásených pracovných úrazoch a o chorobách z povolania postihujúcich námorníkov.

Nariadenie 5.1.5 – Postupy pre sťažnosti na palube lode

1. Každý člen vyžaduje, aby lode, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, mali postupy na palube lode na spravodlivé, efektívne a rýchle riešenie sťažností námorníkov uvádzajúcich údajné porušenia požiadaviek tohto dohovoru (vrátane práv námorníkov).

2. Každý člen zakáže a bude penalizovať akékoľvek prenasledovanie námorníka za to, že podal sťažnosť.

3. Ustanovenia v tomto nariadení a v súvisiacich častiach kódexu sa netýkajú práv námorníka požadovať náhradu právnymi prostriedkami, ktoré námorník považuje za vhodné.

Norma A5.1.5 – Postupy pre sťažnosti na palube lode

1. Bez toho, aby bol dotknutý prípadný širší rozsah, stanovený vo vnútroštátnych právnych predpisoch alebo kolektívnych dohodách, námorníci môžu využívať postupy na palube lode na podávanie sťažností súvisiacich s možným porušením požiadaviek tohto dohovoru (vrátane práv námorníkov).

2. Každý člen zabezpečí, aby boli v jeho právnych predpisoch zavedené vhodné postupy sťažností na splnenie požiadaviek nariadenia 5.1.5. Takéto postupy sa usilujú riešiť sťažnosti na čo najnižšej úrovni. Vo všetkých prípadoch však majú námorníci právo sťažovať sa priamo veliteľovi námornej lode a, ak to považujú za nevyhnutné, príslušným externým orgánom.

3. Postupy sťažností obsahujú právo námorníka na sprevádzanie alebo zastupovanie pri konaní o sťažnostiach, ako aj záruky proti prenasledovaniu námorníkov za podávanie sťažností. Pojem „prenasledovanie“ sa vzťahuje na akékoľvek negatívne opatrenie prijaté kýmkoľvek voči námorníkovi za podanie sťažnosti, ktorá nie je zjavne kverulantská alebo podaná so zlým úmyslom.

4. Okrem textu svojej pracovnej zmluvy sa všetkým námorníkom poskytne aj kópia postupov pri sťažnostiach na palube lode, ktoré sa uplatňujú na danej lodi. Obsahuje kontaktnú informáciu na príslušný orgán v štáte vlajky, a ak sú rozdielne, aj v krajine bydliska námorníkov a meno osoby alebo osôb na palube lode, ktoré môžu dôverne poskytnúť námorníkom nestrannú radu o ich sťažnosti a inak im pomáhať pri postupe v konaniach o sťažnosti na palube lode.

Usmernenie B5.1.5 – Postupy pre sťažnosti na palube lode

1. Podliehajúc príslušným ustanoveniam uplatniteľných kolektívnych dohôd, príslušný orgán by mal v úzkej konzultácii s organizáciami vlastníkov lodí a organizáciami námorníkov vytvoriť vzor spravodlivých, rýchlych a dobre zdokumentovaných postupov riešenia sťažností na palube pre všetky lode, ktoré sa plavia pod vlajkou člena. Pri tvorbe týchto postupov by sa malo zohľadňovať nasledovné:

(a) mnohé sťažnosti sa môžu týkať špecificky tých jednotlivcov, ktorým sa má sťažnosť podávať alebo dokonca veliteľa námornej lode. Vo všetkých prípadoch by mali mať námorníci možnosť sťažovať sa aj priamo veliteľovi námornej lode, aj podať sťažnosť externe; a

(b) aby sa predchádzalo problémom prenasledovania námorníkov, ktorí sa sťažujú v záležitostiach podľa tohto dohovoru, postupy by mali nabádať na vymenovanie osoby na lodi, ktorá môže námorníkom radiť vo veci postupov, ktoré sú im k dispozícii, a ak si to námorník navrhovateľ želá, táto osoba sa môže zúčastňovať sa na zasadnutiach alebo vypočutiach k predmetu sťažnosti.

2. Postupy by, ako minimum v konzultačnom procese uvedenom v odseku 1 tohto usmernenia, mali obsahovať nasledujúce:

(a) sťažnosti by mali byť adresované vedúcemu oddelenia námorníka, ktorý podáva sťažnosť, alebo nadriadenému tohto námorníka;

(b) vedúci oddelenia alebo nadriadený by sa potom mal pokúsiť vyriešiť záležitosť v rámci určených lehôt, primeraných závažnosti otázok, ktorých sa týka;

(c) ak nemôže vedúci oddelenia alebo nadriadený vyriešiť sťažnosť k spokojnosti námorníka, môže sa s ňou námorník obrátiť na veliteľa námornej lode, ktorý by mal záležitosť osobne riešiť;

(d) námorníci by mali mať vždy právo byť sprevádzaní alebo zastupovaní iným námorníkom podľa vlastnej voľby na palube príslušnej lode;

(e) všetky sťažnosti a rozhodnutia o nich by sa mali zaznamenávať a jednu kópiu by mal dostať dotknutý námorník,

(f) ak nie je možné vyriešiť sťažnosť na palube, mala by sa záležitosť dostať na pevninu k vlastníkovi lode, ktorý by mal dostať primeranú lehotu na riešenie záležitosti, ak je to vhodné v konzultácii s dotknutými námorníkmi alebo akoukoľvek osobou, ktorú si námorníci môžu zvoliť za svojho zástupcu; a

(g) vo všetkých prípadoch by mali mať námorníci právo podávať svoje sťažnosti priamo veliteľovi námornej lode, vlastníkovi lode a príslušným orgánom.

Nariadenie 5.1.6 – Námorné straty

1. Každý člen uskutočňuje úradné vyšetrovanie akejkoľvek závažnej námornej straty s následkom úrazu alebo smrti, ktorá sa týka lode plaviacej sa pod jeho vlajkou. Záverečná správa vyšetrovania sa zvyčajne zverejňuje.

2. Členovia vzájomne spolupracujú s cieľom uľahčiť vyšetrovanie závažných námorných strát, uvedených v odseku 1 tohto nariadenia.

Norma A5.1.6 – Námorné straty

(žiadne ustanovenia)

Usmernenie B5.1.6 – Námorné straty

(žiadne ustanovenia)

Nariadenie 5.2 – Zodpovednosti štátu prístavu

Účel: Umožniť každému členovi plniť svoje povinnosti podľa tohto dohovoru týkajúce sa medzinárodnej spolupráce pri uplatňovaní a presadzovaní noriem dohovoru na cudzích lodiach.

Nariadenie 5.2.1 – Kontroly v prístave

1. Každá zahraničná loď, zastavujúca pri bežnom výkone svojej obchodnej činnosti alebo z prevádzkových dôvodov, v prístave člena, môže byť podrobená kontrole v súlade s odsekom 4 článku V, ktorej účelom je preveriť súlad s požiadavkami tohto dohovoru (vrátane práv námorníkov) týkajúcimi sa pracovných a životných podmienok námorníkov na lodi.

2. Každý člen považuje osvedčenie o práci v námornej doprave a vyhlásenie o plnení požiadaviek na prácu v námornej doprave, vyžadované podľa nariadenia 5.1.3 za dôkaz *prima facie* o súlade s požiadavkami tohto dohovoru (vrátane práv námorníkov). Podľa toho, sa kontrola v jeho prístavoch, s výnimkou okolností uvedených v kódexe, obmedzuje na previerku osvedčenia a vyhlásenia.

3. Kontroly v prístave vykonávajú oprávnení úradníci v súlade s ustanoveniami kódexu a s inými uplatniteľnými medzinárodnými dohodami, upravujúcimi kontrolné inšpekcie štátu prístavu člena. Akákoľvek takáto kontrola sa obmedzuje na overovanie toho, že kontrolovaná záležitosť je v súlade s príslušnými požiadavkami uvedenými v článkoch a nariadeniach tohto dohovoru iba v časti A kódexu.

4. Kontroly, ktoré sa môžu vykonávať v súlade s týmto nariadením, sú založené na efektívnej kontrole štátu prístavu a systéme monitorovania pomáhajúcom zabezpečiť, aby pracovné a životné podmienky námorníkov na lodiach vstupujúcich do prístavu dotknutého člena spĺňali požiadavky tohto dohovoru (vrátane práv námorníkov).

5. Informácie o systéme, uvedenom v odseku 4 tohto nariadenia, vrátane metodiky použitej na hodnotenie jeho efektívnosti sa poskytujú v správach člena Medzinárodnému úradu práce podľa článku 22 Ústavy Medzinárodnej organizácie práce.

Norma A5.2.1 – Kontroly v prístave

1. Ak splnomocnený úradník, ktorý prišiel na palubu vykonať kontrolu, a ktorý si vyžiadal podľa vhodnosti osvedčenie o práci v námornej doprave a vyhlásenie o plnení požiadaviek na prácu v námornej doprave zistí, že:

(a) potrebné dokumenty nie sú predložené alebo uchovávané alebo sú nepravdivo uchovávané alebo predložené dokumenty neobsahujú informácie požadované týmto dohovorom, alebo sú inak neplatné; alebo

(b) existujú jasné dôvody sa domnievať, že pracovné a životné podmienky na lodi nie sú v súlade s požiadavkami tohto dohovoru; alebo

(c) existujú racionálne dôvody sa domnievať, že loď zmenila vlajku za účelom vyhýbania sa plneniu tohto dohovoru; alebo

(d) existuje sťažnosť tvrdiaca, že určité pracovné a životné podmienky na lodi nie sú v súlade s požiadavkami tohto dohovoru,

môže vykonať podrobnejšiu kontrola na zistenie pracovných a životných podmienok na palube lode. Takáto kontrola sa vykonáva v každom prípade, ak pracovné a životné podmienky, o ktorých existuje presvedčenie alebo tvrdenie, že sú nedostatočné, predstavujú očividné ohrozenie bezpečnosti, zdravia a zabezpečenia námorníkov alebo ak má splnomocnený úradník dôvody sa domnievať, že niektorý z namietaných nedostatkov predstavuje závažné porušenie požiadaviek tohto dohovoru (vrátane práv námorníkov).

2. Ak na zahraničnej lodi vykonávajú splnomocnení úradníci podrobnejšiu kontrolu v prístave člena za okolností, uvedených v písmene a), b) alebo c) odseku 1 tejto normy, v zásade by mala pokrývať oblasti uvedené v prílohe A5-III.

3. V prípade sťažnosti podľa odseku 1 písmeno d) tejto normy sa inšpekcia zvyčajne obmedzuje na záležitosti v rozsahu sťažnosti, hoci sťažnosť alebo jej vyšetrovanie môže poskytnúť jasné dôvody na podrobnejšiu inšpekciu v súlade s odsekom 1 písmeno b) tejto normy. Na účel odseku 1 písmeno d) tejto normy, znamená „sťažnosť“ informácie predložené námorníkom, profesijným orgánom, združením alebo odborovým zväzom alebo všeobecne

akoukoľvek osobou, ktorá má záujem na bezpečnosti lode, vrátane záujmu na bezpečnosti alebo zdravotných rizikách pre námorníkov na palube.

4. Ak sa po podrobnejšej kontrole zistí, že pracovné a životné podmienky na lodi nevyhovujú požiadavkám tohto dohovoru, splnomocnený úradník bezodkladne upozorní na nedostatky veliteľa námornej lode, s určením lehoty na ich nápravu. V prípade, ak nedostatky považuje za významné, alebo ak súvisia so sťažnosťou podľa odseku 3 tejto normy, splnomocnený úradník upozorní na tieto nedostatky príslušné organizácie zastupujúce vlastníkov lodí a námorníkov člena, u ktorého sa vykonáva kontrola, a môže:

(a) upovedomiť zástupcu štátu vlajky;

(b) poskytnúť relevantné informácie príslušným orgánom nasledujúceho prístavu zastavenia lode.

5. Člen, u ktorého sa inšpekcia vykonáva, má právo poslať kópiu správy úradníka, ktorá musí byť doplnená odpoveďou prijatou od príslušných orgánov štátu vlajky v určenej lehote, Generálnemu riaditeľovi Medzinárodného úradu práce za účelom podniknutia vhodných a účelných krokov na zabezpečenie uchovania záznamu o takejto informácii a dania ho do pozornosti stranám, ktoré by mohli mať záujem využiť relevantné postupy pomoci.

6. Ak sa po podrobnejšej inšpekcii splnomocneného úradníka zistí, že loď nevyhovuje požiadavkám tohto dohovoru, a:

(a) podmienky na palube očividne ohrozujú bezpečnosť, zdravie alebo zabezpečenie námorníkov; alebo

(b) nesúlad predstavuje závažné alebo opakované porušenie požiadaviek tohto dohovoru (vrátane práv námorníkov);

splnomocnený úradík prijme opatrenia na zabezpečenie toho, aby loď nepokračovala v plavbe na mori, pokiaľ sa niektoré z porušení spadajúcich do pôsobnosti písmena a) alebo b) tohto odseku nenapraví alebo pokiaľ splnomocnený úradník neakceptoval akčný plán nápravy takýchto porušení a neubezpečil sa, že plán sa urýchlene vykoná. Ak je lodi zabránené odplávať, oznámi to splnomocnený úradník bezodkladne zodpovedajúcim spôsobom štátu vlajky a prizve zástupcu štátu vlajky k účasti, ak je to možné, žiadajúc od štátu vlajky odpoveď

v rámci stanovenej lehoty. Splnomocnený úradník tiež bezodkladne informuje príslušné organizácie vlastníkov lodí a príslušné organizácie námorníkov v štáte prístavu, v ktorom sa vykonala inšpekcia.

7. Každý člen zabezpečí, aby jeho splnomocnení úradníci mali usmernenie v duchu časti B kódexu, pokiaľ ide o okolnosti oprávňujúce zadržanie lode v zmysle odseku 6 tejto normy.

8. Pri výkone svojich povinností podľa tejto normy vynakladá člen maximálne úsilie, aby zabránil neprimeranému zadržaniu alebo zdržaniu lode. Ak sa zistí, že loď bola neprimerane zadržaná, vyplatí sa odškodné za akúkoľvek utrpenú ujmu alebo škodu. Dôkazné bremeno spočíva v každom prípade na navrhovateľovi.

Usmernenie B5.2.1 – Kontroly v prístave

1. Príslušný orgán by mal vytvoriť postupy kontroly pre splnomocnených úradníkov vykonávajúcich kontroly podľa nariadenia 5.2.1. Cieľom postupov by malo byť zabezpečenie konzistentnosti kontrol a inak usmerňovanie činností kontroly a presadzovania požiadaviek tohto dohovoru (vrátane práv námorníkov). Výtlačky týchto postupov by mali byť poskytnuté všetkým splnomocneným úradníkom a mali by byť prístupné verejnosti, vlastníkom lodí a námorníkom.

2. Pri tvorbe postupov vo vzťahu k okolnostiam oprávňujúcim zadržanie lode podľa odseku 6 normy A5.2.1, by príslušný orgán mal zohľadniť, že v súvislosti s označením "závažné porušenie" v odseku 6(b) normy A5.2.1, závažnosť by mala súvisieť s povahou konkrétneho nedostatku. Uvedené je osobitne dôležité v prípade porušenia základných práv a zásad alebo zamestnaneckých a sociálnych práv námorníkov podľa článku III a IV. Napríklad zamestnávanie osoby mladšej ako je stanovený vek, by sa malo považovať za závažné porušenie, aj keď je na palube iba jedna takáto osoba. V iných prípadoch by sa mal zohľadniť počet rôznych nedostatkov zistených počas konkrétnej kontroly: napríklad by bolo potrebných viacero prípadov nedostatkov týkajúcich sa ubytovania alebo stravovania a zásobovania neohrozujúcich bezpečnosť alebo zdravie na to, aby predstavovali závažné porušenie.

3. Členovia by mali vzájomne maximálne spolupracovať pri prijímaní medzinárodne dohodnutých usmernení pre postupy kontroly, najmä tých, ktoré sa týkajú okolností oprávňujúcich zadržanie lode.

Nariadenie 5.2.2 –Postupy riešenia sťažností námorníkov na pevnine

1. Každý člen zabezpečí, aby námorníci na lodiach zastavujúcich v prístave na území člena, ktorí uvádzajú údajné porušenie požiadaviek tohto dohovoru (vrátane práv námorníkov), mali právo ohlásiť takúto sťažnosť aby sa tak umožnila promptná a praktická náprava.

Norma A5.2.2 – Postupy riešenia sťažností námorníkov na pevnine

1. Sťažnosť námorníka, uvádzajúca porušenie požiadaviek tohto dohovoru (vrátane práv námorníkov) sa môže nahlásiť splnomocnenému úradníkovi v prístave, v ktorom loď námorníka zastavila. V takýchto prípadoch vykoná splnomocnený úradník počiatočné vyšetrovanie.

2. Ako je to vhodné, podľa povahy sťažnosti, počiatočné vyšetrovanie zahŕňa posúdenie toho, či sa využilo konanie o sťažnosti na palube lode, upravené v nariadení 5.1.5. Splnomocnený úradník môže tiež vykonať podrobnejšiu inšpekciu v súlade so normou A5.2.1.

3. Splnomocnený úradník sa, ak je to vhodné, snaží podporiť vyriešenie sťažnosti na úrovni paluby lode.

4. V prípade, že vyšetrovanie alebo kontrola, uvedené v tejto norme odhalí nesúlad, ktorý spadá do rozsahu odseku 6 normy A5.2.1, uplatnia sa ustanovenia toho odseku.

5. Ak sa neuplatnia ustanovenia odseku 4 tejto normy a sťažnosť sa nevyriešila na úrovni paluby lode, upovedomí splnomocnený úradník bezodkladne štát vlajky so žiadosťou o radu a akčný plán nápravy v určenej lehote.

6. Ak sa sťažnosť nevyriešila ani po prijatí opatrení podľa odseku 5 tejto normy, štát prístavu zašle kópiu správy splnomocneného úradníka Generálnemu riaditeľovi Medzinárodného úradu práce. Správa musí byť doplnená odpoveďou príslušného orgánu štátu

vlajky, doručenou v určenej lehote. Príslušné organizácie vlastníkov lodí a námorníkov v štáte prístavu sú podobne informované. Okrem toho, štát prístavu pravidelne predkladá Generálnemu riaditeľovi štatistiky a informácie týkajúce sa sťažností, ktoré sa vyriešili. Realizujú sa obe tieto podania, aby sa na základe vhodných a účelných opatrení, tieto informácií boli zaznamenané a dané sa do pozornosti stranám, vrátane organizácií vlastníkov lodí a organizácií námorníkov, ktoré by mohli mať záujem o využitie príslušných postupov pomoci.

7. Podniknú sa vhodné kroky na zabezpečenie dôvernosti sťažností, ktoré námorníci podali.

Usmernenie B5.2.2 – Postupy riešenia sťažností námorníkov na pevnine

1. Keď sa sťažnosťou uvedenou v norme A5.2.2 zaoberá splnomocnený úradník, mal by najskôr skontrolovať, či ide o sťažnosť všeobecného charakteru, týkajúcu sa všetkých námorníkov na lodi alebo niektorej z kategórií námorníkov, alebo či sa vzťahuje iba na individuálny prípad konkrétneho námorníka.

2. Ak ide o sťažnosť všeobecného charakteru, mal by sa zvážiť výkon podrobnej inšpekcie v zmysle normy A5.2.1.

3. Ak sa sťažnosť vzťahuje na individuálny prípad, mali by sa preskúmať výsledky konania o sťažnosti na palube lode. Ak sa takéto konanie neuskutočnilo, splnomocnený úradník by mal navrhnúť, aby navrhovateľ využil tieto dostupné postupy. Na to, aby posudzoval sťažnosť pred využitím postupov konania o sťažnosti na palube lode, musia byť dobré dôvody. Takými dôvodmi by bola nedostatočnosť alebo prílišné zdržanie interných postupov alebo strach navrhovateľa z odvetných opatrení za to, že podal sťažnosť.

4. Pri každom vyšetrovaní sťažnosti by mal splnomocnený úradník dať veliteľovi námornej lode, vlastníkovi lode a každej inej osobe, ktorej sa sťažnosť týka, náležitú možnosť vyjadriť svoje názory.

5. V prípade, že štát vlajky v reakcii na oznámenie štátu prístavu dá najavo, v súlade s odsekom 5 normy A5.2.2, že sa bude záležitosťou zaoberať, že má zavedené efektívne

postupy na tento účel a predloží prijateľný akčný plán, splnomocnený úradník môže upustiť od akéhokoľvek ďalšieho zapájania sa do sťažnosti.

Nariadenie 5.3 – Zodpovednosti náboru a umiestňovania pracovníkov

Účel: Zabezpečiť, aby každý člen dodržiaval svoje povinnosti podľa tohto dohovoru, vzťahujúce sa na nábor a umiesťovanie námorníkov a sociálne zabezpečenie svojich námorníkov.

1. Bez toho, aby bola dotknutá zásada zodpovednosti každého člena za pracovné a životné podmienky námorníkov na lodiach, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, má člen povinnosť zabezpečiť plnenie požiadaviek tohto dohovoru týkajúcich sa náboru a umiestňovania námorníkov, ako aj sociálneho zabezpečenia námorníkov, ktorí sú jeho štátnymi príslušníkmi, alebo ktorí bývajú alebo sú inak usadení na jeho území, v rozsahu, v akom sú tieto povinnosti upravené v tomto dohovore.

2. V kódexe sú uvedené podrobnejšie požiadavky na vykonávanie odseku 1 tohto nariadenia.

3. Každý člen ustanoví efektívny systém kontroly a monitorovania na plnenie a vynucovanie povinností z tohto dohovoru súvisiacich so zabezpečením pracovnej sily.

4. Informácie o tomto systéme, uvedenom v odseku 3 tohto nariadenia, vrátane metodiky používanej v hodnotení jeho účinnosti sa zahŕňajú do správ člena Medzinárodnému úradu práce podľa článku 22 Ústavy Medzinárodnej organizácie práce.

Norma A5.3 – Zodpovednosti náboru a umiestňovania pracovníkov

1. Každý člen presadzuje požiadavky tohto dohovoru uplatniteľné na prevádzku a prax služieb náboru a umiestňovania námorníkov, zriadených na jeho území, pomocou systému kontroly a monitorovania a právnymi konaniami pri porušeniach udeľovania licencií a iných prevádzkových požiadaviek, upravených v norme A1.4.

Usmernenie B5.3 – Zodpovednosti náboru a umiestňovania pracovníkov

1. Súkromné služby náboru a umiestňovania námorníkov, zriadené na území člena a najímajúce služby námorníka pre vlastníka lode, nech sa nachádza kdekoľvek, by mali byť povinné prevziať záväzky a zaistiť, aby vlastníci lodí riadne plnili podmienky pracovných zmlúv námorníkov, uzatvorených medzi nimi a námorníkmi.

Príloha A2-I

Potvrdenie finančného zabezpečenia v súlade s nariadením 2.5 odsek 2

Osvedčenie alebo iný listinný dôkaz uvedený v norme A2.5.2 odsek 7 obsahuje nasledovné údaje:

(a) meno lode;

(b) prístav registrácie lode;

(c) volacia značka lode;

(d) IMO číslo lode;

(e) názov a adresa poskytovateľa alebo poskytovateľov finančného zabezpečenia;

(f) kontaktné údaje osôb zodpovedných za posudzovanie žiadostí námorníkov o uvoľnenie;

(g) meno vlastníka lode;

(h) doba platnosti finančného zabezpečenia; a

(i) osvedčenie poskytovateľa finančného zabezpečenia o tom, že finančného zabezpečenie spĺňa požiadavky normy A2.5.2.

Príloha A4-I

Potvrdenie finančného zabezpečenia podľa nariadenia 4.2

Osvedčenie alebo iný listinný dôkaz týkajúci sa finančného zabezpečenia podľa normy A4.2.1 odsek 14 obsahuje nasledovné údaje:

(a) meno lode;

(b) prístav registrácie lode;

(c) volací znak lode;

(d) IMO číslo lode;

(e) meno a adresa poskytovateľa finančného zabezpečenia;

(f) kontaktné údaje osôb zodpovedných za uspokojenie zmluvných nárokov námorníkov;

(g) meno vlastníka lode;

(h) doba platnosti finančného zabezpečenia; a

(i) potvrdenie poskytovateľa finančného zabezpečenia o tom, že finančné zabezpečenie spĺňa požiadavky určené v norme A4.2.1.

Príloha B4-I

Vzorový príjmový a výdavkový formulár

Podľa usmernenia B4.2.2

Loď (meno, prístav registrácie a IMO číslo):.....

Udalosť (dátum a miesto):.....

Námorník/právny nástupca a/alebo závislá osoba:.....

Vlastník lode:.....

Ja, (námorník)(námorníkov právny nástupca a/alebo závislá osoba) týmto potvrdzujem prijatie sumy (mena a výška sumy) ako náhradu vyplývajúcu z povinnosti vlastníka lode vyplatiť zmluvnú kompenzáciu pre vzniknuté zranenie a/alebo smrť v zmysle podmienok

(môjho)(námorníkovho) zamestnania a týmto zbavujem vlastníka lode jeho povinností vyplývajúcich zo spomenutých podmienok.

Výplata sumy je vykonaná bez prijatia zodpovednosti za akékoľvek iné nároky a je prijatá bez ohľadu na (moje)(námorníkovho právneho nástupcu a/alebo závislú osobu) právo na uplatnenie akýchkoľvek nárokov súvisiacich s nedbanlivosťou, deliktami, porušením zákonnej povinnosti alebo akejkoľvek inej právnej nápravy vznikajúcej z vyššie uvedenej udalosti.

Dátum:.....

Námorník/právny nástupca a/alebo závislá osoba:.....

Podpis:.....

Na vedomie:

Vlastník lode/zástupca vlastníka lode:

Podpis:.....

Poskytovateľ finančného zabezpečenia:

Podpis:.....

Príloha A5-I

Pracovné a životné podmienky námorníkov, ktoré musí štát vlajky kontrolovať a schvaľovať pred udelením osvedčenia lodi v súlade s normou A5.1.3, odsek 1.

Minimálny vek

Lekárske osvedčenie

Kvalifikácie námorníkov

Pracovné zmluvy námorníkov

Využívanie úradne povolenej alebo autorizovanej alebo regulovanej súkromnej služby náboru a umiestňovania

Pracovný čas a čas odpočinku

Úroveň obsadenosti námornej lode lodnou posádkou

Ubytovanie

Zariadenia na oddych a rekreáciu na palube

Strava a zásobovanie

Zdravie a bezpečnosť a prevencia úrazov

Zdravotná starostlivosť na palube

Postupy pre sťažnosti na palube lode

Vyplácanie mzdy

Finančné zabezpečenie repatriácie

Finančné zabezpečenie zodpovedností vlastníka lode

Príloha A5-II

Osvedčenie o práci v námornej doprave

(Poznámka: Toto osvedčenie má mať pripojené vyhlásenie o dodržiavaní požiadaviek na prácu v námornej doprave)

Vydané v súlade s článkom V a nadpisom 5 Dohovoru o práci v námornej doprave, *2006* (ďalej označovaného ako "dohovor") z úradnej moci vlády:

……..

(úplné označenie štátu, pod ktorého vlajkou má loď oprávnenie plávať)

kým …….

(úplné označenie a adresa príslušnej osoby alebo organizácie vhodne splnomocnenej podľa ustanovení tohto dohovoru)

Podrobnosti o lodi:

Meno lode .....

Rozlišovacie číslo alebo písmená .....

Prístav registrácie .....

Dátum registrácie .....

Hrubá priestornosť * .....

Číslo IMO .....

Typ lode .....

Meno a adresa vlastníka lode (ako je definovaný v článku II, odsek 1(j), dohovoru)

.....

.....

Toto osvedčuje:

1. Že táto loď bola skontrolovaná a bolo overené, že je v súlade s požiadavkami dohovoru a ustanoveniami priloženého vyhlásenia o dodržiavaní požiadaviek na prácu v námornej doprave.

2. Že pracovné a životné podmienky námorníkov, uvedené v Prílohe A5-I dohovoru zodpovedajú vnútroštátnym požiadavkám hore uvedeného štátu, ktorý vykonáva dohovor. Tieto vnútroštátne požiadavky sú zhrnuté vo vyhlásení o dodržiavaní požiadaviek na prácu v námornej doprave, I. časť.

Toto osvedčenie platí do ..... podliehajúc inšpekciám v súlade s normou A5.1.3 a A5.1.4 dohovoru.

Toto osvedčenie je platné iba ak je k nemu priložené vyhlásenie o dodržiavaní požiadaviek na prácu v námornej doprave

vydané v ..... dňa .....

Dátum vykonania kontroly, na ktorej sa zakladá toto osvedčenie:

.....

vydané v .....

dňa .....

Podpis náležite splnomocneného úradníka, ktorý vystavil osvedčenie

(Pečať alebo úradná pečiatka vydávajúceho orgánu, ktoré je vhodné)

Odporúčania pre povinnú mimoriadnu (medziperiodickú) kontrolu a akúkoľvek ďalšiu kontrolu (ak sa požaduje)

Toto osvedčuje, že loď bola skontrolovaná v súlade s normou A5.1.3 a A5.1.4 dohovoru, a že pracovné a životné podmienky námorníkov, stanovené v Prílohe A5-I dohovoru zodpovedajú vnútroštátnym požiadavkám hore uvedenej krajiny, ktoré vykonávajú dohovor.

medziperiodická kontrola:

Podpísaný .....

(má sa vyplniť medzi druhým a tretím výročným dátumom) (podpis splnomocneného úradníka)

.....

Miesto.....

Dátum .....

(Pečať alebo úradná pečiatka orgánu, ak je vhodné)

Ďalšie odporúčania (ak sa požaduje)

Toto osvedčuje, loď bola podrobená ďalšej kontrole za účelom overenia, že loď je naďalej v súlade s vnútroštátnymi požiadavkami vykonávajúcimi dohovor, tak ako to požaduje norma A3.1, odsek 3 dohovoru (opakovaná registrácia alebo podstatná zmena ubytovania) alebo z iných dôvodov.

Ďalšia kontrola: Podpísaný .....

(ak sa požaduje) (podpis splnomocneného úradníka)

.....

Miesto .....

Dátum .....

(Pečať alebo úradná pečiatka orgánu, podľa vhodnosti)

Ďalšia kontrola: Podpísaný .....

(ak sa požaduje) (podpis splnomocneného úradníka)

.....

Miesto .....

Dátum .....

(Pečať alebo úradná pečiatka orgánu, podľa vhodnosti)

Ďalšia kontrola: Podpísaný .....

(ak sa požaduje) (podpis splnomocneného úradníka)

.....

Miesto .....

Dátum .....

(Pečať alebo úradná pečiatka orgánu, podľa vhodnosti)

* Hrubá priestornosť pre lode, na ktoré sa vzťahuje dočasná schéma merania priestornosti, ktorú prijala IMO je hrubá priestornosť, ktorá je uvedená v stĺpci POZNÁMKY medzinárodného osvedčenia o priestornosti (1969).

Dohovor o práci v námornej doprave, 2006

Vyhlásenie o dodržiavaní požiadaviek na prácu v námornej doprave – I. časť

(Poznámka: Toto vyhlásenie musí by pripojené k osvedčeniu o práci v námornej doprave)

Vydané z úradnej moci: .....

(vložiť meno príslušného orgánu ako, ho definuje článok II, odsek 1(a) dohovoru)

S ohľadom na ustanovenia Dohovoru o práci v námornej doprave, 2006, nasledujúca uvedená loď:

Názov lode	Číslo MNO	Hrubá priestornosť

je udržiavaná v súlade s normou A5.1.3 dohovoru.

Dolu podpísaný vyhlasuje, v mene hore uvedeného príslušného orgánu, že:

(a) ustanovenia Dohovoru o práci v námornej doprave sú plne zahrnuté vo vnútroštátnych požiadavkách, uvedených ďalej;

(b) tieto vnútroštátne požiadavky sú obsiahnuté vo vnútroštátnych ustanoveniach, ktoré sú citované ďalej; tam, kde je to potrebné, sú poskytnuté vysvetlenia týkajúce sa obsahu týchto ustanovení;

(c) podrobnosti o všetkých podstatných ekvivalenciách podľa článku VI, odseku 3 a 4 sú uvedené <*v zodpovedajúcej vnútroštátnej požiadavke uvedenej ďalej*> <*v časti poskytnutej na tento účel ďalej* > <vyčiarknite nehodiaci výrok >; a

(d) akékoľvek osobitné požiadavky podľa druhu lode podľa vnútroštátnej legislatívy sú tiež citované v rámci príslušných požiadaviek.

1. Minimálny vek (Nariadenie 1.1) .....

2. Lekárske osvedčenie (Nariadenie 1.2) .....

3. Kvalifikácie námorníkov (Nariadenie 1.3) .....

4. Pracovné zmluvy námorníkov (Nariadenie 2.1).....

5. Využívanie úradne povolenej alebo autorizovanej alebo regulovanej súkromnej služby náboru a umiestňovania (Nariadenie 1.4) .....

6. Pracovný čas a čas odpočinku (Nariadenie 2.3).....

7. Úroveň obsadenosti námornej lode lodnou posádkou (Nariadenie 2.7).....

8. Ubytovanie (Nariadenie 3.1) .....

9. Zariadenia na oddych a rekreáciu na palube (Nariadenie 3.1) .....

10. Strava a zásobovanie (Nariadenie 3.2).....

11. Zdravie a bezpečnosť a prevencia úrazov (Nariadenie 4.3) .....

12. Zdravotná starostlivosť na palube (Nariadenie 4.1).....

13. Postupy pre sťažnosti na palube lode (Nariadenie 5.1.5).....

14. Vyplácanie mzdy (Nariadenie 2.2) .....

15. Finančné zabezpečenie repatriácie (Nariadenie 2.5).....

16. Finančné zabezpečenie zodpovedností vlastníka lode (nariadenie 4.2)

Meno: .....

Názov: .....

Podpis: .....

Miesto: .....

Dátum: .....

podstatné ekvivalencie = podstatne rovnocenné vnútroštátne požiadavky/opatrenia

(Poznámka: prečiarknite nehodiaci sa výrok)

Nasledujúce podstatné ekvivalencie v zmysle článku VI, odsek 3 a 4 dohovoru, okrem ak uvedené vyššie, sa berú na vedomie (s vysvetlením podľa potreby):

.....

.....

.....

Konštatujú sa nasledujúce podstatné ekvivalencie, ako je upravené v dohovore, článok VI, odsek 3 a 4, s výnimkou, ak je uvedené vyššie: [vložte opis podľa vhodnosti]

.....

.....

.....

Neboli prijaté žiadne podstatné ekvivalencie.

Meno: .....

Názov: .....

Podpis: .....

Miesto: .....

Dátum: .....

Výnimky

(Poznámka: pre*čiarknite nehodiaci sa výrok)*

Tieto výnimky, poskytnuté príslušným úradom v zmysle 3. kapitoly dohovoru, sa berú na vedomie:

.....

.....

Nebola udelená žiadna výnimka.

Vyhlásenie o dodržiavaní požiadaviek na prácu v námornej doprave – II. časť

Opatrenia prijaté na zabezpečenie pokračujúceho súladu v čase medzi inšpekciami

Vlastník lode, menovaný v Osvedčení o námornej práci, ku ktorému je priložené toto Prehlásenie, vypracoval tieto opatrenia na zabezpečenie pokračujúceho súladu v čase medzi inšpekciami:

<V ďalšej časti uveďte opatrenia, ktoré vlastník lode vypracoval na zabezpečenie súladu s každou z položiek v časti I >

1. Minimálny vek (Nariadenie 1.1) □

.....

2. Lekárske osvedčenie (Nariadenie 1.2) □

.....

3. Kvalifikácie námorníkov (Nariadenie 1.3) □

.....

4. Pracovné zmluvy námorníkov (Nariadenie 2.1) □

.....

5. Využívanie úradne povolenej alebo autorizovanej alebo regulovanej súkromnej služby najímania a umiestňovania (Nariadenie1.4) □

.....

6. Pracovný čas a čas odpočinku (Nariadenie 2.3) □

.....

7. Úroveň obsadenia námornej lode lodnou posádkou (Nariadenie 2.7) □

.....

8. Ubytovanie (Nariadenie 3.1) □

.....

9. Zariadenia na oddych a rekreáciu na palube (Nariadenie 3.1) □

.....

10. Strava a zásobovanie (Nariadenie 3.2) □

.....

11. Zdravie a bezpečnosť a prevencia úrazov (Nariadenie 4.3) □

.....

12. Zdravotná starostlivosť na palube (Nariadenie 4.1) □

.....

13. Postupy pre sťažnosti na palube lode (Nariadenie 5.1.5) □

.....

14. Vyplácanie mzdy (Nariadenie 2.2) □

.....

15. Finančné zabezpečenie repatriácie (Nariadenie 2.5) □

.....

16. Finančné zabezpečenie týkajúce sa zodpovednosti vlastníka lode (nariadenie 4.2)

Hore uvedené opatrenia preveril <vložte meno príslušného orgánu alebo náležite uznanej organizácie > a, po inšpekcii lode bolo stanovené, že tieto spĺňajú účely, uvedené v písmene (b) odseku 10 normy A5.1.3, týkajúce sa opatrení na zabezpečenie počiatočného a pokračujúceho súladu s požiadavkami uvedenými v I. časti tohto Prehlásenia.

Meno: .....

Názov: .....

Adresa spoločnosti: .....

.....

.....

Podpis: .....

Miesto: .....

(Pečať alebo úradná pečiatka príslušného orgánu)

Dočasné osvedčenie o práci v námornej doprave

Vydané podľa ustanovení článku V, odsek 5 Dohovoru o práci v námornej doprave, *2006* (ďalej označovaného ako "dohovor") z úradnej moci vlády:

……..

(úplné označenie štátu, pod ktorého vlajkou je loď oprávnená plávať)

kým .....

(úplné označenie a adresa príslušnej osoby alebo organizácie náležite splnomocnenej podľa ustanovení dohovoru)

Podrobnosti o lodi

Meno lode .....

Rozlišovacie číslo alebo písmená .....

Prístav registrácie .....

Dátum registrácie .....

Hrubá priestornosť *.

.....

Číslo IMO .....

Druh lode .....

Meno a adresa vlastníka lode (ako sú definované v článku II, odseku 1(j) dohovoru)

.....

Toto osvedčuje na účely odseku 7 normy A5.1.3 dohovoru, že:

(a) tejto lodi boli skontrolované, v primeranej a účelnej miere, záležitosti uvedené v Prílohe A5-I k dohovoru, zohľadňujúc overenie položiek uvedených v písmene (b), (c) a (d) v nasledujúcej časti;

(b) vlastník lode preukázal príslušnému orgánu alebo uznanej organizácii, že loď má dostatočné postupy na plnenie dohovoru;

(c) veliteľ námornej lode pozná požiadavky dohovoru a zodpovednosti za jeho vykonávanie; a

(d) príslušnému orgánu alebo uznanej organizácii boli podané náležité informácie na vyhotovenie Prehlásenia o dodržiavaní námornej práce.

Toto osvedčenie platí do ..... podliehajúc inšpekciám v súlade s normami A5.1.3 a A5.1.4.

Dátumom výkonu inšpekcie, uvedenej v písmene (a) vyššie bol

.....

Vydané v .....

dňa .....

Podpis náležite splnomocneného úradníka, ktorý vydal dočasné osvedčenie

.....

(Pečať alebo úradná pečiatka vydávajúceho orgánu, podľa vhodnosti)

* Hrubá priestornosť lodí, na ktoré sa vzťahuje dočasná schéma merania priestornosti, ktorú prijala IMO je hrubá priestornosť, ktorá je uvedená v stĺpci POZNÁMKY medzinárodného osvedčenia o priestornosti (1969).

Príloha A5-III

Všeobecné oblasti, ktoré sú predmetom podrobnej kontroly splnomocneného úradníka v prístave člena vykonávajúceho kontrolu štátu prístavu podľa normy A5.2.1.

Minimálny vek

Lekárske osvedčenie

Kvalifikácie námorníkov

Pracovné zmluvy námorníkov

Využívanie úradne povolenej alebo autorizovanej alebo regulovanej súkromnej služby náboru a umiestňovania

Pracovný čas a čas odpočinku

Úroveň obsadenosti námornej lode lodnou posádkou

Ubytovanie

Zariadenia na oddych a rekreáciu na palube

Strava a zásobovanie

Zdravie, bezpečnosť a prevencia úrazov

Zdravotná starostlivosť na palube

Postupy pre sťažnosti na palube lode

Vyplácanie mzdy

Finančné zabezpečenie repatriácie

Finančné zabezpečenie zodpovedností vlastníka lode

Príloha B5-I – VZOR vnútroštátneho vyhlásenia

Pozri usmernenie B5.1.3, odsek 5

Dohovor o práci v námornej doprave, 2006

Vyhlásenie o splnení požiadaviek na prácu v námornej doprave – I. časť

(Poznámka: Toto vyhlásenie musí byť pripojené k lodnému osvedčeniu o námornej práci)

Vydané úradom: Ministerstvo dopravy xxx.....

(vložiť názov príslušného orgánu ako ho definuje článok II, odsek 1, písm. a) dohovoru)

S ohľadom na ustanovenia Dohovoru o práci v námornej doprave, 2006, nasledujúca uvedená loď:

Názov lode	Číslo MNO	Hrubá priestornosť
M. S. EXAMPLE	12345	1000

je udržiavaná v súlade s Normou A5.1.3 dohovoru.

Dolu podpísaný vyhlasuje, v mene vyššie uvedeného príslušného orgánu, že:

(a) ustanovenia Dohovoru o práci v námornej doprave sú plne zahrnuté vo vnútroštátnych požiadavkách, uvedených ďalej;

(b) tieto vnútroštátne požiadavky sú obsiahnuté vo vnútroštátnych ustanoveniach, ktoré sú citované ďalej; tam, kde je to potrebné sú poskytnuté vysvetlenia týkajúce sa obsahu týchto ustanovení;

(c) podrobnosti o všetkých podstatných ekvivalenciách podľa článku VI, odseku 3 a 4 sú uvedené <*v zodpovedajúcej vnútroštátnej požiadavke uvedenej ďalej*> <*v časti poskytnutej na tento účel ďalej* > <vyčiarknite nehodiaci výrok >; a

(d) akékoľvek osobitné požiadavky vnútroštátnej legislatívy podľa druhu lode sú tiež citované v rámci príslušných požiadaviek.

1. Minimálny vek (Nariadenie 1.1)

Lodný zákon, č. 123 z roku 1905, v znení zmien a doplnení ("zákon"), Hlava X; Plavebné nariadenia ("nariadenia "), 2006, pravidlá 1111-1222.

Minimálne veky sú tie, na ktoré odkazuje dohovor. "noc" znamená 21. 00 až 6.00 pokiaľ Ministerstvo námornej dopravy ("ministerstvo") neschváli inú dobu..

Príklady rizikovej práce, ktorá je zakázaná 18-ročným a starším, sú uvedené v Zozname A tohto dokumentu. V prípade nákladných lodí nikto vo veku do 18 rokov nesmie pracovať v oblastiach vyznačených ako „riziková oblasť" v pláne lode (má byť priložený k tomuto vyhláseniu).

2. Lekárske osvedčenie (Nariadenie 1.2), zákon, *hlava XI; nariadenia, pravidlá 1223-1233.*

Lekárske osvedčenia sa riadia, podľa vhodnosti, požiadavkami Dohovoru STCW; v iných prípadoch sa požiadavky STCW uplatňujú s potrebnými prispôsobeniami. Osvedčenia týkajúce

sa zraku môžu vystavovať kvalifikovaní optici zapísaní do zoznamu schváleného ministerstvom. Lekárske vyšetrenia sa riadia Smernicami MOP/IMO/WHO uvedenými v Usmernení B1.2.1

.....

.....

Vyhlásenie o splnení požiadaviek na prácu v námornej doprave – II. časť

Opatrenia prijaté na zabezpečenie sústavného plnenia požiadaviek na prácu v námornej doprave v čase medzi kontrolami

Vlastník lode, menovaný v osvedčení o námornej práci, ku ktorému je priložené toto vyhlásenie, vypracoval tieto opatrenia na zabezpečenie sústavného súladu v čase medzi kontrolami:

<V ďalšej časti uveďte opatrenia, ktoré vlastník lode vypracoval na zabezpečenie súladu s každou z položiek v časti I >

1. Minimálny vek (Nariadenie 1.1) ☒

Dátum narodenia každého námorníka je poznačený pri jeho /jej mene na zozname posádky. Na začiatku každej plavby kontroluje zoznam veliteľ námornej lode alebo ním poverené osoba (príslušný úradník"), ktorý zaznamená dátum takéhoto overovania. Každý námorník vo veku do 18 rokov dostane v čase prijatia do služby oznámenie, ktoré jemu alebo jej zakazuje vykonávať nočnú prácu alebo prácu, ktorá je osobitne uvedená v zozname ako riziková (pozri Časť I, odsek 1, vyššie) a akúkoľvek inú rizikovú prácu a prikazuje mu poradiť sa s príslušným úradníkom

v prípade, že má pochybnosti. Príslušný úradník si ponechá jeden exemplár oznámenia, s podpisom námorníka pod slovami „prevzal a prečítal“ a s dátumom podpisu.

2. Lekárske osvedčenie (Nariadenie 1.2) ☒

Príslušný úradník uchováva lekárske osvedčenia ako striktne dôverné, spolu so zoznamom, ktorého príprava mu je zverená, a ktorý uvádza pri každom námorníkovi na palube: funkcie námorníka, dátum súčasného lekárskeho osvedčenia/osvedčení a zdravotný stav, konštatovaný v tomto osvedčení. V každom prípade možnej pochybnosti, či je námorník zdravotne spôsobilý na konkrétnu funkciu alebo funkcie, konzultuje príslušný úradník s lekárom námorníka alebo iným kvalifikovaným všeobecným lekárom a zaznamená súhrn záverov všeobecného lekára, ako aj meno a telefónne číslo všeobecného lekára a dátum konzultácie.

.....

.....

.....

V prípade nejasností vo výklade sa za rozhodujúce považuje znenie dohovoru v anglickom jazyku.

INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION

MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006

PREAMBLE

The General Conference of the International Labour Organization, Having been convened at Geneva by the Governing Body of the Inter-national 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 Watch keeping 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 ship- owners 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 inter- national 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 sea- farers' 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 sea- farer 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 at least 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 Art- icle 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications, accept- ances 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 rep- resented 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 dis- agreement. 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 sub- sequent 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 ad- equate to implement the responsibilities under Part A to which the Guideline relate.

11.

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 sea- farers 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 under- taking 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 in- dependent 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 per- formed 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 per- formed 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 with- out 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

fit- ness 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 Mari- time 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 success- fully 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, which- ever 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 sys- tem 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 ship- owners' and seafarers' organizations concerned, to be appropriate – in the context of recruitment and placement services operated by a seafarers' organization in the territory of the Member for the supply of seafarers who are nationals of that Member to ships which fly its flag. The services covered by this paragraph are those fulfilling the following conditions:

(a) the recruitment and placement service is operated pursuant to a collective bargaining agreement between that organization and a shipowner;

(b) both the seafarers' organization and the shipowner are based in the territory of the Member;

(c) the Member has national laws or regulations or a procedure to authorize or register

the collective bargaining agreement permitting the operation of the recruitment and placement service; and

(d) the recruitment and placement service is operated in an orderly manner and measures are in place to protect and promote seafarers' employment rights comparable to those provided in paragraph 5 of this Standard.

4. Nothing in this Standard or Regulation 1.4 shall be deemed to:

(a) prevent a Member from maintaining a free public seafarer recruitment and placement service for seafarers in the framework of a policy to meet the needs of seafarers and shipowners, whether the service forms part of or is coordinated with a public employment service for all workers and employers; or

(b) impose on a Member the obligation to establish a system for the operation of private seafarer recruitment or placement services in its territory.

5. A Member adopting a system referred to in paragraph 2 of this Standard shall, in its laws and regulations or other measures, at a minimum:

(a) prohibit seafarer recruitment and placement services from using means, mechanisms or lists intended to prevent or deter seafarers from gaining employment for which they are qualified;

(b) require that no fees or other charges for seafarer recruitment or placement or for providing employment to seafarers are borne directly or indirectly, in whole or in part, by the seafarer, other than the cost of the seafarer obtaining a national statutory medical certificate, the national seafarer's book and a passport or other

similar personal travel documents, not including, however, the cost of visas, which shall be borne by the shipowner; and

(c) ensure that seafarer recruitment and placement services operating in its territory:

(i) maintain an up-to-date register of all seafarers recruited or placed through them, to be available for inspection by the competent authority;

(ii) make sure that seafarers are informed of their rights and duties under their employment agreements prior to or in the process of engagement and that proper arrangements are made for seafarers to examine their employment agreements before and after they are signed and for them to receive a copy of the agreements;

(iii) verify that seafarers recruited or placed by them are qualified and hold the documents necessary for the job concerned, and that the seafarers' employment agreements are in accordance with applicable laws and regulations and any collective bargaining agreement that forms part of the employment agreement;

(iv) make sure, as far as practicable, that the shipowner has the means to protect seafarers from being stranded in a foreign port;

(v) examine and respond to any complaint concerning their activities and advise the competent authority of any unresolved complaint;

(vi) establish a system of protection, by way of insurance or an equivalent appropriate measure, to compensate seafarers for monetary loss that they may incur as a result of the failure of a recruitment and placement service or the relevant shipowner under the seafarers' employment agreement to meet its obligations to them.

6. The competent authority shall closely supervise and control all seafarer

recruitment and placement services operating in the territory of the Member concerned. Any licences or certificates or similar authorizations for the operation of private services in the territory are granted or renewed only after verification that the seafarer recruitment and placement service concerned meets the requirements of national laws and regulations.

7. The competent authority shall ensure that adequate machinery and procedures exist for the investigation, if necessary, of complaints concerning the activities of

seafarer recruitment and placement services, involving, as appropriate,

representatives of shipowners and seafarers.

8. Each Member which has ratified this Convention shall, in so far as practicable, advise its nationals on the possible problems of signing on a ship that flies the flag of a State which has not ratified the Convention, until it is satisfied that standards equivalent to those fixed by this Convention are being applied. Measures taken to this effect by the Member that has ratified this Convention shall not be in contradiction with the principle of free movement of workers stipulated by the treaties to which the two States concerned may be parties.

9. Each Member which has ratified this Convention shall require that ship-owners 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 sea- farers' employment agreement. The duration of these minimum periods shall be deter- mined 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 bar- gaining 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 over- time 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 de- fined 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 un- due 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 Inter- national 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 para- graph 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

11. the maximum hours of work or the minimum hours of rest required by national laws or regulations or applicable collective agreements. 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

para- graphs 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 immedi- ate 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 pro- visions in the Code.

2. Seafarers shall be granted shore leave to benefit their health and well-being and consistent 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 sea- farers' 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 with- out their consent to take annual leave due to them in another place except under the pro- visions 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 Inter- national 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 sea- farer because of the financial circumstances of a shipowner or because of the ship- owner’s inability or unwillingness to replace a seafarer.

9. Each Member shall require that ships that fly its flag carry and make avail- able 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' employ- ment 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 in- solvency, 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 sea- farer 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 para- graph 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 ship- owner, 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 willful 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 preju- dice to any other rights a seafarer may have under the national law of the Member con- cerned 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, efficiently 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 Organisation, 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' organisations 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.

and skill development and employment opportunities for seafarers

Guideline B2.8.1 – Measures to promote career and skill development and employment opportunities forseafarers

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 ship-

owner 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 sea- farers 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, work- ing 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' organisations 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 bulk-head;

(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 (herein-after 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' organisations 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 addi-

tion 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 ship-owners' 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 ship-owners' 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 pro- vided 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 wash-basin 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 pro- vide 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 favour- able 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 con- trolled 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 lay- out make it reasonable and practicable, sleeping rooms should be planned and equipped with a private bathroom, including a toilet, so as to provide reasonable com- fort 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 mat- tress. 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 fit- ted 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 side- lights.

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 sea- farers 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 ap- proved 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 avail- able 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 organisations 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 ship-owners' 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 per- sons 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 nation- ally, 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 doc- tor 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 Inter- national 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 Inter- national 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 ofships 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 willful 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 de- fray 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 eval- uation in relation to management of occupational safety and health refer to appropri- ate 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 sea- farers 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 in- juries 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 in- juries 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) organisation 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 sea- farer 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 pro- vide 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 organisations, 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, sick- ness 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 ship- owner, 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 Guide- lines in Part B of the Code.

4. The provisions of this Title shall be implemented bearing in mind that sea- farers 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 ad- ministration 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 organisations 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 sys- tem for qualification of staff employed by them as inspectors to ensure the timely up- dating 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, para- graph 3(b), each Member should take into account the *Guidelines for the Authorisation of Organizations Acting on Behalf of the Administration*, adopted in the frame- work 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 organisation 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 recognised 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 organisation 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 with- drawn 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 inter- national 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 sea- farers 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 recognised 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 com- plaint 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 sea- farers' 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 re- quirements under laws and regulations, in the presence of any witness that the per- son 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 sea- farer for filing a complaint.

3. The provisions in this Regulation and related sections of the Code are with- out 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 sea- farers 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 com-

plaint 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 shipowners' organizations in the Member in which the inspection is carried out, and may:

(a) notify a representative of the flag State;

(b) provide the competent authorities of the next port of call with the relevant information.

5. The Member in which the inspection is carried out shall have the right to transmit a copy of the officer's report, which must be accompanied by any reply received from the competent authorities of the flag State within the prescribed deadline, to the Director-General of the International Labour Office with a view to such action as may be considered appropriate and expedient in order to ensure that a record is kept of such information and that it is brought to the attention of parties which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.

6. Where, following a more detailed inspection by an authorized officer, the ship is found not to conform to the requirements of this Convention and:

(a) 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 ex- ample, 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 re- course procedures.

7. Appropriate steps shall be taken to safeguard the confidentiality of com-plaints 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 authorised 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

under- taking 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 sub- mitted 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 w

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 tonnage [1]

.....

IMO number

.....

Type of ship

..... Name and address of the shipowner [2] .....

.....

.

.....

.

_____

[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 above- mentioned country's national requirements implementing the Convention.

Intermediate inspection: Signed

.....

(to be completed between the second (Signature of authorized official) and third anniversary dates)

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: Signed

.....

(if required) (Signature of authorized official)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional inspection: Signed

.....

(if required) (Signature of authorized official)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional inspection: Signed

.....

(if required) (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 fol- lowing 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 com- pliance, 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 shipowner[1])

The above measures have been reviewed by *(insert name of competent authority or duly recognized organization)* and, following inspection of the ship, have been deter- mined as meeting the purposes set out under Standard A5.1.3, paragraph 10(b), re- garding 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 ship- owners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil cer- tain 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 tonnage [1]

.....

IMO number

.....

Type of ship

..... Name and address of the shipowner [2] .....

.....

.

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 recog- nized 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 ton- nage 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 cer- tain 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 fol- lowing 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 author- ity, 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 Sched- ule 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".

Maritime Labour Convention, 2006

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

.....

.

.....

.

Appendix B5-I

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) X

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 sea- farer's signature under ''received and read'', and the date of signature, is kept by the competent officer.

2. Medical certification (Regulation 1.2) [X]

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.

.....

.

.....

.

Vydavateľ Zbierky zákonov Slovenskej republiky, správca obsahu a prevádzkovateľ právneho a informačného portálu Slov-Lex dostupného na webovom sídle www.slov-lex.sk je
Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky, Župné námestie 13, 813 11 Bratislava,
tel.: 02 888 91 137, fax: 02/52442853, e-mail: helpdesk@slov-lex.sk.