



11. funkční období

135

Vládní návrh, kterým se předkládá Parlamentu  
České republiky k vyslovení souhlasu s ratifikací  
Úmluva Mezinárodní organizace práce o práci na moři,  
přijatá v roce 2006



2017

## N á v r h   u s n e s e n í

### Senátu Parlamentu České republiky

Senát

**dává souhlas k ratifikaci** Úmluvy Mezinárodní organizace práce o práci na moři, přijaté v roce 2006 s tím, že bude učiněno prohlášení doprovázející ratifikaci uvedené Úmluvy v tomto znění:

„S odkazem na odstavce 2 a 10 Standardu A4.5 Úmluvy o práci na moři, 2006 se stanoví následující oblasti sociálního zabezpečení, v nichž se námořníkům poskytuje ochrana v souladu s odstavcem 1 téhož Standardu:

- lékařská péče,
- dávky v nezaměstnanosti,
- dávky při pracovních úrazech,
- rodinné dávky.“

## PŘEDKLÁDACÍ ZPRÁVA PRO PARLAMENT

Mezinárodní organizace práce (dále jen "MOP") je mezinárodní vládní organizace založená v roce 1919. Nejvyšším orgánem MOP je Generální konference zástupců členských států – nazývaná také **Mezinárodní konferencí práce** (dále jen "MKP"), která se schází pravidelně jednou ročně zpravidla v Ženevě, sídle MOP.

Mezi hlavní činnosti MOP patří tvorba mezinárodních pracovních a sociálních norem, které jsou přijímány buď ve formě úmluvy (Convention), jež se po ratifikaci členským státem stává pro tento stát mezinárodněprávním závazkem, nebo/a ve formě doporučení (Recommendation), které se neratifikuje a obsahuje nezávazné standardy zpravidla doplňující úmluvu. V případech, kdy je zapotřebí doplnit úmluvu bez toho, aby byla zcela revidována, bývá potřebná úprava přijímána ve formě protokolu, který se řídí obdobným režimem jako úmluvy.

**Úmluva MOP o práci na moři** (dále jen Úmluva) byla přijata na 94. (námořním) zasedání Mezinárodní konference práce v roce 2006. Byla sjednána s cílem sjednotit a aktualizovat systém mezinárodních pracovních standardů v tomto odvětví přijatých za uplynulých více než 80 let a zároveň do něj vnést větší dynamičnost a schopnost pružně reagovat na měnící se podmínky v globalizující se ekonomice. Stanoví minimální požadavky pro námořníky pracující na lodi a obsahuje základní pravidla pro podmínky zaměstnávání, pracovní doby a odpočinku, ubytování, stravování, ochrany zdraví a lékařské péče, jakož i sociálního zabezpečení.

Úmluva formálně reviduje 36 existujících námořních úmluv přijatých MOP od roku 1920. ČR je vázána dvěma z nich – úmluvou č. 163 o sociální péči o námořníky, vyhlášenou sdělením federálního ministerstva zahraničních věcí č. 432/1991 Sb. a č. 164 o ochraně zdraví a lékařské péči pro námořníky, vyhlášenou sdělením federálního ministerstva zahraničních věcí č. 445/1991 Sb. V souladu s čl. 13 odst. 1 písm. a) úmluvy č. 163 a obsahově identickým čl. 20 odst. 1 písm. a) úmluvy č. 164, bude ratifikace novější revidující Úmluvy znamenat automatickou výpověď těchto dvou starších úmluv.

Úmluva vstoupila v platnost 20. srpna 2013, k 1. 12. 2016 byla Úmluva ratifikována 80 státy, vč. 24 členských států EU.

Pracovní podmínky námořníků jsou dlouhodobě předmětem úpravy i na evropské úrovni, která reflektuje námořní úmluvy MOP. Na přijetí Úmluvy tak bylo v rámci evropské legislativy věcně reagováno např. směrnicí Rady 2009/13/ES ze dne 16. února 2009, kterou se provádí dohoda k Úmluvě o práci na moři z roku 2006 uzavřená Svazem provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ECSA) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) a kterou se mění směrnice 1999/63/ES; směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES o státní přístavní inspekci; či směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2013/54/EU ze dne 20. listopadu 2013 o některých povinnostech státu vlajky ohledně souladu s Úmluvou o práci na moři z roku 2006 a jejího prosazování.

Byť je toto odvětví pro Českou republiku aktuálně méně významné, než tomu bylo v rámci Československa, přesto existuje nezanedbatelná skupina českých občanů pracujících jako členové posádek námořních lodí. Ratifikace Úmluvy je tak žádoucí jak vzhledem k potřebě reagovat na uvedené směrnice, tak i s cílem zajistit i do budoucna relevanci vnitrostátní úpravy vydávání osvědčení pro lodě nebo oprávnění pro výkon funkce člena posádky lodě podle zákona o námořní plavbě.

## Obsah Úmluvy

Úmluva obsahuje tři různé, ale vzájemně související části: články, nařízení a Kodex. Články a nařízení stanoví základní práva a zásady a základní povinnosti členských států ratifikujících Úmluvu. Články a nařízení může změnit pouze konference v rámci článku 19 Ústavy Mezinárodní organizace práce (viz článek XIV úmluvy). Kodex je z věcného hlediska pouze doplňkem k jednotlivým nařízením a upřesňuje způsob jejich provádění. Skládá se z části A (povinné standardy) a části B (nepovinné pokyny).

Nařízení jsou spolu s Kodexem uspořádána do pěti obecných oblastí:

- Hlava 1: Minimální požadavky na námořníky při práci na lodi
- Hlava 2: Podmínky zaměstnání
- Hlava 3: Ubytování, volný čas, strava, zásobování
- Hlava 4: Ochrana zdraví, zdravotní péče, sociální služby a sociální zabezpečení
- Hlava 5: Zajištění souladu a prosazování

Kodex lze změnit ve zjednodušeném řízení stanoveném v článku XV úmluvy.

**Hlava 1** obsahuje ustanovení týkající se minimálního věku, zdravotní způsobilosti, výcviku a kvalifikace námořníků, jakož i jejich přijímání a umísťování. Zakazuje zaměstnat na lodi osoby mladší 16 let, specifikuje podrobnosti obsahu, vydávání a platnosti osvědčení o zdravotní způsobilosti vč. vazby k Mezinárodní úmluvě o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (dále jen „STCW“), publikované pod č. 45/2015 Sb.m.s.

*Podle § 62 odst. 2 zákona č. 61/2000 Sb. o námořní plavbě (dále jen „zákon o námořní plavbě“) je provozovatel lodě povinen zajistit, aby členem posádky lodě nebyla osoba, která v den nalodění nedosáhla věku 18 let. Za porušení této povinnosti hrozí sankce podle § 78 odst. 2 písm. q), resp. § 78 odst. 2 písm. q) zákona o námořní plavbě.*

*Základní ustanovení ohledně odborné a zdravotní způsobilosti členů posádky jsou obsažena v §§ 42 – 50 zákona o námořní plavbě, požadavky jsou dále specifikovány ve vyhlášce Ministerstva dopravy č. 112/2015 Sb., o odborné a zdravotní způsobilosti členů posádky lodě, průkazech způsobilosti, námořnických knížkách a kapitánském slibu, která mj. ve své příloze č., 4 obsahuje i vzor osvědčení o zdravotní způsobilosti odpovídající požadavkům Úmluvy. Za porušení souvisejících povinností lze uložit sankce podle § 78 odst. 1 písm. c), odst. 2 písm. k) a odst. 8 písm. b), resp. § 78 odst. 2 písm. k) zákona o námořní plavbě.*

*V otázce přijímání a umísťování námořníků se využívá ustanovení standardu A.1.4. odst. 4 písm. b), které umožňuje nezřídit zvláštní systém k provozování soukromých služeb přijímání nebo umísťování námořníků.*

**Hlava 2** usiluje o spravedlivé pracovní podmínky, zahrnující mj. informování o obsahu pracovní dohody, kolektivní smlouvy a relevantních předpisů, úpravu odměňování a stanovení pracovní doby, doby odpočinku a dovolené, jakož i ustanovení o repatriaci a odškodňování námořníků. Obsahuje též požadavek na dostatečný počet členů posádky a jejich profesní rozvoj.

*Na uzavírání a rozvazování pracovního poměru se kromě obecných ustanovení zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce (§ 31, § 34 odst. 5, § 51, § 55), uplatní i zvláštní úprava obsažená v § 62 odst. 1 zákona o námořní plavbě. Zaměstnání na lodi je zapisováno do námořnické knížky (§§ 54 a 55 zákona o námořní plavbě a §§ 19-23 vyhlášky č. 112/2015 Sb.). Související sankce jsou předvídány §§ 12 a 25 zákona o inspekci práce, resp. § 78 odst. 3 písm. c) zákona o námořní plavbě.*

*Mzdové podmínky se řídí obecnou úpravou zákoníku práce, specifickým ustanovením je § 66 odst. 6 zákona o námořní plavbě, umožňující poukázat výdělek osobě určené námořníkem podle standardu A.2.2. odst. 2 Úmluvy.*

*Zvláštní úprava pracovní doby, doby odpočinku a dovolené je obsažena v §§ 63 – 63f zákona o námořní plavbě. Ačkoli je obecná právní úprava obsažená v části čtvrté zákoníku práce podle § 68 vyloučena, je zaměstnavatel podle § 300 zákoníku práce povinen při určení množství požadované práce a pracovního tempa vzít v úvahu fyziologické a neuropsychické možnosti zaměstnance, předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a čas na přirozené potřeby, jídlo a oddech.*

*Provozovatel námořního plavidla je podle § 24 odst. 1 písm. l) bod. 3 zákona o námořní plavbě povinen mít po celou dobu provozování lodě uzavřeno pojištění a zapláceno pojistné v případě pojištění pro pokrytí nákladů spojených s repatriací. Repatriace samotná vč. hrazení jejích nákladů je upravena v § 65 zákona o námořní plavbě.*

*Kromě obecné povinnosti zaměstnavatele k náhradě škody v §§ 265 an. zákoníku práce obsahuje § 64 zákona o námořní plavbě zvláštní úpravu pro případ skončení pracovního poměru v souvislosti se ztroskotáním, ztrátou lodě nebo pro její nezpůsobilost k plavbě.*

*Provozovatel námořního plavidla je podle § 24 odst. 1 písm. d) a e) povinen zajistit kvalifikovaného velitele a odpovídající počet a složení posádky s důrazem na bezpečnost plavby a podle počtu a složení stanoveného Námořním úřadem pro každou loď při jejím zápisu do námořního rejstříku (§ 29 zákona o námořní plavbě).*

*Na profesní rozvoj námořníků je pamatováno v rámci § 84 zákona o námořní plavbě a prováděcí vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 271/2000 Sb., o podpoře státu k provozování námořní plavby a o finančním příspěvku ke studiu námořnického povolání v zahraničí.*

**Hlava 3** má za cíl zajistit důstojná ubytovací a rekreační zařízení, kvalitní stravu a pitnou vodu na palubě námořního plavidla.

*Plnění požadavků na konstrukci, vybavení a podmínky pro práci členů posádky lodě, které vyplývají z mezinárodních smluv upravujících oblast námořní plavby, je podmínkou uznání lodě za způsobilou k plavbě a je posuzováno jak v rámci řízení o vydání příslušného mezinárodního osvědčení (§ 12b zákona o námořní plavbě), tak i v rámci pravidelných prohlídek (§ 12e zákona o námořní plavbě).*

*Lod' musí být podle § 66 odst. 2 zákona o námořní plavbě vybavena vhodnými ubytovacími, provozními, kancelářskými a stravovacími prostory, prostory a zařízením pro skladování a chlazení potravin a pro přípravu jídel a nápojů, prostory s vybavením pro odpočinek a volný čas, hygienickým a sanitárním zařízením, popřípadě zvláštními prostory pro nemocné. Tyto prostory musí být na lodi v dostatečném počtu a velikosti, vhodně vybaveny s ohledem na svůj účel a musí být dostatečně větrány, vytápěny, osvětleny a izolovány a musí být*

udržovány čisté. Sociální zařízení a poskytované služby na lodi musí být přístupné všem členům posádky lodě, mimo těch, které jsou určeny výhradně cestujícím. Podrobná vnitrostátní úprava, odpovídající požadavkům této části Úmluvy, je obsažena ve vyhlášce Ministerstva dopravy č. 142/2015 Sb., o některých podmínkách pro práci členů posádky lodě.

Provozovatel lodě je podle § 66 odst. 1 zákona o námořní plavbě povinen poskytovat členům posádky lodě po dobu služby na lodi bezplatně ubytování, stravování, pitnou a užitkovou vodu, ochranné pracovní pomůcky, předměty základní osobní hygieny. Podle odst. 3 téhož ustanovení musí být loď zásobena pitnou vodou a potravinami v množství odpovídajícím počtu členů posádky lodě, délce a povaze námořní plavby a v dostatečné výživové hodnotě a různorodosti; potraviny musí zejména zajišťovat vyvážený poměr karbohydrátů, proteinů, tuků, vlákniny, minerálů a vitamínů. Pitná voda a potraviny musí být uskladněny tak, aby po celou dobu plavby zůstala zachována jejich zdravotní nezávadnost a výživová hodnota. Delikty za nezajištění zásobování námořního plavidla pitnou vodou nebo potravinami jsou formulovány v § 78 odst. 2 písm. v) a § 79 odst. 2 písm. v) zákona o námořní plavbě.

**Hlava 4** se věnuje problematice bezpečnosti práce a ochrany zdraví námořníků a poskytování rychlé a přiměřené lékařské péče, jakož i jejich ochraně před finančními důsledky nemoci, úrazu, nebo smrti, k nimž došlo v souvislosti s jejich pracovním poměrem.

Posádky lodě jsou v této oblasti pokryty obecnými pravidly o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, zejm. částí pátou zákoníku práce, zákonem č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, zákonem č. 373/2011 Sb. o specifických zdravotních službách, vyhláškami Ministerstva zdravotnictví č. 79/2013 Sb. o pracovně lékařských službách, č. 92/2012 Sb., o požadavcích na minimální technické a věcné vybavení zdravotnických zařízení a kontaktních pracovišť domácí péče, a č. 99/2012 Sb. o požadavcích na minimální personální zabezpečení zdravotních služeb.

Provozovatel lodě je podle § 67 odst. 1 zákona o námořní plavbě povinen zajistit, aby loď odpovídala podmínkám poskytování zdravotních služeb a hygienickým požadavkům v souladu s mezinárodní smlouvou, kterou je ČR vázána (aktuálně jde o úmluvu MOP č. 164 o ochraně zdraví a lékařské péči pro námořníky, která bude nahrazena předkládanou Úmluvou), vybavení lodě zdravotnickým materiálem, výstrojí, léky a prostředky zdravotnické techniky v lodní lékárnice, které stanoví Příloha 1 vyhlášky č. 142/2015 Sb., a jejich pravidelné doplňování, a členům posádky lodě návštěvu lékaře v přístavech, které loď najíždí, za účelem nutného ošetření. Pokud není na lodi lodní lékař, musí mít podle § 42 odst. 3 zákona o námořní plavbě nejméně jeden člen posádky lodě platný průkaz způsobilosti zdravotníka a v rámci této způsobilosti poskytovat na lodi rozšířenou první pomoc. Nemůže-li být neodkladná zdravotní péče poskytnuta lodním lékařem nebo zdravotníkem, hradí ji vždy provozovatel lodě (§ 66 odst. 1 zákona o námořní plavbě). Sankce za porušení uvedených pravidel lze uložit v návaznosti na § 78 odst. 3 písm. j), k) a l) a § 79 odst. 3 písm. j), k) a l) zákona o námořní plavbě.

Pro účely poskytování nezbytné rozšířené první pomoci je provozovatel lodě v souladu s § 67 odst. 2 zákona o námořní plavbě dále povinen umožnit držiteli průkazu způsobilosti zdravotníka po dobu plavby porady s lékařem prostřednictvím rádia nebo družice v kteroukoliv hodinu.

Provozovatel lodě je podle § 24 odst. 1 písm. l) bod. 2 zákona o námořní plavbě povinen mít po celou dobu provozování lodě uzavřeno pojištění a zapláceno pojistné v případě pojištění za škody vzniklé v důsledku smrti člena posádky, jeho pracovního úrazu nebo nemoci z povolání.

*Provozovatel námořního plavidla je podle § 24 odst. 1 písm. h) zákona o námořní plavbě povinen zajistit, aby veškerá zařízení na námořním plavidle byla schváleného typu, měla schválenou dokumentaci a jejich provoz vyhovoval požadavkům bezpečnosti a ochrany zdraví. Loď, včetně jejího zařízení a vybavení, musí být podle § 67a zákona o námořní plavbě udržována ve stavu, který zaručuje bezpečnost a ochranu zdraví při práci.*

*Velitel lodi je povinen zajistit školení posádky a kontrolovat dodržování zásad a postupů bezpečnosti práce a jejich znalost pravidelně kontrolovat. Dále je povinen zajistit průběžné zjišťování a hodnocení rizikových faktorů pracovních podmínek na lodi a přijímat opatření k ochraně zdraví. Povinnosti člena posádky lodi v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci jsou specifikovány v § 67c téhož zákona. Na lodi, jejíž posádka má alespoň 5 členů, musí být podle § 67d zákona zřízen lodní výbor pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci, který spolupracuje s velitelem lodi při plnění povinností v oblastech týkajících se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na lodi a prevence nehod.*

*Podrobná úprava bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na lodi je obsažena ve vyhlášce Ministerstva dopravy č. 336/2015 Sb.*

*Pravidlo 4.4., týkající se zařízení sociální vybavenosti na pevnině, je vzhledem ke geografické poloze pro ČR nerelevantní.*

*Přístup k sociálnímu zabezpečení a zdravotním službám podle pravidla 4.5. je zajištěn obecnou úpravou, v jejímž rámci netvoří námořníci zvláštní kategorii pracovníků. Jsou tedy pokryti zákony č. 117/1995 Sb., o státní sociální podpoře, č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění, č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, č. 111/2006 Sb., o hmotné nouzi, č. 187/2006 Sb., o nemocenském pojištění, č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění, a č. 372/2011 Sb., o zdravotních službách, spolu s příslušnými prováděcími předpisy. Podle standardu A.4.5. odst. 10 je ratifikující stát povinen v rámci své ratifikace stanovit nejméně tři z devíti odvětví uvedených v odstavci 1 tohoto standardu, pro něž je poskytována ochrana. V případě důchodového pojištění se však naskytá otázka, nakolik stávající úprava vyhovuje předvídané skupině pojištěnců s obvyklým bydlištěm na území ČR v případě, že je daný námořník zaměstnán zahraničním zaměstnavatelem podle cizího práva na lodi neplující pod českou vlajkou. Ačkoli existuje možnost dobrovolné účasti na důchodovém pojištění (§ 6 odst. 2 zákona o důchodovém pojištění), která by mohla naplňovat požadavek Úmluvy na zajištění přístupu do tohoto příspěvkového systému, navrhuje se z důvodu základní procesní opatrnosti nezahrnout dávky poskytované na základě důchodového (a tedy zprostředkovaně i nemocenského) pojištění do této skupiny odvětví. Vzhledem k výše uvedenému se navrhuje se, aby byla stanovena následující odvětví:*

- 1. lékařská péče,*
- 2. dávky v nezaměstnanosti,*
- 3. dávky při pracovních úrazech,*
- 4. rodinné dávky.*

**Hlava 5** ve smyslu odpovědnosti smluvní strany Úmluvy za její provádění obsahuje základní požadavky na existenci účinného kontrolního mechanismu a na vydávání osvědčení pro práci na moři, jakož i nediskriminaci námořníků v přístupu k soudům, tribunálům a jiným mechanismům řešení sporů. Dále obsahuje ustanovení týkající se projednávání stížností a námořních nehod.

*Dodržování závazků, které pro ČR vyplývají z mezinárodního práva, patří k základním ústavním zásadám. Kompetence k vnitrostátní implementaci Úmluvy svěřuje zákon č. 2/1969 Sb., kompetenční zákon, resortům dopravy, práce a sociálních věcí, a zdravotnictví.*

*Státní dozor je svěřen primárně Námořnímu úřadu (Ministerstvu dopravy, viz § 3 a § 76 zákona o námořní plavbě) a Státnímu úřadu inspekce práce (§ 3 zákona o inspekci práce). Spolupráce těchto institucí při vydávání osvědčení pro práci na moři je zajištěna skrze § 12n zákona o námořní plavbě (tento paragraf obsahuje komplexní věcnou úpravu tohoto osvědčení, jakož i prohlášení o dodržení podmínek práce na moři) a § 4 odst. 1 písm. l) zákona o inspekci práce.*

*Vydávání osvědčení o zdravotní způsobilosti se řídí § 48 zákona o námořní plavbě a vyhláškou Ministerstva dopravy č. 112/2015 Sb.*

*Podle § 12e provádí Námořní úřad podle námořních úmluv pravidelné prohlídky lodí, které jsou zapsány v námořním rejstříku a které plují pod vlajkou ČR, při nichž ověřuje, zda konstrukce lodí, její vybavení a provoz jsou v souladu s požadavky námořních úmluv. Standard A.5.1.4. odst. 4 stanoví, že intervaly mezi těmito kontrolami nemají přesáhnout tři roky.*

*Nezávislé postavení inspektorů je zajištěno v rámci zákona č. 234/2014 Sb., o státní službě. Výkon kontroly se dále řídí i zákonem č. 255/2012, o kontrole, a zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád. Soudní přezkum je zajištěn v rámci zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní. V případě nesprávného postupu při kontrolní činnosti lze předpokládat využití zákona č. 82/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu veřejné moci rozhodnutím nebo nesprávným úředním postupem.*

*Ustanovení § 12i – 12m zákona o námořní plavbě upravují možnost pověření dalších subjektů pro výkon inspekční činnosti.*

*Zákon o námořní plavbě upravuje v § 33 odst. 1 písm. k) a v § 67e projednání stížnosti členů posádky lodě vč. provedení potřebných opatření. Informování člena posádky lodě o způsobu vyřizování stížností v pracovněprávních věcech na lodi včetně kontaktních údajů osob pověřených jejich vyřizováním a osob, které mohou členu posádky poskytnout radu v pracovněprávních záležitostech, patří mezi základní povinnosti provozovatele námořního plavidla podle § 24 odst. 1 písm. n) zákona o námořní plavbě.*

*Šetření námořních nehod je upraveno v § 55a a § 55b zákona o námořní plavbě.*

## **Zhodnocení ratifikace z hlediska ústavního, fiskálního a rovnosti žen a mužů**

Jedná se o mezinárodní smlouvu upravující práva a povinnosti osob a pojednávající o věcech, jejichž úprava je vyhrazena zákonu; k její ratifikaci se tak ve smyslu čl. 49 písm. a) a e) ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky, vyžaduje souhlas obou komor Parlamentu České republiky.

Vzhledem k již existujícímu zajištění požadavků Úmluvy v rámci stávajících vnitrostátních předpisů se nepředpokládají žádné finanční dopady bezprostředně související s její ratifikací.

Úmluva se vztahuje na všechny členy posádky námořní lodě bez rozdílu pohlaví a je tak z hlediska dopadů na rovnost žen a mužů neutrální.



Případná ratifikace bude v souladu s ostatními mezinárodními závazky České republiky a s právem ES/EU.

Vláda návrh projednala na svém zasedání dne 10. května 2017 a přijala usnesení č. 358, kterým s ratifikací Úmluvy souhlasí.

V Praze dne 2. června 2017

Předseda vlády:

Mgr. Bohuslav Sobotka, v. r.

## *PŘEKLAD*

### **Úmluva o práci na moři z roku 2006**

Generální konference Mezinárodní organizace práce,

která byla svolána Správní radou Mezinárodního úřadu práce do Ženevy a tam se sešla na svém 94. zasedání dne 7. února 2006,

hodlajíc vytvořit jediný souvislý dokument, v co největší míře obsahující všechny aktuální normy stávajících mezinárodních úmluv a doporučení o práci na moři, jakož i základní principy obsažené v ostatních mezinárodních úmluvách o práci, zejména v:

- Úmluvě o nucené nebo povinné práci z roku 1930 (č. 29);
- Úmluvě o svobodě sdružování a ochraně práva odborově se organizovat z roku 1948 (č. 87);
- Úmluvě o provádění zásad práva organizovat se a kolektivně vyjednávat z roku 1949 (č. 98);
- Úmluvě o stejném odměňování pracujících mužů a žen za práci stejné hodnoty z roku 1951 (č. 100);
- Úmluvě o odstranění nucené práce z roku 1957 (č. 105);
- Úmluvě o diskriminaci (zaměstnání a povolání) z roku 1958 (č. 111);
- Úmluvě o nejnižším věku pro vstup do zaměstnání z roku 1973 (č. 138);
- Úmluvě o zákazu a okamžitých opatřeních k odstranění nejhorších forem dětské práce z roku 1999 (č. 182); a

majíc na paměti hlavní mandát Organizace, kterým je podpora důstojných pracovních podmínek, a

připomínajíc Deklaraci MOP o základních principech a právech v práci z roku 1998, a

majíc na paměti i to, že námořníci spadají také do působnosti ustanovení ostatních nástrojů MOP a mají další práva, která jsou stanovena jako základní práva a svobody platné pro všechny osoby, a

přihlížeje k tomu, že vzhledem ke globální povaze odvětví námořní dopravy potřebují námořníci zvláštní ochranu, a

majíc na paměti rovněž mezinárodní normy pro bezpečnost lodí, bezpečnost osob a řízení jakosti lodí obsažené v Mezinárodní úmluvě o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 v platném znění, Úmluvě o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři z roku 1972 v platném znění, a požadavky na výcvik námořníků na jejich kvalifikaci stanovené v Mezinárodní úmluvě o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků z roku 1978 v platném znění, a

připomínajíc, že Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu z roku 1982 stanoví obecný právní rámec, ve kterém musí být prováděny všechny činnosti na oceánech a mořích, a který má strategický význam jako základ vnitrostátních, regionálních a celosvětových opatření a spolupráce v námořním odvětví, a že je nutno zachovat jeho celistvost, a

připomínajíc, že článek 94 Úmluvy Organizace spojených národů o mořském právu z roku 1982 stanoví povinnosti státu vlajky, mimo jiné ve věci pracovních podmínek, posádky a sociálních záležitostí na lodích, které plují pod vlajkou státu, a

připomínajíc odstavec 8 článku 19 Ústavy Mezinárodní organizace práce, který stanoví, že přijetí jakékoli úmluvy nebo doporučení konferencí ani ratifikace jakékoli úmluvy kterýmkoli členským státem nemají být považovány za dotčení jakéhokoli zákona, nařízení, zvyklosti nebo dohody, které pro dané pracovníky zajišťují příznivější podmínky než ustanovení úmluvy nebo doporučení, a

rozhodnuvši, že tento nový nástroj by měl být vypracován tak, aby zajistil co největší možnou přijatelnost pro vlády, vlastníky lodí a námořníky souhlasící se zásadami důstojné práce, že by mělo být možné jej okamžitě aktualizovat a že by měl sloužit k účinnému provádění a prosazování, a

rozhodnuvši o přijetí určitých návrhů pro realizaci takového nástroje, který je jediným bodem jednání na zasedání, a

rozhodnuvši, že tyto návrhy budou mít podobu mezinárodní úmluvy;

přijímá dne 23. února roku 2006 tuto úmluvu, která může být označována jako Úmluva o práci na moři z roku 2006.

## VŠEOBECNÉ POVINNOSTI

### Článek I

1. Každý členský stát, který ratifikuje tuto úmluvu, se zavazuje zajistit plnou účinnost jejích ustanovení způsobem stanoveným v článku VI, aby zabezpečil právo všech námořníků na důstojné zaměstnání.

2. Členské státy budou vzájemně spolupracovat, aby zajistily účinné provádění a prosazování této úmluvy.

## DEFINICE A ROZSAH PŮSOBNOSTI

### Článek II

1. Pro účely této úmluvy a nestanoví-li konkrétní ustanovení jinak se:

a) **příslušným orgánem** rozumí ministr, vládní odbor nebo jiný orgán s pravomocí vydávat a vymáhat právní předpisy, nařízení či jiné pokyny se silou zákona ohledně předmětu dotčeného ustanovení;

b) **prohlášením o dodržení podmínek práce na moři** rozumí prohlášení uvedené v nařízení 5.1.3;

c) **hrubou prostorností** rozumí hrubá prostornost vypočtená v souladu s přílohou I Mezinárodní úmluvy o vyměřování lodí z roku 1969 nebo jinou následnou úmluvou; pro lodi spadající do působnosti prozatímního systému vyměřování prostornosti, který přijala Mezinárodní námořní organizace, hrubá prostornost znamená údaj uvedený ve sloupci POZNÁMKY mezinárodního výměrného listu (1969);

d) **osvědčením pro práci na moři** rozumí osvědčení uvedené v nařízení 5.1.3;

e) **požadavky této úmluvy** rozumí požadavky v těchto člancích a v nařízeních a v části A Kodexu této úmluvy;

f) **námořníkem** rozumí jakákoli osoba, která je zaměstnána, najata či pracuje v jakémkoli postavení na palubě lodi, pro kterou platí tato úmluva;

g) **pracovní dohodou námořníka** rozumí dohoda, která zahrnuje pracovní smlouvu i další smluvní ujednání;

h) **službami přijímání a umísťování námořníků** rozumí jakákoli osoba, společnost, instituce, agentura či jiná organizace ve státním nebo soukromém sektoru, která provádí přijímání námořníků jménem vlastníků lodí nebo umísťuje námořníky u vlastníků lodí;

i) **lodí** rozumí loď kromě lodi plavící se výhradně ve vnitrozemských vodách nebo vodách v rámci chráněných vod či vod k nim přiléhajících nebo oblastech, kde platí přístavní předpisy;

j) **vlastníkem lodi** rozumí vlastník lodi nebo jiná organizace či osoba, například správce, zástupce nebo nájemce lodi v nájmu typu „bareboat charter“, která převzala odpovědnost za provoz lodi od vlastníka a která při převzetí uvedené odpovědnosti souhlasila s převzetím povinností vyplývajících pro vlastníky lodí v souladu s touto úmluvou, bez ohledu na to, zda jakákoli jiná organizace nebo jiné osoby plní některé povinnosti jménem vlastníka lodi.

2. Není-li v této úmluvě výslovně stanoveno jinak, vztahuje se úmluva na všechny námořníky.

3. v případě pochyb o tom, zda mají být určité kategorie osob považovány za námořníky pro účely této úmluvy, rozhodne tuto otázku příslušný orgán v každém členském státě po konzultaci s organizacemi vlastníků lodí a námořníků, kterých se daná otázka týká.

4. Není-li v této úmluvě výslovně stanoveno jinak, vztahuje se tato úmluva na všechny lodi ve veřejném nebo soukromém vlastnictví, které se běžně účastní obchodní činnosti, kromě lodí zabývajících se rybolovem nebo podobnou činností a lodí tradičně stavěných jako arabské plachetnice nebo džunky. Tato úmluva se nevztahuje na válečné lodi nebo pomocná námořní válečná plavidla.

5. v případě pochyb o tom, zda se tato úmluva vztahuje na určitou loď nebo kategorii lodí, rozhodne tuto otázku příslušný orgán v každém členském státě po konzultaci s dotčenými organizacemi vlastníků lodí a námořníků.

6. v případě, že příslušný orgán rozhodne, že by v současné době nebylo rozumné nebo proveditelné uplatit určité podrobnosti Kodexu uvedeného v čl. VI odst. 1 na loď nebo určitou kategorii lodí plujících pod vlajkou členského státu, nepoužijí se příslušná ustanovení Kodexu v míře, v jaké předmětnou záležitost odlišně upravují vnitrostátní právní či správní předpisy nebo kolektivní smlouvy či jiná opatření. Takové rozhodnutí lze učinit pouze po konzultaci s dotčenými organizacemi vlastníků lodí a námořníků a lze je učinit pouze ohledně lodí do 200 BRT, které se neúčastní mezinárodní plavby.

7. Jakákoli rozhodnutí členského státu podle odstavců 3, 5 nebo 6 tohoto článku budou sdělena generálnímu řediteli Mezinárodního úřadu práce, který uvědomí členské státy Organizace.

8. Není-li výslovně stanoveno jinak, odkaz na tuto úmluvu současně představuje odkaz na Nařízení a Kodex.

## ZÁKLADNÍ PRÁVA A ZÁSADY

### Článek III

Každý členský stát se přesvědčí, že ustanovení jeho právních a správních předpisů v kontextu této úmluvy dodržují základní práva na:

- a) svobodu sdružování a skutečné uznání práva na kolektivní vyjednávání;
- b) vyloučení všech forem nucené nebo povinné práce;
- c) skutečný zákaz dětské práce; a
- d) vyloučení diskriminace v zaměstnání a povolání.

## ZAMĚSTNÁNÍ A SOCIÁLNÍ PRÁVA NÁMOŘNÍKŮ

### Článek IV

1. Každý námořník má právo na bezpečné a zajištěné pracoviště, které splňuje bezpečnostní normy.
2. Každý námořník má právo na spravedlivé podmínky zaměstnání.
3. Každý námořník má právo na důstojné pracovní a životní podmínky na palubě lodi.
4. Každý námořník má právo na ochranu zdraví, lékařskou péči, sociální služby a jiné formy sociální ochrany.
5. Každý členský stát v rámci své pravomoci zajistí, aby zaměstnanecká a sociální práva námořníků stanovená v předcházejících odstavcích tohoto článku byla plně uplatňována v souladu s požadavky této úmluvy. Není-li v této úmluvě stanoveno jinak, takového uplatnění lze v praxi dosáhnout prostřednictvím vnitrostátních právních a správních předpisů, platných kolektivních smluv nebo jiných opatření.

## ODPOVĚDNOST ZA PROVÁDĚNÍ A PROSAZOVÁNÍ

### Článek V

1. Každý členský stát provádí a prosazuje právní a správní předpisy, které přijal ke splnění svých závazků z této úmluvy ve vztahu k lodím a námořníkům, které spadají do jeho pravomoci.
2. Každý členský stát účinně uplatňuje své pravomoci a kontrolu nad všemi loděmi plujícími pod jeho vlajkou tím, že zřídí systém pro zajištění souladu s požadavky této úmluvy, včetně pravidelných kontrol, hlášení, sledování a právních řízení podle platných právních předpisů.
3. Každý členský stát zajistí, aby lodi plující pod jeho vlajkou měly na palubě osvědčení pro práci na moři a prohlášení o dodržení podmínek práce na moři, jak vyžaduje tato úmluva.
4. Loď, pro kterou platí tato úmluva, může v souladu s mezinárodními právními předpisy kontrolovat jiný členský stát než členský stát vlajky, pokud se loď nachází v jednom z jeho přístavů, aby zjistil, zda loď dodržuje požadavky této úmluvy.
5. Každý členský stát účinně vykonává své pravomoci a kontrolu nad službami přijímání a umísťování námořníků, pokud jsou usazeny na jeho území.
6. Každý členský stát zakáže porušování požadavků této úmluvy a v souladu s mezinárodními právními předpisy stanoví sankce nebo bude vyžadovat přijetí nápravných opatření podle svých právních předpisů vhodných pro předcházení takovému porušování požadavků.
7. Každý členský stát provádí své odpovědnosti dle této úmluvy takovým způsobem, aby zajistil, že lodím plující pod vlajkou kteréhokoli státu, který neratifikoval tuto úmluvu, nebude poskytnuto příznivější zacházení než lodím, které plují pod vlajkou státu, který úmluvu ratifikoval.

## **Nařízení a části A a B Kodexu**

### **Článek VI**

1. Nařízení a ustanovení části A Kodexu jsou povinná. Ustanovení části B Kodexu nejsou povinná.
2. Každý členský stát se zavazuje dodržovat práva a zásady stanovené v nařízeních a provádět každé nařízení způsobem stanoveným v odpovídajících ustanoveních části A Kodexu. Kromě toho členský stát řádně zváží provádění svých odpovědností způsobem stanoveným v části B Kodexu.
3. Členský stát, který není schopen provádět práva a zásady způsobem stanoveným v části A Kodexu, může, není-li v této úmluvě výslovně stanoveno jinak, provádět část A pomocí ustanovení jeho právních a správních předpisů nebo jiných opatření v podstatě rovnocenných ustanovením části A.
4. Výhradně pro účely odstavce 3 tohoto článku se kterýkoli právní či správní předpis, kolektivní smlouva nebo jiné prováděcí opatření považuje v kontextu této úmluvy za v podstatě rovnocenné, pokud se členský stát přesvědčí, že:
  - a) opatření napomáhá plnému dosažení obecného předmětu a cíle jednoho či více dotčených ustanovení části A Kodexu; a
  - b) provádí jedno či více dotčených ustanovení části A Kodexu.

## **KONZULTACE S ORGANIZACEMI VLASTNÍKŮ LODÍ A NÁMOŘNÍKŮ**

### **Článek VII**

Jakákoli odchylka, výjimka nebo jiné pružné uplatnění této úmluvy, pro které úmluva vyžaduje konzultaci s organizacemi vlastníků lodí a námořníků, může v případech, kdy v členském státě neexistují organizace zastupující vlastníky lodí nebo námořníky, rozhodnout daný členský stát pouze po konzultaci s výborem uvedeným v článku XIII.

## **VSTUP V PLATNOST**

### **Článek VIII**

1. Formální ratifikace této úmluvy budou oznámeny generálnímu řediteli Mezinárodního úřadu práce k registraci.
2. Tato úmluva zavazuje jen ty členské státy Mezinárodní organizace práce, jejichž ratifikace byla zaregistrována generálním ředitelem.
3. Tato úmluva vstoupí v platnost dvanáct měsíců poté, kdy generální ředitel zaregistruje ratifikace nejméně 30 členských států s celkovým podílem na světové hrubé prostornosti lodí ve výši 33 procent.
4. Následně tato úmluva vstoupí v platnost pro každý další členský stát dvanáct měsíců od data, kdy bude zaregistrována jeho ratifikace.

## **VYPOVĚZENÍ**

### **Článek IX**

1. Členský stát, který ratifikoval tuto úmluvu, ji může vypovědět po uplynutí deseti let ode dne, kdy úmluva poprvé vstoupila v platnost, písemným sdělením generálnímu řediteli Mezinárodního úřadu práce, který je zapíše. Výpověď nenabude účinnosti dříve než jeden rok po dni, kdy byla zapsána.

2. Každý členský stát, který nepoužije práva vypovědět ji podle tohoto článku během roku následujícího po uplynutí období deseti let uvedeného v odstavci 1 tohoto článku, bude vázán úmluvou na další desetileté období a poté ji bude moci vypovědět vždy po uplynutí nového desetiletého období za podmínek uvedených v tomto článku.

## ÚČINEK VSTUPU V PLATNOST

### Článek X

Tato úmluva reviduje následující úmluvy:

Úmluva o minimálním věku (práce na moři) z roku 1920 (č. 7)

Úmluva o odškodnění při ztrátě zaměstnání (ztroskotání) z roku 1920 (č. 8)

Úmluva o umísťování námořníků z roku 1920 (č. 9)

Úmluva o lékařském vyšetření mladistvých (práce na moři) z roku 1921 (č. 16)

Úmluva o pracovních smlouvách námořníků z roku 1926 (č. 22)

Úmluva o repatriaci námořníků z roku 1926 (č. 23)

Úmluva o osvědčeních způsobilosti důstojníků z roku 1936 (č. 53)

Úmluva o placené dovolené námořníků z roku 1936 (č. 54)

Úmluva o povinnostech majitele lodi v případě nemoci nebo úrazu námořníků z roku 1936 (č. 55)

Úmluva o nemocenském pojištění námořníků z roku 1936 (č. 56)

Úmluva o pracovní době na palubě a personálu z roku 1936 (č. 57)

Úmluva o minimálním věku (práce na moři) (revidovaná) z roku 1936 (č. 58)

Úmluva o stravování a restauračních službách (posádka lodí) z roku 1946 (č. 68)

Úmluva o osvědčení lodních kuchařů z roku 1946 (č. 69)

Úmluva o sociálním zabezpečení námořníků z roku 1946 (č. 70)

Úmluva o placené dovolené námořníků z roku 1946 (č. 72)

Úmluva o lékařských vyšetřeních námořníků z roku 1946 (č. 73)

Úmluva o osvědčení způsobilých námořníků z roku 1946 (č. 74)

Úmluva o ubytování posádek z roku 1946 (č. 75)

Úmluva o mzdách, pracovní době na palubě a personálu z roku 1946 (č. 76)

Úmluva o placené dovolené námořníků (revidovaná) z roku 1949 (č. 91)

Úmluva o ubytování posádek (revidovaná) z roku 1949 (č. 92)

Úmluva o mzdách, pracovní době na palubě a personálu (revidovaná) roku 1949 (č. 93)

Úmluva o mzdách, pracovní době na palubě a personálu (revidovaná) z roku 1958 (č. 109)

Úmluva o ubytování posádek (doplňující ustanovení) z roku 1970 (č. 133)

Úmluva o předcházení úrazům (námořníků) z roku 1970 (č. 134)

Úmluva o kontinuitě zaměstnání (námořníků) z roku 1976 (č. 145)

Úmluva o každoroční placené dovolené námořníků z roku 1976 (č. 146)

Úmluva o obchodním námořnictvu (minimální pravidla) z roku 1976 (č. 147)

Úmluva o protokolu z roku 1996 k úmluvě o obchodním námořnictvu (minimálním pravidlům) z roku 1976 (č. 147)

Úmluva o sociální péči o námořníky na moři a v přístavech z roku 1987 (č. 163)

Úmluva o ochraně zdraví a lékařské péči pro námořníky z roku 1987 (č. 164)

Úmluva o sociálním zabezpečení námořníků (revidovaná) z roku 1987 (č. 165)

Úmluva o repatriaci námořníků (revidovaná) z roku 1987 (č. 166)

Úmluva o inspekci práce námořníků z roku 1996 (č. 178)

Úmluva o přijímání a umísťování námořníků z roku 1996 (č. 179)

Úmluva o pracovní době námořníků a personálu lodí z roku 1996 (č. 180).

## FUNKCE DEPOZITÁŘE

### Článek XI

1. Generální ředitel Mezinárodního úřadu práce vyrozumí všechny členské státy Mezinárodní organizace práce o zápisu všech ratifikací, přijetí a výpovědi podle této úmluvy.

2. Až budou podmínky stanovené v čl. VIII odst. 3 splněny, upozorní generální ředitel členské státy Organizace na datum, kterým tato úmluva vstoupí v platnost.

### Článek XII

V souladu s článkem 102 Charty OSN sdělí generální ředitel Mezinárodního úřadu práce generálnímu tajemníkovi OSN k zápisu úplné údaje o všech ratifikacích, přijetích a výpovědích zapsaných podle této úmluvy.

## ZVLÁŠTNÍ TRIPARTITNÍ VÝBOR

### Článek XIII

1. Správní rada Mezinárodního úřadu práce bude průběžně sledovat provádění této úmluvy prostřednictvím výboru se zvláštními pravomocemi v oblasti námořních pracovněprávních norem, který zřídí.

2. Pro záležitosti řešené v souladu s touto úmluvou se výbor skládá ze dvou zástupců jmenovaných vládou každého členského státu, který ratifikoval tuto úmluvu, a zástupců vlastníků lodí a námořníků, které jmenuje Správní rada po konzultaci se Společnou námořní komisí.

3. Zástupci vlád členských států, které tuto úmluvu dosud neratifikovaly, se mohou účastnit práce výboru, ale nemají hlasovací právo v žádných záležitostech projednávaných v souladu s touto úmluvou. Správní rada může vyzvat jiné organizace nebo subjekty, aby byly ve výboru zastoupeny pozorovateli.



4. Hlasy každého zástupce vlastníků lodí a námořníků ve výboru budou váženy tak, aby se zajistilo, že skupina vlastníků lodí a skupina námořníků budou mít každá polovinu hlasů z celkového počtu hlasů vlád zastoupených na dané schůzi a oprávněných hlasovat.

## ZMĚNA TÉTO ÚMLUVY

### Článek XIV

1. Změny jakýchkoli ustanovení této úmluvy může přijímat Generální konference Mezinárodní organizace práce podle článku 19 Ústavy Mezinárodní organizace práce a pravidel a postupů Organizace pro přijímání úmluv. Změny Kodexu lze rovněž přijímat postupem podle článku XV.

2. V případě členských států, jejichž ratifikace této úmluvy byly zapsány před přijetím změny, bude znění změny těmto státům oznámeno k ratifikaci.

3. V případě ostatních členských států jim bude znění úmluvy v platném znění oznámeno k ratifikaci v souladu s článkem 19 Ústavy.

4. Změna se považuje za přijatou v den, kdy byly zaregistrovány ratifikace změny resp. úmluvy v platném znění ze strany nejméně 30 členských států s celkovým podílem na světové hrubé prostornosti lodí ve výši 33 procent.

5. Změna přijatá podle článku 19 Ústavy zavazuje jen ty členské státy Organizace, jejichž ratifikace byly zaregistrovány generálním ředitelem Mezinárodního úřadu práce.

6. Pro každý členský stát uvedený v odstavci 2 tohoto článku vstoupí změny v platnost 12 měsíců po datu přijetí uvedeném v odstavci 4 tohoto článku nebo 12 měsíců po datu registrace jeho ratifikace změny, podle toho, které datum nastane později.

7. S výhradou odstavce 9 tohoto článku pro členské státy uvedené v odstavci 3 tohoto článku úmluva v platném znění vstoupí v platnost 12 měsíců po datu přijetí uvedeném v odstavci 4 tohoto článku nebo 12 měsíců po datu registrace jejich ratifikace úmluvy, podle toho, které datum nastane později.

8. Pro členské státy, jejichž ratifikace této úmluvy byla zaregistrována před přijetím změny, ale které změnu neratifikovaly, zůstává tato úmluva v platnosti bez dotčené změny.

9. Každý členský stát jehož ratifikace této úmluvy bude zaregistrována po přijetí změny, ale před datem uvedeným v odstavci 4 tohoto článku, může v prohlášení přiloženému k aktu ratifikace upřesnit, že jeho ratifikace se týká úmluvy bez dotčené změny. V případě ratifikace s takovým prohlášením vstoupí úmluva v platnost pro dotčený členský stát 12 měsíců po datu zaregistrování ratifikace. Pokud nebude k aktu ratifikace prohlášení přiloženo, nebo pokud bude ratifikace zaregistrována v den nebo po dni uvedeném v odstavci 4, vstoupí úmluva v platnost pro dotčený členský stát 12 měsíců po datu zaregistrování ratifikace a po vstupu úmluvy v platnost v souladu s odstavcem 7 tohoto článku bude změna pro dotčený členský stát závazná, pokud změna nestanoví jinak.

## ZMĚNY KODEXU

### Článek XV

1. Kodex lze změnit buď postupem stanoveným v článku XIV nebo, není-li výslovně stanoveno jinak, postupem stanoveným v tomto článku.

2. Změnu Kodexu může generálnímu řediteli Mezinárodního úřadu práce navrhnout vláda kteréhokoli členského státu Organizace či skupina zástupců vlastníků lodí nebo skupina zástupců námořníků, kteří byli jmenováni do výboru uvedeného v článku XIII. Změna

navržená vládou musí být navržena nebo podporována nejméně pěti vládami členských států, které ratifikovaly úmluvu, nebo skupinou zástupců vlastníků lodí či námořníků uvedenou v tomto odstavci.

3. Jakmile ověří, že návrh změny splňuje požadavky odstavce 2 tohoto článku, generální ředitel ihned oznámí obsah návrhu doprovázený případnými připomínkami nebo návrhy považovanými za vhodné všem členským státům Organizace s výzvou k předání jejich připomínek nebo návrhů k danému návrhu ve lhůtě šesti měsíců či jiné lhůtě (nikoli kratší než tři měsíce, ani delší než devět měsíců), kterou předepíše Správní rada.

4. Na konci lhůty uvedené v odstavci 3 tohoto článku bude návrh spolu se souhrnem připomínek či návrhů podle uvedeného odstavce předán výboru k posouzení na schůzi. Změna se považuje za přijatou výborem v případě, že:

a) nejméně polovina vlád členských států, které ratifikovaly tuto úmluvu, je zastoupena na schůzi, na které je návrh posuzován; a

b) nejméně dvoutřetinová většina členů výboru hlasuje pro změnu; a

c) tato většina je tvořena hlasy pro návrh představujícími nejméně polovinu hlasovacích práv vlády, polovinu hlasovacích práv vlastníků lodí a polovinu hlasovacích práv námořníků – členů výboru registrovaných na schůzi, kde je návrh předložen k hlasování.

5. Změny přijaté v souladu s odstavcem 4 tohoto článku budou předloženy na příštím zasedání konference ke schválení. Toto schválení vyžaduje dvoutřetinovou většinu hlasů přítomných delegátů. Pokud této většiny není dosaženo, je navržená změna na případné přání výboru vrácena výboru k novému posouzení.

6. Změny schválené konferencí oznámí generální ředitel každému z členských států, jejichž ratifikace této úmluvy byly zapsány před datem schválení změny konferencí. Tyto členské státy jsou dále uváděny jako ratifikující členské státy. Oznámení musí obsahovat odkaz na tento článek a stanovit lhůtu pro sdělení jakéhokoli formálního nesouhlasu. Tato lhůta bude dva roky od data oznámení, pokud v okamžiku schválení konference nestanovila lhůtu odlišnou, která nebude kratší než jeden rok. Stejnopis oznámení bude pro informaci zaslán ostatním členským státům Organizace.

7. Změna schválená konferencí se považuje za přijatou, pokud do konce předepsané lhůty generální ředitel neobdržel formální vyjádření nesouhlasu od více než 40 procent členských států, které ratifikovaly úmluvu a které představují nejméně 40 procent hrubé prostornosti lodí členských států, které ratifikovaly úmluvu.

8. Změna považovaná za přijatou vstoupí v platnost šest měsíců po konci předepsané lhůty pro všechny ratifikující členské státy kromě těch, které formálně vyjádřily svůj nesouhlas v souladu s odstavcem 7 tohoto článku a svůj nesouhlas neodvolaly v souladu s odstavcem 11. Avšak:

a) před koncem předepsané lhůty může kterýkoli ratifikující členský stát oznámit generálnímu řediteli, že bude změnou vázán pouze po následném výslovném oznámení o jejím přijetí; a

b) před datem vstupu změny v platnost může kterýkoli ratifikující členský stát oznámit generálnímu řediteli, že po specifikovanou dobu nebude danou změnu provádět.

9. Změna, která je předmětem oznámení uvedeného v odst. 8 písm. a) tohoto článku, vstoupí v platnost pro členský stát, který oznámení podal, šest měsíců poté, co členský stát oznámil generálnímu řediteli přijetí změny, nebo v den, kdy změna vstoupí v platnost, podle toho, které datum nastane později.

10. Lhůta uvedená v odst. 8 písm. b) tohoto článku nepřekročí jeden rok od data vstupu změny v platnost nebo delší období, které určí konference při schvalování změny.

11. Členský stát, který formálně vyjádřil nesouhlas se změnou, může svůj nesouhlas kdykoli odvolat. Pokud oznámení o tomto odvolání generální ředitel obdrží po vstupu změny v platnost, změna pro daný členský stát vstoupí v platnost šest měsíců po datu, kdy bylo oznámení zapsáno.

12. Po vstupu změny v platnost lze úmluvu ratifikovat pouze v pozměněné podobě.

13. V míře, v jaké se osvědčení pro práci na moři týká záležitostí upravených změnou úmluvy, která vstoupila v platnost:

a) členský stát, který změnu přijal, není povinen rozšířit výhody úmluvy na osvědčení pro práci na moři vydané pro lodi plující pod vlajkou jiného členského státu, který:

i) podle odstavce 7 tohoto článku formálně vyjádřil nesouhlas se změnou a tento nesouhlas neodvolal; nebo

ii) podle odst. 8 písm. a) tohoto článku oznámil, že jeho přijetí je podmíněno jeho následným výslovným oznámením a že změnu nepřijal; a

b) členský stát, který změnu přijal, rozšíří výhody úmluvy na osvědčení pro práci na moři vydané pro lodi plující pod vlajkou jiného členského státu, který podle odst. 8 písm. b) vydal oznámení, že po dobu specifikovanou v souladu s odstavcem 10 tohoto článku nebude danou změnu provádět.

## ZÁVAZNÉ JAZYKY

### Článek XVI

Anglické a francouzské znění této úmluvy mají stejnou platnost.

## VYSVĚTLIVKY K NAŘÍZENÍM A KODEXU ÚMLUVY O PRÁCI NA MOŘI

1. Tyto vysvětlivky, které tvoří součást Úmluvy o práci na moři, mají být obecným vodítkem k úmluvě.

2. Úmluva obsahuje tři různé, ale vzájemně související části: články, nařízení a Kodex.

3. Články a nařízení stanoví základní práva a zásady a základní povinnosti členských států ratifikujících úmluvu. Články a nařízení může změnit pouze konference v rámci článku 19 Ústavy Mezinárodní organizace práce (viz článek XIV úmluvy).

4. Kodex obsahuje podrobnosti k provádění nařízení. Skládá se z části A (povinné standardy) a části B (nepovinné pokyny). Kodex lze změnit ve zjednodušeném řízení stanoveném v článku XV úmluvy. Protože se Kodex týká podrobného provádění, jeho změny musí zůstat v mezích obecné působnosti článků a nařízení.

5. Nařízení a Kodex jsou uspořádány do obecných oblastí v rámci pěti hlav:

Hlava 1: Minimální požadavky na námořníky při práci na lodi

Hlava 2: Podmínky zaměstnání

Hlava 3: Ubytování, volný čas, strava, zásobování

Hlava 4: Ochrana zdraví, zdravotní péče, sociální služby a sociální zabezpečení

Hlava 5: Zajištění souladu a prosazování

6. Každá hlava obsahuje skupiny ustanovení týkajících se konkrétního práva nebo zásady (či opatření k prosazování v hlavě 5) se souvisejícím číslováním. Například první skupina v hlavě 1 se skládá z nařízení 1.1, standardu A1.1 a pokynu B1.1 o minimálním věku.

7. Úmluva má tři základní účely:

a) ve svých člancích a nařízeních stanovit pevný soubor práv a zásad;

b) prostřednictvím Kodexu umožnit značný stupeň pružnosti způsobů, jakými mohou členské státy tato práva a zásady provádět; a

c) pomocí hlavy 5 zajistit řádné dodržování a vynucování práv a zásad.

8. Existují dvě oblasti pružnosti provádění: jednou je možnost, aby členský stát v případě potřeby (viz čl. VI odst. 3) prováděl podrobné požadavky části A Kodexu formou podstatné rovnocennosti (definované v čl. VI odst. 4).

9. Druhá oblast flexibility provádění je dána obecnějším formulováním povinných požadavků mnoha ustanovení v části A, které ponechává větší prostor vlastní volbě konkrétního opatření na vnitrostátní úrovni. V takových případech jsou pokyny k provádění uvedeny v nepovinné části B Kodexu. Tímto způsobem mohou členské státy, které ratifikovaly tuto úmluvu, zjistit druh opatření, které od nich může být očekáváno podle odpovídající obecné povinnosti v části A, i opatření, které nemusí být nutně požadováno. Například standard A4.1 vyžaduje, aby všechny lodi umožnily okamžitý přístup k nezbytným léčivům pro lékařskou péči na palubě lodi (odst.1 písm. b)) a měly na palubě lékárníčku (odst. 4 písm. a)). Splnění poslední uvedené povinnosti v dobré víře jasně znamená víc, než jen mít na palubě každé lodi lékárníčku. Přesnější vysvětlení je uvedeno v odpovídajícím pokynu B4.1.1 (odstavec 4), aby bylo zajištěno, že obsah lékárníčky bude řádně skladován, užíván a udržován.

10. Členské státy, které ratifikovaly tuto úmluvu, nejsou vázány dotčeným pokynem a, jak je uvedeno v ustanoveních hlavy 5 o státní přístavní inspekci, inspekce se týkají pouze příslušné požadavky této úmluvy (články, nařízení a standardy v části A). Členské státy jsou však podle čl. VI odst. 2 povinny věnovat řádnou pozornost provádění jejich odpovědností podle části A Kodexu způsobem stanoveným v části B. Pokud se po řádném zvážení příslušných pokynů členský stát rozhodne pro odlišný režim, který zajišťuje řádné skladování, užívání a údržbu obsahu lékárníčky zmíněné v příkladu výše podle požadavků standardu v části A, je to přijatelné. Na druhé straně, při dodržení pokynu uvedeného v části B si dotčený členský stát i orgány MOP odpovědné za přezkum provádění mezinárodních úmluv o práci mohou být bez dalšího posuzování jisti, že režim, který členský stát stanovil, je vhodný k provádění odpovědností podle části A, které se pokyn týká.

## NAŘÍZENÍ A KODEX

### HLAVA 1. MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA NÁMOŘNÍKY PŘI PRÁCI NA LODI

#### **Nařízení**

##### Nařízení 1.1 – Minimální věk

Účel: zajistit, aby na lodi nepracovaly žádné nezletilé osoby.

1. Na lodi nesmí být zaměstnána, najata ani nesmí pracovat v jakémkoli postavení žádná osoba, která nedosáhla minimálního věku.
2. Minimální věk v době prvního vstupu této úmluvy v platnost je 16 let.
3. Vyšší věk se požaduje za okolností stanovených v Kodexu.

#### **Standard**

##### Standard A1.1 – Minimální věk

1. Je zakázáno zaměstnání, najmutí nebo práce jakékoli osoby mladší 16 let na palubě lodi.
2. Noční práce námořníků mladších 18 let je zakázána. Pro účely tohoto standardu je noc definována v souladu s vnitrostátními právními předpisy a praxí. Zahrnuje dobu nejméně devíti hodin počínaje nejpozději půlnocí a konče nejdříve v 5.00.
3. Příslušný orgán může učinit výjimku z přísného dodržování omezení noční práce v případě, že:
  - a) by byl narušen efektivní výcvik dotčených námořníků podle stanovených programů a rozpisů; nebo
  - b) zvláštní povaha úkolu nebo uznávaného výcvikového programu vyžaduje, aby námořníci, pro které platí výjimka, plnili úkoly v noci, a orgán po konzultaci s dotčenými organizacemi vlastníků lodí a námořníků rozhodne, že práce nepoškodí jejich zdraví nebo dobrý celkový stav.
4. Zaměstnání, najmutí nebo práce námořníků mladších 18 let jsou zakázány, pokud by práce pravděpodobně mohla ohrozit jejich zdraví nebo bezpečnost. Druhy takové práce stanoví vnitrostátní právní či správní předpisy nebo příslušný orgán po konzultaci s dotčenými organizacemi vlastníků lodí a námořníků, v souladu s příslušnými mezinárodními standardy.

#### **Pokyn**

##### Pokyn B1.1 – Minimální věk

1. Při úpravě pracovních a životních podmínek by členské státy měly věnovat zvláštní pozornost potřebám mladistvých mladších 18 let.

#### **Nařízení**

##### Nařízení 1.2 – Osvědčení o zdravotní způsobilosti

Účel: zajistit, aby všichni námořníci byli zdravotně způsobilí k plnění svých povinností na moři

1. Námořníci nesmí pracovat na lodi, pokud nemají osvědčení o zdravotní způsobilosti k plnění svých povinností.
2. Výjimky lze povolit pouze v případech popsanych v Kodexu.

## Standard

### Standard A1.2 – Osvědčení o zdravotní způsobilosti

1. Příslušný orgán bude vyžadovat, aby před započítáním práce na lodi měli námořníci platné osvědčení o zdravotní způsobilosti, které dosvědčuje, že jsou zdravotně způsobilí k plnění povinností, které mají na moři provádět.

2. Aby zajistil, že osvědčení o zdravotní způsobilosti budou pravdivě uvádět zdravotní stav námořníků s přihlédnutím k povinnostem, které mají námořníci plnit, příslušný orgán po konzultaci s dotčenými organizacemi vlastníků lodí a námořníků a při řádném zohlednění platných mezinárodních pokynů uvedených v části B tohoto Kodexu předepíše povahu lékařské prohlídky a zdravotního osvědčení.

3. Tento standard se nedotýká Mezinárodní úmluvy o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků z roku 1978 v platném znění (STCW). Osvědčení o zdravotní způsobilosti vydané v souladu s požadavky STCW příslušný orgán pro účely nařízení 1.2 přijme. Podobně bude přijato osvědčení o zdravotní způsobilosti, které splňuje podstatu těchto požadavků v případě námořníků, pro které neplatí STCW.

4. Osvědčení o zdravotní způsobilosti vydává řádně kvalifikovaný lékař nebo v případě osvědčení, které se týká výhradně zraku, osoba uznaná příslušným orgánem jako osoba způsobilá vydávat takové osvědčení. Lékaři musí být ve svém lékařském hodnocení při provádění lékařských prohlídek zcela odborně nezávislí.

5. Námořníci, kterým nebylo osvědčení vydáno nebo jim bylo stanoveno omezení jejich pracovní schopnosti, zejména pokud jde o dobu, oblast práce nebo plavby, budou mít příležitost nechat se ještě jednou prohlédnout jiným nezávislým lékařem nebo nezávislým lékařským rozhodovacím subjektem.

6. Každé osvědčení o zdravotní způsobilosti musí konkrétně uvádět, že:

a) sluch a zrak dotčeného námořníka a barevné vidění v případě, že námořník má být zaměstnán ve funkcích, kde by způsobilost k provádění práce mohla být ovlivněna vadným barevným viděním, jsou uspokojivé; a

b) není pravděpodobné, že by se zdravotní stav dotčeného námořníka v důsledku služby na moři zhoršil nebo by činil námořníka nezpůsobilým k takové službě či ohrožoval zdraví ostatních osob na palubě.

7. Pokud zvláštní povinnosti, které má dotčený námořník plnit, nebo STCW nevyžadují kratší lhůtu:

a) je osvědčení o zdravotní způsobilosti platné nejvýše po dobu dvou let, pokud námořník není mladší 18 let, v takovém případě je nejdelší doba platnosti jeden rok;

b) osvědčení barevného vidění je platné nejvýše po dobu šesti let.

8. V naléhavých případech může příslušný orgán námořníkovi povolit práci bez platného osvědčení o zdravotní způsobilosti do zastávky v dalším přístavu, kde může námořník získat osvědčení o zdravotní způsobilosti od kvalifikovaného lékaře, za předpokladu, že:

a) doba takového povolení nepřesáhne tři měsíce; a

b) dotčený námořník vlastní osvědčení o zdravotní způsobilosti nedávného data, jehož platnost vypršela.

9. Pokud doba platnosti osvědčení vyprší v průběhu plavby, je osvědčení nadále platné do zastávky v dalším přístavu, kde může námořník získat osvědčení o zdravotní způsobilosti od kvalifikovaného lékaře, pokud doba nepřesáhne tři měsíce.

10. Osvědčení o zdravotní způsobilosti pro námořníky pracující na lodích obvykle používaných k mezinárodní plavbě musí být uvedeno alespoň v angličtině.

## **Pokyn**

Pokyn B1.2 – Osvědčení o zdravotní způsobilosti

Pokyn B1.2.1 – Mezinárodní pokyny

1. Příslušný orgán, lékaři, přezkušující, zástupci vlastníků lodí, námořníků a veškeré další osoby zúčastněné na provádění vyšetření zdravotní způsobilosti kandidátů na námořníky a sloužící námořníky by měli dodržovat Pokyny Mezinárodní organizace práce/Světové zdravotnické organizace k provádění vstupních a pravidelných vyšetření zdravotní způsobilosti námořníků, včetně pozdějších znění, a veškeré další platné mezinárodní pokyny, které zveřejnila Mezinárodní organizace práce, Mezinárodní námořní organizace nebo Světová zdravotnická organizace.

## **Nařízení**

Nařízení 1.3 – Výcvik a kvalifikace

Účel: zajistit, aby byli námořníci vycvičeni nebo kvalifikováni k plnění svých povinností na palubě lodi

1. Námořníci nesmí pracovat na lodi, pokud nejsou vycvičeni nebo nemají osvědčení o způsobilosti či nejsou jinak kvalifikováni k plnění svých povinností.

2. Námořníci nesmí pracovat na lodi, pokud úspěšně nedokončili výcvik v oblasti osobní bezpečnosti na palubě lodi.

3. Výcvik a osvědčení v souladu s povinnými nástroji, které přijala Mezinárodní námořní organizace, se považují za výcvik a osvědčení splňující požadavky odstavců 1 a 2 tohoto nařízení.

4. Každý členský stát, který byl v okamžiku, kdy ratifikoval tuto úmluvu, vázán úmluvou o osvědčení způsobilých námořníků z roku 1946 (č. 74) bude nadále plnit povinnosti podle uvedené úmluvy, dokud Mezinárodní námořní organizace nepřijme závazná ustanovení upravující předmět úmluvy a dokud tato ustanovení nevstoupí v platnost nebo dokud neuplyne pět let od vstupu této úmluvy v platnost v souladu s čl. VIII odst. 3, podle toho, které datum nastane dříve.

Nařízení 1.4 – Přijímání a umísťování

Účel: zajistit, aby námořníci měli přístup k efektivnímu a dobře regulovanému systému přijímání a umísťování námořníků

1. Všichni námořníci mají přístup k efektivnímu, vhodnému a odpovědnému systému pro hledání zaměstnání na palubě lodi, který je pro námořníka bezplatný.

2. Služby přijímání a umísťování námořníků, které působí na území členských států, splňují standardy stanovené v Kodexu.

3. Každý členský stát vyžaduje pro námořníky, kteří pracují na lodích plujících pod jeho vlajkou, aby vlastníci lodí, kteří využívají služby přijímání a umísťování námořníků se sídlem v zemích nebo územích, kde tato úmluva neplatí, zajistili soulad těchto služeb s požadavky Kodexu.



## Standard

### Standard A1.4 – Přijímání a umísťování

1. Každý členský stát, který provozuje veřejnou službu přijímání a umísťování námořníků, zajistí, aby byla služba provozována řádně a chránila a podporovala pracovní práva námořníků, která stanoví tato úmluva.

2. Pokud má členský stát soukromé služby přijímání a umísťování námořníků pracující na jeho území, jejichž hlavním účelem je přijímání a umísťování námořníků nebo které nabírají a umísťují značný počet námořníků, musí být tyto služby provozovány pouze v souladu se standardizovaným systémem licencování nebo osvědčení či jinou formou regulace. Tento systém bude zřízen, upraven nebo změněn pouze po konzultaci s dotčenými organizacemi vlastníků lodí a námořníků. V případě pochyb o tom, zda tato úmluva platí pro soukromou službu přijímání a umísťování námořníků, rozhodne otázku příslušný orgán v každém členském státě po konzultaci s dotčenými organizacemi vlastníků lodí a námořníků. Zbytečné šíření soukromých služeb přijímání a umísťování námořníků nebude podporováno.

3. Ustanovení odstavce 2 tohoto standardu se rovněž použijí – v míře, kterou příslušný orgán po konzultaci s dotčenými organizacemi vlastníků lodí a námořníků určí jako vhodnou – v kontextu služeb přijímání a umísťování, které provozuje organizace námořníků na území členského státu pro zajištění námořníků, kteří jsou státními příslušníky daného členského státu pro lodě, které plují pod jeho vlajkou. Služby upravené tímto odstavcem jsou služby, které splňují následující podmínky:

a) služba přijímání a umísťování je provozována podle kolektivní smlouvy mezi danou organizací a vlastníkem lodí;

b) organizace námořníků i vlastník lodí mají sídlo na území členského státu;

c) členský stát má vnitrostátní právní či správní předpisy nebo postupy pro povolení či registraci kolektivní smlouvy povolující provozování služby přijímání a umísťování; a

d) služba přijímání a umísťování je provozována řádně a existují opatření na ochranu a podporu pracovních práv námořníků srovnatelných s právy, která stanoví odstavec 5 tohoto standardu.

4. Žádné ustanovení tohoto standardu ani předpisu 1.4 nebude vykládáno tak, že:

a) brání členskému státu v zachování bezplatné veřejné služby přijímání a umísťování námořníků pro námořníky v rámci politiky, která má splnit potřeby námořníků a vlastníků lodí, bez ohledu na to, zda služba tvoří součást veřejné služby úřadů práce pro všechny pracující a zaměstnavatele nebo je s ní koordinována; nebo

b) ukládá členskému státu povinnost zřídit na jeho území systém k provozování soukromých služeb přijímání nebo umísťování námořníků.

5. Členský stát, který přijme systém uvedený v odstavci 2 tohoto standardu ve svých právních a správních předpisech přinejmenším:

a) zakáže, aby služby přijímání a umísťování námořníků používaly prostředky, mechanismy nebo seznamy, které mají námořníkům bránit či je odrazovat od získání zaměstnání, pro které mají kvalifikaci;

b) bude vyžadovat, aby námořník přímo ani nepřímo, zcela ani zčásti nenesl poplatky nebo jiné náklady přijímání či umísťování námořníků nebo zajišťování zaměstnání pro námořníky kromě nákladů námořníka na získání vnitrostátního povinného osvědčení o zdravotní způsobilosti, vnitrostátní námořní knížky a pasu nebo jiných podobných osobních cestovních dokladů, které však nezahrnují náklady na víza, které nese vlastník lodí; a

c) zajistí, aby služby přijímání a umísťování námořníků, které jsou činné na jeho území:

i) vedly aktualizovaný registr všech námořníků, kteří byli jejich prostřednictvím najati nebo umístěni, tento registr bude k dispozici příslušnému orgánu k nahlédnutí;

ii) zabezpečily, aby byli námořníci informováni o svých právech a povinnostech vyplývajících z jejich pracovních dohod před uzavíráním pracovních dohod nebo v jeho průběhu a aby byla přijata řádná opatření k tomu, aby námořníci své pracovní dohody prostudovali před jejich podpisem a po něm a aby obdrželi stejnopisy dohod;

iii) ověřily, že námořníci, kteří byli jejich prostřednictvím najati nebo umístěni, jsou kvalifikovaní a mají doklady nutné pro dotčené pracovní místo, a že pracovní dohody námořníků jsou v souladu s platnými právními a správními předpisy a případnou kolektivní smlouvou, která tvoří součást pracovní dohody;

iv) v možném rozsahu zabezpečily, aby vlastník lodi měl prostředky pro ochranu námořníků před uvíznutím v zahraničním přístavu;

v) šetřily a reagovaly na každou stížnost ohledně jejich činnosti a informovaly příslušný orgán o každé nevyřešené stížnosti;

vi) formou pojištění nebo rovnocenného vhodného opatření zřídily ochranný systém, který by odškodňoval námořníky za finanční ztráty, které jim mohou vzniknout v důsledku toho, že služba přijímání a umísťování nebo příslušný vlastník lodi v rámci pracovní dohody námořníků nedodrží své závazky.

6. Příslušný orgán provádí pečlivý dohled a kontrolu všech služeb přijímání a umísťování námořníků činných na území dotčeného členského státu. Veškeré licence nebo osvědčení či podobná povolení k provozování soukromých služeb na území jsou vydávány nebo obnovovány až po ověření toho, že dotčená služba přijímání a umísťování námořníků splňuje požadavky vnitrostátních právních a správních předpisů.

7. Příslušný orgán zajistí, aby v případě nutnosti existovaly přiměřené nástroje a postupy pro šetření stížností týkajících se činnosti služeb přijímání a umísťování námořníků, dle potřeby za účasti zástupců vlastníků lodí a námořníků.

8. Každý členský stát, který ratifikoval tuto úmluvu, v možném rozsahu informuje své státní příslušníky o možných obtížích nástupu na loď, která pluje pod vlajkou státu, který neratifikoval úmluvu, pokud se daný stát nepřesvědčí, že jsou uplatňovány standardy rovnocenné těm, které stanoví tato úmluva. Opatření, jež přijme členský stát, který ratifikoval tuto úmluvu, nebudou v rozporu se zásadou volného pohybu pracovníků stanovenou úmluvami, které dotčené dva členské státy případně podepsaly.

9. Každý členský stát, který ratifikoval tuto úmluvu, bude vyžadovat, aby vlastníci lodí, jež plují pod jeho vlajkou, kteří využívají služby přijímání a umísťování námořníků se sídlem v zemích, kde tato úmluva neplatí, v možném rozsahu zajistili, aby tyto služby splňovaly požadavky tohoto standardu.

10. Žádné ustanovení tohoto standardu nebude chápáno tak, že omezuje povinnosti a odpovědnosti vlastníků lodí nebo členského státu vůči lodím, které plují pod jeho vlajkou.

## **Pokyn**

Pokyn B1.4 – Přijímání a umísťování

Pokyn B1.4.1 – Organizační a provozní pokyny

1. Při plnění svých povinností podle standardu A1.4 odstavce 1 by příslušný orgán měl zvážit:

a) přijetí nezbytných opatření na podporu efektivní spolupráce mezi veřejnými i soukromými službami přijímání a umísťování námořníků;

b) potřeby námořního odvětví na vnitrostátní i mezinárodní úrovni při přípravě výcvikových programů pro námořníky, kteří jsou součástí posádky lodí odpovídající za bezpečnou plavbu lodí a činnosti zamezující znečištění, za účasti vlastníků lodí, námořníků a příslušných výcvikových institucí;

c) přijetí vhodných opatření pro spolupráci organizací zastupujících organizace vlastníků lodí a námořníků při organizaci a provozování veřejných služeb přijímání a umísťování námořníků, pokud existují;

d) určení podmínek, s řádným přihlédnutím k právu na soukromí a nutnosti chránit důvěrné údaje, za kterých mohou služby přijímání a umísťování námořníků zpracovávat osobní údaje námořníků, včetně shromažďování, ukládání, kombinace a sdělování takových údajů třetím stranám;

e) udržování režimu pro shromažďování a analýzu všech příslušných informací o námořním trhu práce, včetně aktuální a budoucí dodávky námořníků pracujících jako členové posádek, tříděných podle věku, pohlaví, hodnosti a kvalifikace, a požadavků odvětví, shromažďování údajů a věku či pohlaví je přípustné pouze pro statistické účely nebo v případě, že jsou údaje využívány v rámci programu předcházejícího diskriminaci na základě pohlaví nebo věku;

f) zajištění toho, aby pracovníci odpovědní za dohled nad veřejnými a soukromými službami přijímání a umísťování námořníků pro posádky lodí s odpovědností za bezpečnou plavbu lodí a činnosti zamezující znečištění prošli odpovídajícím výcvikem, včetně schválené praxe služby na moři, a aby měli příslušné znalosti námořního odvětví včetně příslušných námořních mezinárodních nástrojů výcviku, osvědčení a pracovních standardů;

g) předepsání provozních standardů a přijetí kodexů chování a etických postupů pro služby přijímání a umísťování námořníků; a

h) výkon dohledu nad systémem vydávání licencí či osvědčení na základě systému norem jakosti.

2. Při budování systému uvedeného ve standardu A1.4 odstavci 2 by každý členský stát měl zvážit požadavek, aby služby přijímání a umísťování námořníků usazené na jeho území vypracovaly a udržovaly ověřitelné provozní postupy. Tyto provozní postupy pro soukromé služby přijímání a umísťování námořníků a v příslušném rozsahu platném pro veřejné služby přijímání a umísťování námořníků by měly řešit následující záležitosti:

a) lékařské prohlídky, doklady totožnosti námořníků a jiné věci, které mohou být požadovány pro uzavření pracovní dohody s námořníkem;

b) vedení úplných a podrobných záznamů o námořnících zahrnutých do jejich systému přijímání a umísťování, s řádným přihlédnutím k právu na soukromí a nutnosti chránit důvěrné údaje, systém by měl mimo jiné obsahovat:

i) kvalifikaci námořníků;

ii) záznam o zaměstnání;

iii) osobní údaje významné pro zaměstnání; a

iv) zdravotní údaje významné pro zaměstnání;

c) vedení aktualizovaných seznamů lodí, pro které služby přijímání a umísťování námořníků zajistily námořníky, a zabezpečení toho, aby existovala cesta, kterou lze dané služby v naléhavých případech kdykoli kontaktovat;

d) postupy, které zajistí, aby námořníci nebyli ze strany služeb přijímání a umísťování námořníků nebo jejich pracovníků vykořisťováni ve věci nabídky zaměstnání na určitých lodích či pro určité společnosti;

e) postupy, které zabrání vzniku příležitostí k vykořisťování námořníků vyplývajících z vyplácení záloh za nástup nebo jiných finančních transakcí mezi vlastníkem lodi a námořníky, se kterými nakládají služby přijímání a umísťování námořníků;

f) jasné zveřejnění případných nákladů, které bude muset námořník nést v procesu přijímání;

g) zajištění toho, aby byli námořníci informováni o veškerých konkrétních podmínkách platných pro pracovní funkci, do které mají být najati, a o podrobnostech konkrétních politik vlastníků lodí týkajících se jejich zaměstnání;

h) postupy v souladu se zásadami přirozené spravedlnosti při řešení případů nezpůsobilosti nebo porušování kázně v souladu s vnitrostátními právními předpisy a praxí a případně s kolektivními smlouvami;

i) postupy, které v možném rozsahu zajistí, aby byla všechna povinná osvědčení a doklady předkládané pro zaměstnání aktuální a nebyly získány podvodně a aby byly reference o zaměstnání ověřeny;

j) postupy, které zajistí, aby žádosti o informace nebo radu ze strany rodin námořníků při službě námořníků na moři byly vyřizovány bez prodlení, s porozuměním a bezplatně; a

k) ověřování toho, že pracovní podmínky na lodích, kam byli námořníci umístěni, jsou v souladu s platnými kolektivními smlouvami uzavřenými mezi organizacemi zastupujícími vlastníky lodí a námořníky, a stanovení politiky, podle které budou námořníci zajišťováni pouze pro vlastníky lodí, kteří námořníkům nabízejí podmínky zaměstnání v souladu s platnými právními a správními předpisy nebo kolektivními smlouvami.

3. Pozornost by měla být věnována podpoře mezinárodní spolupráce mezi členskými státy a příslušnými organizacemi, například:

a) systematické dvoustranné, regionální a mnohostranné výměně informací o námořním odvětví a trhu práce;

b) výměně informací o námořních pracovněprávních předpisech;

c) harmonizaci politik, metod práce a právních předpisů upravujících přijímání a umísťování námořníků;

d) zlepšení postupů a podmínek mezinárodního přijímání a umísťování námořníků; a

e) plánování pracovních sil s přihlédnutím k nabídce a poptávce po námořnících a požadavkům námořního odvětví.

## HLAVA 2. PODMÍNKY ZAMĚSTNÁNÍ

### Nařízení

#### Nařízení 2.1 – Pracovní dohody námořníků

Účel: zajistit, aby námořníci měli spravedlivou pracovní dohodu

1. Podmínky pracovního poměru námořníka budou stanoveny přímo nebo odkazem v jasné písemné a právně vymahatelné pracovní dohodě a budou v souladu se standardy stanovenými v Kodexu.

2. Pracovní dohodu námořníka bude námořník uzavírat za podmínek zajišťujících, že námořníky bude mít možnost prostudovat podmínky dohody a vyžádat si k nim poradenství a svobodně je před podpisem akceptovat.

3. V míře slučitelné s vnitrostátními právními předpisy a praxí členského státu se má za to, že pracovní dohody námořníků zahrnují všechny platné kolektivní smlouvy.

## **Standard**

### **Standard A2.1 – Pracovní dohody námořníků**

1. Každý členský stát přijme právní či správní předpisy, které budou vyžadovat, aby lodi plující pod jeho vlajkou splňovaly následující požadavky:

a) námořníci pracující na lodích, které plují pod vlajkou členského státu, musí mít pracovní dohodu námořníka podepsanou námořníkem i vlastníkem lodi nebo zástupcem vlastníka lodi (nebo v případě, že námořníci nejsou zaměstnanci, doklad o smluvním nebo podobném ujednání), která jim zajišťuje důstojné pracovní a životní podmínky na palubě lodi, jak vyžaduje tato úmluva;

b) námořníci, kteří podepisují pracovní dohodu námořníka, dostanou možnost před podpisem dohodu prostudovat a vyžádat si k ní poradenství, a budou mít i ostatní podmínky nutné k zajištění toho, že dohodu uzavřou svobodně a s dostatečným porozuměním svým právům a odpovědnostem;

c) dotčený vlastník lodi a námořník budou mít každý jeden podepsaný originál pracovní dohody námořníka;

d) budou přijata opatření, která zajistí, aby námořníci včetně velitele lodi mohli na palubě snadno získat jasné informace o podmínkách jejich pracovního poměru a aby takové informace včetně stejnopisu pracovních dohod námořníků byly k dispozici k nahlédnutí úředníkům příslušného orgánu včetně orgánů v přístavech, které má loď navštívit; a

e) námořníci obdrží dokument obsahující záznam o jejich zaměstnání na palubě lodi.

2. V případě, že celou pracovní dohodu námořníka nebo její část tvoří kolektivní smlouva, bude stejnopis uvedené smlouvy na palubě lodi. V případě, že jazykem pracovní dohody námořníka a případné platné kolektivní smlouvy není angličtina, budou níže uvedené dokumenty k dispozici i v angličtině (kromě lodí na vnitrostátních plavbách):

a) stejnopis standardního formuláře dohody; a

b) části kolektivní smlouvy, které podléhají státní přístavní inspekci podle předpisu 5.2.

3. Dokument uvedený v odst. 1 písm. e) tohoto standardu neobsahuje žádné prohlášení o kvalitě práce námořníků nebo jejich mzdách. Formu dokumentu, údaje, které mají být zapsány, a způsob, jakým mají být tyto údaje zapsány, určí vnitrostátní právní předpisy.

4. Každý členský stát přijme právní a správní předpisy, které budou upřesňovat záležitosti, jež mají být začleněny do všech pracovních dohod námořníků upravených jeho vnitrostátními právními předpisy. Pracovní dohody námořníků budou ve všech případech obsahovat tyto údaje:

a) celé jméno námořníka, datum narození nebo věk a místo narození;

- b) jméno a adresa vlastníka lodi;
- c) místo a datum uzavření pracovní dohody námořníka;
- d) funkce, ve které má být námořník zaměstnán;
- e) výše mzdy námořníka nebo případně vzorec užívaný pro výpočet mzdy;
- f) výše roční placené dovolené nebo případně vzorec užívaný pro její výpočet;
- g) ukončení dohody a její podmínky, včetně těchto:
  - i) pokud byla dohoda uzavřena na dobu neurčitou, podmínky opravňující každou ze stran k jejímu ukončení a požadovanou výpovědní lhůtu, která nebude pro vlastníka lodi kratší než pro námořníka;
  - ii) pokud byla dohoda uzavřena na dobu určitou, datum stanovené pro konec platnosti dohody; a
  - iii) pokud byla dohoda uzavřena na určitou plavbu, přístav určení a dobu, která musí po příplutí uplynout před propuštěním námořníka;
- h) příspěvky na zdravotní pojištění a sociální zabezpečení, které má námořníkovi poskytnout vlastník lodi;
- i) nárok námořníka na repatriaci;
- j) odkaz na případnou kolektivní smlouvu; a
- k) veškeré ostatní údaje požadované vnitrostátními právními předpisy.

5. Každý členský stát přijme právní či správní předpisy stanovící minimální výpovědní lhůty námořníků a vlastníků lodí pro předčasné ukončení pracovní dohody námořníka. Délka těchto minimálních lhůt bude určena po konzultaci s dotčenými organizacemi vlastníků lodí a námořníků, avšak nebude kratší než sedm dnů.

6. Výpověď v kratší než minimální výpovědní lhůtě lze dát za okolností uznaných podle vnitrostátních právních či správních předpisů nebo platných kolektivních smluv za okolností odůvodňující ukončení pracovní dohody s kratší výpovědní lhůtou či bez ní. Při určování takových okolností každý členský stát zajistí, aby byla zohledněna potřeba námořníka ukončit bez postihu pracovní dohodu v kratší výpovědní lhůtě či bez ní na základě soucitu či jiných naléhavých důvodů.

## **Pokyn**

Pokyn B2.1 – Pracovní dohody námořníků

Pokyn B2.1.1 – Záznam o zaměstnání

1. Při určování údajů, které mají být zapsány v záznamu o zaměstnání uvedeném ve standardu A2.1 odst. 1 písm. e), každý členský stát zajistí, aby tento dokument obsahoval dostatečné informace (s překladem do angličtiny), které usnadní získání další práce nebo splnění požadavků služby na moři ve věci povýšení nebo kariérního postupu. Požadavky odst. 1 písm. e) uvedeného standardu může splňovat námořnická knížka.

## **Nařízení**

Nařízení 2.2 – Mzdy

Účel: zajistit, aby námořníci byli za své služby placeni

1. Všichni námořníci budou za svou práci pravidelně placeni, plně v souladu s jejich pracovními dohodami.

## Standard

### Standard A2.2 – Mzdy

1. Každý členský stát bude vyžadovat, aby platby ve prospěch námořníků pracujících na lodích, které plují pod jeho vlajkou, byly prováděny v nejvýše měsíčních intervalech a v souladu s případnou platnou kolektivní smlouvou.

2. Námořníci obdrží měsíční vyúčtování splatných částek a provedených plateb včetně mezd, dodatečných plateb a použitého kursu v případě, že platba byla provedena v jiné než dohodnuté měně nebo jiným než dohodnutým kursem.

3. Každý členský stát bude vyžadovat, aby vlastníci lodí přijali opatření, jako například opatření stanovená v odstavci 4 tohoto standardu, která námořníkům poskytnou prostředky k převedení veškerých nebo části jejich výdělků jejich rodinám či závislým osobám či oprávněným osobám.

4. K opatřením, která mají zajistit, aby námořníci mohli převést své výdělky svým rodinám, patří:

a) systém umožňující námořníkům v době jejich nástupu do pracovního poměru nebo během něj dle svého uvážení vyčlenit část jejich mzdy k pravidelným převodům ve prospěch jejich rodin bankovním převodem či jiným způsobem; a

b) požadavek, aby vyčleněné částky byly poukazovány včas a přímo osobě nebo osobám, které námořníci určí.

5. Jakýkoli poplatek za služby podle odstavců 3 a 4 tohoto standardu bude svou výší přiměřený a směnný kurs, není-li stanoveno jinak, bude v souladu s vnitrostátními právními či správními předpisy kurs převažující na trhu nebo oficiální zveřejněný kurs, nikoli nepříznivý pro námořníka.

6. Každý členský stát, který přijme vnitrostátní právní či správní předpisy upravující mzdy námořníků, řádně přihlédne k pokynu uvedenému v části B Kodexu.

## Pokyn

### Pokyn B2.2 – Mzdy

#### Pokyn B2.2.1 – Specifické definice

1. Pro účely tohoto pokynu:

a) se ***námořníkem první třídy*** rozumí každý námořník, který je považován za způsobilého plnit jakoukoli povinnost, kterou lze vyžadovat u hodnosti sloužící v palubním oddělení, kromě povinností dozoru nebo specialisty, nebo který je jako takový definován vnitrostátními právními a správními předpisy či praxí nebo kolektivní smlouvou;

b) ***základním platem nebo mzdou*** se rozumí plat, jakkoli složený, za běžnou pracovní dobu; tento plat nezahrnuje platby za odpracované přesčasy, prémie, příspěvky, placenou dovolenou nebo jiné dodatečné odměny;

c) ***konsolidovanou mzdou*** se rozumí mzda nebo plat zahrnující základní plat a jiné příplatky související se mzdou; konsolidovaná mzda může zahrnovat odměnu za všechny odpracované přesčasové hodiny a jiné příplatky související se mzdou nebo může zahrnovat pouze určité příplatky v částečné konsolidaci;

d) **pracovní dobou** se rozumí doba, kdy jsou námořníci povinni pracovat na lodi;

e) **přesčasem** se rozumí doba odpracovaná nad rámec běžné pracovní doby.

#### Pokyn B2.2.2 – Výpočet a platba

1. Pro námořníky, jejichž odměna zahrnuje samostatnou odměnu za odpracované přesčasy:

a) pro účely výpočtu mzdy by běžná pracovní doba na moři a v přístavu neměla přesáhnout osm hodin denně;

b) pro účely výpočtu přesčasu by měl být počet hodin běžné pracovní doby krytý základním plateb nebo mzdou předepsán vnitrostátními právními či správními předpisy, pokud jej neurčují kolektivní smlouvy, ale neměl by přesáhnout 48 hodin týdně; kolektivní smlouvy mohou stanovit odlišný, ale nikoli méně příznivý režim;

c) sazbu nebo sazby odměn za přesčas, která by neměla být nižší než jeden a čtvrt násobek základního platu či mzdy za hodinu, by měly předepisovat vnitrostátní právní či správní předpisy případně kolektivní smlouvy; a

d) velitel lodi nebo osoba určená velitelem by měla vést evidenci všech odpracovaných přesčasů, které by měl námořník potvrzovat v nejméně měsíčních intervalech.

2. U námořníků, jejichž mzda je plně nebo částečně konsolidována:

a) by pracovní dohoda námořníka měla v případě potřeby jasně upřesňovat počet očekávaných odpracovaných hodin námořníka za danou odměnu a veškeré dodatečné příplatky splatné vedle konsolidované mzdy a okolností, za jakých jsou splatné;

b) v případě, že je splatná hodinová odměna za přesčas za odpracované hodiny převyšující počet hodin krytý konsolidovanou mzdou, neměla by být hodinová sazba nižší než jeden a čtvrt násobek základní sazby odpovídající běžné pracovní době definované v odstavci 1 tohoto pokynu; stejná zásada by měla platit pro přesčasové hodiny zahrnuté do konsolidované mzdy;

c) odměna za část plně nebo částečně konsolidované mzdy, která představuje běžnou pracovní dobu dle definice v odst. 1 písm. a) tohoto pokynu, by neměla být nižší než platná minimální mzda; a

d) u námořníků, jejichž mzda je částečně konsolidována, by měla být vedena a potvrzována evidence všech odpracovaných přesčasů podle odst. 1 písm. d) tohoto pokynu.

3. Vnitrostátní právní či správní předpisy nebo kolektivní smlouvy mohou stanovit odměnu za přesčasy či za práci prováděnou ve dnech pracovního klidu a státních svátcích ve formě nejméně rovnocenné doby volna mimo loď nebo dodatečné dovolené namísto odměny či jiné takto poskytované kompenzace.

4. Vnitrostátní právní a správní předpisy přijaté po konzultaci s organizacemi zastupujícími vlastníky lodí a námořníky resp. kolektivní smlouvy by měly zohlednit tyto zásady:

a) stejná odměna za práci stejné hodnoty by měla platit pro všechny námořníky zaměstnané na stejné lodi, bez diskriminace založené na rase, barvě pleti, pohlaví, náboženství, politických názorech, národnostním nebo sociálním původu;

b) pracovní dohoda námořníka, která specifikuje platnou mzdu nebo mzdové sazby by měla být uložena na palubě lodi; informace o výši mzdy nebo mzdových sazeb by měla být



k dispozici každému námořníkovi, buď tak, že bude námořníkovi poskytnuta nejméně jeden podepsaný stejnopis příslušných informací v jazyce, kterému námořník rozumí, nebo tak, že bude stejnopis dohody vyvěšen na místě námořníkům přístupném či jiným vhodným způsobem;

c) mzdy by měly být vypláceny v zákonné měně; v případě potřeby lze mzdu vyplácet formou bankovního převodu, bankovního šeku, poštovního šeku nebo peněžní poukázky;

d) při ukončení pracovního poměru by měly být všechny splatné odměny bez zbytečného prodlení vyplaceny;

e) příslušný orgán by měl uložit vhodné penále nebo jiné odpovídající opravné prostředky v případě, že vlastník lodi zaplatí se zbytečným prodlením nebo vůbec nezaplatí všechny splatné odměny;

f) mzdy by měly být vypláceny přímo na určené bankovní účty námořníků, pokud námořníci písemně nepožádají o jiný postup;

g) s výhradou pododstavce h) tohoto odstavce by vlastník lodi neměl stanovovat žádné omezení svobody námořníků volně nakládat s jejich odměnou;

h) srážky z odměn by měly být povoleny pouze v případě, že:

i) existuje výslovné ustanovení vnitrostátních právních či správních předpisů nebo platné kolektivní smlouvy a námořník byl informován o podmínkách takových srážek způsobem, který příslušný orgán považuje za nejvhodnější; a

ii) srážky v celkové výši nepřekračují limit případně stanovený vnitrostátními právními či správními předpisy nebo kolektivními smlouvami či rozhodnutími soudu pro provádění takových srážek;

i) žádné srážky z odměny námořníka by neměly být prováděny z titulu získání nebo udržení zaměstnání;

j) měly by být zakázány peněžní pokuty vůči námořníkům kromě těch, které povolují vnitrostátní právní či správní předpisy, kolektivní smlouvy či jiná opatření;

k) příslušný orgán by měl být oprávněn provádět kontrolu obchodů a služeb poskytovaných na palubě lodi, aby zajistil stanovování spravedlivých a přiměřených cen ve prospěch dotčených námořníků; a

l) v míře, v jaké nároky námořníků na mzdy a jiné částky splatné z titulu jejich zaměstnání nejsou zajištěny v souladu s ustanoveními Mezinárodní úmluvy o námořních zástavních a hypotečních právech z roku 1993, by takové nároky měly být chráněny v souladu s Úmluvou o ochraně nároků pracovníků (platební neschopnost zaměstnavatele) z roku 1992 (č. 173).

5. Každý členský stát by po konzultaci s organizacemi zastupujícími vlastníky lodí a námořníky měl mít své postupy pro šetření stížností týkajících se jakékoli záležitosti uvedené v tomto pokynu.

#### Pokyn B2.2.3 – Minimální mzda

1. Aniž je dotčena zásada svobodného kolektivního vyjednávání, měl by každý členský stát po konzultaci s organizacemi zastupujícími vlastníky lodí a námořníky stanovit postupy pro určení minimální mzdy pro námořníky. Provádění těchto postupů by se měly účastnit organizace zastupující vlastníky lodí a námořníky.

2. Při stanovování takových postupů a určování minimální mzdy by měly být řádně zohledněny mezinárodní pracovněprávní normy týkající se stanovení minimální mzdy i následující zásady:

a) výše minimální mzdy by měla brát v úvahu povahu zaměstnání na moři, úrovně obsazení lodí pracovníky a běžnou pracovní dobu námořníků; a

b) výše minimální mzdy by měla být upravena tak, aby zohledňovala změny životních nákladů a potřeb námořníků.

3. Příslušný orgán by měl zajistit:

a) pomocí systému dohledu a sankcí, aby byla mzda vyplácena nejméně ve výši stanovené sazby nebo sazeb; a

b) aby všichni námořníci, kteří obdrželi sazbu nižší než minimální mzda, měli možnost získat dodatečně částku, o kterou byla jejich mzda nižší, formou nenákladného a rychlého soudního či jiného řízení.

Pokyn B2.2.4 – Minimální měsíční základní plat nebo mzda pro námořníky první třídy

1. Základní plat nebo mzda za kalendářní měsíc služby námořníka první třídy by neměly být nižší než částka, kterou periodicky stanovuje Smíšená námořní komise nebo jiný orgán pověřený Správní radou Mezinárodního úřadu práce. Na základě rozhodnutí Správní rady generální ředitel sdělí revidované částky členským státům Organizace.

2. Žádné ustanovení tohoto pokynu nebude vykládáno tak, jakoby se dotýkalo dohod mezi vlastníky lodí či jejich organizacemi a organizacemi námořníků ve věci regulace standardních minimálních podmínek zaměstnání, pokud takové podmínky uzná příslušný orgán.

## Nařízení

Nařízení 2.3 – Pracovní doba a doba odpočinku

Účel: zajistit, aby námořníci měli regulovanou pracovní dobu nebo dobu odpočinku

1. Každý členský stát zajistí, aby pracovní doba nebo doba odpočinku pro námořníky byla regulována.

2. Každý členský stát stanoví maximální počet hodin práce nebo minimální počet hodin odpočinku za daná období v souladu s ustanoveními Kodexu.

## Standard

Standard A2.3 – Pracovní doba a doba odpočinku

1. Pro účely tohoto standardu se:

a) **pracovní dobou** rozumí doba, ve které jsou námořníci povinni vykonávat práci na lodi;

b) **dobou odpočinku** se rozumí doba mimo hodiny práce; tento pojem nezahrnuje krátké přestávky.

2. Každý členský stát v rámci limitů stanovených v odstavcích 5 až 8 tohoto standardu určí buď maximální počet hodin práce, který nebude za dané období překročen, nebo minimální počet hodin odpočinku, které budou v daném období poskytnuty.

3. Každý členský stát bere na vědomí, že běžná norma pracovní doby pro námořníky stejně jako pro ostatní pracovníky vychází z osmihodinového dne s jedním dnem odpočinku za týden a odpočinkem o státních svátcích. To však členskému státu nebrání stanovit postupy

pro povolení nebo registraci kolektivní smlouvy, která určuje běžnou pracovní dobu námořníků na základě nikoli méně příznivém než tento standard.

4. Při určování vnitrostátních standardů každý členský stát přihlédne k nebezpečí, které představuje únava námořníků, zejména těch, jejichž povinnosti zahrnují bezpečnost plavby a bezpečný provoz lodí.

5. Meze pracovní doby či doby odpočinku jsou následující:

a) maximální pracovní doba nesmí překročit:

i) 14 hodin v období 24 hodin; a

ii) 72 hodin v období sedmi dnů;

nebo

b) minimální doba odpočinku nesmí být kratší než:

i) deset hodin v období 24 hodin; a

ii) 77 hodin v období sedmi dnů.

6. Doby odpočinku lze rozdělit nejvýše na dvě části, z nichž jedna trvá nejméně šest hodin, a interval mezi dvěma po sobě následujícími dobami odpočinku nesmí překročit čtrnáct hodin.

7. Nástupy, požární a záchranná cvičení a cvičení předepsaná vnitrostátními právními a správními předpisy a mezinárodními dokumenty budou prováděny tak, aby co nejméně rušily dobu odpočinku a nevyvolaly únavu.

8. Při pracovní pohotovosti, například není-li ve strojovně obsluha, má námořník nárok na přiměřenou náhradní dobu odpočinku, je-li základní doba odpočinku narušena povoláním k práci.

9. Nebyla-li sjednána žádná kolektivní smlouva ani vydán rozhodčí výrok nebo rozhodne-li příslušný orgán, že ustanovení smlouvy nebo rozhodčího výroku týkající se odstavce 7 nebo 8 tohoto standardu jsou nepřiměřená, přijme příslušný orgán opatření pro zajištění dostatečné doby odpočinku těmto námořníkům.

10. Každý členský stát bude vyžadovat, že musí být vyvěšen přehled organizace práce na palubě, který pro každou funkci uvádí alespoň:

a) rozdělení služeb na moři a v přístavu; a

b) maximální pracovní dobu nebo minimální dobu odpočinku stanovenou právními předpisy nebo kolektivními smlouvami platnými v členských státech.

11. Přehled uvedený v odstavci 10 musí být vyhotoven podle vzoru v pracovním jazyce nebo pracovních jazycích plavidla a v angličtině. v

12. Každý členský stát bude vyžadovat, aby byly vedeny záznamy denní pracovní doby námořníků nebo denní doby odpočinku, aby bylo možné sledovat dodržování odstavců 5 až 11 tohoto standardu (včetně). Záznamy budou v normalizovaném formátu, který stanoví příslušný orgán s přihlédnutím k pokynům Mezinárodní organizace práce nebo v normalizovaném formátu, který vypracuje Organizace. Záznamy budou v jazycích vyžadovaných odstavcem 11 tohoto standardu. Námořníci obdrží stejnopis svých příslušných záznamů, kterou potvrdí velitel lodi nebo osoba pověřená velitelem a námořníci.

13. Žádné ustanovení odstavců 5 a 6 tohoto standardu nebrání členskému státu, aby měl své vnitrostátní právní či správní předpisy nebo postup pro příslušný orgán ve věci povolení nebo registrace kolektivních smluv povolujících výjimky ze stanovených limitů. Takové výjimky budou v nejvyšší možné míře dodržovat ustanovení tohoto standardu, ale mohou brát v úvahu častější nebo delší doby dovolené či poskytnutí náhradní dovolené pro námořníky vykonávající strážní službu nebo námořníky pracující na palubě lodí při krátkých plavbách.

14. Žádné ustanovení tohoto standardu nebude vykládáno tak, že poškozuje právo velitele lodi požadovat, aby námořník vykonal jakoukoli práci nutnou pro bezprostřední bezpečnost lodi, osob na palubě nebo nákladu nebo pro účely poskytnutí pomoci jiným lodím či osobám v tísni na moři. v souladu s tím je velitel lodi oprávněn pozastavit rozdělení pracovní doby nebo doby odpočinku a vyžadovat, aby námořník do obnovení obvyklého stavu plnil jakékoli nutné pracovní povinnosti. Jakmile to bude po obnovení obvyklého stavu možné, velitel zajistí, aby byla pro všechny námořníky, kteří pracovali v plánované době odpočinku, zajištěna přiměřená doba odpočinku.

## **Pokyn**

Pokyn B2.3 – Pracovní doba a doba odpočinku

Pokyn B2.3.1 – Mladí námořníci

1. Na moři a v přístavu by pro všechny mladé námořníky mladší 18 let měla platit tato ustanovení:

a) pracovní doba by neměla přesáhnout osm hodin denně a 40 hodin týdně a práce přesčas by měla být vykonávána pouze v případě, že je to nevyhnutelné z důvodu bezpečnosti;

b) měla by být povolena dostatečná doba na všechna jídla a měla by být zajištěna přestávka v délce nejméně jedné hodiny na hlavní jídlo dne; a

c) měla by být povolena patnáctiminutová přestávka co možná nejdříve po každých dvou hodinách souvislé práce.

2. Výjimečně se ustanovení odstavce 1 tohoto pokynu nemusí uplatňovat, pokud:

a) jsou neproveditelná pro mladé námořníky v palubním oddělení, strojovně a oddělení zásobování přidělené ke strážní službě nebo pracující ve směnném režimu práce; nebo

b) by byl narušen efektivní výcvik mladých námořníků v souladu se stanovenými programy a rozpisy.

3. Takové výjimečné situace by měly být s uvedením důvodů zaznamenány a zápis by měl podepsat velitel lodi.

4. Odstavec 1 tohoto pokynu nevyjímá mladé námořníky z obecné povinnosti všech námořníků pracovat v případě mimořádné situace, jak stanoví standard A2.3 odstavec 14.

## **Nařízení**

Nařízení 2.4 – Nárok na dovolenou

Účel: zajistit, aby námořníci měli přiměřenou dovolenou

1. Každý členský stát bude vyžadovat, aby byla námořníkům zaměstnaným na lodích, které plují pod jeho vlajkou, poskytnuta každoroční placená dovolená za vhodných podmínek v souladu s ustanoveními Kodexu.

2. Námořníkům bude poskytnuta dovolená na pevnině na zotavenou a v souladu s provozními požadavky jejich funkcí.

### **Standard**

#### **Standard A2.4 – Nárok na dovolenou**

1. Každý členský stát přijme právní a správní předpisy určující minimální standardy pro každoroční dovolenou pro námořníky sloužící na lodích, které plují pod jeho vlajkou, s řádným přihlédnutím ke zvláštním potřebám námořníků ohledně takové dovolené.

2. S výhradou všech kolektivních smluv nebo právních či správních předpisů, které stanoví vhodnou metodu výpočtu, která zohledňuje zvláštní potřeby námořníků v této souvislosti, se každoroční dovolená s nárokem na plat vypočte na základě minimálně 2,5 kalendářních dnů na měsíc zaměstnání. Způsob výpočtu délky služby určí příslušný orgán nebo vhodný mechanismus v každé zemi. Zdůvodněné absence se nepovažují za každoroční dovolenou.

3. Jakákoli dohoda o zřeknutí se minimální každoroční placené dovolené předepsané tímto standardem je zakázána, kromě případů stanovených příslušným orgánem.

### **Pokyn**

#### **Pokyn B2.4 – Nárok na dovolenou**

##### **Pokyn B2.4.1 – Výpočet nároku**

1. Za podmínek, které určí příslušný orgán nebo vhodný mechanismus v každé zemi by se měla služba bez uzavřené dohody započítat jako doba služby.

2. Za podmínek, které určí příslušný orgán nebo platná kolektivní smlouva, by se pracovní absence z důvodu účasti na schváleném námořním odborném výcvikovém kursu nebo z důvodů, jako je nemoc či úraz nebo mateřství, měla započítat jako součást doby služby.

3. Částka mzdy během každoroční dovolené by měla být ve výši obvyklé odměny námořníka, kterou stanoví vnitrostátní právní či správní předpisy nebo platná pracovní dohoda námořníka. U námořníků zaměstnaných po dobu kratší než jeden rok nebo v případě ukončení pracovního poměru by měl být nárok na dovolenou vypočítán poměrným způsobem.

4. Následující prvky by se neměly započítávat jako součást roční placené dovolené:

a) státní a zvykové svátky uznávané jako svátky ve státě vlajky, ať připadají na každoroční placenou dovolenou nebo nikoli;

b) období pracovní neschopnosti v důsledku nemoci nebo úrazu nebo mateřství, za podmínek, které určí příslušný orgán nebo vhodný mechanismus v každé zemi;

c) dočasná dovolená na pevnině poskytnutá námořníkovi v rámci pracovní dohody; a

d) náhradní dovolená jakéhokoli druhu, za podmínek, které určí příslušný orgán nebo vhodný mechanismus v každé zemi.

##### **Pokyn B2.4.2 – Čerpání každoroční dovolené**

1. Dobu, kdy má být dovolená čerpána, pokud není určena předpisem, kolektivní smlouvou, rozhodčím výrokem nebo jiným způsobem odpovídajícím vnitrostátní praxi, by měl určit vlastník lodi po konzultaci a pokud možno po dohodě s dotčenými námořníky nebo jejich zástupci.

2. Námořníci by v zásadě měli mít právo čerpat každoroční dovolenou na místě, se kterým jsou podstatným způsobem spojeni, které bude obvykle totožné s místem, kam mají právo být repatriováni. Na námořnících by bez jejich souhlasu nemělo být požadováno, aby čerpali svou každoroční dovolenou, na kterou mají nárok, na jiném místě, pokud tak nestanoví ustanovení pracovní dohody námořníka nebo vnitrostátních právních či správních předpisů.

3. Pokud námořníci musí čerpat svou každoroční dovolenou na jiném místě, než povoluje odstavec 2 tohoto pokynu, měli by mít nárok na bezplatnou dopravu do místa, kde byli najati nebo kde proběhlo přijímání, podle toho, které místo je blíže jejich domovu; náklady na stravu a jiné přímé související náklady by měly být na účet vlastníka lodi; příslušná doba cesty by neměla být odečtena z každoroční placené dovolené, na kterou má námořník nárok.

4. Námořník, který čerpá každoroční dovolenou, by měl být odvoláván pouze v mimořádně naléhavých případech a se souhlasem námořníka.

#### **Pokyn B2.4.3 – Rozdělení a kumulace**

1. Rozdělení každoroční placené dovolené na části nebo kumulace takové každoroční dovolené za jeden rok spolu s následující dovolenou může povolit příslušný orgán nebo vhodný mechanismus v každé zemi.

2. S výhradou odstavce 1 tohoto pokynu a není-li stanoveno jinak v dohodě platné pro dotčeného vlastníka lodi a námořníka, měla by placená dovolená doporučená v tomto pokynu trvat po nepřerušenu dobu.

#### **Pokyn B2.4.4 – Mladí námořníci**

1. Zvláštní opatření by měla být zvážena v případě mladých námořníků mladších 18 let, kteří sloužili šest měsíců nebo jakoukoli jinou kratší dobu na základě kolektivní smlouvy nebo pracovní dohody námořníka bez čerpání dovolené na lodi plující do zahraničí, která se během této doby nevrátila do jejich země bydliště a nevrátí se během následujících tří měsíců plavby. Tato opatření by mohla spočívat v bezplatné repatriaci těchto námořníků na místo, kde byli původně najati v jejich zemi bydliště, za účelem čerpání dovolené, na kterou získali během plavby nárok.

### **Nařízení**

#### **Nařízení 2.5 – Repatriace**

Účel: zajistit, aby námořníci byli schopni vrátit se domů

1. Námořníci mají právo být bezplatně repatriováni za okolností a podmínek stanovených v Kodexu.

2. Každý členský stát bude vyžadovat, aby lodi, které plují pod jeho vlajkou, poskytly finanční záruky zajišťující, že námořníci budou řádně repatriováni v souladu s Kodexem.

### **Standard**

#### **Standard A2.5 – Repatriace**

1. Každý členský stát zajistí, aby námořníci na lodích, které plují pod jeho vlajkou, měli nárok na repatriaci za těchto okolností:

a) pokud pracovní dohody námořníků skončí v době, kdy jsou v zahraničí;

b) pokud pracovní dohodu námořníka ukončí:

i) vlastník lodi; nebo

ii) námořník z oprávněných důvodů; a rovněž

c) pokud již námořníci nejsou schopni plnit své povinnosti podle své pracovní dohody nebo nelze očekávat, že budou tyto povinnosti plnit za specifických okolností.

2. Každý členský stát zajistí, aby jeho právní a správní předpisy nebo jiná opatření nebo kolektivní smlouvy obsahovaly vhodná ustanovení, která stanoví:

a) okolnosti, ze kterých mají námořníci nárok na repatriaci v souladu s odst. 1 písm. b) a c) tohoto standardu;

b) maximální trvání období služby na palubě, po kterých má námořník nárok na repatriaci – tato období budou kratší než 12 měsíců; a

c) přesné nároky, které přiznají vlastníci lodí na repatriaci, včetně nároků týkajících se místa určení repatriace, způsobu dopravy, druhů hrazených nákladů a jiných opatření, která musí vlastníci lodí přijmout.

3. Každý členský stát zakáže vlastníkům lodí, aby požadovali, aby námořníci na počátku svého pracovního poměru platili zálohy na náklady repatriace, a aby vymáhali náklady repatriace z mezd nebo jiných nároků námořníků kromě případů, kdy je v souladu s vnitrostátními právními či správními předpisy nebo jinými opatřeními nebo platnými kolektivními smlouvami zjištěno, že námořník závažně porušil své povinnosti vyplývající z pracovního poměru.

4. Vnitrostátní právními či správní předpisy se nedotýkají žádného práva vlastníka lodi na vymáhání nákladů repatriace v rámci smluvních ujednání s třetí stranou.

5. Pokud vlastník lodi nepřijme opatření nebo neuhradí náklady ohledně repatriace námořníků, kteří mají na repatriaci nárok:

a) příslušný orgán členského státu, pod jehož vlajkou loď pluje, zařídí repatriaci dotčených námořníků; pokud tak neučiní, může stát, ze kterého mají být námořníci repatriováni, nebo stát, kterého jsou státními příslušníky, zařadit jejich repatriaci a vymáhat náklady od členského státu, pod jehož vlajkou loď pluje;

b) náklady vynaložené při repatriaci námořníků může od vlastníka lodi vymáhat členský stát, pod jehož vlajkou loď pluje;

c) náklady repatriace nebudou v žádném případě účtovány námořníkům, pokud odstavec 3 tohoto standardu nestanoví jinak.

6. S přihlédnutím k platným mezinárodním nástrojům včetně Mezinárodní úmluvy o zadržování lodí z roku 1999 členský stát, který zaplatil náklady repatriace podle tohoto Kodexu, může zadržet lodi dotčeného vlastníka lodi nebo žádat jejich zadržení do okamžiku, než je provedena úhrada podle odstavce 5 tohoto standardu.

7. Každý členský stát usnadní repatriaci námořníků sloužících na lodích, které zastavují v jeho přístavech nebo proplouvají jeho teritoriálními či pobřežními vodami, jakož i jejich náhradu na palubě.

8. Členský stát zejména neodmítne právo repatriace kterémukoli námořníkovi z důvodu finanční situace vlastníka lodi nebo z důvodu neschopnosti či neochoty vlastníka lodi námořníka nahradit.

9. Každý členský stát bude vyžadovat, aby lodi, které plují pod jeho vlajkou, měly na palubě a daly námořníkům k dispozici stejnopis platných vnitrostátních ustanovení týkajících se repatriace, psaných v příslušném jazyce.

## **Pokyn**

### **Pokyn B2.5 – Repatriace**

#### **Pokyn B2.5.1 – Nárok**

1. Námořníci by měli mít nárok na repatriaci:

a) podle standardu A2.5 odst. 1 písm. a) po uplynutí výpovědní lhůty v souladu s ustanoveními pracovní dohody námořníka;

b) podle standardu A2.5 odst. 1 písm. b) a c):

i) v případě nemoci či úrazu nebo jiného zdravotního stavu, který vyžaduje jejich repatriaci, pokud jsou shledáni zdravotně způsobilými k cestě;

ii) v případě ztroskotání lodi;

iii) v případě, že vlastník lodi není schopen plnit své zákonné nebo smluvní povinnosti zaměstnavatele námořníků z důvodu platební neschopnosti, prodeje lodi, změny registrace lodi nebo jiného podobného důvodu;

iv) v případě, že loď pluje do válečné zóny, jak ji definují vnitrostátní právní či správní předpisy nebo pracovní dohody námořníků, a námořník s cestou této zóny nesouhlasí; a

v) v případě ukončení nebo přerušení pracovního poměru v souladu s oborovým nařízením nebo kolektivní smlouvou či ukončením pracovního poměru z jiného podobného důvodu.

2. Při stanovení nejdelší doby služby na palubě, po které má námořník nárok na repatriaci v souladu s tímto Kodexem, by měly být brány v úvahu faktory ovlivňující pracovní prostředí námořníků. Každý členský stát by se měl vždy, kdy to je možné, snažit tato období zkrátit s ohledem na technologické změny a vývoj a mohl by se řídit doporučeními, která v této věci vydá Smíšená námořní komise.

3. Náklady, které má nést vlastník lodi ohledně repatriace podle standardu A2.5 by měly zahrnovat alespoň:

a) cestu do místa určení zvoleného pro repatriaci v souladu s odstavcem 6 tohoto pokynu;

b) ubytování a stravování od okamžiku, kdy námořníci opustí loď, do jejich příjezdu do místa určení repatriace;

c) mzdu a příplatky od okamžiku, kdy námořníci opustí loď, do jejich příjezdu do místa určení repatriace, pokud tak stanoví vnitrostátní právní či správní předpisy nebo kolektivní smlouvy;

d) přepravu 30 kg osobních zavazadel námořníků do místa určení repatriace; a

e) v případě nutnosti zdravotní péči, dokud nejsou námořníci zdravotně způsobilí cestovat do místa určení repatriace.

4. Doba čekání na repatriaci a doba strávená cestou při repatriaci by se neměla odečítat od placené dovolené, na kterou mají námořníci nárok.

5. Vlastníci lodí by měli být povinni nadále hradit náklady repatriace, dokud dotčení námořníci nedorazí do místa určení předepsaného podle tohoto Kodexu nebo nedostanou vhodné zaměstnání na palubě lodi směřující do jednoho z takových míst určení.

6. Každý členský stát by měl vyžadovat, aby vlastníci lodí nesli odpovědnost za provádění repatriace vhodným a rychlým způsobem. Obvyklým druhem dopravy by měla být doprava letecká. Členský stát by měl stanovit místa určení, do kterých lze námořníky repatriovat.



Místa určení by měla zahrnovat země, které lze považovat za země, se kterými námořníci mají podstatné propojení, včetně:

- a) místa, kde námořník souhlasil s nástupem do služby na lodi;
- b) místa, které stanoví kolektivní smlouva;
- c) země bydliště námořníka; nebo
- d) jiného místa dle vzájemné dohody uzavřené v době dohody o službě na lodi.

7. Námořníci by měli mít právo zvolit si z předem specifikovaných míst určení místo, kam mají být repatriováni.

8. Nárok na repatriaci může vypršet, pokud jej dotčení námořníci neuplatní v přiměřené lhůtě, kterou definují vnitrostátní právní či správní předpisy nebo kolektivní smlouvy.

#### **Pokyn B2.5.2 – Provádění ze strany členských států**

1. Námořníkovi, který uvízne v zahraničním přístavu a čeká na repatriaci, by měla být poskytnuta veškerá možná pomoc a v případě zpoždění repatriace námořníka by příslušný orgán v zahraničním přístavu měl zajistit, aby byl ihned informován konzulární nebo místní zástupce státu vlajky a státu státní příslušnosti resp. bydliště námořníka.

2. Každý členský stát by měl věnovat pozornost tomu, zda bylo přijato správné opatření:

a) pro návrat námořníků zaměstnaných na lodi, která pluje pod vlajkou cizí země, kteří jsou vyloděni v zahraničním přístavu z důvodů, za které nenesou odpovědnost:

i) do přístavu, ve kterém byl dotčený námořník najat; nebo

ii) do přístavu ve státu státní příslušnosti resp. státu bydliště námořníka; nebo

iii) do jiného přístavu, na kterém se námořník a velitel nebo vlastník lodi dohodnou, se souhlasem příslušného orgánu nebo s jiným vhodným ochranným opatřením;

b) pro zdravotní péči a podporu námořníků zaměstnaných na lodi, která pluje pod vlajkou cizí země, kteří jsou vyloděni v zahraničním přístavu z důvodu nemoci nebo úrazu, které utrpěli během služby na lodi a nikoli z důvodu svého záměrného nesprávného jednání.

3. Pokud poté, co mladí námořníci mladší 18 let sloužili na lodi nejméně po dobu čtyř měsíců během své první plavby do zahraničí, vyjde najevo, že se nehodí pro život na moři, měla by jim být dána příležitost bezplatné repatriace z prvního vhodného přístavu, kde loď zastaví, ve kterém jsou konzulární služby státu vlajky nebo státu státní příslušnosti či bydliště mladého námořníka. Oznámení o takové repatriaci spolu s jejím odůvodněním by mělo být zasláno orgánu, který vystavil doklady umožňující dotčeným mladým námořníkům nástup do zaměstnání na moři.

#### **Nařízení**

Nařízení 2.6 – Odškodnění námořníka za ztrátu lodi nebo ztroskotání

Účel: zajistit, aby námořníci získali odškodnění v případě ztráty nebo ztroskotání lodi

1. Námořníci mají nárok na vhodné odškodnění v případě újmy, ztráty nebo nezaměstnanosti, které jsou způsobeny ztrátou nebo ztroskotáním lodi.

#### **Standard**

## Standard A2.6 – Odškodnění námořníka za ztrátu lodi nebo ztroskotání

1. Každý členský stát stanoví pravidla, která zajistí, aby v každém případě ztráty nebo ztroskotání kterékoli lodi vlastník lodi zaplatil každému námořníkovi na palubě odškodnění za nezaměstnanost vyplývající z takové ztráty nebo ztroskotání.

2. Pravidla uvedená v odstavci 1 tohoto standardu se nedotýkají žádných jiných práv, která námořník případně má podle vnitrostátních právních předpisů dotčeného členského státu z titulu ztráty nebo újmy vyplývající ze ztráty či ztroskotání lodi.

### **Pokyn**

Pokyn B2.6 – Odškodnění námořníka za ztrátu lodi nebo ztroskotání

Pokyn B2.6.1 – Výpočet odškodnění za nezaměstnanost

1. Odškodnění za nezaměstnanost v důsledku ztroskotání nebo ztráty lodi by mělo být vyplaceno za dny, během nichž je námořník ve skutečnosti nezaměstnaný, ve výši stejné sazby, jaká platí pro mzdu splatnou podle pracovní dohody, celkové odškodnění splatné kterémukoli námořníkovi však lze omezit výši dvoutříměsíční mzdy.

2. Každý členský stát by měl zajistit, aby námořníci měli k dispozici stejné právní prostředky pro vymáhání takového odškodnění, jaké mají pro vymáhání dlužné mzdy, kterou si vydělali během služby.

### **Nařízení**

Nařízení 2.7 – Posádka plavidla

Účel: zajistit, aby námořníci pracovali na palubě lodí s počtem pracovníků dostatečným pro bezpečný, efektivní a spolehlivý provoz lodí

1. Každý členský stát bude vyžadovat, aby všechny lodi, které plují pod jeho vlajkou, měly na palubě zaměstnaný dostatečný počet námořníků, aby bylo zajištěno, že lodi budou provozovány bezpečně, efektivně a s řádným ohledem na zabezpečení za všech podmínek, s ohledem na obavy o únavu námořníků a konkrétní povahu a podmínky plavby.

### **Standard**

Standard A2.7 – Posádka plavidla

1. Každý členský stát bude vyžadovat, aby všechny lodi, které plují pod jeho vlajkou, měly na palubě zaměstnaný dostatečný počet námořníků, aby bylo zajištěno, že lodi budou provozovány bezpečně, efektivně a s řádným ohledem na zabezpečení. Každá loď by měla být obsazena posádkou, která je vhodná z hlediska počtu i kvalifikace pro zabezpečení bezpečnosti a zajištění lodi a jejích pracovníků za všech provozních podmínek v souladu s dokumentem o minimálním bezpečném obsazení lodi posádkou nebo rovnocenným dokumentem, který vystaví příslušný orgán, a v souladu se standardy této úmluvy.

2. Při určování, schvalování nebo revizi úrovně obsazení lodi posádkou příslušný orgán vezme v úvahu nutnost vyloučit nebo minimalizovat nadměrnou pracovní dobu pro zajištění dostatečného odpočinku a omezení únavy, jakož i zásady platných mezinárodních dokumentů týkajících se obsazení lodi posádkou, zejména dokumentů Mezinárodní námořní organizace.

3. Při určování úrovně obsazení lodi posádkou příslušný orgán vezme v úvahu všechny požadavky uvedené v předpisu 3.2 a standardu A3.2 týkající se stravování a zásobování.

### **Pokyn**

Pokyn B2.7 – Posádka plavidla

## **Pokyn B2.7.1 – Řešení sporů**

1. Každý členský stát by měl udržovat nebo se ujistit o udržování účinného mechanismu pro vyšetřování a řešení stížností nebo sporů ohledně posádky plavidla.
2. Zástupci organizací vlastníků lodí a námořníků by se měli činnosti takového mechanismu účastnit spolu s dalšími osobami či orgány nebo bez nich.

## **Nařízení**

Nařízení 2.8 – Profesní vývoj a rozvoj kvalifikace a příležitosti pro zaměstnání námořníků

Účel: podporovat profesní vývoj a rozvoj kvalifikace a příležitosti pro zaměstnání námořníků

1. Každý členský stát bude mít vnitrostátní politiky na podporu zaměstnanosti v námořním odvětví a na podporu profesního vývoje a rozvoje kvalifikace a větších příležitostí k zaměstnání námořníků s bydlištěm na území daného státu.

## **Standard**

Standard A2.8 – Profesní vývoj a rozvoj kvalifikace a příležitosti pro zaměstnání námořníků

1. Každý členský stát bude mít vnitrostátní politiky na podporu profesního vývoje a rozvoje kvalifikace a příležitostí k zaměstnání námořníků, aby pro námořní odvětví zajistil stabilní a kvalifikované pracovní síly.
2. Cílem politik uvedených v odstavci 1 tohoto standardu bude pomoci námořníkům, aby zvýšili své schopnosti, kvalifikaci a příležitosti k získání zaměstnání.
3. Každý členský stát po konzultaci s dotčenými organizacemi vlastníků lodí a námořníků stanoví jasné cíle pro odborné vedení, vzdělávání a výcvik námořníků, jejichž povinnosti na palubě lodi se týkají především bezpečného provozu a plavby lodi, včetně průběžného výcviku.

## **Pokyn**

Pokyn B2.8 – Profesní vývoj a rozvoj kvalifikace a příležitosti pro zaměstnání námořníků

Pokyn B2.8.1 – Opatření na podporu profesního vývoje a rozvoje kvalifikace a příležitostí pro zaměstnání námořníků

1. Opatření pro dosažení cílů stanovených ve standardu A2.8 by mohla zahrnovat:
  - a) dohody o profesním vývoji a odborném výcviku s vlastníkem lodi nebo organizací vlastníků lodí; nebo
  - b) opatření na podporu zaměstnanosti prostřednictvím zřízení a vedení registru nebo seznamů kvalifikovaných námořníků podle kategorií; nebo
  - c) podporu příležitostí na palubě i na pevnině pro další výcvik a vzdělávání námořníků zajišťujících rozvoj kvalifikace a přenosných dovedností pro zajištění a udržení důstojné práce, zlepšení pracovních vyhlídek jednotlivců a splnění měnících se technologických podmínek a podmínek na trhu práce v námořním odvětví.

Pokyn B2.8.2 – Registr námořníků

1. v případě, že zaměstnání námořníků upravují registry nebo seznamy, měly by tyto registry nebo seznamy zahrnovat všechny profesní kategorie námořníků způsobem, který určí vnitrostátní právní předpisy nebo praxe či kolektivní smlouva.
2. Námořníci v takovém registru nebo seznamu by měli mít přednost při najímání pracovních sil k plavbě.

3. Námořníci v takovém registru nebo seznamu by měli být povinni být k dispozici k práci způsobem, který určí vnitrostátní právní předpisy nebo praxe či kolektivní smlouva.

4. V míře povolené vnitrostátními právními či správními předpisy by měl být počet námořníků v těchto registrech nebo seznamech periodicky revidován, aby bylo dosaženo počtů přizpůsobených potřebám námořního odvětví.

5. V případě, že je nutné snížení počtu námořníků v takovém registru nebo seznamu, měla by být přijata všechna vhodná opatření k vyloučení nebo minimalizaci škodlivých účinků na námořníky, s ohledem na hospodářskou a sociální situaci dotčené země.

## HLAVA 3. UBYTOVÁNÍ, REKREAČNÍ ZAŘÍZENÍ, STRAVA, ZÁSOBOVÁNÍ

### Nařízení

#### Nařízení 3.1 – Ubytovací a rekreační zařízení

Účel: zajistit, aby námořníci měli na palubě důstojná ubytovací a rekreační zařízení

1. Každý členský stát zajistí, aby lodi, které plují pod jeho vlajkou, zajistily a udržovaly důstojná ubytovací a rekreační zařízení pro námořníky, kteří pracují nebo žijí na palubě, v souladu s péčí o zdraví a prospěch námořníků.

2. Požadavky Kodexu provádějící tento předpis ohledně stavby a zařízení lodí platí pouze pro lodi postavené po nebo k datu, kdy tato úmluva vstoupí v platnost pro dotčený členský stát. Pro lodi postavené před tímto datem budou nadále platit požadavky týkající se stavby a zařízení lodí, které stanoví Úmluva o ubytování posádek (revidovaná) z roku 1949 (č. 92) a Úmluva o ubytování posádek (doplňující ustanovení) z roku 1970 (č. 133), v míře, ve které byly použitelné před uvedeným datem podle právních předpisů nebo praxe dotčeného členského státu. Má se za to, že loď je postavena v okamžiku, kdy je položen kýl nebo kdy je loď v podobné fázi stavby.

3. Není-li výslovně stanoveno jinak, použije se každý požadavek na základě změny Kodexu týkající se zajištění ubytovacích a rekreačních prostor pro námořníky pouze pro lodi postavené po dni nebo v den, kdy daná změna vstoupí pro dotčený členský stát v platnost.

### Standard

#### Standard A3.1 – Ubytovací a rekreační zařízení

1. Každý členský stát přijme právní a správní předpisy vyžadující, aby lodi, které plují pod jeho vlajkou:

a) splňovaly minimální standardy, které zajistí, aby bylo jakékoli ubytování pro námořníky, kteří pracují či žijí na palubě nebo činí obojí, důstojné a v souladu s příslušnými ustanoveními tohoto standardu; a

b) byly kontrolovány tak, aby byla zajištěna prvotní a trvalé plnění těchto standardů.

2. Při vývoji a uplatnění právních a správních předpisů k provádění tohoto standardu příslušný orgán po konzultaci s dotčenými organizacemi vlastníků lodí a námořníků:

a) vezme v úvahu nařízení 4.3 a související ustanovení Kodexu o ochraně zdraví a bezpečnosti a prevenci nehod s ohledem na specifické potřeby námořníků, kteří žijí a pracují na palubě, a

b) řádně přihlédne k pokynu obsaženému v části B tohoto Kodexu.

3. Kontroly vyžadované podle nařízení 5.1.4 budou prováděny v okamžiku, kdy:

a) je loď registrována či znovu registrována; nebo

b) se podstatně změnilo ubytování námořníků na lodi.

4. Příslušný orgán bude věnovat zvláštní pozornost tomu, aby zajistil provádění požadavků této úmluvy týkajících se:

a) velikosti místností a jiných ubytovacích prostor;

b) vytápění a větrání;

c) hluku a vibrací a jiných okolních faktorů;

d) sanitárních zařízení;

e) osvětlení; a

f) ubytování pro nemocné.

5. Příslušný orgán každého členského státu bude vyžadovat, aby lodi, které plují pod jeho vlajkou, splňovaly minimální standardy pro ubytovací a rekreační prostory na palubě, stanovené v odstavcích 6 až 17 tohoto standardu.

6. Pokud jde o obecné požadavky na ubytování:

a) všechny ubytovací prostory pro námořníky musí mít přiměřenou výšku stropu; minimální povolená výška stropu ve všech prostorách pro ubytování námořníků, kde je nutný plný a neomezený pohyb, nesmí být nižší než 203 centimetrů; příslušný orgán může povolit určité omezené snížení výšky stropu v kterémkoli prostoru, nebo části prostoru pro ubytování, pokud se přesvědčí, že toto snížení:

i) je přiměřené; a

ii) nezpůsobí námořníkům nepohodlí;

b) prostory pro ubytování budou vhodně izolovány;

c) na jiných než osobních lodích, jak je definuje nařízení 2 písm. e) a f) Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 v platném znění (úmluva SOLAS), budou ložnice umístěny nad nákladovou značkou ve střední části lodi nebo na zádi, kromě výjimečných případů, kdy velikost, typ nebo účel lodi neumožňuje jiné umístění, ložnice lze umístit v přední lodi, ale v žádném případě před kolizní přepážkou;

d) v osobních lodích a lodích zvláštního určení postavených v souladu s Kodexem Mezinárodní námořní organizace o bezpečnosti lodí zvláštního určení z roku 1983 a následných verzích (dále jen lodi zvláštního určení) může příslušný orgán za podmínky, že budou přijata dostatečná opatření ohledně osvětlení a větrání, povolit umístění ložnic pod nákladovou značkou, v žádném případě však nesmí být ložnice umístěny těsně pod pracovními chodbami;

e) do ložnic nepovedou žádné přímé otvory z nákladového prostoru a strojovny nebo z lodní kuchyně, skladiště, sušáren nebo společných sanitárních zařízení; část přepážky oddělující tato místa od ložnic a vnějších přepážek bude řádně postavena z oceli či jiného schváleného materiálu a bude vodotěsná a plynotěsná;

f) materiály použité pro stavbu vnitřních přepážek, obložení a oplechování, podlah a spojů budou vhodné pro dané účely a přispějí k zajištění zdravého prostředí;

g) bude zajištěno řádné osvětlení a dostatečné odvodnění; a

h) prostory pro ubytování, rekreaci a stravování budou splňovat požadavky nařízení 4.3 a související ustanovení Kodexu o ochraně zdraví a bezpečnosti a předcházení nehodám, pokud jde o předcházení riziku nebezpečných hladin hluku a vibrací a jiných okolních vlivů a chemických látek na palubě lodi a zajištění přijatelného prostředí pro práci a život na palubě pro námořníky.

7. Pokud jde o požadavky na větrání a vytápění:

a) ložnice a jídelny budou přiměřeně odvětrávány;

b) lodi, kromě lodí pravidelně provozovaných v oblasti, kde to mírné klimatické podmínky nevyžadují, budou vybaveny klimatizací ubytovacích prostor pro námořníky, každé samostatné rádiové místnosti a centrálního velínu strojovny;

c) všechny sanitární prostory budou odvětrány do volného prostoru, nezávisle na jiných částech prostor pro ubytování; a

d) bude zajištěno dostatečné teplo pomocí vhodného systému vytápění, s výjimkou lodí, které se plaví výhradně v tropických oblastech.

8. Pokud jde o požadavky na osvětlení, s výhradou zvláštního režimu, který může být povolen na osobních lodích, budou ložnice a jídelny osvětleny přirozeným světlem a vybaveny dostatečným světlem umělým.

9. Pokud je na palubě lodi vyžadováno ubytování pro účely spánku, platí tyto požadavky na ložnice:

a) v jiných než osobních lodích bude zajištěna samostatná ložnice pro každého námořníka; na lodích o hrubé prostornosti nižší než 3 000 tun nebo lodích zvláštního určení může výjimky z tohoto požadavku udělit příslušný orgán po konzultaci s dotčenými organizacemi vlastníků lodí a námořníků;

b) pro muže a ženy budou zajištěny oddělené ložnice;

c) ložnice budou mít přiměřenou velikost a budou řádně vybaveny tak, aby zajišťovaly přiměřené pohodlí a usnadňovaly úklid;

d) za všech okolností bude mít každý námořník samostatné lůžko;

e) minimální vnitřní rozměry lůžka budou činit nejméně 198 centimetrů krát 80 centimetrů;

f) v jednolůžkových ložnicích námořníků nesmí být podlahová plocha menší než:

i) 4,5 metrů čtverečních na lodích o hrubé prostornosti nižší než 3 000 tun;

ii) 5,5 metrů čtverečních na lodích o hrubé prostornosti 3 000 tun či větší, ale nejvýše o hrubé prostornosti 10 000 tun;

iii) 7 metrů čtverečních na lodích o hrubé prostornosti 10 000 tun či větší;

g) aby však zajistil jednolůžkové ložnice na lodích o hrubé prostornosti nižší než 3 000 tun, osobních lodích a lodích zvláštního určení, může příslušný orgán povolit menší podlahovou plochu;

h) v lodích o hrubé prostornosti nižší než 3 000 tun kromě osobních lodí a lodí zvláštního určení mohou ložnice obývat nejvýše dva námořníci; podlahová plocha takových ložnic nesmí být menší než 7 metrů čtverečních;

i) na osobních lodích a lodích zvláštního určení nesmí být podlahová plocha ložnice pro námořníky, kteří nevykonávají funkci lodních důstojníků menší než:

i) 7,5 metrů čtverečních v místnostech, které obývají dvě osoby;

ii) 11,5 metrů čtverečních v místnostech, které obývají tři osoby;

iii) 14,5 metrů čtverečních v místnostech, které obývají čtyři osoby;

j) na lodích zvláštního určení mohou být v ložnicích ubytovány více než čtyři osoby, podlahová plocha takových ložnic nesmí být menší než 3,6 metrů čtverečních na osobu;

k) na jiných než osobních lodích a lodích zvláštního určení nesmí být podlahová plocha na osobu v ložnicích pro námořníky, kteří vykonávají funkce lodních důstojníků, pokud není k dispozici soukromá obývací nebo denní místnost, menší než :

i) 7,5 metrů čtverečních na lodích o hrubé prostornosti nižší než 3 000 tun;

ii) 8,5 metrů čtverečních na lodích o hrubé prostornosti 3 000 tun či větší, ale nejvýše o hrubé prostornosti 10 000 tun;

iii) 10 metrů čtverečních na lodích o hrubé prostornosti 10 000 tun či větší;

l) na osobních lodích a lodích zvláštního určení nesmí být podlahová plocha na osobu v ložnicích pro námořníky, kteří vykonávají funkce nižších lodních důstojníků, pokud není k dispozici soukromá obývací nebo denní místnost, menší než 7,5 metrů čtverečních a pro vyšší důstojníky menší než 8,5 metrů čtverečních; nižšími důstojníky se rozumí důstojníci na provozní úrovni a vyššími důstojníky důstojníci na úrovni velení;

m) velitel, první strojní důstojník a první palubní důstojník mají kromě svých ložnic přilehlou obývací místnost, denní místnost nebo rovnocenný další prostor; lodi o hrubé prostornosti nižší než 3 000 tun může příslušný orgán od tohoto požadavku osvobodit po konzultaci s dotčenými organizacemi vlastníků lodí a námořníků;

n) pro každou ubytovanou osobu zahrnuje nábytek prostornou šatní skříň (minimálně 475 litrů) a zásuvku nebo rovnocenný prostor o obsahu nejméně 56 litrů; pokud je zásuvka součástí šatní skříně, bude kombinovaný minimální objem šatní skříně činit 500 litrů; skříň bude vybavena policí a ubytovaná osoba bude mít možnost skříň zamknout, aby měla zajištěno soukromí;

o) každá ložnice bude vybavena upevněným, sklápěcím nebo vysouvacím stolem nebo pultem a pohodlným sedacím nábytkem dle potřeby.

10. Pokud jde o požadavky na jídelny:

a) jídelny budou umístěny mimo oblast ložnic a co nejblíže lodní kuchyni; lodi o hrubé prostornosti nižší než 3 000 tun může příslušný orgán od tohoto požadavku osvobodit po konzultaci s dotčenými organizacemi vlastníků lodí a námořníků; a

b) jídelny budou mít vhodnou velikost a budou pohodlné, řádně vybavené nábytkem a zařízeními (včetně trvalých občerstvovacích zařízení), s ohledem na počet námořníků, kteří je pravděpodobně budou v kterémkoli okamžiku užívat; dle potřeby bude zajištěno samostatné nebo společné zařízení jídelny.

11. Pokud jde o požadavky na sanitární zařízení:

a) všichni námořníci budou mít na lodi vhodný přístup k sanitárním zařízením splňujícím minimální zdravotní a hygienické normy a přiměřené standardy pohodlí, po muže a ženy budou zajištěna oddělená sanitární zařízení;

b) budou existovat sanitární zařízení se snadným přístupem z velitelského můstku a prostoru strojovny nebo blízko velínu strojovny; lodi o hrubé prostornosti nižší než 3 000 tun může příslušný orgán od tohoto požadavku osvobodit po konzultaci s dotčenými organizacemi vlastníků lodí a námořníků;

c) na všech lodích bude na vhodném místě nejméně jedna toaleta, jedno umyvadlo a jedna vana nebo sprcha či obojí na každých šest nebo méně osob, které nemají své osobní sanitární zařízení;

d) kromě osobních lodí bude každá ložnice vybavena umyvadlem s horkou a studenou tekoucí sladkou vodou, pokud není umyvadlo v soukromé koupelně;

e) na osobních lodích, jejichž plavba obvykle nepřekračuje dobu čtyř hodin, může příslušný orgán zvážit zvláštní režim nebo snížení počtu požadovaného vybavení; a

f) horká a studená tekoucí sladká voda bude k dispozici ve všech umývárkách.

12. Pokud jde o požadavky na ubytování pro nemocné, lodi přepravující 15 nebo více námořníků, jejichž plavba přesahuje dobu tří dnů, zajistí samostatné ubytování pro nemocné, které bude využíváno výhradně pro zdravotnické účely; příslušný orgán může tento požadavek zmírnit pro lodi v příbřežní plavbě; při schvalování ubytování pro nemocné na palubě příslušný orgán zajistí, aby ubytování bylo za všech povětrnostních podmínek snadno přístupné, zajišťovalo ubytovaným osobám pohodlí a umožňovalo rychlou a řádnou péči o tyto osoby.

13. Bude k dispozici vhodně umístěná a zařízená prádelna.

14. Všechny lodi budou mít prostor nebo prostory na otevřené palubě, kam mají všichni námořníci přístup v době svého volna, o vhodné velikosti s ohledem na velikost lodí a počet námořníků na palubě.

15. Všechny lodi budou vybaveny samostatnými kanceláři nebo společnou lodní kanceláří pro palubní oddělení a strojovnu; lodi o hrubé prostornosti nižší než 3 000 tun může příslušný orgán od tohoto požadavku osvobodit po konzultaci s dotčenými organizacemi vlastníků lodí a námořníků.

16. Lodi pravidelně zajiřující do přístavů s výskytem moskytů budou zařízeny vhodným vybavením dle požadavků příslušného orgánu.

17. Na palubě budou všem námořníkům k dispozici vhodná zařízení pro rekreaci námořníků a vybavení a služby přizpůsobené tak, aby plnily zvláštní potřeby námořníků, kteří musí žít a pracovat na lodích, s přihlédnutím k nařízení 4.3 a souvisejícím ustanovením Kodexu o ochraně zdraví a bezpečnosti a prevenci nehod.

18. Příslušný orgán bude vyžadovat časté kontroly na palubě lodí prováděné velitelem nebo na základě jeho pověření, které zajistí, aby bylo ubytování námořníků čisté, řádně obyvatelné a udržované v dobrém stavu. Výsledky každé takové kontroly budou zaznamenávány a budou k dispozici k nahlédnutí.

19. V případě, lodí, kde je bez jakékoli diskriminace třeba brát v úvahu zájmy námořníků s různými a odlišnými náboženskými a sociálními zvyklostmi, může příslušný orgán po konzultaci s dotčenými organizacemi vlastníků lodí a námořníků povolit spravedlivě uplatňované odchylky od tohoto standardu za podmínky, že tyto odchylky nepovedou k horšímu stavu zařízení, než jaký by vyplýval z uplatnění tohoto standardu.



20. Každý členský stát může po konzultaci s dotčenými organizacemi vlastníků lodí a námořníků osvobodit lodi o hrubé prostornosti nižší než 200, pokud je odůvodněné tak učinit s ohledem na velikost lodi a počet osob na palubě, od požadavků následujících ustanovení tohoto standardu:

a) odst. 7 písm. b) odst. 11 písm. d) a odstavce 13; a

b) odst. 9 písm. f) a h) až l) včetně, pouze pokud jde o podlahovou plochu.

21. Veškerá osvobození od požadavků tohoto standardu lze učinit pouze v případě, že jsou tímto standardem výslovně povolena a pouze za zvláštních okolností, kdy lze takové osvobození jasně zdůvodnit pádnými důvody a s výhradou ochrany zdraví a bezpečnosti námořníků.

## **Pokyn**

Pokyn B3.1 – Ubytovací a rekreační prostory

Pokyn B3.1.1 – Návrh a konstrukce

1. Vnější přepážky ložnic a jídelen by měly být přiměřeně izolovány. Všechny skříně strojů a všechny hraniční přepážky lodních kuchyní a jiných prostor, ve kterých vzniká teplo, by měly být přiměřeně izolovány, pokud existuje možnost vlivu tepla na přilehlé ubytovací prostory nebo chodby, měla by být přijata opatření na ochranu proti tepelným účinkům páry nebo horkovodních trubek či obojího.

2. Ložnice, jídelny, rekreační místnosti a chodby v ubytovacím prostoru by měly být přiměřeně izolovány, aby se předešlo kondenzaci par nebo přetápění.

3. Povrch přepážek nebo stropů by měl být z materiálu se snadno čistitelným povrchem. Neměla by být užívána žádná konstrukce náchylná na napadení škůdci.

4. Povrchy přepážek a stropů v ložnicích a jídelnách by měly umožňovat snadné čištění a měly by mít světlou barvu a trvanlivou, netoxickou povrchovou úpravu.

5. Paluby ve všech prostorách pro ubytování námořníků by měly být ze schválených materiálů a schválené konstrukce a měly by zajišťovat neklouzavý povrch nepropustný pro vlhkost a snadno čistitelný.

6. Pokud jsou podlahové krytiny ze skládaných materiálů, měly by být postranní spoje profilované, aby se předešlo vzniku štěrbin.

Pokyn B3.1.2 – Větrání

1. Systém větrání ložnic a jídelen by měl být řízen tak, aby udržoval vzduch v uspokojivém stavu a aby byl zajištěn dostatečný pohyb vzduchu za všech povětrnostních a klimatických podmínek.

2. Klimatizační systémy s centrální nebo individuální jednotkou by měly být navrženy tak, aby:

a) udržovaly vzduch o vhodné teplotě a relativní vlhkosti v porovnání s vnějšími podmínkami, zajišťovaly dostatečnou výměnu vzduchu ve všech klimatizovaných prostorách, braly v úvahu zvláštní rysy činnosti na moři a neprodukovaly nadměrný hluk či vibrace; a

b) umožňovaly snadné čištění a desinfekci v zájmu prevence a kontroly šíření chorob.

3. Energie pro činnost klimatizace a ostatních pomůcek pro větrání, které vyžadují předcházející odstavce tohoto pokynu, by měla být k dispozici vždy, kdy námořníci žijí nebo

pracují na palubě a podmínky to vyžadují. Tuto energii však není nutné zajišťovat pohotovostním zdrojem.

#### Pokyn B3.1.3 – Vytápění

1. Systém vytápění ubytovacích prostor námořníků by měl být v provozu vždy, kdy námořníci žijí nebo pracují na palubě a podmínky vyžadují jeho použití.

2. Na všech lodích, kde je požadován systém vytápění, by vytápění mělo být zajištěno pomocí horké vody, horkého vzduchu, elektřiny, páry nebo ekvivalentního zdroje. v ubytovacích prostorech by však neměla být jako médium přenosu tepla používána pára. Systém vytápění by měl být schopen udržovat v ubytovacích prostorech námořníků teplotu na uspokojivé úrovni za obvyklých povětrnostních podmínek a klimatu pravděpodobného pro trasu, na které se loď plaví. Příslušný orgán by měl stanovit vhodnou normu.

3. Radiátory a jiná topná zařízení je třeba umístit a v případě potřeby zakrýt tak, aby se předešlo riziku požáru nebo nebezpečí či nepohodlí pro ubytované osoby.

#### Pokyn B3.1.4 – Osvětlení

1. Ve všech lodích by ubytovací prostory námořníků měly být vybaveny elektrickým světlem. Pokud neexistují dva nezávislé zdroje elektřiny pro osvětlení, mělo by být zajištěno dodatečné osvětlení pomocí řádně konstruovaných svítlen nebo osvětlovacích zařízení pro nouzové užití.

2. V ložnicích by měla být u hlavy každého lůžka instalována elektrická lampička na čtení.

3. Příslušný orgán by měl stanovit vhodné normy pro přirozené a umělé osvětlení.

#### Pokyn B3.1.5 – Ložnice

1. Na palubě by měla lůžka být zařízena vhodným způsobem tak, aby bylo zajištěno co největší pohodlí pro námořníka a jakéhokoli případného partnera doprovázejícího námořníka.

2. Pokud je to s ohledem na velikost lodi, na činnost, ke které má být využita, a na její uspořádání přiměřené a možné, měly by být ložnice navrženy jako vybavené soukromou koupelnou včetně toalety, aby poskytovaly ubytovaným osobám přiměřené pohodlí a usnadňovaly úklid.

3. V možné míře budou ložnice námořníků uspořádány tak, aby byly strážní služby odděleny a aby žádní námořníci pracující na denní směně nesdíleli místnost s námořníky pověřenými strážní službou.

4. V případě námořníků, kteří vykonávají funkci lodníků, by neměly připadat více než dvě osoby na ložnici.

5. Mělo by být uváženo rozšíření zařízení uvedeného ve standardu A3.1 odst. 9 písm. m) na druhého strojního důstojníka tam, kde je to možné.

6. Prostor, který zabírají lůžka a skříňky, prádelníky a sedací nábytek, by měl být zahrnut do měření podlahové plochy. Malé plochy nebo plochy nepravidelného tvaru, které v podstatě nezvětšují plochu k volnému pohybu a nemohou být využity pro umístění nábytku, by měly být vyloučeny.

7. Lůžka by neměla být uspořádána ve více než dvou patrech; v případě lůžek umístěných podél boku lodi by mělo být pouze jedno patro s bočním světlem umístěným nad lůžko.

8. Nižší lůžko ze dvou pater by nemělo být méně než 30 centimetrů na podlahou, horní lůžko by mělo být umístěno zhruba ve středu vzdálenosti mezi spodní částí dolního lůžka a dolní částí nosníků stropu.

9. Rám a případná postranice lůžka by měly být ze schváleného materiálu, tvrdé, hladké a nenáchylné ke korozi nebo napadení škůdci.

10. Pokud se na konstrukci lůžek používají trubkové rámy, měly by být zcela utěsněny a neměly by obsahovat otvory, do kterých by mohli pronikat škůdci.

11. Každé lůžko by mělo být vybaveno pohodlnou matrací s vycpanou podložkou nebo kombinovanou vycpanou matrací včetně pérového podkladu nebo pérové matrace. Použitý materiál matrace a vycpávek by měl být schválený. Vycpávky z materiálu náchylného na napadení škůdci by neměly být používány.

12. Pokud je jedno lůžko umístěno nad druhým, měla by být pod spodní matrací nebo pérovou matrací horního lůžka uložena podložka nepropouštějící prach.

13. Nábytek by měl být vyroben z hladkého tvrdého materiálu nepodléhajícího deformacím nebo korozi.

14. Ložnice by měly být vybaveny záclonami nebo podobným opatřením proti bočním světlům.

15. Ložnice by měly být vybaveny zrcadlem, malými skříňkami na toaletní potřeby, policí na knihy a dostatečným počtem věšáků na šaty.

#### Pokyn B3.1.6 – Jídelny

1. Jídelny mohou být společné nebo oddělené. Rozhodnutí v této věci bude přijato po konzultaci se zástupci námořníků a vlastníků lodi a podléhá souhlasu příslušného orgánu. Je třeba zohlednit faktory jako velikost lodi a odlišné kulturní, náboženské a sociální potřeby námořníků.

2. Pokud mají námořníci mít oddělené jídelny, měly by být oddělené jídelny zajištěny pro:

a) velitele a důstojníky; a

b) lodníky a ostatní námořníky.

3. Na jiných než osobních lodích by podlahová plocha jídelny pro námořníky neměla být menší než 1,5 metrů čtverečních na osobu podle plánovaného počtu míst k sezení.

4. Ve všech lodích by jídelny měly být vybaveny stoly a vhodnými židlemi, upevněnými nebo pohyblivými, dostatečnými pro nejvyšší počet námořníků, kteří by je mohli najednou použít.

5. Vždy, kdy budou námořníci na palubě, bude k dispozici:

a) chladnička, která by měla být vhodně umístěna a měla by mít dostatečnou kapacitu pro počet osob užívajících jídelnu nebo jídelny;

b) zařízení pro horké nápoje; a

c) zařízení pro chladné nápoje.

6. Pokud nejsou pro jídelnu k dispozici spižírny, měly by být zajištěny vhodné skříňky na nádobí a řádné zařízení na umývání nádobí.

7. Vrchní část stolů a židlí by měla být z materiálu odolného proti vlhkosti.

### Pokyn B3.1.7 – Sanitární vybavení

1. Umyvadla a vany by měly mít vhodnou velikost a měly by být vyrobeny ze schváleného materiálu s hladkým povrchem odolným proti popraskání, oprýskání nebo korozi.

2. Všechny toalety by měly být vyrobeny ze schváleného materiálu a vybaveny dostatečným splachováním pomocí vody nebo jiným vhodným druhem splachování, například vzduchem, které bude vždy k dispozici a bude nezávisle ovladatelné.

3. Sanitární zařízení, které je určeno k užívání více než jedné osobě, by mělo splňovat tyto požadavky:

a) podlahy by měly být ze schváleného trvanlivého materiálu odolného proti vlhkosti a měly by být řádně odvodňovány;

b) přepážky by měly být z oceli nebo jiného schváleného materiálu a měly by být vodotěsné do výšky nejméně 23 centimetrů nad úroveň paluby;

c) zařízení by mělo být dostatečně osvětleno, vytápěno a větráno;

d) toalety by měly být umístěny blízko ložnic a umývár, ale odděleně od nich, bez přímého přístupu z ložnic nebo chodeb mezi ložnicemi a toaletami, ke kterým není jiný přístup; tento požadavek neplatí, pokud je toaleta umístěna v prostoru mezi dvěma ložnicemi, ve kterých nežijí více než čtyři námořníci; a

e) pokud je v místnosti více než jedna toaleta, měly by být toalety dostatečně uzavřené pro zajištění soukromí.

4. Prádelny pro potřeby námořníků by měly obsahovat:

a) pračky;

b) sušičky nebo vhodně vytápěné a větrané sušárny; a

c) žehličky a žehlicí prkna nebo jejich ekvivalent.

### Pokyn B3.1.8 – Ubytování pro nemocné

1. Ubytování pro nemocné by mělo být navrženo tak, aby usnadňovalo vyšetření a první lékařskou pomoc a aby pomáhalo zamezit šíření nakažlivých chorob.

2. Vstup, lůžka, osvětlení, větrání, vytápění a dodávky vody by měly být uspořádány tak, aby bylo zajištěno pohodlí a usnadněna léčba pacientů.

3. Počet nutných nemocničních lůžek by měl stanovit příslušný orgán.

4. Mělo by být k dispozici sanitární zařízení pro výhradní potřebu osob ubytovaných v prostoru pro nemocné, buď jako jeho součást nebo v jeho těsné blízkosti. Toto sanitární zařízení by mělo obsahovat minimálně jednu toaletu, jedno umyvadlo a jednu vanu nebo sprchu.

### Pokyn B3.1.9 – Jiné vybavení

1. Pokud jsou k dispozici oddělené převlékárny pro pracovníky strojovny, měly by být:

a) umístěny mimo prostor strojovny, ale se snadným přístupem k němu; a

b) vybaveny jednotlivými skříňkami na oděvy a vanami či sprchami nebo obojím a umyvadly s horkou a studenou tekoucí sladkou vodou.

### Pokyn B3.1.10 – Lůžkoviny, nádobí v jídelně a různá ustanovení

1. Každý členský stát by měl zvážit uplatnění těchto zásad:

- a) vlastník lodi by měl dodat čisté lůžkoviny a nádobí pro všechny námořníky k použití během jejich služby na lodi a tito námořníci by měli být povinni lůžkoviny a nádobí vrátit v době, kterou určí velitel a při ukončení služby na lodi;
- b) lůžkoviny by měly být dobré jakosti a talíře, šálky a jiné nádobí by měly být ze schváleného materiálu, který lze snadno umývat; a
- c) vlastník lodi by měl zajistit ručníky, mýdlo a toaletní papír pro všechny námořníky.

### Pokyn B3.1.11 – Rekreační zařízení, pošta a režim návštěv lodi

1. Rekreační zařízení a služby by měly být často kontrolovány, aby se zajistilo, že jsou vhodné s ohledem na změny potřeb námořníků vyplývající z technického, provozního a jiného vývoje v odvětví lodní dopravy.

2. Vybavení rekreačních zařízení by mělo minimálně zahrnovat knihovnu a prostory pro čtení, psaní a pokud je to možné, pro hry.

3. V souvislosti s plánováním rekreačních zařízení by příslušný orgán měl zvážit zajištění kantýny.

4. Měla by být zvážena i následující zařízení poskytnutá námořníkům k bezplatnému užívání tam, kde je to možné:

- a) kuřárna;
- b) sledování televize a příjem rozhlasového vysílání;
- c) promítání filmů, jejichž zásoba by měla být přiměřená době trvání plavby a v případě potřeby by měla být v přiměřených intervalech obměňována;
- d) sportovní vybavení včetně cvičebního zařízení, stolních a palubních her;
- e) pokud je to možné, zařízení pro plavání;
- f) knihovna obsahující odborné a jiné knihy, jejichž zásoba by měla být přiměřená době trvání plavby a v případě potřeby by měla být v přiměřených intervalech obměňována;
- g) vybavení pro rekreační řemeslné práce;
- h) elektronická zařízení jako rozhlasový přijímač, televize, videorekordéry, DVD/CD přehrávač, osobní počítač a software a kazetový rekordér/přehrávač;
- i) dle potřeby by měl být pro námořníky na palubě zajištěn bar, pokud to není v rozporu s národními, náboženskými nebo společenskými zvyklostmi; a
- j) přiměřený přístup k telefonické komunikaci s pevninou a k zařízení pro elektronickou poštu a internet, pokud je to možné, s přiměřenou výší poplatku za využívání těchto služeb.

5. Je třeba vynaložit veškeré úsilí na to, aby přeprava pošty námořníků byla co nejspolehlivější a nejrychlejší. Je třeba i zvážit, zda by se nemělo zamezit tomu, aby námořníci museli platit dodatečné poštovné, pokud musí být pošta přesměrována z důvodu okolností, které námořníci nemohli ovlivnit.

6. Je třeba zvážit opatření, která by s výhradou veškerých platných vnitrostátních nebo mezinárodních právních a správních předpisů zajistila, aby kdykoli to bude možné a přiměřené, dostali námořníci urychleně povolení pro své partnery, příbuzné a přátele, aby je tyto osoby mohly navštívit na lodi po dobu jejího pobytu v přístavu. Tato opatření by měla splňovat všechny požadavky na bezpečnostní prohlídky.

7. Je třeba zvážit možnost povolení toho, aby námořníky doprovázeli jejich partneři na příležitostných plavbách, kdy je to možné a přiměřené. Tito partneři by měli mít vhodné pojištění proti úrazu a nemoci; vlastníci lodí by měli námořníkovi při uzavírání takového pojištění poskytnout veškerou pomoc.

#### **Pokyn B3.1.12 – Prevence hluku a vibrací**

1. Ubytovací, rekreační a stravovací prostory by měly být umístěny co nejdále od strojoven, kormidelního zařízení, palubních zvedáků, zařízení pro větrání, vytápění a klimatizaci a jiných hlučných strojů a přístrojů.

2. Při stavbě a povrchové úpravě přepážek, stropů a palub v prostorách, kde dochází ke vzniku zvuku, by měla být použita akustická izolace nebo jiné vhodné zvuk pohlcující materiály a samozavírací protihlukové dveře pro prostory strojovny.

3. Pokud je to možné, měly by být část strojovny s motory a jiné části strojovny vybaveny zvukotěsnými velíny pro pracovníky strojovny. Pracovní prostory jako strojní dílna by měly být pokud možno izolovány proti hluku ze strojovny a měla by být přijata opatření pro omezení hluku při provozu strojů.

4. Limity úrovní hluku pro prostory pro práci a život by měly být v souladu s mezinárodními pokyny MOP o úrovních rizika, včetně pokynů uvedených v zásadách správné praxe MOP nazvaných Okolní faktory na pracovišti z roku 2001 a případně se zvláštní ochranou, kterou doporučuje Mezinárodní námořní organizace a s následnými pozměňovacími a doplňujícími dokumenty ve věci přípustných úrovní hluku palubě lodi. Stejnopisy příslušných dokumentů v angličtině nebo pracovním jazyce lodi by měla být na palubě a měla by být k dispozici námořníkům.

5. Žádné ubytovací, rekreační nebo stravovací prostory by neměly být vystaveny nadměrným vibracím.

#### **Nařízení**

##### **Nařízení 3.2 – Strava a zásobování**

Účel: zajistit, aby námořníci měli přístup k jakostní stravě a pitné vodě za regulovaných hygienických podmínek

1. Každý členský stát zajistí, aby lodi, které plují pod jeho vlajkou, měly na palubě a podávaly stravu a pitnou vodu vhodné jakosti, nutriční hodnoty a množství, přiměřeně pokrývající požadavky na lodi a respektující odlišné kulturní a náboženské prostředí.

2. Námořníci na palubě lodi dostávají po dobu svého pracovního poměru stravu zdarma.

3. Námořníci zaměstnaní na lodi jako lodní kuchaři s odpovědností za přípravu stravy musí být pro svou funkci na lodi školení a kvalifikováni.

#### **Standard**

##### **Standard A3.2 – Strava a zásobování**

1. Každý členský stát přijme právní a správní předpisy nebo jiná opatření, aby stanovil minimální standardy množství a jakosti stravy a pitné vody a stravovací normy platné pro jídla poskytovaná námořníkům na lodích, které plují pod jeho vlajkou, a bude realizovat

vzdělávací činnost, aby podpořil informovanost o standardech uvedených v tomto odstavci a jejich provádění.

2. Každý členský stát zajistí, aby lodi, které plují pod jeho vlajkou, splňovaly tyto minimální standardy:

a) dodávky potravin a pitné vody, s ohledem na počet námořníků na palubě, jejich náboženské požadavky a kulturní zvyklosti týkající se stravování a s ohledem na dobu trvání a povahu plavby, budou vhodné z hlediska množství, výživové hodnoty, jakosti a různorodosti;

b) organizace a vybavení zásobovacího oddělení budou umožňovat, aby byla námořníkům poskytována vhodná, různorodá a výživná jídla připravená a podávaná za hygienických podmínek; a

c) pracovníci kuchyně a zásobování budou řádně vzděláni nebo školeni pro své funkce.

3. Vlastníci lodí zajistí, aby námořníci, kteří jsou najati na loď jako lodní kuchaři, byli školení, kvalifikovaní a způsobilí pro funkci v souladu s požadavky stanovenými v právních a správních předpisech dotčeného členského státu.

4. Požadavky podle odstavce 3 tohoto standardu zahrnují absolvování výcvikového kursu schváleného nebo uznaného příslušným orgánem, který zahrnuje praktické vaření, hygienu potravin a osobní hygienu, skladování potravin, řízení skladu a ochranu životního prostředí a bezpečnost a ochranu zdraví v zásobování.

5. Na lodích plujících s předepsaným obsazením lodi posádkou v počtu nejméně deseti osob, u kterých vzhledem k počtu posádky nebo způsobu plavby nemusí příslušný orgán požadovat, aby měly kvalifikovaného kuchaře, musí být každá osoba zpracovávající potraviny v lodní kuchyni vzdělána nebo školená v oblastech týkajících se hygieny potravin a osobní hygieny a zpracování a skladování potravin na palubě lodi.

6. Je-li to výjimečně nezbytné, může příslušný orgán udělit výjimku povolující ne zcela kvalifikovanému kuchaři službu na specifikované lodi po specifikovanou omezenou dobu do příštího vhodného přístavu, kde loď staví, nebo na dobu nepřesahující jeden měsíc, pokud daná osoba, které je výjimka povolena, bude vzdělána nebo školená v oblastech týkajících se hygieny potravin a osobní hygieny a zpracování a skladování potravin na palubě lodi.

7. V souladu s trvalými závaznými postupy podle hlavy 5 bude příslušný orgán požadovat časté kontroly na palubě lodí prováděné velitelem nebo na základě jeho pověření, zaměřené na:

a) dodávky potravin a pitné vody;

b) všechny prostory a vybavení užívané ke skladování a manipulaci s potravinami a pitnou vodou; a

c) lodní kuchyni a jiné prostory k přípravě a podávání jídel.

8. Jako lodní kuchař nebude zaměstnán, najat ani nebude pracovat námořník mladší 18 let.

## **Pokyn**

Pokyn B3.2 – Strava a zásobování

Pokyn B3.2.1 – Kontrola, vzdělávání, výzkum a zveřejňování

1. Příslušný orgán bude ve spolupráci s ostatními příslušnými agenturami a organizacemi shromažďovat aktuální údaje o výživě a metodách nákupu, skladování, uchovávání, vaření a

podávání potravin, se zvláštním ohledem na požadavky stravování na palubě lodi. Tyto údaje budou zdarma nebo za přiměřený poplatek k dispozici výrobcům a obchodníkům v oboru dodávek potravin a zařízení pro lodi, velitelům, stevardům a kuchařům a dotčeným organizacím vlastníků lodí a námořníků. K tomuto účelu by měly být využívány vhodné formy zveřejnění, například manuály, brožury, plakáty, grafy nebo inzerce v odborných časopisech.

2. Příslušný orgán by měl vydat doporučení k tomu, jak předcházet plýtvání potravinami, usnadnit dodržování řádné úrovně hygieny a jak zajistit maximální praktické podmínky pro pracovní režim.

3. Příslušný orgán by měl pracovat s příslušnými agenturami a organizacemi na přípravě vzdělávacích materiálů a informací, které budou na palubě k dispozici ohledně metod zajištění řádných služeb dodávek potravin a zásobování.

4. Příslušný orgán by měl úzce spolupracovat s dotčenými organizacemi vlastníků lodí a námořníků a s vnitrostátními nebo místními orgány, které se zabývají otázkami potravin a zdraví, a dle potřeby může využít služeb takových orgánů.

#### **Pokyn B3.2.2 – Lodní kuchaři**

1. Námořníci by měli být kvalifikováni jako lodní kuchaři pouze v případě, že:

a) sloužili na moři po minimální dobu, kterou předepíše příslušný orgán, tato doba se může lišit tak, aby brala v úvahu stávající příslušnou kvalifikaci nebo zkušenosti;

b) složili zkoušku předepsanou příslušným orgánem nebo složili ekvivalentní zkoušku na schváleném výcvikovém kursu pro kuchaře.

2. Předepsanou zkoušku může vykonat a osvědčení může udělit buď přímo příslušný orgán, nebo pod jeho kontrolou schválený vzdělávací kurs pro výcvik kuchařů.

3. Příslušný orgán by měl v nutných případech zajistit uznávání osvědčení o kvalifikaci lodních kuchařů vydaných ostatními členskými státy, které ratifikovaly tuto úmluvu nebo Úmluvu o osvědčení lodních kuchařů z roku 1946 (č. 69), nebo jiný schválený orgán.

### **HLAVA 4. OCHRANA ZDRAVÍ, ZDRAVOTNÍ PÉČE, SOCIÁLNÍ SLUŽBY A SOCIÁLNÍ ZABEZPEČENÍ**

#### **Nařízení**

##### **Nařízení 4.1 – Lékařská péče na palubě lodi a na pevnině**

Účel: chránit zdraví námořníků a zajistit jejich rychlý přístup k lékařské péči na palubě lodi a na pevnině

1. Každý členský stát zajistí, aby pro všechny námořníky na lodích, které plují pod jeho vlajkou, platila při jejich práci na palubě lodi vhodná opatření na ochranu jejich zdraví a aby měli přístup k rychlé a přiměřené lékařské péči.

2. Ochrana a péče podle odstavce 1 tohoto nařízení je námořníkům poskytována zásadně bezplatně.

3. Každý členský stát zajistí, aby námořníci na palubě lodí na jeho území, kteří potřebují okamžitou lékařskou péči, měli přístup do zdravotnických zařízení členského státu na pevnině.

4. Požadavky na ochranu zdraví a lékařskou péči na palubě stanovené v Kodexu zahrnují standardy opatření, které mají námořníkům zajistit ochranu zdraví a lékařskou péči pokud možno srovnatelnou s ochranou a péčí, která je obecně k dispozici pracovníkům na pevnině.



## Standard

### Standard A4.1 – Lékařská péče na palubě lodi a na pevnině

1. Každý členský stát zajistí, aby byla přijata opatření pro zabezpečení ochrany zdraví a lékařské péče, včetně nezbytné stomatologické péče pro námořníky pracující na lodi, která pluje pod vlajkou daného státu, a tato opatření:

a) zajistí, aby byla na námořníky uplatňována obecná ustanovení o ochraně zdraví při práci a lékařské péči podle jejich pracovních povinností a zvláštní ustanovení specifická pro práci na palubě lodi;

b) zajistí, aby byla námořníkům poskytnuta ochrana zdraví a lékařská péče, pokud možno srovnatelná s ochranou a péčí, která je obecně k dispozici pracovníkům na pevnině, včetně rychlého přístupu k nutným lékům, lékařskému vybavení a zařízení pro diagnostiku a léčbu a k lékařským informacím a odborným zkušenostem;

c) oprávní námořníky k neprodlené návštěvě kvalifikovaného lékaře nebo stomatologa v přístavu, kde loď staví, je-li to možné;

d) v míře, která je v souladu s vnitrostátními právními předpisy a praxí členského státu zajistí, aby byla námořníkům bezplatně zajištěna lékařská péče a ochrana zdraví při službě námořníka na palubě lodi nebo v zahraničním přístavu; a

e) nebudou omezena na léčbu nemocných nebo zraněných námořníků, ale budou zahrnovat opatření preventivní povahy, jako jsou programy podpory zdraví a zdravotního vzdělávání.

2. Příslušný orgán stanoví standardní formulář lékařské zprávy, který budou používat velitelé lodí a příslušní zdravotničtí pracovníci na pevnině a na palubě. Vyplněný formulář a jeho obsah budou považovány za důvěrné a budou použity pouze jako pomůcka při léčbě námořníků.

3. Každý členský stát přijme právní a správní předpisy, které stanoví požadavky pro zařízení lůžkové a lékařské péče na palubě a na vybavení a výcvik na lodích, které plují pod jeho vlajkou.

4. Vnitrostátní právní a správní předpisy stanoví alespoň tyto požadavky:

a) všechny lodi musí mít na palubě lékárníčku, zdravotnické vybavení a lékařskou příručku, jejichž specifiky předepíše a bude pravidelně kontrolovat příslušný orgán; vnitrostátní požadavky se stanoví s přihlédnutím ke druhu lodi, počtu osob na palubě a povaze, místu určení a trvání cest a příslušným vnitrostátním a mezinárodním doporučeným zdravotním standardům;

b) lodi převážející 100 či více osob, kterých se obvykle užívá pro mezinárodní plavby trvající déle než tři dni, musí mít na palubě kvalifikovaného lékaře pověřeného lékařskou péčí; vnitrostátní právní či správní předpisy rovněž stanoví, které další lodi jsou povinny mít na palubě kvalifikovaného lékaře, mimo jiné s přihlédnutím ke skutečnostem, jako jsou délka, povaha a podmínky plavby a počet námořníků na palubě;

c) lodi, které nemají na palubě žádného lékaře, musí mít na palubě nejméně jednoho námořníka, který je v rámci svých obvyklých povinností pověřen lékařskou péčí a podáváním léků, nebo nejméně jednoho námořníka na palubě způsobilého poskytovat první pomoc; osoby, jež jsou pověřeny lékařskou péčí na palubě a které nejsou lékaři, musely úspěšně dokončit výcvik lékařské péče, který splňuje požadavky Mezinárodní úmluvy o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků z roku 1978 v platném znění (STCW); námořníci určení k poskytování zdravotnické první pomoci museli úspěšně dokončit výcvik první pomoci, který splňuje požadavky STCW; vnitrostátní právní či správní předpisy stanoví

požadovanou úroveň schváleného výcviku, mimo jiné s přihlédnutím ke skutečnostem, jako jsou délka, povaha a podmínky cesty a počet námořníků na palubě; a

d) příslušný orgán předem určeným systémem zajistí, aby bylo pro lodi na moři 24 hodin denně k dispozici lékařské poradenství prostřednictvím rádia nebo družice, včetně poradenství specialistů; lékařské poradenství včetně předávání lékařských zpráv prostřednictvím rádia nebo družice mezi lodí a poradci na pevnině bude bezplatně k dispozici všem lodím bez ohledu na to, pod kterou vlajkou plují.

## **Pokyn**

Pokyn B4.1 – Lékařská péče na palubě lodi a na pevnině

Pokyn B4.1.1 – Zajištění lékařské péče

1. Při určování úrovně zdravotnického výcviku, který má být prováděn na lodích, jež nejsou povinny mít na palubě lékaře, by měl příslušný orgán vyžadovat, aby:

a) lodi, které normálně jsou schopny dosáhnout odborné lékařské péče a zdravotnických zařízení během osmi hodin, by měly mít nejméně jednoho určeného námořníka se schváleným výcvikem první pomoci dle požadavků STCW, který takovým osobám umožní provést okamžitý a účinný zásah v případě nehod nebo nemocí, jež se mohou na palubě lodi vyskytnout, a využít lékařské ho poradenství prostřednictvím rádia nebo družice; a

b) všechny ostatní lodi by měly mít nejméně jednoho určeného námořníka se schváleným výcvikem lékařské péče dle požadavků STCW, včetně praktického výcviku a výcviku záchranných technik, např. intravenózní léčby, který umožní takovým osobám účinně se podílet na koordinovaných programech lékařského ošetření na lodích na moři a poskytovat nemocným a zraněným dostatečný standard lékařské péče po dobu, po kterou pravděpodobně zůstanou na palubě.

2. Výcvik uvedený v odstavci 1 tohoto pokynu by měl vycházet z obsahu posledních vydání Mezinárodní lodní lékařské příručky, Lékařské příručky první pomoci při nehodách způsobených nebezpečným zbožím, Metodického dokumentu – Mezinárodních směrnic o námořním výcviku a zdravotnického oddílu Mezinárodního kódu signálů, jakož i podobných vnitrostátních příruček.

3. Osoby zmíněné v odstavci 1 tohoto pokynu a všichni ostatní námořníci určení příslušným orgánem musí zhruba jednou za pět let navštěvovat opakovací kurzy, které jim umožní udržovat a zvyšovat si jejich znalosti a odbornost a být na úrovni nového vývoje.

4. Lodní lékárníčka a její obsah, jakož i zdravotnické vybavení a lékařská příručka na palubě mají být náležitě udržovány a pravidelně přezkušovány v intervalech nepřesahujících dvanáct měsíců odpovědnými osobami určenými příslušným orgánem, které budou přezkušovat expirační lhůty, které by měly zajistit, aby byla zkontrolována označení, expirační lhůty a podmínky skladování všech léčiv a pokyny k jejich užívání a aby veškeré vybavení fungovalo dle požadavků. Při přijímání nebo změně vnitrostátně užívané lodní lékařské příručky a při určování obsahu lékárníčky a zdravotnického vybavení by příslušný orgán měl přihlížet k mezinárodním doporučením v této oblasti, včetně posledního vydání Mezinárodní lodní lékařské příručky a jiných příruček uvedených v odstavci 2 tohoto pokynu.

5. Pokud náklad označený jako nebezpečný nebyl zahrnut do posledního vydání Lékařské příručky první pomoci při nehodách způsobených nebezpečným zbožím, měli by mít námořníci k dispozici potřebné informace o povaze látek, nebezpečích s nimi spojených, o potřebných osobních ochranných pomůckách, vhodných lékařských postupech a speciálních protilátkách. Takové speciální protilátky a osobní ochranné pomůcky mají být na lodi, kdykoliv se přepravuje nebezpečné zboží. Tyto údaje by měly být součástí politik a programů

lodi v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které popisuje nařízení 4.3 související ustanovení Kodexu.

6. Všechny lodi by měly mít na palubě úplný a aktuální seznam rádiových stanic, jejichž prostřednictvím lze obdržet lékařské rady; a pokud jsou vybaveny sdělovacím systémem prostřednictvím družice, úplný a aktuální seznam pobřežních stanic, jejichž prostřednictvím lze obdržet lékařské rady. Námořníci pověřeni lékařskou péčí nebo první pomocí na palubě by měli být vyškoleni v užívání lodní lékařské příručky a lékařské části posledního vydání Mezinárodního kódu signálů, aby byli s to rozumět druhu informací, jež potřebuje lékař poskytující radu, jakož i radě, kterou obdrželi.

#### Pokyn B4.1.2 – Formulář lékařské zprávy

1. Standardní formulář lékařské zprávy pro námořníky vyžadovaný podle části A tohoto Kodexu by měl být sestaven tak, aby usnadňoval výměnu lékařských a souvisejících informací o jednotlivých námořnících mezi lodí a souší v případě nemoci nebo úrazu.

#### Pokyn B4.1.3 – Lékařská péče na pevnině

1. Zdravotnická zařízení na pevnině pro léčbu námořníků by měla být vhodná pro dané pro účely. Lékaři, stomatologové a ostatní zdravotnický personál by měli být řádně kvalifikováni.

2. Měla by být přijata opatření, která zajistí, aby námořníci měli v přístavu přístup k:

a) ambulantní léčbě nemocí a úrazů;

b) hospitalizaci v případě nutnosti; a

c) zařízení pro stomatologické ošetření, zejména v naléhavých případech.

3. Měla by být přijata vhodná opatření usnadňující léčbu námořníků trpících chorobou. Zejména by měli být námořníci okamžitě přijati na kliniky a do nemocnic na pevnině, bez jakýchkoli obtíží a bez ohledu na státní příslušnost nebo náboženské přesvědčení, a pokud je to možné, mělo by být v případě potřeby zajištěno pokračování léčby doplňující zdravotnická zařízení, která jsou jim k dispozici.

#### Pokyn B4.1.4 – Zdravotnická pomoc ostatním lodím a mezinárodní spolupráce

1. Každý členský stát by měl věnovat řádnou pozornost účasti v mezinárodní spolupráci v oblasti pomoci, programů a výzkumu ochrany zdraví a lékařské péče. Tato spolupráce by se měla zaměřit:

a) na rozvoj a koordinaci pátracích a záchranných opatření a organizování rychlé lékařské pomoci a evakuace na moři pro těžce nemocné nebo zraněné na lodi pomocí takových prostředků, jako jsou například soustavy pravidelných hlášení o poloze lodí, záchranná koordináční střediska a záchranné služby pomocí vrtulníků podle ustanovení Mezinárodní úmluvy o pátrání a záchraně na moři z roku 1979 v platném znění a Mezinárodní letecké a námořní příručky pro pátrání a záchranu (IAMSAR);

b) na co nejlepší využití všech lodí, na nichž je lékař a stacionárních plavidel na moři, které mohou poskytovat prostory pro nemocné a záchranné prostředky;

c) na sestavení a další vedení mezinárodního seznamu lékařů a dostupných zařízení pro lékařské ošetření, která jsou na celém světě k dispozici pro poskytování léčebné péče námořníkům v nutných případech;

d) na vylodění námořníků na pevnině v nutných případech;

e) na repatriaci námořníků hospitalizovaných v cizině, jakmile ji lze uskutečnit, podle stanoviska ošetřujících lékařů s přihlédnutím k přáním a potřebám námořníka;

f) na zajištění osobní pomoci námořníkům během repatriace podle stanoviska ošetřujících lékařů s přihlédnutím k přáním a potřebám námořníka;

g) na zřízení zdravotnických středisek pro námořníky pověřených:

i) prováděním šetření o zdravotním stavu, o lékařském ošetřování a o preventivní zdravotní péči o námořníky; a

ii) školením lékařského personálu a personálu zdravotních služeb v námořním lékařství;

h) na shromažďování a vyhodnocování statistických údajů o pracovních úrazech, nemocech z povolání a úmrtích námořníků a na jejich integraci do kteréhokoli vnitrostátního systému statistik o pracovních úrazech, nemocech z povolání a úmrtích jiných kategorií pracovníků a jejich harmonizaci;

i) na organizování mezinárodních výměn technických informací, výcvikového materiálu a vyučovacího personálu, jakož i mezinárodních výcvikových kursů, seminářů a pracovních skupin;

j) na zabezpečení zdravotnických služeb a lékařských, léčebných a preventivních služeb všem námořníkům, zvláště pro ně určených, v přístavech, nebo na poskytnutí všeobecných zdravotních lékařských služeb a rehabilitace; a

k) na zajištění přepravy mrtvol nebo popela zemřelých námořníků do vlasti podle přání jejich nejbližších příbuzných v co nejkratší době.

2. Mezinárodní spolupráce v oblasti ochrany zdraví a lékařské péče o námořníky by se měla zakládat na dvoustranných nebo mnohostranných smlouvách nebo poradách mezi členskými státy.

#### **Pokyn B4.1.5 – Osoby závislé na námořnících**

1. Každý členský stát by měl přijmout opatření zajišťující řádnou a dostatečnou lékařskou péči o osoby závislé na námořnících s bydlištěm na území daného státu do vzniku služby lékařské péče, která by do své působnosti zahrnovala obecně všechny pracovníky a jejich závislé osoby, v případě, že taková služba neexistuje, a měl by informovat Mezinárodní úřad práce o opatřeních přijatých k tomuto účelu.

#### **Nařízení**

##### **Nařízení 4.2 – Odpovědnost vlastníků lodí**

Účel: zajistit, aby byli námořníci chráněni před finančními důsledky nemoci, úrazu nebo úmrtí, ke kterým došlo v souvislosti s jejich pracovním poměrem

1. Každý členský stát zajistí, aby na lodích, které plují pod jeho vlajkou, existovala opatření v souladu s Kodexem, která zajistí námořníkům zaměstnaným na lodích právo na materiální pomoc a podporu ze strany vlastníka lodi, pokud jde o finanční důsledky nemoci, úrazu nebo úmrtí, ke kterým došlo v době, kdy sloužili v rámci pracovní dohody námořníka, nebo v důsledku jejich pracovního poměru na základě takové dohody.

2. Toto nařízení neovlivní žádné jiné právní opravné prostředky, které může námořník uplatnit.

#### **Standard**

##### **Standard A4.2 – Odpovědnost vlastníků lodí**

1. Každý členský stát přijme právní a správní předpisy vyžadující, aby vlastníci lodí, které plují pod jeho vlajkou, odpovídali za ochranu zdraví a lékařskou péči o všechny námořníky pracující na palubě lodí v souladu s těmito minimálními standardy:

a) vlastníci lodí jsou povinni nést náklady na námořníky pracující na jejich lodích vzniklé v důsledku nemoci a úrazu námořníků, ke kterým došlo od data nástupu do služby do data, kdy jsou námořníci považováni za řádně repatriované, nebo ke kterým došlo v důsledku jejich pracovního poměru mezi těmito daty;

b) vlastníci lodí poskytnou finanční záruku, aby zajistili odškodnění v případě úmrtí nebo dlouhodobé pracovní neschopnosti námořníků v důsledku pracovního úrazu, nemoci z povolání nebo pracovního rizika, jak stanoví vnitrostátní právní předpisy, pracovní dohoda námořníka nebo kolektivní smlouva;

c) vlastníci lodí jsou povinni nést náklady lékařské péče, včetně léčebné péče a zajištění nezbytných léků a léčebných pomůcek, a stravování a ubytování mimo domov, nežli se nemocný nebo zraněný námořník uzdraví, nebo nežli je nemoc nebo pracovní neschopnost prohlášena za trvalou; a

d) vlastníci lodí jsou povinni zaplatit náklady pohřbu v případě úmrtí, ke kterému došlo na palubě nebo na pevnině během doby pracovního poměru námořníka.

2. Vnitrostátní právní či správní předpisy mohou omezit povinnost vlastníka lodi hradit náklady lékařské péče a stravování a ubytování na dobu, která nesmí být kratší než 16 týdnů od data úrazu nebo počátku nemoci.

3. Pokud nemoc nebo úraz vede k pracovní neschopnosti, je vlastník lodi povinen:

a) zaplatit plnou mzdu po dobu, kdy nemocní nebo zranění námořníci zůstanou na palubě nebo dokud nebudou námořníci repatriováni v souladu s touto úmluvou; a

b) zaplatit plnou nebo částečnou mzdu, jak ukládají vnitrostátní právní či správní předpisy nebo kolektivní smlouvy od okamžiku, kdy jsou námořníci repatriováni nebo vyloděni, do jejich uzdravení nebo, pokud k tomu dojde dříve, než získají nárok na peněžní dávky podle právních předpisů dotčeného členského státu.

4. Vnitrostátní právní či správní předpisy mohou omezit povinnost vlastníka lodi platit plnou nebo částečnou mzdu námořníka, který již není na palubě, na dobu, která nesmí být kratší než 16 týdnů od data úrazu nebo počátku nemoci.

5. Vnitrostátní právní či správní předpisy mohou vlastníka lodi osvobodit od odpovědnosti za:

a) úraz, ke kterému došlo jinak než při službě na lodi;

b) úraz nebo nemoc v důsledku záměrného nesprávného jednání nemocného, zraněného nebo zemřelého námořníka; a

c) nemoc nebo oslabení záměrně zamlčené při uzavírání pracovního poměru.

6. Vnitrostátní právní či správní předpisy mohou vlastníka lodi osvobodit od povinnosti hradit náklady lékařské péče a stravování a ubytování a pohřbu v míře, v jaké tuto odpovědnost převzme státní orgány.

7. Vlastníci lodí nebo jejich zástupci přijmou opatření k ochraně majetku, který na palubě zanechají nemocní nebo zranění či zemřelí námořníci, a k vrácení tohoto majetku námořníkům nebo jejich nejbližším příbuzným.

## **Pokyn**

## Pokyn B4.2 – Odpovědnost vlastníků lodí

1. Platba plné nebo částečné mzdy vyžadovaná standardem A4.2 odst. 3 písm. a) nemusí zahrnovat prémie.

2. Vnitrostátní právní či správní předpisy mohou stanovit, že vlastník lodi není povinen nést náklady na nemocného nebo zraněného námořníka od okamžiku, kdy tento námořník může požadovat úhradu zdravotní péče v rámci systému povinného zdravotního pojištění, povinného úrazového pojištění nebo odškodnění pracovníků za nehody.

3. Vnitrostátní právní či správní předpisy mohou stanovit, že náklady pohřbu placené vlastníkem lodi uhradí pojišťovací instituce v případech, kdy je za zemřelého námořníka splatné pohřebné podle právních či správních předpisů o sociálním pojištění nebo odškodnění pracovníků.

## Nařízení

### Nařízení 4.3 – Bezpečnost a ochrana zdraví a předcházení nehodám

Účel: zajistit, aby pracovní prostředí námořníků na palubě lodí podporovalo ochranu zdraví a bezpečnost při práci

1. Každý členský stát zajistí, aby byla námořníkům na lodích, které plují pod jeho vlajkou, poskytnuta ochrana zdraví při práci a aby na palubě lodí žili, pracovali a vzdělávali se v bezpečném a hygienickém prostředí.

2. Každý členský stát vypracuje a vyhlásí vnitrostátní pokyny pro řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na palubě lodí, které plují pod jeho vlajkou, po konzultaci s organizacemi zastupujícími vlastníky lodí a námořníky a s přihlédnutím k platným kodexům, pokynům a standardům doporučeným mezinárodními organizacemi, vnitrostátními správami a námořními organizacemi.

3. Každý členský stát přijme právní a správní předpisy a jiná opatření upravující otázky specifikované v Kodexu, s přihlédnutím k příslušným mezinárodním dokumentům, a stanoví standardy bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a předcházení nehodám na lodích, které plují pod jeho vlajkou.

## Standard

### Standard A4.3 – Bezpečnost a ochrana zdraví při práci a předcházení nehodám

1. Právní a správní předpisy a jiná opatření přijatá v souladu s nařízením 4.3 odst. 3 zahrnou tato témata:

a) přijetí a účinné provádění a prosazování politik a programů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na lodích, které plují pod vlajkou daného členského státu, včetně hodnocení rizik i výcviku a školení námořníků;

b) přiměřená opatření pro předcházení pracovním nehodám, pracovním úrazům a nemocem z povolání na palubě lodí, včetně opatření ke snížení a předcházení rizik vystavení škodlivým úrovním vnějších faktorů a chemikálií i rizik úrazu nebo nemoci, která může způsobit užívání zařízení a strojů palubě lodí;

c) na palubě realizované programy prevence pracovních nehod, pracovních úrazů a nemocí z povolání, pro trvalé zlepšování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které zahrnují zástupce námořníků a všechny ostatní osoby zúčastněné na provádění programů, s přihlédnutím k preventivním opatřením, včetně řízení technického zpracování a designu, nahrazování procesů a postupů pro kolektivní a individuální úkoly a užívání osobních ochranných pomůcek; a

d) požadavky na kontrolu, hlášení a nápravu nebezpečných podmínek a vyšetřování a hlášení pracovních nehod na palubě.

2. Opatření uvedená v odstavci 1 tohoto standardu:

a) vezmou v úvahu příslušné mezinárodní dokumenty zabývající se bezpečností a ochranou zdraví při práci obecně a specifickými riziky a budou upravovat všechny záležitosti významné pro předcházení pracovním nehodám, pracovním úrazům a nemocem z povolání, které se mohou týkat práce námořníků, a zejména těm, které jsou specifické pro zaměstnání na moři;

b) budou jasně specifikovat povinnost vlastníků lodí, námořníků a jiných dotčených subjektů dodržovat platné normy a lodní politiku a program bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, se zvláštní pozorností věnovanou bezpečnosti a ochraně zdraví námořníků mladších 18 let;

c) budou specifikovat povinnosti velitele nebo osoby určené velitelem nebo obou těchto osob převzít specifickou odpovědnost za provádění a dodržování lodní politiky a programu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci; a

d) budou specifikovat oprávnění námořníků jmenovaných nebo vybraných za zástupce pro bezpečnost k účasti na schůzích lodního výboru pro bezpečnost. Tento výbor bude zřízen na palubě lodi, na které je pět či více námořníků.

3. Právní a správní předpisy a jiná opatření uvedená v nařízení 4.3 odst. 3, budou pravidelně revidovány po konzultaci s organizacemi zastupujícími vlastníky lodí a námořníky a v případě potřeby revidovány tak, aby zohlednily změny technologie a výzkum v zájmu trvalého zlepšování politik a programů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a zajištění bezpečného pracovního prostředí pro námořníky na lodích, které plují pod vlajkou daného členského státu.

4. Dodržování požadavků platných mezinárodních dokumentů ohledně přijatelných úrovní rizik na pracovišti na palubě lodi a vývoj a provádění lodních politik a programů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci se považuje za plnění požadavků této úmluvy.

5. Příslušný orgán zajistí, aby:

a) pracovní nehody, pracovní úrazy a nemoci z povolání byly odpovídajícím způsobem hlášeny, s ohledem na pokyn Mezinárodní organizace práce týkající se hlášení a evidování pracovních nehod a nemocí z povolání;

b) byly vedeny, analyzovány a zveřejňovány komplexní statistické údaje o takových nehodách a nemocech, a aby po nich v případě potřeby následoval výzkum obecných trendů a zjištěných rizik; a

c) aby byly pracovní nehody vyšetřovány.

6. Hlášení a vyšetřování záležitostí týkajících se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci má být organizováno tak, aby byla zajištěna ochrana osobních údajů námořníků, a bude brát v úvahu pokyn Mezinárodní organizace práce v této věci.

7. Příslušný orgán bude spolupracovat s organizacemi vlastníků lodí a námořníků, aby upozornil všechny námořníky na konkrétní rizika na palubě lodí, například vyvěšováním úředních oznámení obsahujících příslušné pokyny.

8. Příslušný orgán bude vyžadovat, aby vlastníci lodí provádějící hodnocení rizik týkající se řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci využívali vhodné statistické údaje z jejich lodí a obecných statistických údajů, které poskytne příslušný orgán.

## **Pokyn**

## Pokyn B4.3 – Bezpečnost a ochrana zdraví a předcházení nehodám

### Pokyn B4.3.1 – Ustanovení o pracovních nehodách, pracovních úrazech a nemocech z povolání

1. Ustanovení vyžadovaná podle standardu A4.3 by měla brát v úvahu zásady správné praxe MOP nazvané Předcházení nehodám na palubě lodi na moři a v přístavu z roku 1996 a jejich následné verze a ostatní související standardy a pokyny a zásady správné praxe MOP a jiných mezinárodních subjektů týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, včetně případně určených úrovní expozice.

2. Příslušný orgán by měl zajistit, aby vnitrostátní pokyny pro řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci upravovaly následující otázky:

a) všeobecná a základní ustanovení;

b) konstrukční znaky lodi, včetně prostředků k zajištění přístupu a rizik spojených s azbestem;

c) stroje a zařízení;

d) účinky extrémně nízké nebo vysoké teploty jakýchkoli povrchů, se kterými mohou být námořníci v kontaktu;

e) účinky hluku na pracovišti a při ubytování na lodi;

f) účinky vibrací na pracovišti a při ubytování na lodi;

g) účinky vnějších faktorů kromě faktorů uvedených v pododstavcích e) a f), na pracovišti a při ubytování na lodi, včetně tabákového kouře;

h) zvláštní bezpečnostní opatření na palubě a v podpalubí;

i) zařízení pro nakládku a vykládku;

j) protipožární ochrana a hašení požárů;

k) kotvy, řetězy a lana;

l) nebezpečný náklad a balast;

m) osobní ochranné pomůcky pro námořníky;

n) práce v uzavřených prostorech;

o) fyzické a duševní účinky únavy;

p) účinky závislosti na drogách a alkoholu;

q) ochrana a prevence před HIV/AIDS; a

r) reakce na mimořádné situace a nehody.

3. Hodnocení rizik a omezování expozice týkající se aspektů uvedených v odstavci 2 tohoto pokynu by mělo přihlížet k fyzickým zdravotním účinkům práce, včetně ruční manipulace s náklady, hluku a vibrací, chemickým a biologickým zdravotním účinkům práce, duševním zdravotním účinkům práce, účinkům únavy na fyzické a duševní zdraví a pracovním úrazům. Nutná opatření by měla přihlížet k preventivní zásadě, podle které má mimo jiné boj s riziky u zdroje, přizpůsobování práce jednotlivci, zvláště pokud jde o design pracovišť, a nahrazování



nebezpečným prvků bezpečnými nebo méně nebezpečnými přednost před osobními ochrannými pomůckami pro námořníky.

4. Kromě toho by měl příslušný orgán zajistit, aby byly brány v úvahu důsledky pro bezpečnost a ochranu zdraví zvláště v těchto oblastech:

- a) reakce na mimořádné situace a nehody;
- b) účinky závislosti na drogách a alkohol; a
- c) ochrana a prevence před HIV/AIDS.

#### Pokyn B4.3.2 – Expozice hluku

1. Příslušný orgán by měl v součinnosti s příslušnými mezinárodními orgány a se zástupci dotčených organizací vlastníků lodí a námořníků průběžně přezkoumávat otázku hluku na palubách lodí s cílem zlepšit ochranu námořníků, pokud je to možné, před škodlivými účinky expozice hluku.

2. Přezkum uvedený v odstavci 1 tohoto pokynu by měl přihlížet ke škodlivým účinkům expozice nadměrnému hluku na sluch, zdraví a pohodlí námořníků a k opatřením, která by měla být předepsána nebo doporučena pro omezení hluku na lodích pro ochranu námořníků. Zvažovaná opatření by měla zahrnovat:

- a) informování námořníků o nebezpečí dlouhodobé expozice vysokým hladinám hluku pro sluch a zdraví a o řádném užívání ochranných pomůcek a vybavení proti hluku;
- b) zajištění schválených pomůcek pro ochranu sluchu pro námořníky v případech, kdy je to nutné; a
- c) hodnocení rizik a snížení hladin expozice hluku ve všech ubytovacích a rekreačních a stravovacích prostorách, jakož i ve strojovně u motorů a v jiných částech strojovny.

#### Pokyn B4.3.3 – Expozice vibracím

1. Příslušný orgán by měl v součinnosti s příslušnými mezinárodními orgány a se zástupci dotčených organizací vlastníků lodí a námořníků a s ohledem na příslušné mezinárodní standardy průběžně přezkoumávat otázku vibrací na palubách lodí s cílem zlepšit ochranu námořníků, pokud je to možné, před škodlivými účinky vibrací.

2. Přezkum uvedený v odstavci 1 tohoto pokynu by měl přihlížet ke škodlivým účinkům expozice nadměrným vibracím na zdraví a pohodlí námořníků a k opatřením, která by měla být předepsána nebo doporučena pro omezení vibrací na lodích pro ochranu námořníků. Zvažovaná opatření by měla zahrnovat:

- a) informování námořníků o nebezpečí dlouhodobé expozice vibracím pro jejich zdraví;
- b) zajištění schválených osobních ochranných pomůcek pro námořníky v případech, kdy je to nutné; a
- c) hodnocení rizik a snížení hladin expozice vibracím ve všech ubytovacích a rekreačních a stravovacích prostorách přijetím opatření v souladu s pokynem MOP uvedeným v zásadách správné praxe MOP nazvaných Okolní faktory na pracovišti z roku 2001 a všech následných revizích, s přihlédnutím k rozdílům mezi expozicemi v těchto oblastech a na pracovišti.

#### Pokyn B4.3.4 – Povinnosti vlastníků lodí

1. Každá povinnost vlastníka lodi zajistit ochranné vybavení nebo jiné opatření pro předcházení nehodám by měla být obecně doprovázena ustanoveními vyžadujícími, aby je

námořníci užívali, a požadavkem, aby námořníci dodržovali příslušná opatření pro předcházení nehodám a ochranu zdraví.

2. Je třeba také přihlédnout k článkům 7 a 11 Úmluvy o ochraně strojů z roku 1963 (č. 119) a odpovídajícím ustanovením Doporučení o ochraně strojů z roku 1963 (č. 118), podle které je zaměstnavatel povinen zajistit dodržení požadavku na to, aby bylo užívané strojní zařízení vhodným způsobem chráněno a aby bylo bráněno jeho užívání bez vhodných ochranných prvků, zatímco pracovník je povinen nepoužívat strojní zařízení bez řádného umístění ochranných prvků ani poskytnuté ochranné prvky nevyřazovat z provozu.

#### Pokyn B4.3.5 – Hlášení a shromažďování statistických údajů

1. Všechny pracovní nehody a pracovní úrazy a nemoci z povolání by měly být hlášeny, aby bylo možné je vyšetřit a vést, analyzovat a zveřejňovat komplexní statistické údaje, s přihlédnutím k ochraně osobních údajů dotčených námořníků. Zprávy by neměly být omezeny na úmrtí nebo nehody lodí.

2. Statistické údaje uvedené v odstavci 1 tohoto pokynu by měly evidovat počty, povahu, příčiny a účinky pracovních nehod a pracovních úrazů a nemocí z povolání, s jasným uvedením oddělení na palubě lodí, druhu nehody a toho, zda k ní došlo na moři či v přístavu.

3. Každý členský stát by měl řádně přihlédnout ke všem mezinárodním systémům nebo modelům pro evidenci nehod námořníků, které případně stanoví Mezinárodní organizace práce.

#### Pokyn B4.3.6 – Vyšetřování

1. Příslušný orgán by měl provést vyšetřování příčin a okolností všech pracovních nehod a pracovních úrazů a nemocí z povolání, které vedly ke ztrátě života nebo vážnému osobnímu zranění, a takové jiné případy, které specifikují vnitrostátní právní či správní předpisy.

2. Vyšetřování by se mělo zahrnout následující aspekty:

a) pracovní prostředí, jako jsou pracovní povrchy, uspořádání strojů, přístupové cesty, osvětlení a metody práce;

b) výskyt pracovních nehod a pracovních úrazů a nemocí z povolání v různých věkových skupinách;

c) zvláštní fyziologické nebo psychologické problémy, které vytváří prostředí na lodi;

d) problémy vznikající z fyzického stresu na palubě lodí, zejména v důsledku zvýšené pracovní zátěže;

e) problémy a vlivy vyplývající z technického vývoje a jeho dopad na složení posádek; a

f) problémy vyplývající ze selhání lidského faktoru.

#### Pokyn B4.3.7 – Vnitrostátní programy ochrany a prevence

1. Pro zajištění řádného základu opatření na podporu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a prevence nehod, úrazů a nemocí v důsledku konkrétních rizik zaměstnání na moři by měl být prováděn výzkum obecných trendů a rizik, jaká odhalují statistické údaje.

2. Provádění programů ochrany a prevence na podporu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci by mělo být organizováno tak, aby mohli příslušný orgán, vlastníci lodí a námořníci nebo jejich zástupci a jiné příslušné subjekty hrát aktivní úlohu, také pomocí nástrojů jako

jsou informativní setkání, školení na palubě o maximálních hladinách expozice potenciálně škodlivým faktorům na pracovišti a jiným rizikům nebo o výsledcích systematického procesu hodnocení rizik. Zejména by měly být zřizovány národní nebo místní společné výbory pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci a předcházení nehodám nebo pracovní skupiny ad hoc a výbory na lodích, ve kterých budou zastoupeny dotčené organizace vlastníků lodí a námořníků.

3. Pokud taková činnost probíhá na úrovni podniku, mělo by být zvaženo zastoupení námořníků v každém bezpečnostním výboru na palubě lodí daného vlastníka.

#### Pokyn B4.3.8 – Obsah programů ochrany a prevence

1. Do funkcí výborů a jiných orgánů uvedených v pokynu B4.3.7 odst. 2 by měly být zařazeny následující prvky:

a) příprava ustanovení, pravidel a příruček vnitrostátních pokynů a politik bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a předcházení nehodám;

b) organizace výcviku a programů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a předcházení nehodám;

c) organizace propagační činnosti v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a předcházení nehodám, včetně filmů, plakátů, oznámení a brožur; a

d) šíření literatury a informací o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a předcházení nehodám tak, aby je dostali námořníci na palubě lodí.

2. Ti, kdo připravují texty opatření nebo doporučených postupů na podporu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a předcházení nehodám, by měli přihlížet k příslušným ustanovením nebo doporučením, která přijaly příslušné vnitrostátní orgány nebo organizace nebo mezinárodní organizace.

3. Při formulování programů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a předcházení nehodám by každý členský stát měl řádně zohlednit všechny případné zásady správné praxe týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví námořníků zveřejněné Mezinárodní organizací práce.

#### Pokyn B4.3.9 – Pokyny v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a prevence nehod při práci

1. Osnovy výcviku uvedené ve standardu A4.3 odst. 1 písm. a) by měly být periodicky revidovány a aktualizovány na základě vývoje typů a velikosti lodí a jejich vybavení i změn postupů obsazování lodí posádkou, státní příslušnosti, jazyka a organizace práce palubě lodí.

2. Měla by existovat trvalá propagace bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a předcházení nehodám. Tato propagace by mohla nabývat následujících forem:

a) vzdělávací audiovizuální materiály jako jsou filmy pro použití ve střediscích odborného výcviku námořníků a dle možnosti pro promítání na lodích;

b) umístování plakátů na lodích;

c) zařazení článků o rizicích zaměstnání na moři a o opatřeních bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a předcházení nehodám do periodik, která čtou námořníci; a

d) zvláštních kampaní pomocí různých propagačních médií pro vzdělávání námořníků, včetně kampaní o bezpečných pracovních postupech.

3. Propagace uvedená v odstavci 2 tohoto pokynu by měla brát v úvahu různou státní příslušnost, jazyky a kultury námořníků na lodích.

#### Pokyn B4.3.10 – Školení mladých námořníků v oblasti bezpečnosti a zdraví

1. Bezpečnostní a zdravotní předpisy by měly odkazovat na veškerá obecná ustanovení o lékařských prohlídkách před zaměstnáním a během něj a o předcházení nehodám a ochraně zdraví při práci případně platná pro práci námořníků. Tyto předpisy by měly specifikovat opatření, která minimalizují pracovní rizika pro mladé námořníky při plnění jejich povinností.

2. S výjimkou případů, kdy je mladý námořník příslušným orgánem uznán plně kvalifikovaným v dané odbornosti, by předpisy měly specifikovat omezení toho, aby mladí námořníci bez řádného dohledu a školení prováděli určité druhy práce představující zvláštní riziko nehody nebo mající škodlivé účinky na jejich zdraví nebo fyzický vývoj nebo vyžadující určitý stupeň zralosti, zkušenosti nebo dovednosti. Při určování druhů práce, které mají předpisy omezit, může příslušný orgán zvažovat zejména práce, které zahrnují:

- a) zvedání, přemísťování nebo nošení těžkých břemen nebo předmětů;
- b) vstup do kotlů, nádrží a jímek;
- c) expozici škodlivým hladinám hluku a vibrací;
- d) provoz zdvihacího a jiného strojního zařízení a nástrojů nebo činnost signalisty pro operátora takového zařízení;
- e) manipulaci s uvazovacími nebo tažnými lany nebo kotevním zařízením;
- f) lanová;
- g) práci ve výšce nebo na palubě za ztížených povětrnostních podmínek;
- h) noční strážní službu;
- i) obsluhu elektrických zařízení;
- j) expozici potenciálně škodlivým materiálům nebo škodlivým fyzikálním vlivům jako jsou nebezpečné nebo toxické látky a ionizující záření;
- k) čištění strojního zařízení kuchyně; a
- l) manipulaci nebo obsluhu lodních člunů.

3. Prostřednictvím příslušného orgánu nebo vhodného mechanismu by měla být přijata praktická opatření, která by upozornila mladé námořníky na informace o předcházení nehodám a ochraně jejich zdraví na palubě lodi. Tato opatření by mohla zahrnovat vhodné školení v rámci kursů, oficiální propagaci předcházení nehodám určenou mladistvým osobám a odborné školení a dohled nad mladými námořníky.

4. Vzdělávání a výcvik mladých námořníků na pevnině i na palubě lodi by měly zahrnovat informace o škodlivých zdravotních účincích užívání alkoholu a drog a jiných potenciálně škodlivých látek a rizicích a problémech spojených s HIV/AIDS a jinými zdravotně rizikovými činnostmi.

#### Pokyn B4.3.11 – Mezinárodní spolupráce

1. Členské státy by se za případné pomoci mezivládních a jiných mezinárodních organizací měly snažit ve vzájemné spolupráci dosáhnout co nejvyššího možného sjednocení opatření na podporu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a předcházení nehodám.

2. Při přípravě programů na podporu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a předcházení nehodám podle standardu A4.3 by každý členský stát měl řádně přihlídnout k příslušným zásadám správné praxe, které zveřejňuje Mezinárodní organizace práce, a příslušným standardům mezinárodních organizací.

3. Členské státy by měly zohlednit potřebu mezinárodní spolupráce na trvalé propagaci činností spojených s bezpečností a ochranou zdraví při práci a předcházením nehodám při práci. Tato spolupráce by mohla mít podobu:

a) dvoustranných nebo mnohostranných ujednání o jednotnosti standardů a opatření v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a předcházení nehodám;

b) výměny informací o konkrétních rizicích, která postihují námořníka, a o možnostech propagace bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a předcházení nehodám;

c) pomoci při testování zařízení a kontrolách podle vnitrostátních předpisů státu vlajky;

d) spolupráce při přípravě a šíření ustanovení, pravidel nebo příruček v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a předcházení nehodám;

e) spolupráce při výrobě a využívání podpory na vzdělávání; a

f) společných zařízení nebo vzájemné pomoci při výcviku námořníků v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, předcházení nehodám a nebezpečných pracovních postupů.

## **Nařízení**

Nařízení 4.4 – Přístup k zařízením sociální vybavenosti, která jsou umístěna na pevnině

Účel: zajistit, aby námořníci pracující na palubě lodi měli přístup k zařízením, která jsou umístěna na pevnině, a službám za účelem ochrany svého zdraví a blahobytu.

1. Každý členský stát zajistí, aby zařízení sociální vybavenosti, která jsou umístěna na pevnině, pokud existují, byla snadno přístupná. Členský stát rovněž v určených přístavech podpoří rozvoj zařízení sociální vybavenosti, například zařízení uvedených v Kodexu, aby námořníkům na lodích v přístavu zajistil vhodná zařízení a služby sociální vybavenosti.

2. Odpovědnosti každého členského státu ohledně zařízení na pevnině, jako jsou sociální, kulturní, rekreační a informační zařízení a služby, stanoví Kodex.

## **Standard**

Standard A4.4 – Přístup k zařízením sociální vybavenosti, která jsou umístěna na pevnině

1. V případě, že na jeho území existují zařízení sociální vybavenosti, bude každý členský stát vyžadovat, aby byla k dispozici pro využití všem námořníkům bez ohledu na jejich státní příslušnost, rasu, barvu pleti, pohlaví, náboženství, politické názory nebo sociální původ a bez ohledu na stát vlajky lodi, na které jsou zaměstnání, najati nebo pracují.

2. Každý členský stát podpoří rozvoj zařízení sociální vybavenosti ve vhodných přístavech země a po konzultaci s dotčenými organizacemi vlastníků lodí a námořníků určí, které přístavy mají být považovány za vhodné.

3. Každý členský stát bude povzbuzovat zřizování sociálních rad, které budou pravidelně kontrolovat zařízení a služby sociální vybavenosti, aby zajistily jejich vhodnost s ohledem na změny potřeb námořníků vyplývající z technického, provozního a jiného vývoje v námořním odvětví.

## **Pokyn**

Pokyn B4.4 – Přístup k zařízením sociální vybavenosti, která jsou umístěna na pevnině

#### Pokyn B4.4.1 – Odpovědnosti členských států

##### 1. Každý členský stát by měl:

a) přijmout opatření, která zajistí, aby byla námořníkům v určených přístavech, kde lodi staví, k dispozici vhodná zařízení a služby sociální vybavenosti a aby byla námořníkům poskytována přiměřená ochrana při výkonu jejich povolání; a

b) při provádění těchto opatření přihlídnout ke zvláštním potřebám námořníků v oblasti jejich bezpečnosti, zdraví a volného času, zvláště v zahraničí a při vstupu do válečné zóny.

2. Opatření pro dohled nad zařízeními a službami sociální vybavenosti by měla zahrnovat účast dotčených organizací zastupujících vlastníky lodí a námořníky.

3. Každý členský stát by měl přijmout opatření pro urychlení volného oběhu materiálů pro volný čas, jako jsou filmy, knihy, noviny a sportovní vybavení, které mohou námořníci užívat na palubě lodí i ve střediscích sociální vybavenosti, která jsou umístěna na pevnině, mezi loděmi, centrálními zásobovacími agenturami a zařízeními sociální vybavenosti.

4. Členské státy by měly vzájemně spolupracovat při podpoře sociální vybavenosti námořníků na moři i v přístavu. Tato spolupráce by měla zahrnovat:

a) konzultace mezi příslušnými orgány zaměřené na zajištění a zlepšení zařízení a služeb sociální vybavenosti pro námořníky v přístavech i na lodích;

b) dohody o sdílení zdrojů a společném zajišťování zařízení sociální vybavenosti ve velkých přístavech, aby nedocházelo ke zbytečnému zdvojování;

c) organizaci mezinárodních sportovních soutěží a podporu účasti námořníků na sportovních činnostech; a

d) organizaci mezinárodních seminářů na téma sociální vybavenost pro námořníky na moři a v přístavu.

#### Pokyn B4.4.2 – Zařízení a služby sociální vybavenosti v přístavech

1. Každý členský stát by měl poskytnout nebo zajistit poskytnutí požadovaných zařízení a služeb sociální vybavenosti ve vhodných přístavech země.

2. Zařízení a služby sociální vybavenosti by měl zajišťovat v souladu s vnitrostátními podmínkami a praxí jeden nebo více níže uvedených subjektů:

a) orgány veřejné moci;

b) organizace vlastníků a námořníků podle kolektivních smluv nebo jiných dohod; a

c) dobrovolné organizace.

3. V přístavech by měla být zřízena nebo vybudována nezbytná sociální a rekreační zařízení. Jejich součástí by měly být:

a) prostory pro setkávání a rekreaci dle potřeby;

b) sportovní a venkovní zařízení včetně soutěží;

c) vzdělávací zařízení; a

d) dle potřeby zařízení pro náboženské účely a osobní poradenství.

4. Tato zařízení lze zajistit tak, že budou námořníkům dána k dispozici zařízení určená pro obecnější účely.

5. Pokud velký počet námořníků různých státních příslušností požaduje v konkrétním přístavu zařízení jako hotely, kluby a sportovní zařízení, měly by příslušné úřady nebo orgány zemí původu a států vlajky námořníků, jakož i dotčená mezinárodní sdružení konzultovat a spolupracovat s příslušnými úřady a orgány země, ve které přístav leží, a spolu navzájem, za účelem sdružování zdrojů, aby nedocházelo ke zbytečnému zdvojování.

6. Hotely nebo hostely vhodné pro námořníky by měly být k dispozici, je-li po nich poptávka. Měly by poskytovat vybavení stejná jako vybavení kvalitního hotelu, a je-li to možné, měly by být umístěny v dostatečné vzdálenosti od bezprostřední oblasti doků. Tyto hotely nebo hostely by měly mít řádný dohled, účtované ceny by měly být přiměřené, a pokud je to nutné a možné, měly by být přizpůsobeny k ubytování rodin námořníků.

7. Tato ubytovací zařízení by měla být otevřena všem námořníkům bez ohledu na jejich státní příslušnost, rasu, barvu pleti, pohlaví, náboženství, politické názory nebo sociální původ a bez ohledu na stát vlajky lodi, na které jsou zaměstnání, najati nebo pracují. Aniž by tato zásada byla jakkoli porušena, v některých případech může být nezbytné zajistit několik druhů zařízení na srovnatelné úrovni, ale přizpůsobených zvyklostem a potřebám odlišných skupin námořníků.

8. Měla by být přijata opatření, která zajistí, že dle potřeby budou při provozu zařízení a služeb sociální vybavenosti pro námořníky vedle dobrovolných pracovníků zaměstnány technicky kvalifikované osoby na plný pracovní úvazek.

#### Pokyn B4.4.3 – Sociální rady

1. Sociální rady by měly být dle potřeby zřizovány na úrovni přístavu, regionální či vnitrostátní úrovni. Jejich funkce by měly zahrnovat:

a) dohled nad přiměřeností stávajících zařízení sociální vybavenosti a sledování potřeby dalších zařízení nebo uzavření nevyužívaných zařízení; a

b) pomoc a poradenství subjektům odpovědným za zajištění zařízení sociální vybavenosti a zabezpečení jejich vzájemné koordinace.

2. Členy sociálních rad by měli být zástupci organizací vlastníků lodí a námořníků, příslušných úřadů a případně dobrovolných organizací a sociálních orgánů.

3. K práci přístavních, regionálních a národních sociálních rad by měli dle potřeby přispívat konzulové námořních států a místní zástupci zahraničních sociálních organizací v souladu s vnitrostátními právními a správními předpisy.

#### Pokyn B4.4.4 – Financování zařízení sociální vybavenosti

1. v souladu s vnitrostátními podmínkami a praxí by měla být finanční podpora přístavních zařízení sociální vybavenosti poskytována prostřednictvím jednoho nebo více následujících prostředků:

a) granty z veřejných fondů;

b) odvody nebo jiné zvláštní dávky ze zdrojů námořní dopravy;

c) dobrovolné příspěvky vlastníků lodí, námořníků nebo jejich organizací; a

d) dobrovolné příspěvky z jiných zdrojů.

2. Pokud jsou uloženy sociální daně, odvody a zvláštní dávky, měly by být používány pouze pro účely, pro které jsou vybírány.

#### **Pokyn B4.4.5 – Šíření informací a usnadňující opatření**

1. Mezi námořníky by měly být šířeny informace o zařízeních otevřených veřejnosti v přístavech, kde lodi staví, zejména o dopravě, sociální vybavenosti, zábavních a vzdělávacích zařízeních a místech konání bohoslužeb, i o zařízeních určených výslovně námořníkům.

2. V každou přiměřenou dobu by měly být k dispozici vhodné dopravní prostředky za příznivé ceny, které námořníkům umožní dopravu do města ze vzdálených oblastí přístavu.

3. Příslušné orgány by měly přijmout veškerá vhodná opatření k informování vlastníků lodí a námořníků vplouvajících do přístavu o všech zvláštních právních předpisech a zvyklostech, jejichž porušení může ohrozit jejich svobodu.

4. Příslušné orgány by měly zajistit pro přístavní oblasti a přístupové cesty vhodné osvětlení a označení a pravidelné hlídky na ochranu námořníků.

#### **Pokyn B4.4.6 – Námořníci v zahraničním přístavu**

1. Pro ochranu námořníků v zahraničních přístavech by měla být přijata opatření, která usnadní:

a) přístup ke konzulům jejich státu státní příslušnosti resp. bydliště; a

b) účinnou spolupráci mezi konzuly a místními nebo vnitrostátními orgány.

2. Námořníkům, kteří jsou zadrženi ve vazbě v zahraničním přístavu, by se mělo neprodleně dostat jednání v souladu s řádnými právními postupy a s vhodnou konzulární ochranou.

3. Kdykoli je námořník z jakéhokoli důvodu zadržen ve vazbě na území členského státu, příslušný orgán by na žádost námořníka měl ihned informovat stát vlajky a státu státní příslušnosti námořníka. Příslušný orgán by měl námořníka ihned informovat o jeho právu na takovou žádost. Stát státní příslušnosti námořníka by měl ihned vyrozumět nejbližší příbuzné námořníka. Příslušný orgán by měl umožnit konzulárním úředníkům uvedených států okamžitý přístup k námořníkovi a následně pravidelné návštěvy po dobu zadržení námořníka.

4. Každý členský stát by měl ve všech nutných případech přijmout opatření pro zajištění bezpečnosti námořníků před agresí a jiným nezákonným jednáním po dobu, po kterou jsou jejich lodi v teritoriálních vodách státu, zejména při připlouvání do přístavů.

5. Odpovědné osoby v přístavu a na palubě lodi by měly vynaložit veškeré úsilí na to, aby námořníkům umožnily odchod na pevninu co nejdříve po připlutí lodi do přístavu.

### **Nařízení**

#### **Nařízení 4.5 – Sociální zabezpečení**

Účel: zajistit, aby byla přijata opatření zajišťující pro námořníky přístup k sociálnímu zabezpečení

1. Každý členský stát zajistí, aby všichni námořníci a v míře stanovené vnitrostátními právními předpisy daného státu i jejich závislé osoby, měli přístup k sociálnímu zabezpečení v souladu s Kodexem, aniž však budou dotčeny příznivější podmínky uvedené v čl. 19 odst. 8 Ústavy.



2. Každý členský stát se zavazuje přijmout individuálně i v rámci mezinárodní spolupráce dle svých vnitrostátních okolností kroky k dosažení komplexního sociálního zabezpečení pro námořníky.

3. Každý členský stát zajistí, aby námořníci, kteří podléhají jeho právním předpisům o sociálním zabezpečení, a v míře stanovené jeho vnitrostátními právními předpisy i jejich závislé osoby, měli nárok na sociální zabezpečení nejméně tak příznivé, jakému se těší osoby pracující na pevnině.

### **Standard**

#### **Standard A4.5 – Sociální zabezpečení**

1. Odvětví, která mají být upravena pro dosažení komplexního sociálního zabezpečení podle nařízení 4.5, jsou: lékařská péče, nemocenské dávky, dávky v nezaměstnanosti, důchodové dávky, dávky v případě pracovního úrazu, rodinné dávky, mateřské dávky, dávky v případě invalidity a pozůstalostní dávky, které doplňují ochranu zajištěnou podle nařízení 4.1 o lékařské péči a nařízení 4.2 o odpovědnosti vlastníků lodí a podle ostatních hlav úmluvy.

2. V okamžiku ratifikace musí ochrana poskytovaná každým členským státem v souladu s nařízením 4.5 odst. 1 zahrnovat nejméně tři z devíti odvětví uvedených v odstavci 1 tohoto standardu.

3. Každý členský stát přijme dle svých vnitrostátních okolností kroky k zajištění komplexního sociálního zabezpečení uvedeného v odstavci 1 tohoto standardu pro všechny námořníky s obvyklým bydlištěm na jeho území. Tuto povinnost lze například splnit formou vhodných dvoustranných či mnohostranných dohod nebo příspěvkových systémů. Výsledná ochrana nesmí být méně příznivá, než jaké se těší osoby pracující na pevnině s bydlištěm na území daného státu.

4. Nehledě na přiřazení odpovědností v odstavci 3 tohoto standardu mohou členské státy formou dvoustranných a mnohostranných dohod a ustanovení přijatých v rámci organizací regionální hospodářské integrace určit jiná pravidla pro právní předpisy v oblasti sociálního zabezpečení platná pro námořníky.

5. Odpovědnosti každého členského státu týkající se námořníků na lodích, které plují pod jeho vlajkou, zahrnují odpovědnosti stanovené nařízeními 4.1 a 4.2 a související ustanovení Kodexu, i ustanovení, která jsou součástí jeho obecných závazků podle mezinárodního práva.

6. Každý členský stát zváží různé způsoby, kterými budou srovnatelné dávky a výhody zajištěny pro námořníky v souladu s vnitrostátními právními a správními předpisy v případě, že neexistuje vhodné krytí v odvětvích uvedených v odstavci 1 tohoto standardu.

7. Ochrana podle nařízení 4.5 odst. 1, může být dle potřeby zakotvena v právních nebo správních předpisech, soukromých programech nebo kolektivních smlouvách nebo v jejich kombinaci.

8. Pokud je to v souladu s jejich vnitrostátními právními předpisy a praxí, členské státy formou dvoustranných a mnohostranných dohod či jiných ujednání spolupracují na tom, aby byla zachována práva na sociální zabezpečení prostřednictvím příspěvkových nebo nepříspěvkových systémů, která získali nebo získávají všichni námořníci bez ohledu na jejich bydliště.

9. Každý členský stát stanoví spravedlivé a účinné postupy pro řešení sporů.

10. Každý členský stát v okamžiku ratifikace specifikuje odvětví, pro která je poskytována ochrana v souladu s odstavcem 2 tohoto standardu. Následně uvědomí generálního ředitele

Mezinárodního úřadu práce v okamžiku, kdy zajistí ochranu sociálního zabezpečení pro jedno nebo více odvětví uvedených v odstavci 1 tohoto standardu. Generální ředitel bude vést registr těchto informací, který zpřístupní všem zájemcům.

11. Zprávy Mezinárodnímu úřadu práce podle článku 22 Ústavy zahrnou rovněž informace o krocích provedených v souladu s nařízením 4.5 odst. 2 pro rozšíření ochrany na jiná odvětví.

## **Pokyn**

### **Pokyn B4.5 – Sociální zabezpečení**

1. Ochrana, která má být poskytována v okamžiku ratifikace v souladu se standardem A4.5 odst. 2, by měla zahrnovat alespoň odvětví lékařské péče, nemocenských dávek a dávek v případě pracovního úrazu.

2. Za okolností uvedených ve standardu A4.5 odst.6 lze srovnatelné dávky poskytovat prostřednictvím pojištění, dvoustranných a mnohostranných dohod nebo jiných účinných prostředků s přihlédnutím k ustanovením příslušných kolektivních smluv. Pokud budou taková opatření přijata, měli by být námořníci, pro které taková opatření platí, informováni o způsobech, jakými budou různé druhy sociálního zabezpečení zajištěny.

3. Pokud námořníci podléhají více než jednomu právnímu řádu ve věci sociálního zabezpečení, měly by dotčené členské státy spolupracovat, aby po vzájemné dohodě určily právní předpisy, které se mají použít, s ohledem na faktory jako je druh a úroveň ochrany podle příslušných právních předpisů, které jsou pro dotčeného námořníka příznivější, i preference námořníka.

4. Postupy, které mají být stanoveny podle standardu A4.5 odst. 9 by měly být navrženy tak, aby upravovaly všechny spory týkající se dotčených námořníků, bez ohledu na způsob, kterým je krytí zajištěno.

5. Každý členský stát, který je státem vlajky lodi, na níž slouží námořníci, kteří jsou nebo nejsou jeho státními příslušníky, by měl zajistit příslušné sociální zabezpečení podle úmluvy a měl by periodicky revidovat odvětví sociálního zabezpečení ve standardu A4.5 odst.1, aby zjišťoval další odvětví vhodná pro dotčené námořníky.

6. Pracovní dohoda námořníka by měla určit prostředky, kterými vlastník lodi zajistí různá odvětví sociálního zabezpečení pro námořníka, i další příslušné informace, jež má vlastník lodi k dispozici, například zákonné srážky z mezd námořníků a příspěvky vlastníků lodí, případně prováděné v souladu s požadavky určených oprávněných orgánů podle příslušných vnitrostátních systémů sociálního zabezpečení.

7. Členský stát, pod jehož vlajkou loď pluje, by se měl při účinném výkonu své pravomoci v sociálních věcech přesvědčit, že odpovědnosti vlastníků lodí ohledně sociálního zabezpečení jsou splněny, včetně zaplacení požadovaných příspěvků na sociální zabezpečení.

## **HLAVA 5. ZAJIŠTĚNÍ SOULADU A PROSAZOVÁNÍ**

1. Nařízení v této hlavě specifikují odpovědnost každého členského státu v plném rozsahu provádět a prosazovat zásady a práva, které stanoví články této úmluvy, i konkrétní povinnosti stanovené v hlavách 1, 2, 3 a 4.

2. Odstavce 3 a 4 článku VI, které povolují provádění části A Kodexu prostřednictvím v podstatě rovnocenných opatření, se nepoužijí na část A Kodexu v této hlavě.

3. V souladu s odstavcem 2 článku VI každý členský stát plní své odpovědnosti podle předpisů způsobem stanoveným v odpovídajících standardech části A Kodexu, s řádným ohledem na odpovídající pokyny v části B Kodexu.

4. Ustanovení této hlavy se provádějí s ohledem na to, že námořníci a vlastníci lodí, stejně jako všechny ostatní osoby, jsou si rovni před zákonem a mají nárok na rovnou zákonnou ochranu a nesmí být diskriminováni ve svém přístupu k soudům, tribunálům nebo jinému mechanismu řešení sporů. Ustanovení této hlavy neurčují soudní pravomoc nebo místo příslušnosti.

## **Nařízení**

### **Nařízení 5.1 – Odpovědnosti státu vlajky**

Účel: zajistit, aby každý členský stát plnil své odpovědnosti podle této úmluvy ve vztahu k lodím, které plují pod jeho vlajkou

#### **Nařízení 5.1.1 – Obecné zásady**

1. Každý členský stát je povinen zajistit provádění svých povinností podle této úmluvy na lodích, které plují pod jeho vlajkou.

2. Každý členský stát stanoví účinný systém inspekce a vystavování osvědčení, pokud se týká podmínek práce na moři, v souladu s nařízeními 5.1.3 a 5.1.4, který zajistí, aby pracovní a životní podmínky pro námořníky na lodích, které plují pod jeho vlajkou, splnily a nadále splňovaly standardy v této úmluvě.

3. Při zřizování účinného systému inspekce a vystavování osvědčení, pokud se týká podmínek práce na moři, může členský stát ve vhodných případech pověřit veřejné instituce či jiné organizace (včetně institucí nebo organizací jiného členského státu, pokud tento souhlasí), kterou uzná za kvalifikovanou a nezávislou k provádění inspekci nebo vystavování osvědčení či obojímu. Ve všech případech zůstane členský stát nadále plně odpovědný za inspekce a vystavování osvědčení, pokud se týká pracovních a životních podmínek dotčených námořníků na lodích, které plují pod jeho vlajkou.

4. Osvědčení pro práci na moři, doplněné prohlášením o dodržení podmínek práce na moři, je prima facie důkazem toho, že loď byla řádně zkontrolována členským státem, pod jehož vlajkou loď pluje, a že požadavky této úmluvy týkající se pracovních a životních podmínek námořníků byly v takto osvědčeném rozsahu splněny.

5. Informace o systému uvedeném v odstavci 2 tohoto nařízení, včetně metody použité pro hodnocení jeho účinnosti, budou zařazeny do zpráv členského státu pro Mezinárodní úřad práce podle článku 22 Ústavy.

## **Standard**

### **Standard A5.1.1 – Obecné zásady**

1. Každý členský stát stanoví jasné cíle a standardy upravující správu jeho systémů inspekce a osvědčení, i vhodné obecné postupy pro jeho hodnocení rozsahu, v jakém je těchto cílů a standardů dosahováno.

2. Každý členský stát bude vyžadovat, aby všechny lodě, které plují pod jeho vlajkou, měly na palubě k dispozici stejnopis této úmluvy.

## **Pokyn**

### **Pokyn B5.1.1 – Obecné zásady**

1. Příslušný orgán by měl přijmout vhodná opatření na podporu účinné spolupráce mezi státními institucemi a jinými subjekty uvedenými v nařízeních 5.1.1 a 5.1.2, které se zabývají pracovními a životními podmínkami námořníků na lodích.

2. Pro lepší zajištění spolupráce mezi inspektory a vlastníky lodí, námořníky a jejich příslušnými organizacemi a pro zachování nebo zlepšení pracovních a životních podmínek

by měl příslušný orgán pravidelně konzultovat zástupce takových organizací ohledně nejlepších způsobů pro dosažení těchto cílů. Metodu takových konzultací by měl určit příslušný orgán po konzultaci s organizacemi vlastníků lodí a námořníků.

## **Nařízení**

### **Nařízení 5.1.2 – Schvalování uznaných subjektů**

1. Veřejné instituce nebo jiné instituce uvedené v odstavci 3 nařízení 5.1.1 (uznané subjekty) budou uznány příslušným orgánem jako organizace a instituce, které splňují požadavky Kodexu ohledně způsobilosti a nezávislosti. Inspekční funkce nebo funkce vydávání osvědčení, k jejichž provádění mohou být uznané subjekty oprávněny, spadají do rozsahu činností výslovně uváděných v Kodexu jako činnosti, které provádí příslušný orgán nebo uznaný subjekt.

2. Zprávy uvedené v odstavci 5 nařízení 5.1.1 obsahují informace o všech uznaných subjektech, rozsahu vydaných oprávnění a opatřeních, která členský stát přijal, aby zajistil úplné a účinné provádění schválených činností.

## **Standard**

### **Standard A5.1.2 – Schvalování uznaných subjektů**

1. Pro účely uznání v souladu s odstavcem 1 nařízení 5.1.2 přezkoumá příslušný orgán způsobilost a nezávislost dotčeného subjektu a rozhodne, zda subjekt v rozsahu nutném k provádění činností spadajících do rozsahu uděleného schválení prokázal, že takový subjekt:

a) má nutné odborné znalosti příslušných aspektů této úmluvy a příslušné znalosti provozu lodí, včetně minimálních požadavků na námořníky při práci na lodi, podmínek zaměstnání, ubytování, volného času, stravy, zásobování, předcházení nehodám, ochrany zdraví, zdravotní péče, sociálních služeb a sociálního zabezpečení;

b) je schopen udržovat a aktualizovat odborné znalosti svých pracovníků;

c) má nutné znalosti požadavků této úmluvy i platných vnitrostátních právních a správních předpisů a příslušných mezinárodních dokumentů; a

d) má vhodnou velikost, strukturu, zkušenosti a schopnosti úměrné druhu a stupni schvalování.

2. Všechna schválení týkající se inspekce budou přinejmenším uznaný subjekt opravňovat k tomu, aby požadoval nápravu nedostatků, které zjistí v pracovních a životních podmínkách námořníků, a aby prováděl inspekce v tomto ohledu na žádost státu přístavu.

3. Každý členský stát stanoví:

a) systém, který zajistí přiměřenost práce prováděné uznanými subjekty, zahrnující informace o všech platných vnitrostátních právních a správních předpisech a příslušných mezinárodních dokumentech; a

b) postupy pro komunikaci s takovými subjekty a dohled nad nimi.

4. Každý členský stát poskytne Mezinárodnímu úřadu práce aktuální seznam všech uznaných subjektů oprávněných jednat v jeho zastoupení a bude tento seznam průběžně aktualizovat. Seznam bude specifikovat funkce, k jejichž provádění byly uznané subjekty zmocněny. Úřad tento seznam zveřejní.

## **Pokyn**

### **Pokyn B5.1.2 – Schvalování uznaných subjektů**

1. Subjekt, který chce být uznán, by měl prokázat technickou, administrativní a manažerskou způsobilost a schopnost zajistit poskytování včasných služeb dostatečné jakosti.

2. Při hodnocení způsobilosti subjektu by měl příslušný orgán určit, zda subjekt:

a) má přiměřený technický, manažerský a podpůrný personál;

b) má dostatečně kvalifikované odborné pracovníky pro poskytování požadovaných služeb, představující vhodné geografické pokrytí;

c) prokázal schopnost poskytovat včasné služby dostatečné jakosti; a

d) je nezávislý a za svou činnost odpovědný.

3. Příslušný orgán by měl uzavřít písemnou dohodu s každým subjektem, který uzná pro účely schvalování. Dohoda by měla obsahovat tyto prvky:

a) rozsah působnosti;

b) účel;

c) všeobecné podmínky;

d) provádění funkcí v rámci schvalování;

e) právní základ funkcí v rámci schvalování;

f) podávání zpráv příslušnému orgánu;

g) specifikaci schvalování ze strany příslušného orgánu pro uznaný subjekt; a

h) dohled příslušného orgánu nad činnostmi delegovanými na uznaný subjekt.

4. Každý členský stát by měl požadovat, aby uznané subjekty vypracovaly systém kvalifikace pracovníků, které zaměstnávají jako inspektory, aby zajistily včasnou aktualizaci jejich znalostí a odborných zkušeností.

5. Každý členský stát by měl požadovat, aby uznané subjekty vedly záznamy o jimi provedených službách tak, aby byly schopné prokázat dosažení požadovaných standardů u položek zahrnutých do služeb.

6. Při určování postupů dohledu uvedených ve standardu A5.1.2 odst. 3 písm. b) by každý členský stát měl vzít v úvahu Hlavní směry pro uznávání subjektů jednajících jménem správy, přijaté v rámci Mezinárodní námořní organizace.

## **Nařízení**

Nařízení 5.1.3 – Osvědčení pro práci na moři a prohlášení o dodržení podmínek práce na moři

1. Toto nařízení se použije na lodi:

a) o hrubé prostornosti 500 tun a větší, které se účastní mezinárodní plavby; a

b) o hrubé prostornosti 500 tun a větší, plující pod vlajkou členského státu a provozované z přístavu nebo mezi přístavy v jiné zemi.

Pro účely tohoto nařízení mezinárodní plavba znamená plavbu z určité země do přístavu mimo takovou zemi.

2. Toto nařízení se rovněž použije na každou loď, která pluje pod vlajkou členského státu a nespadá do působnosti odstavce 1 tohoto nařízení, na žádost vlastníka lodi danému členskému státu.

3. Každý členský stát bude vyžadovat, aby lodi, které plují pod jeho vlajkou, měly na palubě a udržovaly platné osvědčení pro práci na moři, které osvědčuje, že pracovní a životní podmínky námořníků na lodi včetně opatření pro trvalou shodu, která mají být zařazena do prohlášení o dodržení podmínek práce na moři uvedeného v odstavci 4 tohoto nařízení, byly zkontrolovány a splňují požadavky vnitrostátních právních či správních předpisů nebo jiných opatření provádějících tuto úmluvu.

4. Každý členský stát bude vyžadovat, aby lodi, které plují pod jeho vlajkou, měly na palubě a udržovaly platné prohlášení o dodržení podmínek práce na moři, které uvádí vnitrostátní požadavky provádějící tuto úmluvu ve věci pracovních a životní podmínek námořníků a stanoví opatření, která přijal vlastník lodi pro zajištění shody s požadavky na dané lodi nebo lodích.

5. Osvědčení pro práci na moři a prohlášení o dodržení podmínek práce na moři budou v souladu se vzorem, který předepisuje Kodex.

6. Pokud příslušný orgán členského státu nebo uznaný subjekt řádně schválený k tomuto účelu v průběhu inspekce zjistí, že loď, která pluje pod vlajkou členského státu, splňuje nebo nadále splňuje standardy této úmluvy, vystaví nebo obnoví příslušné osvědčení pro práci na moři a provede veřejně dostupný záznam o tomto osvědčení.

7. Podrobné požadavky na osvědčení pro práci na moři a prohlášení o dodržení podmínek práce na moři, včetně seznamu věcí, které musí být zkontrolovány a schváleny, stanoví část A Kodexu.

## **Standard**

Standard A5.1.3 – Osvědčení pro práci na moři a prohlášení o dodržení podmínek práce na moři

1. Osvědčení pro práci na moři vystaví lodi příslušný orgán nebo uznaný subjekt řádně schválený k tomuto účelu na období nejvýše pěti let. Seznam věcí, které musí být před vystavením osvědčení pro práci na moři zkontrolovány a u nichž musí být zjištěn soulad s vnitrostátními právními a správními předpisy nebo jinými opatřeními, která provádějí požadavky této úmluvy ohledně pracovních a životních podmínek námořníků na lodích, je uveden v příloze A5-I.

2. Platnost osvědčení pro práci na moři podléhá inspekci, kterou během doby platnosti provede příslušný orgán nebo uznaný subjekt řádně schválený k tomuto účelu, aby zajistily trvalou shodu s vnitrostátními požadavky provádějícími tuto úmluvu. Pokud je během doby platnosti provedena pouze jedna inspekce a doba platnosti osvědčení je pět let, bude inspekce provedena mezi druhým a třetím rokem platnosti osvědčení. Rok platnosti znamená den a měsíc každého roku, který bude odpovídat datu uplynutí platnosti osvědčení pro práci na moři. Rozsah a hloubka inspekce během doby platnosti jsou shodné s inspekci pro obnovu osvědčení. Osvědčení bude po uspokojivé inspekci během doby platnosti potvrzeno.

3. Nehledě na odstavec 1 tohoto standardu, pokud byla inspekce pro obnovení dokončena do tří měsíců před uplynutím platnosti stávajícího osvědčení pro práci na moři, bude nové osvědčení pro práci na moři platné od data dokončení inspekce pro obnovení po dobu nejvýše pěti let od data uplynutí platnosti stávajícího osvědčení.

4. Pokud je inspekce pro obnovení dokončena více než tři měsíce před uplynutím platnosti stávajícího osvědčení pro práci na moři, bude nové osvědčení pro práci na moři platné po dobu nejvýše pěti let od data dokončení inspekce pro obnovení platnosti.

5. Osvědčení pro práci na moři lze vystavit prozatímně:

a) novým lodím při dodávce;

b) pokud loď změní vlajku; nebo

c) pokud vlastník lodi převezme odpovědnost za provoz lodi, která je pro tohoto vlastníka lodi nová.

6. Prozatímní osvědčení pro práci na moři může vystavit na dobu nejvýše šesti měsíců příslušný orgán nebo uznaný subjekt řádně schválená k tomuto účelu.

7. Prozatímní osvědčení pro práci na moři lze vystavit pouze po ověření toho, že:

a) u lodi byly v přiměřeném a možném rozsahu zkontrolovány prvky uvedené v příloze A5-I, s přihlédnutím k ověření položek podle pododstavců b), c) a d) tohoto odstavce;

b) vlastník lodi prokázal příslušnému orgánu nebo uznanému subjektu, že loď má vhodné postupy pro plnění této úmluvy;

c) velitel je obeznámen s požadavky této úmluvy a odpovědnostmi za provádění; a

d) příslušnému orgánu nebo uznanému subjektu byly předloženy příslušné údaje k vypracování prohlášení o dodržení podmínek práce na moři.

8. Plná kontrola v souladu s odstavcem 1 tohoto standardu bude provedena před uplynutím platnosti prozatímního osvědčení, aby mohlo být vystaveno osvědčení pro práci na moři na řádné období. Žádné prozatímní osvědčení nelze vystavit po prvních šesti měsících uvedených v odstavci 6 tohoto standardu. Prohlášení o dodržení podmínek práce na moři nemusí být vystaveno na dobu platnosti prozatímního osvědčení.

9. Osvědčení pro práci na moři, prozatímní osvědčení pro práci na moři a prohlášení o dodržení podmínek práce na moři budou vystaveny v podobě odpovídající vzorům uvedeným v příloze A5-II.

10. Prohlášení o dodržení podmínek práce na moři se přikládá k osvědčení pro práci na moři. Má dvě části:

a) část I vypracuje příslušný orgán, který:

i) určí seznam věcí, které budou zkontrolovány v souladu s odstavcem 1 tohoto standardu;

ii) určí vnitrostátní požadavky představující příslušná ustanovení této úmluvy pomocí odkazu na příslušná vnitrostátní právní ustanovení a v nutném rozsahu pomocí stručných informací o hlavním obsahu vnitrostátních požadavků;

iii) uvede specifické požadavky podle typu lodi podle vnitrostátních právních předpisů;

iv) zaznamenaná v podstatě rovnocenná ustanovení přijatá podle odstavce 3 článku VI; a

v) jasně uvede každou výjimku, kterou udělil příslušný orgán podle ustanovení hlavy 3; a

b) část II vypracuje vlastník lodi a tato část bude určovat opatření přijatá pro zajištění trvalé shody s vnitrostátními požadavky mezi kontrolami a opatření navržená k zajištění trvalého zlepšování.

Příslušný orgán nebo uznaný subjekt řádně schválený k tomuto účelu osvědčí část II a vystaví prohlášení o dodržení podmínek práce na moři.

11. Výsledky všech následných kontrol nebo jiných ověření prováděných ve vztahu k dotčené lodi a všechny významné nedostatky zjištěné během takového ověřování budou zaznamenány spolu s datem, kdy byla konstatována náprava nedostatků. Tento záznam doprovázený anglickým překladem, pokud není v angličtině, bude v souladu s vnitrostátními právními či správními předpisy vepsán nebo připojen k prohlášení o dodržení podmínek práce na moři nebo bude jinak zpřístupněn námořníkům, inspektorům státu vlajky, oprávněným úředníkům států přístavu a zástupcům vlastníků lodí a námořníků.

12. Aktuální platné osvědčení pro práci na moři a prohlášení o dodržení podmínek práce, doprovázené anglickým překladem, pokud nejsou v angličtině, budou uloženy na palubě lodi a jejich stejnopis bude umístěn na viditelném místě na lodi, kde bude dostupná námořníkům. Stejnopis bude na požádání dán k dispozici v souladu s vnitrostátními právními a správními předpisy námořníkům, inspektorům státu vlajky, oprávněným úředníkům států přístavu a zástupcům vlastníků lodí a námořníků.

13. Požadavek na anglický překlad v odstavcích 11 a 12 tohoto standardu neplatí v případě, že se loď neúčastní mezinárodní plavby.

14. Osvědčení vystavené podle odstavce 1 nebo 5 tohoto standardu ztrácí platnost v kterémkoli z těchto případů:

a) pokud nejsou příslušné inspekce dokončeny ve lhůtách specifikovaných podle odstavce 2 tohoto standardu;

b) pokud není osvědčení potvrzeno v souladu s odstavcem 2 tohoto standardu;

c) pokud loď změní vlajku;

d) pokud vlastník lodi přestane nést odpovědnost za provoz lodí; a

e) pokud byly provedeny podstatné změny konstrukce nebo zařízení upravených v hlavě 3.

15. V případě uvedeném v odst. 14 písm. c), d) nebo e) tohoto standardu bude nové osvědčení vystaveno pouze tehdy, pokud se příslušný orgán nebo uznaný subjekt vystavující nové přesvědčí, že loď splňuje požadavky tohoto standardu.

16. Příslušný orgán nebo uznaný subjekt řádně schválený k tomuto účelu státem vlajky odebere osvědčení pro práci na moři, pokud budou existovat důkazy o tom, že dotčená loď nesplňuje požadavky této úmluvy a nebyla provedena žádná požadovaná nápravná opatření.

17. Při zvažování toho, zda má být osvědčení pro práci na moři odebráno v souladu s odstavcem 16 tohoto standardu, příslušný orgán nebo uznaný subjekt vezme v úvahu závažnost nebo četnost nedostatků.

## **Pokyn**

**Pokyn B5.1.3 – Osvědčení pro práci na moři a prohlášení o dodržení podmínek práce na moři**

1. Prohlášení o vnitrostátních požadavcích v části I prohlášení o dodržení podmínek práce na moři by mělo zahrnovat nebo by k němu měly být přiloženy odkazy na zákonná ustanovení týkající se pracovních a životních podmínek námořníků v každé z otázek uvedených v příloze A5-I. Pokud vnitrostátní právní předpisy přesně vycházejí z požadavků stanovených v této úmluvě, postačí odkaz. Pokud se ustanovení úmluvy provádí pomocí v podstatě rovnocenného ustanovení podle čl. VI odst. 3, mělo by být toto ustanovení určeno



a mělo by být uvedeno stručné vysvětlení. Pokud příslušný orgán udělí výjimku podle hlavy 3, mělo (-a) by být konkrétní dotčené (-á) ustanovení jasně uvedeno (-a).

2. Opatření uvedená v části II prohlášení o dodržení podmínek práce na moři, kterou vypracuje vlastník lodi, by měla zejména uvádět příležitosti, při kterých bude trvalá shoda s konkrétními vnitrostátními požadavky ověřena, osoby odpovědné za ověření, zápisy, které mají být provedeny, i postupy, jež mají být uplatněny při zjištění nesouladu. Část II může mít řadu podob. Může odkazovat na obsažnější dokumentaci uvádějící politiky a postupy týkající se jiných aspektů námořního odvětví, například dokumenty, které vyžaduje Mezinárodní kodex řízení pro bezpečnost provozu lodí (ISM) nebo údaje, které požaduje nařízení 5 úmluvy SOLAS, kapitola XI-1 týkající se průběžného stručného záznamu historie lodi.

3. Opatření, která mají zajistit trvalou shodu, by měla zahrnovat obecné mezinárodní požadavky na vlastníka lodi a velitele, aby se průběžně informovali o posledním vývoji technologie a vědeckých poznatků ohledně uspořádání pracoviště, s ohledem na rizika spojená s prací námořníků, a aby v tomto smyslu informovali zástupce námořníků, a zaručili tak lepší úroveň ochrany pracovních a životních podmínek námořníků na palubě.

4. Prohlášení o dodržení podmínek práce na moři by především mělo být vypracováno jasně, aby pomohlo všem dotčeným osobám, jako jsou inspektoři státu vlajky, oprávnění úředníci ve státech přístavu a námořníci, zkontrolovat žádné provádění požadavků.

5. Příklad druhu informací, které mohou být obsaženy v prohlášení o dodržení podmínek práce na moři, je uveden v příloze B5-I.

6. v případě, že loď změní vlajku, jak je uvedeno ve standardu A5.1.3 odst. 14 písm. c), a v případě, že oba dotčené státy ratifikovaly tuto úmluvu, členský stát, pod jehož vlajkou byla loď dříve oprávněna plout, by měl co nejdříve předat příslušnému orgánu druhého členského státu stejnopisy osvědčení pro práci na moři a prohlášení o dodržení podmínek práce na moři, které měla loď před změnou vlajky, a případně stejnopisy příslušných inspekčních zpráv, pokud o to příslušný orgán požádá během tří měsíců poté, co došlo ke změně vlajky.

## **Nařízení**

### **Nařízení 5.1.4 – Inspekce a prosazování**

1. Každý členský stát pomocí účinného a koordinovaného systému pravidelných inspekcí, sledování a jiných kontrolních opatření ověří, že lodi, které plují pod jeho vlajkou, splňují požadavky této úmluvy provedené ve vnitrostátních právních a správních předpisech.

2. Podrobné požadavky týkající se systému inspekce a prosazování uvedeného v odstavci 1 tohoto nařízení stanoví část A Kodexu.

## **Standard**

### **Standard A5.1.4 – Inspekce a prosazování**

1. Každý členský stát bude udržovat systém inspekce podmínek pro námořníky na lodích, které plují pod jeho vlajkou, který bude zahrnovat ověřování toho, že opatření týkající se pracovních a životních podmínek, případně stanovená v prohlášení o dodržení podmínek práce na moři, jsou dodržována, a že jsou plněny požadavky této úmluvy.

2. Příslušný orgán jmenuje dostatečný počet kvalifikovaných inspektorů k plnění odpovědností orgánu podle odstavce 1 tohoto standardu. v případě, že byly k provádění inspekcí schváleny uznané subjekty, bude členský stát vyžadovat, aby pracovníci provádějící inspekci byli kvalifikovaní k plnění těchto povinností, a poskytne jim nutné zákonné oprávnění k výkonu jejich funkcí.

3. Budou přijata vhodná opatření, která zajistí, aby inspektoři měli výcvik, způsobilost, pravomoci, oprávnění, statut a nezávislost nutné nebo žádoucí k tomu, aby mohli provádět ověření a zajišťovat shodu podle odstavce 1 tohoto standardu.

4. Inspekce se dle potřeby konají v intervalech vyžadovaných standardem A5.1.3. Interval v žádném případě nepřesáhne tři roky.

5. Pokud členský stát obdrží stížnost, kterou nepovažuje za zjevně nepodloženou, nebo získá důkazy o tom, že loď, která pluje pod jeho vlajkou, nesplňuje požadavky této úmluvy nebo že existují závažné nedostatky v provádění opatření stanovených v prohlášení o dodržení podmínek práce na moři, provede členský stát kroky nutné k vyšetření záležitosti a zajistí provedení opatření k nápravě všech zjištěných nedostatků.

6. Každý členský stát přijme a bude účinně vynucovat vhodná pravidla, která zaručí, že inspektoři budou mít statut a podmínky služby zajišťující jejich nezávislost na změnách vlády a na nevhodných vnějších vlivech.

7. Inspektoři, kterým budou vydány jasné pokyny ohledně úkolů, které mají plnit, a kterým budou vydány řádné pověřovací listiny, budou oprávněni:

a) vstoupit na palubu lodi, která pluje pod vlajkou členského státu;

b) provést jakoukoli prohlídku, zkoušku nebo šetření, které budou považovat za nutné k tomu, aby se přesvědčili o tom, že standardy jsou přísně dodržovány; a

c) vyžadovat nápravu jakéhokoli nedostatku a pokud mají důvody se domnívat, že nedostatky zakládají závažné porušení požadavků této úmluvy (včetně práv námořníků) nebo představují významné riziko pro bezpečnost, zdraví nebo zabezpečení námořníků, zakázat lodi opustit přístav do provedení nezbytných opatření.

8. Každé opatření přijaté podle odst. 7 písm. c) tohoto standardu podléhá právu na odvolání k soudnímu nebo správnímu orgánu.

9. Inspektoři mají pravomoc namísto zahájení nebo doporučení řízení vydat ponaučení, pokud nedošlo ke zjevnému porušení požadavků této úmluvy, které ohrožuje bezpečnost, zdraví nebo zabezpečení dotčených námořníků a pokud k podobným porušením nedošlo již v minulosti.

10. Inspektoři budou zdroj důvodu stížnosti nebo stížnost uvádějící údajné riziko nebo nedostatek ohledně pracovních a životních podmínek námořníků nebo porušení právních a správních předpisů považovat za důvěrný a nijak nenaznačí vlastníkově lodi, zástupci vlastníka lodi nebo provozovateli lodi, že inspekce byla provedena v důsledku takové stížnosti.

11. Inspektoři nebudou pověřeni povinnostmi, které by z důvodu svého počtu nebo povahy mohly narušovat účinnou inspekci nebo se jakkoli dotýkat pravomoci nebo nestrannosti inspektorů v jejich vztahu k vlastníkům lodí, námořníkům nebo jiným zúčastněným subjektům. Inspektoři zejména:

a) nesmí mít přímý nebo nepřímý zájem na jakémkoli provozu, který mají kontrolovat; a

b) s výhradou vhodných sankcí nebo disciplinárních opatření nezveřejní ani po odchodu ze služby žádná obchodní tajemství nebo utajené pracovní postupy nebo informace osobní povahy, které zjistí při plnění svých povinností.

12. Inspektoři předloží příslušnému orgánu zprávu o každé inspekci. Jeden stejnopis zprávy v angličtině nebo v pracovním jazyce lodi bude dán veliteli lodi a další stejnopis bude

vyvěšen na lodní vývěsce pro informaci námořníků a na požádání bude zaslána jejich zástupcům.

13. Příslušný orgán každého členského státu bude vést záznamy o inspekcích podmínek pro námořníky na lodích, které plují pod jeho vlajkou. v přiměřené lhůtě po konci roku, nejdéle do šesti měsíců, zveřejní výroční zprávu o činnosti inspekce.

14. V případě vyšetřování na základě zásadní události bude zpráva předložena příslušnému orgánu co nejdříve, nejpozději však jeden měsíc po uzavření vyšetřování.

15. Pokud je prováděna inspekce nebo jsou přijímána opatření podle tohoto standardu, bude vynaloženo veškeré úsilí na to, aby se předešlo nepřiměřenému zadržení nebo zpoždění lodi.

16. Za jakoukoli ztrátu nebo škodu utrpěnou v důsledku nesprávného výkonu pravomocí inspektorů bude splatné odškodnění v souladu s vnitrostátními právními a správními předpisy. Důkazní břemeno v každém případě spočívá na stěžovateli.

17. Každý členský stát stanoví a bude účinně vynucovat vhodné sankce a jiná nápravná opatření za porušení požadavků této úmluvy (včetně práv námořníků) a za bránění inspektorům v plnění jejich povinností.

## **Pokyn**

### **Pokyn B5.1.4 – Inspekce a prosazování**

1. Příslušný orgán a každá jiná služba nebo orgán zabývající se plně nebo částečně inspekcemi pracovních a životních podmínek námořníků, by měli mít zdroje nutné k plnění jejich funkcí. Konkrétně:

a) každý členský stát by měl přijmout nutná opatření k tomu, aby bylo možné dle potřeby přizvat kvalifikované technické experty a specialisty, aby poskytli pomoc při práci inspektorů; a

b) inspektoři by měli mít k dispozici vhodně umístěné prostory, vybavení a dopravní prostředky přiměřené pro účinné plnění jejich povinností.

2. Příslušný orgán by měl vypracovat politiku zajištění souladu a vynucení, aby zajistil konzistentnost a další vedení inspekcí a vynucovacích činností spojených s touto úmluvou. Kopie této politiky by měly být dány všem inspektorům a příslušným výkonným úředníkům a měly by být k dispozici veřejnosti, vlastníkům lodí a námořníkům.

3. Příslušný orgán by měl stanovit jednoduché postupy, které mu umožní důvěrně získávat informace o možných porušeních požadavků této úmluvy (včetně práv námořníků), jež podají přímo námořníci nebo zástupci námořníků, a které umožní inspektorům tyto záležitosti bez prodlení vyšetřit, včetně toho, že:

a) umožní velitelům, námořníkům nebo zástupcům námořníků požádat o inspekci, pokud to budou považovat za nutné; a

b) poskytnou technické informace a poradenství dotčeným vlastníkům lodí a námořníkům a organizacím ohledně nejúčinnějších způsobů plnění požadavků této úmluvy a zajištění trvalého zlepšování podmínek námořníků na palubě.

4. Inspektoři by měli být plně vyškoleni a jejich počet by měl být dostatečný k tomu, aby bylo zajištěno účinné plnění jejich povinností, pokud jde o:

a) význam povinností, které musejí inspektoři plnit, zejména počet, povahu a velikost kontrolovaných lodí a počet a složitost právních ustanovení, která mají být vynucována;

b) zdroje, které mají inspektoři k dispozici; a

c) praktické podmínky, za nichž musí být inspekce prováděny, aby byly účinné.

5. S výhradou všech podmínek přijímání do státní služby, které mohou být předepsány vnitrostátními právními a správními předpisy, měli by mít inspektoři kvalifikaci a vhodný výcvik k plnění jejich povinností a pokud je to možné, měli by mít námořní vzdělání nebo zkušenost z práce námořníka. Měli by mít odpovídající znalost pracovních a životních podmínek námořníků a anglického jazyka.

6. Měla by být přijata opatření, která by inspektorům zajistila další výcvik během jejich zaměstnání.

7. Všichni inspektoři by měli jasně chápat okolnosti, za kterých by měla být inspekce prováděna, rozsah inspekce, která má být prováděna za různých uvedených okolností a obecnou metodu inspekce.

8. Inspektoři s pověřovacími listinami podle vnitrostátních právních předpisů by měli být přinejmenším oprávněni:

a) bez omezení a bez předchozího ohlášení vstupovat na palubu lodi; při zahájení inspekce lodi by však inspektoři měli oznámit svou přítomnost veliteli nebo pověřené osobě a v případě potřeby námořníkům nebo jejich zástupcům;

b) tázat se velitele, námořníka nebo jakékoli jiné osoby včetně vlastníka lodi nebo zástupce vlastníka lodi ohledně jakékoli záležitosti týkající se uplatnění požadavků podle právních a správních předpisů, za přítomnosti kteréhokoli svědka, o něž daná osoba případně požádá;

c) požadovat předložení jakýchkoli knih, deníků, registrů, osvědčení či jiných dokumentů nebo informací přímo souvisejících s předměty inspekce, aby ověřili shodu s vnitrostátními právními a správními předpisy provádějícími tuto úmluvu;

d) vynucovat vyvěšení oznámení požadovaných vnitrostátními právními a správními předpisy provádějícími tuto úmluvu;

e) pro účely analýzy brát nebo odnášet jakékoli vzorky produktů, nákladu, pitné vody, zásob, materiálů a látek, které jsou používány nebo se kterými se manipuluje;

f) po inspekci ihned informovat vlastníka lodi, provozovatele lodi nebo velitele o nedostacích, které mohou ovlivnit zdraví a bezpečnost osob na palubě lodi;

g) upozornit příslušný orgán případně uznaný subjekt na jakýkoli nedostatek nebo zneužívání, které specificky neupravují stávající právní nebo správní předpisy, a předložit návrhy na zlepšení právních nebo správních předpisů; a

h) informovat příslušný orgán o všech pracovních úrazech nebo nemocech z povolání, které postihly námořníky, v takových případech a takovým způsobem, jaké předepisují právní a správní předpisy.

9. Pokud je odebrán nebo odnášen vzorek uvedený v odst. 8 písm. e) tohoto pokynu, vlastník lodi nebo zástupce vlastníka lodi a případně námořník by měli být informováni nebo by měli být přítomni v okamžiku odběru nebo odnesení vzorku. Množství tohoto vzorku by měl inspektor řádně zaznamenat.

10. Výroční zpráva, kterou zveřejňuje příslušný orgán každého členského státu ohledně lodí, které plují pod jeho vlajkou, by měla obsahovat:

- a) seznam platných právních a správních předpisů pro pracovní a životní podmínky námořníků a všech jejich změn, které vstoupily v účinnost během daného roku;
- b) údaje o organizaci systému inspekce;
- c) statistické údaje o lodích nebo jiných prostorách, které podléhají inspekci, a o lodích a jiných prostorách, kde byly inspekce skutečně provedeny;
- d) statistické údaje o všech námořnících, pro které platí vnitrostátní právní a správní předpisy státu;
- e) statistické údaje a informace o porušeních právních předpisů, uložených sankcích a případech zadržení lodí; a
- f) statistické údaje o nahlášených pracovních úrazech a nemocech z povolání, které postihly námořníky.

## **Nařízení**

### **Nařízení 5.1.5 – Postupy projednání stížnosti na lodi**

1. Každý členský stát bude vyžadovat, aby lodi, které plují pod jeho vlajkou, měly zavedeny postupy pro spravedlivé, účinné a rychlé řešení stížností námořníků na porušování požadavků této úmluvy (včetně práv námořníků).
2. Každý členský stát zakáže a bude trestat jakoukoli formu pronásledování námořníka za podání stížnosti.
3. Ustanovení tohoto nařízení a souvisejících částí Kodexu se nedotýkají práva námořníka žádat o nápravu prostřednictvím všech právních prostředků, které námořník považuje za vhodné.

## **Standard**

### **Standard A5.1.5 – Postupy projednání stížnosti na lodi**

1. Aniž je dotčena jakákoli širší oblast působnosti, kterou mohou stanovit vnitrostátní právní či správní předpisy nebo kolektivní smlouvy, mohou námořníci na lodi využívat postupy k podávání stížností týkajících se jakékoli záležitosti, která údajně zakládá porušení požadavků této úmluvy (včetně práv námořníků).
2. Každý členský stát zajistí, aby v jeho právních nebo správních předpisech existovaly vhodné postupy projednání stížnosti na lodi, aby byly splněny požadavky nařízení 5.1.5. Tyto postupy se budou snažit řešit stížnosti na nejnižší možné úrovni. Ve všech případech však budou mít námořníci právo přímo podat stížnost veliteli, a pokud to budou považovat za nutné, příslušným vnějším orgánům.
3. Postupy projednání stížnosti na lodi zahrnují právo námořníka být během projednávání stížnosti doprovázen nebo zastoupen, jakož i ochranné prvky proti možnosti viktimizace námořníků za podání stížnosti. Termín **viktimizace** zahrnuje veškeré činy jakékoli osoby namířené proti námořníkovi za podání stížnosti, která není zjevně zlomyslná nebo podaná ve zlém úmyslu.
4. Kromě stejnopisu své pracovní dohody budou mít všichni námořníci stejnopis postupů projednání stížnosti platné na dané lodi. Tyto informace zahrnují kontaktní údaje o příslušném orgánu státu vlajky, a, pokud se liší, orgánu v zemi bydliště námořníků, a jméno osoby nebo osob na palubě lodi, kteří mohou námořníkům důvěrně poskytnout nestranné poradenství ve věci jejich stížnosti a jinak jim pomoci v postupech projednání stížnosti, které jsou námořníkům k dispozici na lodi.

## **Pokyn**

### **Pokyn B5.1.5 – Postupy projednání stížnosti na lodi**

1. S výhradou příslušných ustanovení platné kolektivní smlouvy by příslušný orgán po pečlivé konzultaci s organizacemi vlastníků lodí a námořníků měl vypracovat vzor spravedlivých, rychlých a dobře dokumentovaných postupů projednání stížnosti pro všechny lodi plující pod vlajkou členského státu. Při vypracování těchto postupů by měly být zváženy tyto aspekty:

a) mnoho stížností se může týkat konkrétně osob, kterým má být stížnost podána, nebo dokonce velitele lodi. Ve všech případech by námořníci měli mít možnost podat stížnost přímo veliteli a podat stížnost mimo loď; a

b) aby se pomohlo předcházet problémům spojeným s viktimizací námořníků, kteří podají stížnosti ohledně záležitostí podle této úmluvy, měly by postupy podporovat jmenování osoby na lodi, která může námořníkům poradit s postupy, které mají k dispozici, a na požádání stěžujícího námořníka se rovněž zúčastnit jednání nebo výsledků v předmětné věci stížnosti.

2. Postupy projednávání v konzultačním procesu podle odstavce 1 tohoto pokynu by měly přinejmenším zahrnovat toto:

a) stížnosti by měly být adresovány vedoucímu pracovníkovi oddělení námořníka, který podává stížnost, nebo nadřízenému důstojníkovi námořníka;

b) vedoucí pracovník oddělení nebo nadřízený důstojník by se pak měli pokusit vyřešit věc v předepsané lhůtě podle závažnosti předmětných otázek;

c) pokud vedoucí pracovník oddělení nebo nadřízený důstojník nemohou vyřešit stížnost ke spokojenosti námořníka, může námořník postoupit věc veliteli, který by měl věc řešit osobně;

d) námořníci by měli mít vždy právo být doprovázeni a být zastoupeni jiným námořníkem dle jejich výběru na palubě dotčené lodi;

e) všechny stížnosti a rozhodnutí o nich by měly být zaznamenány a dotčený námořník by měl obdržet stejnopis záznamu;

f) pokud nelze stížnost vyřešit na palubě, měla by být věc postoupena na pevninu vlastníkovi lodi, který by měl mít odpovídající lhůtu na řešení věci po konzultaci s dotčenými námořníky nebo kteroukoli osobou, kterou námořníci případně jmenují jako svého zástupce; a

g) ve všech případech by námořníci měli mít právo podávat své stížnosti přímo veliteli a vlastníkovi lodi a příslušným orgánům.

## **Nařízení**

### **Nařízení 5.1.6 – Námořní nehody**

1. Každý členský stát by měl provést oficiální vyšetřování každé závažné námořní nehody, která vedla k úrazu nebo ztrátě života a které se účastnila loď, jež pluje pod vlajkou daného státu. Závěrečná zpráva o vyšetřování by měla být obvykle zveřejněna.

2. Členské státy vzájemně spolupracují na pomoc vyšetřování závažných námořních nehod uvedených v odstavci 1 tohoto Nařízení..

## **Standard**

### **Standard A5.1.6 – Námořní nehody**

(Žádná ustanovení)

## **Pokyn**

Pokyn B5.1.6 – Námořní nehody

(Žádná ustanovení)

## **Nařízení**

Nařízení 5.2 – Odpovědnosti státu přístavu

Účel: umožnit každému členskému státu provádět jeho odpovědnosti podle této úmluvy ve věci mezinárodní spolupráce při provádění a prosazování standardů úmluvy na cizích lodích

Nařízení 5.2.1 – Inspekce v přístavu

1. Každá cizí loď, která se při své obvyklé plavbě nebo z provozních důvodů zastaví v přístavu členského státu, může být předmětem inspekce v souladu s čl. V odst. 4 pro účely kontroly shody s požadavky této úmluvy (včetně práv námořníků) týkajícími se pracovních a životních podmínek námořníků na lodi.

2. Každý členský stát akceptuje osvědčení pro práci na moři a prohlášení o dodržení podmínek práce na moři vyžadované podle nařízení 5.1.3 jako evidentní důkaz shody s požadavky této úmluvy (včetně práv námořníků). V souladu s tím budou inspekce v přístavech daného státu, s výjimkou okolností specifikovaných v Kodexu, omezeny na kontrolu osvědčení a prohlášení.

3. Inspekce v přístavu provádějí pověřeni úředníci v souladu s ustanoveními Kodexu a ostatních platných mezinárodních ujednání upravujících státní přístavní inspekce v členském státě. Jakákoli taková inspekce se omezí na ověření toho, zda je kontrolovaná záležitost v souladu s příslušnými požadavky stanovenými v člancích a nařízeních této úmluvy a pouze v části A Kodexu.

4. Inspekce, které lze provádět v souladu s tímto nařízením, vycházejí z účinné státní přístavní inspekce a systému sledování, který má pomoci zajistit, aby pracovní a životní podmínky pro námořníky na lodích vplouvajících do přístavu dotčeného členského státu splňovaly požadavky této úmluvy (včetně práv námořníků).

5. Informace o systému uvedeném v odstavci 4 tohoto nařízení, včetně metody používané pro hodnocení jeho účinnosti, budou obsahovat zprávy členského státu podle článku 22 Ústavy.

## **Standard**

Standard A5.2.1 – Inspekce v přístavu

1. V případě, že pověřený úředník, poté co vstoupil na palubu lodi, aby provedl inspekci, a případně požádal o osvědčení pro práci na moři a prohlášení o dodržení podmínek práce na moři, zjistí, že:

a) požadované dokumenty nebyly předloženy nebo udržovány nebo byly udržovány podvodem nebo že předložené dokumenty neobsahují údaje vyžadované touto úmluvou nebo jsou jinak neplatné; nebo

b) existují jasné důvody k domněnce, že pracovní a životní podmínky na lodi nesplňují požadavky této úmluvy; nebo

c) existují podložené důvody k domněnce, že loď změnila vlajku, aby se vyhnula dodržování této úmluvy; nebo

d) existuje stížnost, podle které konkrétní pracovní a životní podmínky na lodi nesplňují požadavky této úmluvy;

Ize provést podrobnější inspekci ke zjištění pracovních a životních podmínek na palubě lodi. Tato inspekce bude vždy provedena v případě, že by pracovní a životní podmínky, které jsou podle domněnky nebo podezření vadné, mohly představovat jasné riziko pro bezpečnost, zdraví nebo zabezpečení námořníků nebo v případě, že má pověřený úředník důvod se domnívat, že jakékoli nedostatky zakládají závažné porušení požadavků této úmluvy (včetně práv námořníků).

2. Pokud pověřený úředník provádějí podrobnější inspekci na cizí lodi v přístavu členského státu za okolností stanovených v pododstavcích a), b) nebo c) odstavce 1 tohoto standardu, inspekce zásadně zahrnuje záležitosti uvedené ve výčtu v příloze A5-III.

3. V případě stížnosti podle odst. 1 písm. d) tohoto standardu se inspekce obecně omezí na záležitosti v rozsahu dané stížnosti, ačkoli stížnost nebo její vyšetřování může poskytnout jasné důvody k podrobnější inspekci v souladu s odst. 1 písm. b) tohoto standardu. Pro účely odst. 1 písm. d) tohoto standardu stížnost znamená informace podané námořníkem, profesním orgánem, sdružením, odborovou organizací nebo obecně kteroukoli osobou, která má zájem na bezpečnosti lodi, včetně zájmu na bezpečnostních nebo zdravotních rizicích námořníků na palubě.

4. V případě, že se po podrobnější inspekci zjistí, že pracovní a životní podmínky na lodi neodpovídají požadavkům této úmluvy, pověřený úředník ihned upozorní na nedostatky velitele lodi a uvede požadované lhůty pro jejich nápravu. V případě, že tyto nedostatky pověřený úředník považuje za významné, nebo pokud se týkají stížnosti podané v souladu s odstavcem 3 tohoto standardu, upozorní pověřený úředník na nedostatky příslušné organizace námořníků a vlastníků lodí v členském státě, ve kterém je inspekce prováděna, a může:

a) informovat zástupce státu vlajky;

b) poskytnout příslušné informace příslušným orgánům dalšího přístavu, kde má loď zastavit.

5. Členský stát, ve kterém je inspekce provedena, má právo předat stejnopis zprávy úředníka, ke kterému musí být přiloženy všechny odpovědi obdržené od příslušných úřadů státu vlajky v předepsané lhůtě, generálnímu řediteli Mezinárodního úřadu práce za účelem opatření, které je případně považováno za vhodné a účelné, aby zajistil záznam o takové informaci a aby na ni byly upozorněny strany, které by mohly mít zájem na příslušných regresních postupech.

6. Pokud po podrobnější inspekci, kterou provede pověřený úředník, je zjištěno, že loď nesplňuje požadavky této úmluvy a:

a) podmínky na palubě jsou zjevně rizikové pro bezpečnost, zdraví nebo zabezpečení námořníků; nebo

b) neplnění zakládá závažné nebo opakované porušení požadavků této úmluvy (včetně práv námořníků);

pověřený úředník provede kroky, aby zajistil, že loď nevypluje na moře, dokud nebudou všechny nedostatky, které spadají do působnosti pododstavců a) nebo b) tohoto odstavce, napraveny nebo dokud pověřený úředník neakceptuje plán opatření k nápravě těchto nedostatků a nepřesvědčí se, že plán bude urychleně proveden. Pokud se lodi zabrání ve vyplutí, pověřený úředník o tom ihned uvědomí stát vlajky a vyzve zástupce státu vlajky, aby byl přítomen, pokud je to možné, a požádá stát vlajky o odpověď v předepsané lhůtě.



Pověřený úředník rovněž ihned uvědomí příslušné organizace vlastníků lodí a námořníků ve státě přístavu, ve kterém byla inspekce provedena.

7. Každý členský stát zajistí, aby jeho pověřené úředníky dostali pokyn podle části B Kodexu ohledně druhů okolností opravňujících k zadržení lodi podle odstavce 6 tohoto standardu.

8. Při uplatňování svých odpovědností podle tohoto standardu každý členský stát vynaloží veškeré úsilí na to, aby zabránil neoprávněnému zadržení nebo zpoždění lodi. Pokud je zjištěno, že loď byla neoprávněně zadržena nebo zpožděna, bude za jakoukoli utrpěnou ztrátu nebo škodu vyplaceno odškodnění. Důkazní břemeno v každém případě spočívá na stěžovateli.

## **Pokyn**

### **Pokyn B5.2.1 – Inspekce v přístavu**

1. Příslušný orgán by měl vypracovat inspekční postupy pro pověřené úředníky provádějící inspekce podle nařízení 5.2.1. Cílem politiky by mělo být zajistit konzistentnost a další vedení inspekci a vynucovacích činností spojených s požadavky této úmluvy (včetně práv námořníků). Kopie této politiky by měly být dány všem pověřeným úředníkům a měly by být k dispozici veřejnosti a vlastníkům lodí a námořníkům.

2. Při přípravě politiky týkající se okolností opravňujících k zadržení lodi podle standardu A5.2.1 odst. 6 by příslušný orgán měl přihlédnout k tomu, že s ohledem na porušení uvedená ve standardu A5.2.1 odst. 6 písm. b) by závažnost mohla vyplývat z povahy dotčeného nedostatku. To by mělo zvláštní význam v případě porušení základních práv a principů nebo pracovních a sociálních práv námořníků podle článků III a IV. Například zaměstnání osoby, která nedosahuje minimálního věku, by mělo být považováno za závažné porušení i v případě, že na palubě je pouze jedna taková osoba. V jiných případech by měl být zohledněn počet různých závad zjištěných během konkrétní inspekce: například by mohlo být nutných několik případů závad týkajících se ubytování nebo stravy a zásobování, které neohrožují bezpečnost nebo zdraví, aby bylo možné je považovat za závady zakládající závažné porušení.

3. Členské státy by měly v nejvyšší míře vzájemně spolupracovat na přijímání mezinárodně dohodnutých pokynů k politikám inspekce, zejména těch, které se týkají okolností opravňujících k zadržení lodi.

## **Nařízení**

### **Nařízení 5.2.2 – Postupy projednání stížnosti námořníků na pevnině**

1. Každý členský stát zajistí, aby námořníci na lodích, které staví v přístavu na území daného členského státu, kteří tvrdí, že došlo k porušení požadavků této úmluvy (včetně práv námořníků), měli právo podat takovou stížnost, aby usnadnili rychlá a praktická opatření k nápravě.

## **Standard**

### **Standard A5.2.2 – Postupy projednání stížnosti námořníků na pevnině**

1. Stížnost námořníka uvádějící porušení požadavků této úmluvy (včetně práv námořníků), může být podána k pověřenému úředníkovi v přístavu, ve kterém loď námořníka zastavila. V takových případech pověřený úředník provede prvotní šetření.

2. Dle potřeby v závislosti na povaze stížnosti zahrnuje prvotní šetření zvážení toho, zda byly využity postupy projednání stížnosti na lodi podle nařízení 5.1.5. Pověřený úředník může rovněž provést podrobnější inspekci v souladu se standardem A5.2.1.

3. Pověřený úředník se bude, bude-li to vhodné, snažit podpořit řešení stížnosti na lodi.

4. V případě, že vyšetřování nebo inspekce podle tohoto standardu odhalí neshody, které spadají do působnosti odstavce 6 standardu A5.2.1, použijí se ustanovení uvedeného odstavce.

5. V případě, že se nepoužijí ustanovení odstavce 4 tohoto standardu a stížnost není vyřešena na lodi, pověřený úředník ihned uvědomí stát vlajky a během předepsané lhůty bude žádat o informace a plán nápravných opatření.

6. Pokud stížnost nebyla vyřešena postupem podle odstavce 5 tohoto standardu, předá stát přístavu stejnopis zprávy pověřeného úředníka generálnímu řediteli. Ke zprávě musí být přiloženy všechny odpovědi obdržené v předepsané lhůtě od příslušného orgánu státu vlajky. Příslušné organizace vlastníků lodí a námořníků ve státě přístavu budou rovněž informovány. Kromě toho bude stát přístavu pravidelně generálnímu řediteli předávat statistické údaje a informace o stížnostech, které byly vyřešeny. Účelem obou těchto podání je to, aby na základě opatření považovaného za vhodné a účelné byl pořízen záznam o takové informaci a aby na ni byly upozorněny strany, včetně organizací vlastníků lodí a námořníků, které by mohly mít zájem na příslušných regresních postupech.

7. Budou přijata vhodná opatření na ochranu důvěrnosti stížností podaných námořníky.

## **Pokyn**

Pokyn B5.2.2 – Postupy projednání stížnosti námořníků na pevnině

1. V případě, že stížnost uvedenou ve standardu A5.2.2 řeší pověřený úředník, měl by tento úředník nejprve zjistit, zda má stížnost obecnou povahu, která se týká všech námořníků na lodi nebo určité jejich kategorie, nebo zda se stížnost týká pouze jednotlivého případu dotčeného námořníka.

2. Pokud má stížnost obecnou povahu, je třeba zvážit provedení podrobnější inspekce podle standardu A5.2.1.

3. Pokud se stížnost týká jednotlivého případu, mělo by být provedeno vyšetřování výsledků postupu projednání stížnosti na lodi ohledně řešení dané stížnosti. Pokud takové postupy nebyly využity, měl by pověřený úředník navrhnout, aby stěžovatel takových postupů využil. Posouzení stížnosti před využitím postupů projednání stížnosti na lodi by mělo mít závažné důvody. K takovým důvodům patří nepřiměřenost nebo zbytečné prodlžení vnitřních postupů nebo obavy stěžovatele z postihu za podání stížnosti.

4. V jakémkoli vyšetřování stížnosti by měl pověřený úředník dát veliteli, vlastníkovi lodi a jakékoli jiné osobě, které se stížnost týká, řádnou příležitost k vyslovení jejich stanoviska.

5. V případě, že stát vlajky v reakci na oznámení státu přístavu v souladu s odstavcem 5 standardu A5.2.2 prokáže, že bude danou záležitost řešit a že má k tomuto účelu zavedeny účinné postupy, a předloží přijatelný plán opatření, může pověřený úředník upustit od dalšího řešení stížnosti.

## **Nařízení**

Nařízení 5.3 – Odpovědnosti za zajištění pracovních sil

Účel: zajistit, aby každý členský stát prováděl své odpovědnosti podle této úmluvy ve věci přijímání a umísťování námořníků a sociální ochrany svých námořníků

1. Aniž je dotčena zásada odpovědnosti každého členského státu za pracovní a životní podmínky námořníků na lodích, které plují pod jeho vlajkou, členský stát má rovněž povinnost zajistit provádění požadavků této úmluvy ve věci přijímání a umísťování námořníků i sociálního zabezpečení námořníků, kteří jsou jeho státními příslušníky nebo mají bydliště či jiný domicil na jeho území, v míře, v jaké je taková odpovědnost stanovena v této úmluvě.

2. Podrobné požadavky na provádění odstavce 1 tohoto nařízení jsou uvedeny v Kodexu.
3. Každý členský stát stanoví účinný systém inspekce a sledování pro výkon své odpovědnosti za zajištění pracovních sil podle této úmluvy.
4. Informace o systému uvedeném v odstavci 3 tohoto nařízení, včetně metody použité pro hodnocení jeho účinnosti, budou zařazeny do zpráv členského státu podle článku 22 Ústavy.

### **Standard**

#### **Standard A5.3 – Odpovědnosti za zajištění pracovních sil**

1. Každý členský stát vymáhá požadavky této úmluvy platné pro činnost a praxi služeb přijímání a umísťování námořníků usazených na jeho území pomocí systému inspekce a sledování a právních řízení v případě porušení licenčních a jiných provozních požadavků stanovených ve standardu A1.4.

### **Pokyn**

#### **Pokyn B5.3 – Odpovědnosti za zajištění pracovních sil**

1. Soukromé služby přijímání a umísťování námořníků usazené na území členského státu a zajišťující služby námořníků pro vlastníka lodi, bez ohledu na to, kde se nachází, by měly být povinny převzít povinnosti spočívající v zajištění řádného plnění podmínek pracovních dohod uzavřených s námořníky ze strany vlastníků lodí.

## **PŘÍLOHA A5-I**

Pracovní a životní podmínky námořníků, jež musí být zkontrolovány a schváleny státem vlajky před vystavením osvědčení podle standardu A5.1.3, odst. 1:

Minimální věk

Zdravotní způsobilost členů posádky lodě

Odborná způsobilost členů posádky lodě

Pracovní smlouvy členů posádky lodě

Využívání jakékoli licencované, certifikované, či regulované služby pro najímání a umístování

Pracovní doba nebo doba odpočinku

Obsazení lodě členy posádky

Ubytovací prostory

Prostory s vybavením pro odpočinek a volný čas

Strava a zásobování

Bezpečnost a ochrana zdraví a předcházení nehodám

Zdravotní péče na palubě lodě

Způsob vyřizování stížností na lodi

Výplata mezd

## PŘÍLOHA A5-II

### Osvědčení o práci na moři

*(Poznámka: k tomuto Osvědčení musí být připojeno Prohlášení o shodě)*

Vydáno podle ustanovení Článku V a Hlavy 5 Úmluvy o práci na moři  
z roku 2006 (dále jen „Úmluva“) z pověření vlády:

.....  
*(plný název státu, pod jehož vlajkou je loď oprávněna plout)*

.....  
*(plný název a adresa oprávněného úřadu nebo uznané organizace náležitě oprávněné v  
souladu s ustanoveními Úmluvy)*

#### Údaje o lodi

Jméno lodi.....  
Volací znak nebo číslo.....  
Rejstříkový přístav.....  
Datum registrace.....  
Hrubá prostornost<sup>1</sup>.....  
IMO číslo.....  
Druh lodi.....  
Jméno a adresa vlastníka lodi<sup>2</sup>.....  
.....

Tímto se osvědčuje, že:

1. uvedená loď byla prohlédnuta a bylo ověřeno, že je v souladu s požadavky Úmluvy, a ustanoveními obsaženými v příloženém Prohlášení o souladu s požadavky na práci na moři.
2. pracovní a životní podmínky námořníků stanovené v příloze A5-I Úmluvy byly shledány odpovídajícími vnitrostátním požadavkům výše uvedeného státu provádějícím Úmluvu. Tyto vnitrostátní požadavky jsou shrnuty v Prohlášení o souladu s požadavky na práci na moři, část I.

Toto Osvědčení je platné do ..... za podmínky provádění prohlídek podle standardů A5.1.3 a A5.1.4 Úmluvy.

Toto Osvědčení je platné pouze pokud je k němu připojeno Prohlášení o shodě s požadavky Úmluvy o práci na moři vydané

v ..... dne .....

Datum vykonání prohlídky na jejímž základě byla vydáno toto Osvědčení:

.....

<sup>1</sup> Pro lodě na něž se vztahují prozatímní ustanovení o vyměřování lodí přijatých IMO je hrubá prostornost ta, která je uvedena ve sloupci POZNÁMKY Mezinárodního výměrného listu (1969). Viz článek II odst. 1 písm. c) Úmluvy.

<sup>2</sup> Vlastníkem se rozumí vlastník lodi nebo jiná organizace nebo osoba, jako provozovatel, agent nebo nájemce, která převzala odpovědnost za provoz lodi od vlastníka a která při převzetí této odpovědnosti souhlasila převzít povinnosti a odpovědnosti které jsou uloženy vlastníkovu podle této Úmluvy, bez ohledu na to jestli jiná organizace nebo osoba vykonává určité povinnosti nebo odpovědnost za a jménem vlastníka. Viz článek II odst. 1 písm. j) Úmluvy.

Vystaveno v .....dne .....

Podpis řádně oprávněného úředníka vydavšího toto Osvědčení:

(Pečeť nebo razítko vydávajícího orgánu podle toho, co je stanoveno)

*Potvrzení povinné mezitímní prohlídky a, pokud je vyžadováno, jakékoli dodatečné prohlídky*

Tímto se osvědčuje, že loď byla prohlédnuta v souladu se standardy A5.1.3 a A5.1.4 Úmluvy a že pracovní a životní podmínky námořníků stanovené v příloze A5-I Úmluvy byly shledány odpovídající vnitrostátním požadavkům výše uvedeného státu provádějícím Úmluvu.

*Mezitímní prohlídka*

(musí být provedena mezi druhým a třetím rokem)

podpis .....  
(podpis oprávněného úředníka)

Místo .....

Datum.....  
(Pečeť nebo razítko orgánu podle toho, co je stanoveno)

*Dodatečná potvrzení (jsou-li vyžadována)*

Tímto se osvědčuje, že loď byla podrobena dodatečné prohlídce za účelem ověření, že loď je nadále v souladu s vnitrostátními požadavky provádějícími Úmluvu, jak je požadováno standardem A3.1, odstavec 3, Úmluvy (přeregistrace nebo podstatná úprava ubytovacích prostor) nebo z jiných důvodů.

*Dodatečná prohlídka (je-li požadována )*

Podpis .....  
(podpis oprávněného úředníka)

Místo .....

Datum.....  
(Pečeť nebo razítko orgánu podle toho, co je stanoveno)

*Dodatečná prohlídka (je-li požadována )*

Podpis .....  
(podpis oprávněného úředníka)

Místo .....

Datum.....  
(Pečeť nebo razítko orgánu podle toho, co je stanoveno)

*Dodatečná prohlídka (je-li požadována )*

Podpis .....  
(podpis oprávněného úředníka)

Místo .....

Datum.....  
(Pečeť nebo razítko orgánu podle toho, co je stanoveno)

## Úmluva o práci na moři z roku 2006

Prohlášení o shodě s požadavky Úmluvy o práci na moři – Část I

*(Poznámka: toto Prohlášení musí být připojeno k Osvědčení o práci na moři)*

Vydáno z pověření úřadu ..... *(vepište název oprávněného úřadu  
odpovídajícího definici v článku II, odstavci 1, písm. a) Úmluvy)*

S odkazem na ustanovení Úmluvy o práci na moři z roku 2006, následující uvedená loď:

Jméno lodi	IMO číslo	Hrubá prostornost

je udržována v souladu se standardem A5.1.3 Úmluvy.

Níže podepsaná osoba prohlašuje jménem výše uvedeného oprávněného úřadu, že:

- (a) ustanovení Úmluvy o práci na moři jsou plně včleněny do vnitrostátních požadavků, které jsou uvedeny dále;
- (b) tyto vnitrostátní požadavky jsou obsaženy ve vnitrostátních ustanoveních, která jsou uvedena dále; vysvětlení týkající se obsahu těchto ustanovení jsou uvedena podle potřeby;
- (c) podrobnosti o jakýchkoli podstatných rovnocennostech podle článku VI, odstavců 3 a 4, jsou uvedeny <podle odpovídajících vnitrostátních požadavků uvedených dále> <v příslušné následující části> *(nehodící se škrtněte)*;
- (d) jakékoli výjimky udělené oprávněným úřadem podle Hlavy 3 jsou jasně uvedeny v příslušné následující části; a
- (e) jakékoli specifické požadavky vztahující se ke konkrétnímu typu lodi podle vnitrostátních předpisů jsou také uvedeny u dotčených požadavků.

- 1. Minimální věk (Nařízení 1.1).....
- 2. Osvědčení o zdravotní způsobilosti (Nařízení 1.2).....
- 3. Kvalifikace námořníků (Nařízení 1.3).....
- 4. Pracovní smlouva námořníka (Nařízení 2.1).....
- 5. Využívání jakékoli licencované, certifikované, či regulované služby pro najímání a umísťování (Nařízení 1.4) .....
- 6. Pracovní doba nebo doba odpočinku (Nařízení 2.3).....
- 7. Stanovení minimální posádky (Nařízení 2.7).....
- 8. Ubytování (Nařízení 3.1).....
- 9. Palubní vybavení pro volný čas a odpočinek (Nařízení 3.1).....
- 10. Stravování a zásobování (Nařízení 3.2).....
- 11. Bezpečnost a ochrana zdraví a předcházení úrazům (Nařízení 4.3).....
- 12. Zdravotní péče na lodi (Nařízení 4.1).....
- 13. Řešení stížností na lodi (Nařízení 5.1.5).....
- 14. Výplata mezd (Nařízení 2.2).....

Jméno:.....  
Funkce:.....  
Podpis:.....  
Místo:.....  
Datum:.....  
(Pečeť nebo razítko orgánu. podle toho, co je stanoveno)

Podstatné rovnocennosti  
(Poznámka: *nehodící se škrtněte*)

Jsou evidovány následující podstatné rovnocennosti podle článku VI, odst. 3 a 4 Úmluvy, s výjimkou výše uvedeného: *(v případě potřeby uveďte jejich popis):*

.....  
.....

Žádné náhradní řešení nebylo povoleno.

Jméno:.....  
Funkce :.....  
Podpis:.....  
Místo:.....  
Datum:.....  
(Pečeť nebo razítko orgánu podle toho, co je stanoveno)

Výjimky  
(Poznámka: *nehodící se škrtněte*)

Jsou evidovány následující výjimky udělené oprávněným úřadem podle Hlavy 3 Úmluvy:

.....  
.....

Žádné výjimky nebyly uděleny.

Jméno:.....  
Funkce :.....  
Podpis:.....  
Místo:.....  
Datum:.....  
(Pečeť nebo razítko orgánu podle toho, co je stanoveno)



**Prohlášení o shodě s požadavky Úmluvy o práci na moři – Část II**  
*Opatření přijatá k zajištění průběžného udržování shody mezi prohlídkami*

Následující opatření byla vypracována vlastníkem uvedeným v Osvědčení o práci na moři, ke kterému je toto Prohlášení připojeno, k zajištění průběžného udržování shody mezi prohlídkami:

*(Níže uveďte opatření vypracovaná k zajištění shody s každou položkou v Části I)*

1. Minimální věk (Nařízení 1.1) ☐

.....

2. Osvědčení o zdravotní způsobilosti (Nařízení 1.2) ☐

.....

3. Kvalifikace námořníků (Nařízení 1.3) ☐

.....

4. Pracovní smlouva námořníka (Nařízení 2.1) ☐

.....

5. Využívání jakékoli licencované, certifikované, či regulované služby pro najímání  
a umístování (Nařízení 1.4) ☐

.....

6. Pracovní doba nebo doba odpočinku (Nařízení 2.3) ☐

.....

7. Stavení minimální posádky (Nařízení 2.7) ☐

.....

8. Ubytovací prostory (Nařízení 3.1) ☐

.....

9. Palubní vybavení pro volný čas a odpočinek (Nařízení 3.1) ☐

.....

10. Zásobování potravinami a stravování (Pravidlo 3.2) ☐

.....

11. Ochrana zdraví, bezpečnost a předcházení úrazům (Pravidlo 4.3) ☐

.....

12. Zdravotní péče na lodi (Pravidlo 4.1) ☐

.....

13. Řešení stížností na lodi (Pravidlo 5.1.5) ☐

.....

14. Výplata mezd (Pravidlo 2.2) ☐

.....

Tímto stvrzuji, že výše popsaná opatření byla vypracována pro zajištění souladu s požadavky popsány v Části I pro období mezi prohlídkami

Jména vlastníka<sup>1</sup>:.....

Adresa společnosti: .....

Jméno osoby oprávněné k podpisu:.....

Funkce.....

Podpis oprávněné osoby:.....

Datum:.....  
(razítko nebo pečeť vlastníka<sup>1</sup>)

---

<sup>1</sup> *Vlastníkem* se rozumí vlastník lodi nebo jiná organizace nebo osoba, jako provozovatel, agent nebo nájemce, která převzala odpovědnost za provoz lodi od vlastníka a která při převzetí této odpovědnosti souhlasila převzít povinnosti a odpovědnosti které jsou uloženy vlastníkově podle této Úmluvy, bez ohledu na to jestli jiná organizace nebo osoba vykonává určité povinnosti nebo odpovědnost za a jménem vlastníka. Viz článek II odst. 1 písm. j) Úmluvy.

Výše uvedená opatření byla posouzena (*uved'te název oprávněného úřadu nebo náležitě oprávněné organizace*) a po prohlídce lodi byla shledána vyhovujícími účelu uvedenému v standardu A5.1.3, odst. 10 písm. b), ohledně opatření zajišťujících počáteční a průběžnou shodu s požadavky stanovenými v Části I tohoto Prohlášení.

Jméno: .....

Funkce:.....

Adresa: .....

.....

.....

Podpis:.....

Místo:.....

Datum:.....

(Pečeť nebo razítko úřadu jak stanoveno)

## Prozatímní Osvědčení o práci na moři

Vydáno podle ustanovení Článku V a Hlavy 5 Úmluvy o práci na moři  
z roku 2006 (dále jen „Úmluvy“) z pověření vlády:

.....  
(plný název státu, pod jehož vlajkou je loď oprávněna plout)

.....  
(plný název a adresa oprávněného úřadu nebo uznané organizace náležitě oprávněné v  
souladu s ustanoveními Úmluvy)

### Údaje o lodi

Jméno lodi.....  
Volací znak nebo číslo.....  
Rejstříkový přístav.....  
Datum registrace.....  
Hrubá prostornost<sup>1</sup>.....  
IMO číslo.....  
Druh lodi.....  
Jméno a adresa vlastníka lodi<sup>2</sup>.....  
.....

Tímto se pro účely standardu A5.1.3 odst. 7 Úmluvy osvědčuje, že:

- (a) tato loď byla prohlédnuta, nakolik to bylo prakticky možné a účelné, za účelem ověření záležitostí uvedených v Příloze A5-I Úmluvy a s přihlédnutím k ověření bodů uvedených níže pod písmeny (b), (c) a (d);
- (b) vlastník prokázal oprávněnému úřadu nebo uznané organizaci že na lodi jsou zavedeny dostatečné procedury k zajištění shody s Úmluvou;
- (c) velitel je seznámen s požadavky Úmluvy a odpovědností za jejich provádění; a
- (d) odpovídající informace byly poskytnuty oprávněnému úřadu nebo uznané organizaci k vystavení Osvědčení o práci na moři.

Toto Osvědčení je platné do ..... za podmínky provedení prohlídek podle standardů A5.1.3 a A5.1.4.

Prohlídka uvedená pod písmenem (a) byla uskutečněna dne .....

Vydáno v.....dne.....

Podpis náležitě oprávněného úředníka vystavujícího toto Prozatímní osvědčení

.....  
(Pečeť nebo razítko vydávajícího úřadu, jak stanoveno)

<sup>1</sup> Pro lodě na něž se vztahují prozatímní ustanovení o vyměřování lodí přijatých IMO je hrubá prostornost ta, která je uvedena ve sloupci POZNÁMKY Mezinárodního výměrného listu (1969). Viz článek II odst. 1 písm. c) Úmluvy.

<sup>2</sup> Vlastníkem se rozumí vlastník lodi nebo jiná organizace nebo osoba, jako provozovatel, agent nebo nájemce, která převzala odpovědnost za provoz lodi od vlastníka a která při převzetí této odpovědnosti souhlasila převzít povinnosti a odpovědnosti které jsou uloženy vlastníkově podle této Úmluvy, bez ohledu na to jestli jiná organizace nebo osoba vykonává určité povinnosti nebo odpovědnost za a jménem vlastníka. Viz článek II odst. 1 písm. j) Úmluvy.

### **PŘÍLOHA A5-III**

Obecné oblasti jež jsou předmětem detailní kontroly oprávněným úředníkem v přístavu členského státu vykonávajícím přístavní kontrolu podle standardu A5.2.1:

Minimální věk

Zdravotní způsobilost členů posádky lodě

Odborná způsobilost členů posádky lodě

Pracovní smlouvy členů posádky lodě

Využívání jakékoli licencované, certifikované, či regulované služby pro najímání a umísťování

Pracovní doba nebo doba odpočinku

Obsazení lodě členy posádky

Ubytovací prostory

Prostory s vybavením pro odpočinek a volný čas

Strava a zásobování

Bezpečnost a ochrana zdraví a předcházení nehodám

Zdravotní péče na palubě lodě

Způsob vyřizování stížností na lodi

Výplata mezd

## Příloha B5-I – PŘÍKLAD vnitrostátního prohlášení

viz Pokyn B5.1.3, odst. 5

Úmluva o práci na moři z roku 2006

Prohlášení o shodě s požadavky Úmluvy o práci na moři – Část I

*(Poznámka: toto Prohlášení musí být připojeno k Osvědčení o práci na moři)*

Vydáno z pověření **Ministerstva námořní dopravy Xxxxxx**

S odkazem na ustanovení Úmluvy o práci na moři z roku 2006, následující uvedená loď:

Jméno lodi	IMO číslo	Hrubá prostornost
M. S. EXAMPLE	12345	1,000

je udržována v souladu se standardem A5.1.3 Úmluvy.

Níže podepsaná osoba prohlašuje jménem výše uvedeného oprávněného úřadu, že:

- (a) ustanovení Úmluvy o práci na moři jsou plně včleněny do vnitrostátních požadavků, které jsou uvedeny dále;
- (b) tyto vnitrostátní požadavky jsou obsaženy ve vnitrostátních ustanoveních, která jsou uvedena dále; vysvětlení týkající se obsahu těchto ustanovení jsou uvedena podle potřeby;
- (c) podrobnosti o jakýchkoli podstatných rovnocennostech podle článku VI, odstavců 3 a 4, jsou uvedeny <podle odpovídajících vnitrostátních požadavků uvedených dále> <v příslušné následující části> *(nehodící se škrtněte)*;
- (d) jakékoli výjimky udělené oprávněným úřadem podle Hlavy 3 jsou jasně uvedeny v příslušné následující části; a
- (e) jakékoli specifické požadavky vztahující se ke konkrétnímu typu lodi podle vnitrostátních předpisů jsou také uvedeny u dotčených požadavků.

### 1. Minimální věk (Nařízení 1.1)

*Zákon o přepravě č. 12/1905, v platném znění („zákon“), Kapitola X; Přepravní nařízení („Nařízení“) z roku 2006, pravidla č. 1111-1222.*

*Minimální věk je stejný, jako věk stanovený Úmluvou.*

*„Noc“ označuje dobu od 21 do 6 hod., neschválí-li Ministerstvo námořní dopravy jinou dobu.*

*Příklady nebezpečné práce zakázané osobám mladším 18 let jsou uvedeny v Rozvrhu A přiloženém k tomuto dokumentu. V případě nákladních lodí nesmí nikdo mladší 18 let pracovat v oblastech vyznačených na plánu lodě (přiloženém k tomuto Prohlášení) jako „nebezpečná oblast“.*

### 2. Osvědčení o zdravotní způsobilosti (Nařízení 1.2)

*Zákon, Kapitola XI; Nařízení, pravidla č. 1223-1233.*

*Osvědčení o zdravotní způsobilosti odpovídají, kde je to možné, požadavkům STCW; v ostatních případech se požadavky STCW uplatní s nutnými úpravami.*

*Osvědčení týkající se zraku mohou být vydávána kvalifikovanými optiky uvedenými na seznamu schváleném Ministerstvem.*

*Lékařské prohlídky odpovídají Pokynům Mezinárodní organizace práce/Světové zdravotnické organizace uvedeným v pokynu B1.2.1*

**Prohlášení o shodě s požadavky Úmluvy o práci na moři – Část II**  
*Opatření přijatá k zajištění průběžného udržování shody mezi prohlídkami*

Následující opatření byla vypracována vlastníkem uvedeným v Osvědčení o práci na moři, ke kterému je toto Prohlášení připojeno, k zajištění průběžného udržování shody mezi prohlídkami:

*(Níže uveďte opatření vypracovaná k zajištění shody s každou položkou v Části I)*

1. Minimální věk (Nařízení 1.1)



*Datum narození každého námořníka je zapsáno u jeho jména na seznamu posádky. Seznam je na začátku každé plavby kontrolován velitelem nebo důstojníkem jednajícím v jeho zastoupení („příslušný důstojník“), který zapíše datum tohoto ověření. Každý námořník mladší 18 let obdrží při nástupu do zaměstnání poučení zakazující mu výkon práce v noci nebo práce specificky uvedené jako nebezpečné (viz výše Část I, bod 1) a jakékoli jiné nebezpečné práce, a vyžadující v případech pochybností konsultaci s příslušným důstojníkem. Toto poučení, podepsané námořníkem pod poznámkou „obdržel a přečetl“ a s datem podpisu, je uchováváno příslušným důstojníkem.*

2. Osvědčení o zdravotní způsobilosti (Nařízení 1.2)



*Osvědčení o zdravotní způsobilosti jsou příslušným důstojníkem uchovávána jako přísně důvěrná, spolu se seznamem vypracovaným v kompetenci příslušného důstojníka a uvádějícím pro každého námořníka na palubě jeho funkci, datum aktuálního osvědčení o zdravotní způsobilosti a zdravotní stav uvedený v tomto osvědčení. V případě jakékoli pochyby o zdravotní způsobilosti námořníka pro danou funkci či funkce konsultuje příslušný důstojník námořníka lékaře či jiného kvalifikovaného lékaře a zaznamená shrnutí lékařových závěrů, jakož i lékařovo jméno a telefonní číslo a datum konsultace.*

## MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006

### PREAMBLE

The General Conference of the International Labour Organization,

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

## GENERAL OBLIGATIONS

### **Article I**

1. Each Member which ratifies this Convention undertakes to give complete effect to its provisions in the manner set out in Article VI in order to secure the right of all seafarers to decent employment.

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

## DEFINITIONS AND SCOPE OF APPLICATION

### **Article II**

1. For the purpose of this Convention and unless provided otherwise in particular provisions, the term:

- (a) *competent authority* means the minister, government department or other authority having power to issue and enforce regulations, orders or other instructions having the force of law in respect of the subject matter of the provision concerned;

- (b) *declaration of maritime labour compliance* means the declaration referred to in Regulation 5.1.3;
- (c) *gross tonnage* means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor Convention; for ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the International Maritime Organization, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969);
- (d) *maritime labour certificate* means the certificate referred to in Regulation 5.1.3;
- (e) *requirements of this Convention* refers to the requirements in these Articles and in the Regulations and Part A of the Code of this Convention;
- (f) *seafarer* means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies;
- (g) *seafarers' employment agreement* includes both a contract of employment and articles of agreement;
- (h) *seafarer recruitment and placement service* means any person, company, institution, agency or other organization, in the public or the private sector, which is engaged in recruiting seafarers on behalf of shipowners or placing seafarers with shipowners;
- (i) *ship* means a ship other than one which navigates exclusively in inland waters or waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply;
- (j) *shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organization or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner.

2. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all seafarers.

3. In the event of doubt as to whether any categories of persons are to be regarded as seafarers for the purpose of this Convention, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned with this question.

4. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all ships, whether publicly or privately owned, ordinarily engaged in commercial activities, other than ships engaged in fishing or in similar pursuits and ships of traditional build such as dhows and junks. This Convention does not apply to warships or naval auxiliaries.

5. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a ship or particular category of ships, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.

6. Where the competent authority determines that it would not be reasonable or practicable at the present time to apply certain details of the Code referred to in Article VI, paragraph 1, to a ship or particular categories of ships flying the flag of the Member, the relevant provisions of the Code shall not apply to the extent that the subject matter is dealt with differently by national laws or regulations or collective

bargaining agreements or other measures. Such a determination may only be made in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and may only be made with respect to ships of less than 200 gross tonnage not engaged in international voyages.

7. Any determinations made by a Member under paragraph 3 or 5 or 6 of this Article shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office, who shall notify the Members of the Organization.

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

## FUNDAMENTAL RIGHTS AND PRINCIPLES

### ***Article III***

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

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

## SEAFARERS' EMPLOYMENT AND SOCIAL RIGHTS

### ***Article IV***

1. Every seafarer has the right to a safe and secure workplace that complies with safety standards.

2. Every seafarer has a right to fair terms of employment.

3. Every seafarer has a right to decent working and living conditions on board ship.

4. Every seafarer has a right to health protection, medical care, welfare measures and other forms of social protection.

5. Each Member shall ensure, within the limits of its jurisdiction, that the seafarers' employment and social rights set out in the preceding paragraphs of this Article are fully implemented in accordance with the requirements of this Convention. Unless specified otherwise in the Convention, such implementation may be achieved through national laws or regulations, through applicable collective bargaining agreements or through other measures or in practice.

## IMPLEMENTATION AND ENFORCEMENT RESPONSIBILITIES

### ***Article V***

1. Each Member shall implement and enforce laws or regulations or other measures that it has adopted to fulfil its commitments under this Convention with respect to ships and seafarers under its jurisdiction.

2. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over ships that fly its flag by establishing a system for ensuring compliance with the requirements of this Convention, including regular inspections, reporting, monitoring and legal proceedings under the applicable laws.

3. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry a maritime labour certificate and a declaration of maritime labour compliance as required by this Convention.

4. A ship to which this Convention applies may, in accordance with international law, be inspected by a Member other than the flag State, when the ship is in one of its ports, to determine whether the ship is in compliance with the requirements of this Convention.

5. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over seafarer recruitment and placement services, if these are established in its territory.

6. Each Member shall prohibit violations of the requirements of this Convention and shall, in accordance with international law, establish sanctions or require the adoption of corrective measures under its laws which are adequate to discourage such violations.

7. Each Member shall implement its responsibilities under this Convention in such a way as to ensure that the ships that fly the flag of any State that has not ratified this Convention do not receive more favourable treatment than the ships that fly the flag of any State that has ratified it.

## REGULATIONS AND PARTS A AND B OF THE CODE

### ***Article VI***

1. The Regulations and the provisions of Part A of the Code are mandatory. The provisions of Part B of the Code are not mandatory.

2. Each Member undertakes to respect the rights and principles set out in the Regulations and to implement each Regulation in the manner set out in the corresponding provisions of Part A of the Code. In addition, the Member shall give due consideration to implementing its responsibilities in the manner provided for in Part B of the Code.

3. A Member which is not in a position to implement the rights and principles in the manner set out in Part A of the Code may, unless expressly provided otherwise in this Convention, implement Part A through provisions in its laws and regulations or other measures which are substantially equivalent to the provisions of Part A.

4. For the sole purpose of paragraph 3 of this Article, any law, regulation, collective agreement or other implementing measure shall be considered to be substantially equivalent, in the context of this Convention, if the Member satisfies itself that:

- (a) it is conducive to the full achievement of the general object and purpose of the provision or provisions of Part A of the Code concerned; and
- (b) it gives effect to the provision or provisions of Part A of the Code concerned.

CONSULTATION WITH SHIPOWNERS' AND SEAFARERS' ORGANIZATIONS

**Article VII**

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

ENTRY INTO FORCE

**Article VIII**

1. The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

2. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organization whose ratifications have been registered by the Director-General.

3. This Convention shall come into force 12 months after the date on which there have been registered ratifications by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of 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 Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications, acceptances and denunciations registered under this Convention.

## SPECIAL TRIPARTITE COMMITTEE

### ***Article XIII***

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

## AMENDMENT OF THIS CONVENTION

### ***Article XIV***

1. Amendments to any of the provisions of this Convention may be adopted by the General Conference of the International Labour Organization in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation and the rules and procedures of the Organization for the adoption of Conventions. Amendments to the Code may also be adopted following the procedures in Article XV.

2. In the case of Members whose ratifications of this Convention were registered before the adoption of the amendment, the text of the amendment shall be communicated to them for ratification.

3. In the case of other Members of the Organization, the text of the Convention as amended shall be communicated to them for ratification in accordance with article 19 of the Constitution.

4. An amendment shall be deemed to have been accepted on the date when there have been registered ratifications, of the amendment or of the Convention as amended, as the case may be, by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of at least 33 per cent.

5. An amendment adopted in the framework of article 19 of the Constitution shall be binding only upon those Members of the Organization whose ratifications have been registered by the Director-General of the International Labour Office.

6. For any Member referred to in paragraph 2 of this Article, an amendment shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which its ratification of the amendment has been registered, whichever date is later.

7. Subject to paragraph 9 of this Article, for Members referred to in paragraph 3 of this Article, the Convention as amended shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which their ratifications of the Convention have been registered, whichever date is later.

8. For those Members whose ratification of this Convention was registered before the adoption of an amendment but which have not ratified the amendment, this Convention shall remain in force without the amendment concerned.

9. Any Member whose ratification of this Convention is registered after the adoption of the amendment but before the date referred to in paragraph 4 of this Article may, in a declaration accompanying the instrument of ratification, specify that its ratification relates to the Convention without the amendment concerned. In the case of a ratification with such a declaration, the Convention shall come into force for the Member concerned 12 months after the date on which the ratification was registered. Where an instrument of ratification is not accompanied by such a declaration, or where the ratification is registered on or after the date referred to in paragraph 4, the Convention shall come into force for the Member concerned 12 months after the date on which the ratification was registered and, upon its entry into force in accordance with paragraph 7 of this Article, the amendment shall be binding on the Member concerned unless the amendment provides otherwise.

## AMENDMENTS TO THE CODE

### **Article XV**

1. The Code may be amended either by the procedure set out in Article XIV or, unless expressly provided otherwise, in accordance with the procedure set out in the present Article.



2. An amendment to the Code may be proposed to the Director-General of the International Labour Office by the government of any Member of the Organization or by the group of Shipowner representatives or the group of Seafarer representatives who have been appointed to the Committee referred to in Article XIII. An amendment proposed by a government must have been proposed by, or be supported by, at least five governments of Members that have ratified the Convention or by the group of Shipowner or Seafarer representatives referred to in this paragraph.

3. Having verified that the proposal for amendment meets the requirements of paragraph 2 of this Article, the Director-General shall promptly communicate the proposal, accompanied by any comments or suggestions deemed appropriate, to all Members of the Organization, with an invitation to them to transmit their observations or suggestions concerning the proposal within a period of six months or such other period (which shall not be less than three months nor more than nine months) prescribed by the Governing Body.

4. At the end of the period referred to in paragraph 3 of this Article, the proposal, accompanied by a summary of any observations or suggestions made under that paragraph, shall be transmitted to the Committee for consideration at a meeting. An amendment shall be considered adopted by the Committee if:

- (a) at least half the governments of Members that have ratified this Convention are represented in the meeting at which the proposal is considered; and
- (b) a majority of at least two-thirds of the Committee members vote in favour of the amendment; and
- (c) this majority comprises the votes in favour of at least half the government voting power, half the Shipowner voting power and half the Seafarer voting power of the Committee members registered at the meeting when the proposal is put to the vote.

5. Amendments adopted in accordance with paragraph 4 of this Article shall be submitted to the next session of the Conference for approval. Such approval shall require a majority of two-thirds of the votes cast by the delegates present. If such majority is not obtained, the proposed amendment shall be referred back to the Committee for reconsideration should the Committee so wish.

6. Amendments approved by the Conference shall be notified by the Director-General to each of the Members whose ratifications of this Convention were registered before the date of such approval by the Conference. These Members are referred to below as “the ratifying Members”. The notification shall contain a reference to the present Article and shall prescribe the period for the communication of any formal disagreement. This period shall be two years from the date of the notification unless, at the time of approval, the Conference has set a different period, which shall be a period of at least one year. A copy of the notification shall be communicated to the other Members of the Organization for their information.

7. An amendment approved by the Conference shall be deemed to have been accepted unless, by the end of the prescribed period, formal expressions of disagreement have been received by the Director-General from more than 40 per cent of the Members which have ratified the Convention and which represent not less than 40 per cent of the gross tonnage of the ships of the Members which have ratified the Convention.

8. An amendment deemed to have been accepted shall come into force six months after the end of the prescribed period for all the ratifying Members except those

which had formally expressed their disagreement in accordance with paragraph 7 of this Article and have not withdrawn such disagreement in accordance with paragraph 11. However:

- (a) before the end of the prescribed period, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it shall be bound by the amendment only after a subsequent express notification of its acceptance; and
- (b) before the date of entry into force of the amendment, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it will not give effect to that amendment for a specified period.

9. An amendment which is the subject of a notice referred to in paragraph 8(a) of this Article shall enter into force for the Member giving such notice six months after the Member has notified the Director-General of its acceptance of the amendment or on the date on which the amendment first comes into force, whichever date is later.

10. The period referred to in paragraph 8(b) of this Article shall not go beyond one year from the date of entry into force of the amendment or beyond any longer period determined by the Conference at the time of approval of the amendment.

11. A Member that has formally expressed disagreement with an amendment may withdraw its disagreement at any time. If notice of such withdrawal is received by the Director-General after the amendment has entered into force, the amendment shall enter into force for the Member six months after the date on which the notice was registered.

12. After entry into force of an amendment, the Convention may only be ratified in its amended form.

13. To the extent that a maritime labour certificate relates to matters covered by an amendment to the Convention which has entered into force:

- (a) a Member that has accepted that amendment shall not be obliged to extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member which:
  - (i) pursuant to paragraph 7 of this Article, has formally expressed disagreement to the amendment and has not withdrawn such disagreement; or
  - (ii) pursuant to paragraph 8(a) of this Article, has given notice that its acceptance is subject to its subsequent express notification and has not accepted the amendment; and
- (b) a Member that has accepted the amendment shall extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member that has given notice, pursuant to paragraph 8(b) of this Article, that it will not give effect to that amendment for the period specified in accordance with paragraph 10 of this Article.

#### AUTHORITATIVE LANGUAGES

#### **Article XVI**

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

## **EXPLANATORY NOTE TO THE REGULATIONS AND CODE OF THE MARITIME LABOUR CONVENTION**

1. This explanatory note, which does not form part of the Maritime Labour Convention, is intended as a general guide to the Convention.

2. The Convention comprises three different but related parts: the Articles, the Regulations and the Code.

3. The Articles and Regulations set out the core rights and principles and the basic obligations of Members ratifying the Convention. The Articles and Regulations can only be changed by the Conference in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation (see Article XIV of the Convention).

4. The Code contains the details for the implementation of the Regulations. It comprises Part A (mandatory Standards) and Part B (non-mandatory Guidelines). The Code can be amended through the simplified procedure set out in Article XV of the Convention. Since the Code relates to detailed implementation, amendments to it must remain within the general scope of the Articles and Regulations.

5. The Regulations and the Code are organized into general areas under five Titles:

*Title 1:* Minimum requirements for seafarers to work on a ship

*Title 2:* Conditions of employment

*Title 3:* Accommodation, recreational facilities, food and catering

*Title 4:* Health protection, medical care, welfare and social security protection

*Title 5:* Compliance and enforcement

6. Each Title contains groups of provisions relating to a particular right or principle (or enforcement measure in Title 5), with connected numbering. The first group in Title 1, for example, consists of Regulation 1.1, Standard A1.1 and Guideline B1.1, relating to minimum age.

7. The Convention has three underlying purposes:

- (a) to lay down, in its Articles and Regulations, a firm set of rights and principles;
- (b) to allow, through the Code, a considerable degree of flexibility in the way Members implement those rights and principles; and
- (c) to ensure, through Title 5, that the rights and principles are properly complied with and enforced.

8. There are two main areas for flexibility in implementation: one is the possibility for a Member, where necessary (see Article VI, paragraph 3), to give effect to the detailed requirements of Part A of the Code through substantial equivalence (as defined in Article VI, paragraph 4).

9. The second area of flexibility in implementation is provided by formulating the mandatory requirements of many provisions in Part A in a more general way, thus leaving a wider scope for discretion as to the precise action to be provided for at the national level. In such cases, guidance on implementation is given in the non-mandatory Part B of the Code. In this way, Members which have ratified this Convention can ascertain the kind of action that might be expected of them under the corresponding general obligation in Part A, as well as action that would not necessarily be required. For example, Standard A4.1 requires all ships to provide prompt access to the necessary medicines for medical care on board ship (paragraph 1(b)) and to “carry a medicine chest” (paragraph 4(a)). The fulfilment in good faith of this latter obligation clearly means something more than simply having a medicine chest on board each ship. A more precise indication of what is involved is provided in the corresponding Guideline B4.1.1 (paragraph 4) so as to ensure that the contents of the chest are properly stored, used and maintained.

10. Members which have ratified this Convention are not bound by the guidance concerned and, as indicated in the provisions in Title 5 on port State control, inspections would deal only with the relevant requirements of this Convention (Articles, Regulations and the Standards in Part A). However, Members are required under paragraph 2 of Article VI to give due consideration to implementing their responsibilities under Part A of the Code in the manner provided for in Part B. If, having duly considered the relevant Guidelines, a Member decides to provide for different arrangements which ensure the proper storage, use and maintenance of the contents of the medicine chest, to take the example given above, as required by the Standard in Part A, then that is acceptable. On the other hand, by following the guidance provided in Part B, the Member concerned, as well as the ILO bodies responsible for reviewing implementation of international labour Conventions, can be sure without further consideration that the arrangements the Member has provided for are adequate to implement the responsibilities under Part A to which the Guideline relates.



## **THE REGULATIONS AND THE CODE**



## **TITLE 1. MINIMUM REQUIREMENTS FOR SEAFARERS TO WORK ON A SHIP**

### ***Regulation 1.1 – Minimum age***

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

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

### ***Standard A1.1 – Minimum age***

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

### ***Guideline B1.1 – Minimum age***

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



### **Regulation 1.2 – Medical certificate**

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

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

#### *Standard A1.2 – Medical certificate*

1. The competent authority shall require that, prior to beginning work on a ship, seafarers hold a valid medical certificate attesting that they are medically fit to perform the duties they are to carry out at sea.

2. In order to ensure that medical certificates genuinely reflect seafarers' state of health, in light of the duties they are to perform, the competent authority shall, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, and giving due consideration to applicable international guidelines referred to in Part B of this Code, prescribe the nature of the medical examination and certificate.

3. This Standard is without prejudice to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended ("STCW"). A medical certificate issued in accordance with the requirements of STCW shall be accepted by the competent authority, for the purpose of Regulation 1.2. A medical certificate meeting the substance of those requirements, in the case of seafarers not covered by STCW, shall similarly be accepted.

4. The medical certificate shall be issued by a duly qualified medical practitioner or, in the case of a certificate solely concerning eyesight, by a person recognized by the competent authority as qualified to issue such a certificate. Practitioners must enjoy full professional independence in exercising their medical judgement in undertaking medical examination procedures.

5. Seafarers that have been refused a certificate or have had a limitation imposed on their ability to work, in particular with respect to time, field of work or trading area, shall be given the opportunity to have a further examination by another independent medical practitioner or by an independent medical referee.

6. Each medical certificate shall state in particular that:

- (a) the hearing and sight of the seafarer concerned, and the colour vision in the case of a seafarer to be employed in capacities where fitness for the work to be performed is liable to be affected by defective colour vision, are all satisfactory; and
- (b) the seafarer concerned is not suffering from any medical condition likely to be aggravated by service at sea or to render the seafarer unfit for such service or to endanger the health of other persons on board.

7. Unless a shorter period is required by reason of the specific duties to be performed by the seafarer concerned or is required under STCW:

- (a) a medical certificate shall be valid for a maximum period of two years unless the seafarer is under the age of 18, in which case the maximum period of validity shall be one year;
- (b) a certification of colour vision shall be valid for a maximum period of six years.

8. In urgent cases the competent authority may permit a seafarer to work without a valid medical certificate until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that:

- (a) the period of such permission does not exceed three months; and
- (b) the seafarer concerned is in possession of an expired medical certificate of recent date.

9. If the period of validity of a certificate expires in the course of a voyage, the certificate shall continue in force until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that the period shall not exceed three months.

10. The medical certificates for seafarers working on ships ordinarily engaged on international voyages must as a minimum be provided in English.

#### Guideline B1.2 – Medical certificate

##### Guideline B1.2.1 – International guidelines

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

### ***Regulation 1.3 – Training and qualifications***

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

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are trained or certified as competent or otherwise qualified to perform their duties.

2. Seafarers shall not be permitted to work on a ship unless they have successfully completed training for personal safety on board ship.

3. Training and certification in accordance with the mandatory instruments adopted by the International Maritime Organization shall be considered as meeting the requirements of paragraphs 1 and 2 of this Regulation.

4. Any Member which, at the time of its ratification of this Convention, was bound by the Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74), shall continue to carry out the obligations under that Convention unless and until mandatory provisions covering its subject matter have been adopted by the International Maritime Organization and entered into force, or until five years have elapsed since the entry into force of this Convention in accordance with paragraph 3 of Article VIII, whichever date is earlier.

### ***Regulation 1.4 – Recruitment and placement***

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

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

#### ***Standard A1.4 – Recruitment and placement***

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

2. Where a Member has private seafarer recruitment and placement services operating in its territory whose primary purpose is the recruitment and placement of seafarers or which recruit and place a significant number of seafarers, they shall be operated only in conformity with a standardized system of licensing or certification or other form of regulation. This system shall be established, modified or changed only after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a private recruitment and placement service, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. Undue proliferation of private seafarer recruitment and placement services shall not be encouraged.

3. The provisions of paragraph 2 of this Standard shall also apply – to the extent that they are determined by the competent authority, in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, to be appropriate – in the context of recruitment and placement services operated by a seafarers' organization in the territory of the Member for the supply of seafarers who are nationals of that Member to ships which fly its flag. The services covered by this paragraph are those fulfilling the following conditions:

- (a) the recruitment and placement service is operated pursuant to a collective bargaining agreement between that organization and a shipowner;
- (b) both the seafarers' organization and the shipowner are based in the territory of the Member;
- (c) the Member has national laws or regulations or a procedure to authorize or register the collective bargaining agreement permitting the operation of the recruitment and placement service; and
- (d) the recruitment and placement service is operated in an orderly manner and measures are in place to protect and promote seafarers' employment rights comparable to those provided in paragraph 5 of this Standard.

4. Nothing in this Standard or Regulation 1.4 shall be deemed to:

- (a) prevent a Member from maintaining a free public seafarer recruitment and placement service for seafarers in the framework of a policy to meet the needs of seafarers and shipowners, whether the service forms part of or is coordinated with a public employment service for all workers and employers; or
- (b) impose on a Member the obligation to establish a system for the operation of private seafarer recruitment or placement services in its territory.

5. A Member adopting a system referred to in paragraph 2 of this Standard shall, in its laws and regulations or other measures, at a minimum:

- (a) prohibit seafarer recruitment and placement services from using means, mechanisms or lists intended to prevent or deter seafarers from gaining employment for which they are qualified;
- (b) require that no fees or other charges for seafarer recruitment or placement or for providing employment to seafarers are borne directly or indirectly, in whole or in part, by the seafarer, other than the cost of the seafarer obtaining a national statutory medical certificate, the national seafarer's book and a passport or other similar personal travel documents, not including, however, the cost of visas, which shall be borne by the shipowner; and
- (c) ensure that seafarer recruitment and placement services operating in its territory:
  - (i) maintain an up-to-date register of all seafarers recruited or placed through them, to be available for inspection by the competent authority;
  - (ii) make sure that seafarers are informed of their rights and duties under their employment agreements prior to or in the process of engagement and that proper arrangements are made for seafarers to examine their employment agreements before and after they are signed and for them to receive a copy of the agreements;
  - (iii) verify that seafarers recruited or placed by them are qualified and hold the documents necessary for the job concerned, and that the seafarers' employment agreements are in accordance with applicable laws and regulations and any collective bargaining agreement that forms part of the employment agreement;
  - (iv) make sure, as far as practicable, that the shipowner has the means to protect seafarers from being stranded in a foreign port;
  - (v) examine and respond to any complaint concerning their activities and advise the competent authority of any unresolved complaint;
  - (vi) establish a system of protection, by way of insurance or an equivalent appropriate measure, to compensate seafarers for monetary loss that they may incur as a result of the failure of a recruitment and placement service or the relevant shipowner under the seafarers' employment agreement to meet its obligations to them.

6. The competent authority shall closely supervise and control all seafarer recruitment and placement services operating in the territory of the Member concerned. Any licences or certificates or similar authorizations for the operation of private services in the territory are granted or renewed only after verification that the seafarer recruitment and placement service concerned meets the requirements of national laws and regulations.

7. The competent authority shall ensure that adequate machinery and procedures exist for the investigation, if necessary, of complaints concerning the activities of

seafarer recruitment and placement services, involving, as appropriate, representatives of shipowners and seafarers.

8. Each Member which has ratified this Convention shall, in so far as practicable, advise its nationals on the possible problems of signing on a ship that flies the flag of a State which has not ratified the Convention, until it is satisfied that standards equivalent to those fixed by this Convention are being applied. Measures taken to this effect by the Member that has ratified this Convention shall not be in contradiction with the principle of free movement of workers stipulated by the treaties to which the two States concerned may be parties.

9. Each Member which has ratified this Convention shall require that shipowners of ships that fly its flag, who use seafarer recruitment and placement services based in countries or territories in which this Convention does not apply, ensure, as far as practicable, that those services meet the requirements of this Standard.

10. Nothing in this Standard shall be understood as diminishing the obligations and responsibilities of shipowners or of a Member with respect to ships that fly its flag.

#### Guideline B1.4 – Recruitment and placement

##### Guideline B1.4.1 – Organizational and operational guidelines

1. When fulfilling its obligations under Standard A1.4, paragraph 1, the competent authority should consider:

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

- (g) prescribing operational standards and adopting codes of conduct and ethical practices for seafarer recruitment and placement services; and
- (h) exercising supervision of the licensing or certification system on the basis of a system of quality standards.

2. In establishing the system referred to in Standard A1.4, paragraph 2, each Member should consider requiring seafarer recruitment and placement services, established in its territory, to develop and maintain verifiable operational practices. These operational practices for private seafarer recruitment and placement services and, to the extent that they are applicable, for public seafarer recruitment and placement services should address the following matters:

- (a) medical examinations, seafarers' identity documents and such other items as may be required for the seafarer to gain employment;
- (b) maintaining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, full and complete records of the seafarers covered by their recruitment and placement system, which should include but not be limited to:
  - (i) the seafarers' qualifications;
  - (ii) record of employment;
  - (iii) personal data relevant to employment; and
  - (iv) medical data relevant to employment;
- (c) maintaining up-to-date lists of the ships for which the seafarer recruitment and placement services provide seafarers and ensuring that there is a means by which the services can be contacted in an emergency at all hours;
- (d) procedures to ensure that seafarers are not subject to exploitation by the seafarer recruitment and placement services or their personnel with regard to the offer of engagement on particular ships or by particular companies;
- (e) procedures to prevent the opportunities for exploitation of seafarers arising from the issue of joining advances or any other financial transaction between the shipowner and the seafarers which are handled by the seafarer recruitment and placement services;
- (f) clearly publicizing costs, if any, which the seafarer will be expected to bear in the recruitment process;
- (g) ensuring that seafarers are advised of any particular conditions applicable to the job for which they are to be engaged and of the particular shipowner's policies relating to their employment;
- (h) procedures which are in accordance with the principles of natural justice for dealing with cases of incompetence or indiscipline consistent with national laws and practice and, where applicable, with collective agreements;
- (i) procedures to ensure, as far as practicable, that all mandatory certificates and documents submitted for employment are up to date and have not been fraudulently obtained and that employment references are verified;
- (j) procedures to ensure that requests for information or advice by families of seafarers while the seafarers are at sea are dealt with promptly and sympathetically and at no cost; and
- (k) verifying that labour conditions on ships where seafarers are placed are in conformity with applicable collective bargaining agreements concluded between a shipowner and a representative seafarers' organization and, as a matter of policy,

supplying seafarers only to shipowners that offer terms and conditions of employment to seafarers which comply with applicable laws or regulations or collective agreements.

3. Consideration should be given to encouraging international cooperation between Members and relevant organizations, such as:

- (a) the systematic exchange of information on the maritime industry and labour market on a bilateral, regional and multilateral basis;
- (b) the exchange of information on maritime labour legislation;
- (c) the harmonization of policies, working methods and legislation governing recruitment and placement of seafarers;
- (d) the improvement of procedures and conditions for the international recruitment and placement of seafarers; and
- (e) workforce planning, taking account of the supply of and demand for seafarers and the requirements of the maritime industry.

## **TITLE 2. CONDITIONS OF EMPLOYMENT**

### ***Regulation 2.1 – Seafarers’ employment agreements***

*Purpose: To ensure that seafarers have a fair employment agreement*

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

### ***Standard A2.1 – Seafarers’ employment agreements***

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



- (a) a copy of a standard form of the agreement; and
- (b) the portions of the collective bargaining agreement that are subject to a port State inspection under Regulation 5.2.

3. The document referred to in paragraph 1(e) of this Standard shall not contain any statement as to the quality of the seafarers' work or as to their wages. The form of the document, the particulars to be recorded and the manner in which such particulars are to be entered, shall be determined by national law.

4. Each Member shall adopt laws and regulations specifying the matters that are to be included in all seafarers' employment agreements governed by its national law. Seafarers' employment agreements shall in all cases contain the following particulars:

- (a) the seafarer's full name, date of birth or age, and birthplace;
- (b) the shipowner's name and address;
- (c) the place where and date when the seafarers' employment agreement is entered into;
- (d) the capacity in which the seafarer is to be employed;
- (e) the amount of the seafarer's wages or, where applicable, the formula used for calculating them;
- (f) the amount of paid annual leave or, where applicable, the formula used for calculating it;
- (g) the termination of the agreement and the conditions thereof, including:
  - (i) if the agreement has been made for an indefinite period, the conditions entitling either party to terminate it, as well as the required notice period, which shall not be less for the shipowner than for the seafarer;
  - (ii) if the agreement has been made for a definite period, the date fixed for its expiry; and
  - (iii) if the agreement has been made for a voyage, the port of destination and the time which has to expire after arrival before the seafarer should be discharged;
- (h) the health and social security protection benefits to be provided to the seafarer by the shipowner;
- (i) the seafarer's entitlement to repatriation;
- (j) reference to the collective bargaining agreement, if applicable; and
- (k) any other particulars which national law may require.

5. Each Member shall adopt laws or regulations establishing minimum notice periods to be given by the seafarers and shipowners for the early termination of a seafarers' employment agreement. The duration of these minimum periods shall be determined after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, but shall not be shorter than seven days.

6. A notice period shorter than the minimum may be given in circumstances which are recognized under national law or regulations or applicable collective bargaining agreements as justifying termination of the employment agreement at shorter notice or without notice. In determining those circumstances, each Member shall ensure that the need of the seafarer to terminate, without penalty, the employment agreement on shorter notice or without notice for compassionate or other urgent reasons is taken into account.

## Guideline B2.1 – Seafarers’ employment agreements

### Guideline B2.1.1 – Record of employment

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

## **Regulation 2.2 – Wages**

*Purpose: To ensure that seafarers are paid for their services*

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

### *Standard A2.2 – Wages*

1. Each Member shall require that payments due to seafarers working on ships that fly its flag are made at no greater than monthly intervals and in accordance with any applicable collective agreement.

2. Seafarers shall be given a monthly account of the payments due and the amounts paid, including wages, additional payments and the rate of exchange used where payment has been made in a currency or at a rate different from the one agreed to.

3. Each Member shall require that shipowners take measures, such as those set out in paragraph 4 of this Standard, to provide seafarers with a means to transmit all or part of their earnings to their families or dependants or legal beneficiaries.

4. Measures to ensure that seafarers are able to transmit their earnings to their families include:

- (a) a system for enabling seafarers, at the time of their entering employment or during it, to allot, if they so desire, a proportion of their wages for remittance at regular intervals to their families by bank transfers or similar means; and
- (b) a requirement that allotments should be remitted in due time and directly to the person or persons nominated by the seafarers.

5. Any charge for the service under paragraphs 3 and 4 of this Standard shall be reasonable in amount, and the rate of currency exchange, unless otherwise provided, shall, in accordance with national laws or regulations, be at the prevailing market rate or the official published rate and not unfavourable to the seafarer.

6. Each Member that adopts national laws or regulations governing seafarers’ wages shall give due consideration to the guidance provided in Part B of the Code.

## Guideline B2.2 – Wages

### Guideline B2.2.1 – Specific definitions

1. For the purpose of this Guideline, the term:

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

Guideline B2.2.2 – Calculation and payment

1. For seafarers whose remuneration includes separate compensation for overtime worked:

- (a) for the purpose of calculating wages, the normal hours of work at sea and in port should not exceed eight hours per day;
- (b) for the purpose of calculating overtime, the number of normal hours per week covered by the basic pay or wages should be prescribed by national laws or regulations, if not determined by collective agreements, but should not exceed 48 hours per week; collective agreements may provide for a different but not less favourable treatment;
- (c) the rate or rates of compensation for overtime, which should be not less than one and one-quarter times the basic pay or wages per hour, should be prescribed by national laws or regulations or by collective agreements, if applicable; and
- (d) records of all overtime worked should be maintained by the master, or a person assigned by the master, and endorsed by the seafarer at no greater than monthly intervals.

2. For seafarers whose wages are fully or partially consolidated:

- (a) the seafarers' employment agreement should specify clearly, where appropriate, the number of hours of work expected of the seafarer in return for this remuneration, and any additional allowances which might be due in addition to the consolidated wage, and in which circumstances;
- (b) where hourly overtime is payable for hours worked in excess of those covered by the consolidated wage, the hourly rate should be not less than one and one-quarter times the basic rate corresponding to the normal hours of work as defined in paragraph 1 of this Guideline; the same principle should be applied to the overtime hours included in the consolidated wage;
- (c) remuneration for that portion of the fully or partially consolidated wage representing the normal hours of work as defined in paragraph 1(a) of this Guideline should be no less than the applicable minimum wage; and
- (d) for seafarers whose wages are partially consolidated, records of all overtime worked should be maintained and endorsed as provided for in paragraph 1(d) of this Guideline.

3. National laws or regulations or collective agreements may provide for compensation for overtime or for work performed on the weekly day of rest and on public holidays by at least equivalent time off duty and off the ship or additional leave in lieu of remuneration or any other compensation so provided.

4. National laws and regulations adopted after consulting the representative shipowners' and seafarers' organizations or, as appropriate, collective agreements should take into account the following principles:

- (a) equal remuneration for work of equal value should apply to all seafarers employed on the same ship without discrimination based upon race, colour, sex, religion, political opinion, national extraction or social origin;
- (b) the seafarers' employment agreement specifying the applicable wages or wage rates should be carried on board the ship; information on the amount of wages or wage rates should be made available to each seafarer, either by providing at least one signed copy of the relevant information to the seafarer in a language which the seafarer understands, or by posting a copy of the agreement in a place accessible to seafarers or by some other appropriate means;
- (c) wages should be paid in legal tender; where appropriate, they may be paid by bank transfer, bank cheque, postal cheque or money order;
- (d) on termination of engagement all remuneration due should be paid without undue delay;
- (e) adequate penalties or other appropriate remedies should be imposed by the competent authority where shipowners unduly delay, or fail to make, payment of all remuneration due;
- (f) wages should be paid directly to seafarers' designated bank accounts unless they request otherwise in writing;
- (g) subject to subparagraph (h) of this paragraph, the shipowner should impose no limit on seafarers' freedom to dispose of their remuneration;
- (h) deduction from remuneration should be permitted only if:
  - (i) there is an express provision in national laws or regulations or in an applicable collective agreement and the seafarer has been informed, in the manner deemed most appropriate by the competent authority, of the conditions for such deductions; and
  - (ii) the deductions do not in total exceed the limit that may have been established by national laws or regulations or collective agreements or court decisions for making such deductions;
- (i) no deductions should be made from a seafarer's remuneration in respect of obtaining or retaining employment;
- (j) monetary fines against seafarers other than those authorized by national laws or regulations, collective agreements or other measures should be prohibited;
- (k) the competent authority should have the power to inspect stores and services provided on board ship to ensure that fair and reasonable prices are applied for the benefit of the seafarers concerned; and
- (l) to the extent that seafarers' claims for wages and other sums due in respect of their employment are not secured in accordance with the provisions of the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, such claims should be protected in accordance with the Protection of Workers' Claims (Employer's Insolvency) Convention, 1992 (No. 173).

5. Each Member should, after consulting with representative shipowners' and seafarers' organizations, have procedures to investigate complaints relating to any matter contained in this Guideline.

**Guideline B2.2.3 – Minimum wages**

1. Without prejudice to the principle of free collective bargaining, each Member should, after consulting representative shipowners' and seafarers' organizations, establish procedures for determining minimum wages for seafarers. Representative shipowners' and seafarers' organizations should participate in the operation of such procedures.

2. When establishing such procedures and in fixing minimum wages, due regard should be given to international labour standards concerning minimum wage fixing, as well as the following principles:

- (a) the level of minimum wages should take into account the nature of maritime employment, crewing levels of ships, and seafarers' normal hours of work; and
- (b) the level of minimum wages should be adjusted to take into account changes in the cost of living and in the needs of seafarers.

3. The competent authority should ensure:

- (a) by means of a system of supervision and sanctions, that wages are paid at not less than the rate or rates fixed; and
- (b) that any seafarers who have been paid at a rate lower than the minimum wage are enabled to recover, by an inexpensive and expeditious judicial or other procedure, the amount by which they have been underpaid.

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

1. The basic pay or wages for a calendar month of service for an able seafarer should be no less than the amount periodically set by the Joint Maritime Commission or another body authorized by the Governing Body of the International Labour Office. Upon a decision of the Governing Body, the Director-General shall notify any revised amount to the Members of the Organization.

2. Nothing in this Guideline should be deemed to prejudice arrangements agreed between shipowners or their organizations and seafarers' organizations with regard to the regulation of standard minimum terms and conditions of employment, provided such terms and conditions are recognized by the competent authority.

***Regulation 2.3 – Hours of work and hours of rest***

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

1. Each Member shall ensure that the hours of work or hours of rest for seafarers are regulated.

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

***Standard A2.3 – Hours of work and hours of rest***

1. For the purpose of this Standard, the term:

- (a) *hours of work* means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;
- (b) *hours of rest* means time outside hours of work; this term does not include short breaks.

2. Each Member shall within the limits set out in paragraphs 5 to 8 of this Standard fix either a maximum number of hours of work which shall not be exceeded in a given period of time, or a minimum number of hours of rest which shall be provided in a given period of time.

3. Each Member acknowledges that the normal working hours' standard for seafarers, like that for other workers, shall be based on an eight-hour day with one day of rest per week and rest on public holidays. However, this shall not prevent the Member from having procedures to authorize or register a collective agreement which determines seafarers' normal working hours on a basis no less favourable than this standard.

4. In determining the national standards, each Member shall take account of the danger posed by the fatigue of seafarers, especially those whose duties involve navigational safety and the safe and secure operation of the ship.

5. The limits on hours of work or rest shall be as follows:

- (a) maximum hours of work shall not exceed:
  - (i) 14 hours in any 24-hour period; and
  - (ii) 72 hours in any seven-day period;or
- (b) minimum hours of rest shall not be less than:
  - (i) ten hours in any 24-hour period; and
  - (ii) 77 hours in any seven-day period.

6. Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

7. Musters, fire-fighting and lifeboat drills, and drills prescribed by national laws and regulations and by international instruments, shall be conducted in a manner that minimizes the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.

8. When a seafarer is on call, such as when a machinery space is unattended, the seafarer shall have an adequate compensatory rest period if the normal period of rest is disturbed by call-outs to work.

9. If no collective agreement or arbitration award exists or if the competent authority determines that the provisions in the agreement or award in respect of paragraph 7 or 8 of this Standard are inadequate, the competent authority shall determine such provisions to ensure the seafarers concerned have sufficient rest.

10. Each Member shall require the posting, in an easily accessible place, of a table with the shipboard working arrangements, which shall contain for every position at least:

- (a) the schedule of service at sea and service in port; and
- (b) the maximum hours of work or the minimum hours of rest required by national laws or regulations or applicable collective agreements.

11. The table referred to in paragraph 10 of this Standard shall be established in a standardized format in the working language or languages of the ship and in English.

12. Each Member shall require that records of seafarers' daily hours of work or of their daily hours of rest be maintained to allow monitoring of compliance with paragraphs 5 to 11 inclusive of this Standard. The records shall be in a standardized format established by the competent authority taking into account any available guidelines of the International Labour Organization or shall be in any standard format prepared by the Organization. They shall be in the languages required by paragraph 11 of this Standard. The seafarers shall receive a copy of the records pertaining to them which shall be endorsed by the master, or a person authorized by the master, and by the seafarers.

13. Nothing in paragraphs 5 and 6 of this Standard shall prevent a Member from having national laws or regulations or a procedure for the competent authority to authorize or register collective agreements permitting exceptions to the limits set out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the provisions of this Standard but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watchkeeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.

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

#### Guideline B2.3 – Hours of work and hours of rest

##### Guideline B2.3.1 – Young seafarers

1. At sea and in port the following provisions should apply to all young seafarers under the age of 18:

- (a) working hours should not exceed eight hours per day and 40 hours per week and overtime should be worked only where unavoidable for safety reasons;
- (b) sufficient time should be allowed for all meals, and a break of at least one hour for the main meal of the day should be assured; and
- (c) a 15-minute rest period as soon as possible following each two hours of continuous work should be allowed.

2. Exceptionally, the provisions of paragraph 1 of this Guideline need not be applied if:

- (a) they are impracticable for young seafarers in the deck, engine room and catering departments assigned to watchkeeping duties or working on a rostered shift-work system; or
- (b) the effective training of young seafarers in accordance with established programmes and schedules would be impaired.

3. Such exceptional situations should be recorded, with reasons, and signed by the master.



4. Paragraph 1 of this Guideline does not exempt young seafarers from the general obligation on all seafarers to work during any emergency as provided for in Standard A2.3, paragraph 14.

### ***Regulation 2.4 – Entitlement to leave***

*Purpose: To ensure that seafarers have adequate leave*

1. Each Member shall require that seafarers employed on ships that fly its flag are given paid annual leave under appropriate conditions, in accordance with the provisions in the Code.

2. Seafarers shall be granted shore leave to benefit their health and well-being and 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 seafarers' employment agreement. For seafarers employed for periods shorter than one year or in the event of termination of the employment relationship, entitlement to leave should be calculated on a pro-rata basis.

4. The following should not be counted as part of annual leave with pay:



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

#### Guideline B2.4.2 – Taking of annual leave

1. The time at which annual leave is to be taken should, unless it is fixed by regulation, collective agreement, arbitration award or other means consistent with national practice, be determined by the shipowner after consultation and, as far as possible, in agreement with the seafarers concerned or their representatives.

2. Seafarers should in principle have the right to take annual leave in the place with which they have a substantial connection, which would normally be the same as the place to which they are entitled to be repatriated. Seafarers should not be required without their consent to take annual leave due to them in another place except under the provisions of a seafarers' employment agreement or of national laws or regulations.

3. If seafarers are required to take their annual leave from a place other than that permitted by paragraph 2 of this Guideline, they should be entitled to free transportation to the place where they were engaged or recruited, whichever is nearer their home; subsistence and other costs directly involved should be for the account of the shipowner; the travel time involved should not be deducted from the annual leave with pay due to the seafarer.

4. A seafarer taking annual leave should be recalled only in cases of extreme emergency and with the seafarer's consent.

#### Guideline B2.4.3 – Division and accumulation

1. The division of the annual leave with pay into parts, or the accumulation of such annual leave due in respect of one year together with a subsequent period of leave, may be authorized by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.

2. Subject to paragraph 1 of this Guideline and unless otherwise provided in an agreement applicable to the shipowner and the seafarer concerned, the annual leave with pay recommended in this Guideline should consist of an uninterrupted period.

#### Guideline B2.4.4 – Young seafarers

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

### ***Regulation 2.5 – Repatriation***

*Purpose: To ensure that seafarers are able to return home*

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

#### *Standard A2.5 – Repatriation*

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are entitled to repatriation in the following circumstances:

- (a) if the seafarers' employment agreement expires while they are abroad;
- (b) when the seafarers' employment agreement is terminated:
  - (i) by the shipowner; or
  - (ii) by the seafarer for justified reasons; and also
- (c) when the seafarers are no longer able to carry out their duties under their employment agreement or cannot be expected to carry them out in the specific circumstances.

2. Each Member shall ensure that there are appropriate provisions in its laws and regulations or other measures or in collective bargaining agreements, prescribing:

- (a) the circumstances in which seafarers are entitled to repatriation in accordance with paragraph 1(b) and (c) of this Standard;
- (b) the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation – such periods to be less than 12 months; and
- (c) the precise entitlements to be accorded by shipowners for repatriation, including those relating to the destinations of repatriation, the mode of transport, the items of expense to be covered and other arrangements to be made by shipowners.

3. Each Member shall prohibit shipowners from requiring that seafarers make an advance payment towards the cost of repatriation at the beginning of their employment, and also from recovering the cost of repatriation from the seafarers' wages or other entitlements except where the seafarer has been found, in accordance with national laws or regulations or other measures or applicable collective bargaining agreements, to be in serious default of the seafarer's employment obligations.

4. National laws and regulations shall not prejudice any right of the shipowner to recover the cost of repatriation under third-party contractual arrangements.

5. If a shipowner fails to make arrangements for or to meet the cost of repatriation of seafarers who are entitled to be repatriated:

- (a) the competent authority of the Member whose flag the ship flies shall arrange for repatriation of the seafarers concerned; if it fails to do so, the State from which the seafarers are to be repatriated or the State of which they are a national may arrange for their repatriation and recover the cost from the Member whose flag the ship flies;
- (b) costs incurred in repatriating seafarers shall be recoverable from the shipowner by the Member whose flag the ship flies;
- (c) the expenses of repatriation shall in no case be a charge upon the seafarers, except as provided for in paragraph 3 of this Standard.

6. Taking into account applicable international instruments, including the International Convention on Arrest of Ships, 1999, a Member which has paid the cost of repatriation pursuant to this Code may detain, or request the detention of, the ships of the shipowner concerned until the reimbursement has been made in accordance with paragraph 5 of this Standard.

7. Each Member shall facilitate the repatriation of seafarers serving on ships which call at its ports or pass through its territorial or internal waters, as well as their replacement on board.

8. In particular, a Member shall not refuse the right of repatriation to any seafarer because of the financial circumstances of a shipowner or because of the shipowner's inability or unwillingness to replace a seafarer.

9. Each Member shall require that ships that fly its flag carry and make available to seafarers a copy of the applicable national provisions regarding repatriation written in an appropriate language.

#### Guideline B2.5 – Repatriation

##### Guideline B2.5.1 – Entitlement

1. Seafarers should be entitled to repatriation:

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

2. In determining the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation, in accordance with this Code, account should be taken of factors affecting the seafarers' working environment. Each Member should seek, wherever possible, to reduce these periods in the light of technological changes and developments and might be guided by any recommendations made on the matter by the Joint Maritime Commission.

3. The costs to be borne by the shipowner for repatriation under Standard A2.5 should include at least the following:

- (a) passage to the destination selected for repatriation in accordance with paragraph 6 of this Guideline;

- (b) accommodation and food from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination;
- (c) pay and allowances from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination, if provided for by national laws or regulations or collective agreements;
- (d) transportation of 30 kg of the seafarers' personal luggage to the repatriation destination; and
- (e) medical treatment when necessary until the seafarers are medically fit to travel to the repatriation destination.

4. Time spent awaiting repatriation and repatriation travel time should not be deducted from paid leave accrued to the seafarers.

5. Shipowners should be required to continue to cover the costs of repatriation until the seafarers concerned are landed at a destination prescribed pursuant to this Code or are provided with suitable employment on board a ship proceeding to one of those destinations.

6. Each Member should require that shipowners take responsibility for repatriation arrangements by appropriate and expeditious means. The normal mode of transport should be by air. The Member should prescribe the destinations to which seafarers may be repatriated. The destinations should include the countries with which seafarers may be deemed to have a substantial connection including:

- (a) the place at which the seafarer agreed to enter into the engagement;
- (b) the place stipulated by collective agreement;
- (c) the seafarer's country of residence; or
- (d) such other place as may be mutually agreed at the time of engagement.

7. Seafarers should have the right to choose from among the prescribed destinations the place to which they are to be repatriated.

8. The entitlement to repatriation may lapse if the seafarers concerned do not claim it within a reasonable period of time to be defined by national laws or regulations or collective agreements.

#### Guideline B2.5.2 – Implementation by Members

1. Every possible practical assistance should be given to a seafarer stranded in a foreign port pending repatriation and in the event of delay in the repatriation of the seafarer, the competent authority in the foreign port should ensure that the consular or local representative of the flag State and the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate, is informed immediately.

2. Each Member should have regard to whether proper provision is made:

- (a) for the return of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port for reasons for which they are not responsible:
  - (i) to the port at which the seafarer concerned was engaged; or
  - (ii) to a port in the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate; or
  - (iii) to another port agreed upon between the seafarer and the master or shipowner, with the approval of the competent authority or under other appropriate safeguards;

- (b) for medical care and maintenance of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port in consequence of sickness or injury incurred in the service of the ship and not due to their own wilful misconduct.

3. If, after young seafarers under the age of 18 have served on a ship for at least four months during their first foreign-going voyage, it becomes apparent that they are unsuited to life at sea, they should be given the opportunity of being repatriated at no expense to themselves from the first suitable port of call in which there are consular services of the flag State, or the State of nationality or residence of the young seafarer. Notification of any such repatriation, with the reasons therefor, should be given to the authority which issued the papers enabling the young seafarers concerned to take up seagoing employment.

### ***Regulation 2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering***

*Purpose: To ensure that seafarers are compensated when a ship is lost or has foundered*

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

#### ***Standard A2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering***

1. Each Member shall make rules ensuring that, in every case of loss or foundering of any ship, the shipowner shall pay to each seafarer on board an indemnity against unemployment resulting from such loss or foundering.

2. The rules referred to in paragraph 1 of this Standard shall be without prejudice to any other rights a seafarer may have under the national law of the Member concerned for losses or injuries arising from a ship's loss or foundering.

#### ***Guideline B2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering***

##### ***Guideline B2.6.1 – Calculation of indemnity against unemployment***

1. The indemnity against unemployment resulting from a ship's foundering or loss should be paid for the days during which the seafarer remains in fact unemployed at the same rate as the wages payable under the employment agreement, but the total indemnity payable to any one seafarer may be limited to two months' wages.

2. Each Member should ensure that seafarers have the same legal remedies for recovering such indemnities as they have for recovering arrears of wages earned during the service.

### ***Regulation 2.7 – Manning levels***

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

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers employed on board to ensure that ships are operated safely, effi-

ciently and with due regard to security under all conditions, taking into account concerns about seafarer fatigue and the particular nature and conditions of the voyage.

*Standard A2.7 – Manning levels*

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security. Every ship shall be manned by a crew that is adequate, in terms of size and qualifications, to ensure the safety and security of the ship and its personnel, under all operating conditions, in accordance with the minimum safe manning document or an equivalent issued by the competent authority, and to comply with the standards of this Convention.

2. When determining, approving or revising manning levels, the competent authority shall take into account the need to avoid or minimize excessive hours of work to ensure sufficient rest and to limit fatigue, as well as the principles in applicable international instruments, especially those of the International Maritime Organization, on manning levels.

3. When determining manning levels, the competent authority shall take into account all the requirements within Regulation 3.2 and Standard A3.2 concerning food and catering.

*Guideline B2.7 – Manning levels*

*Guideline B2.7.1 – Dispute settlement*

1. Each Member should maintain, or satisfy itself that there is maintained, efficient machinery for the investigation and settlement of complaints or disputes concerning the manning levels on a ship.

2. Representatives of shipowners' and seafarers' organizations should participate, with or without other persons or authorities, in the operation of such machinery.

***Regulation 2.8 – Career and skill development and opportunities for seafarers' employment***

*Purpose: To promote career and skill development and employment opportunities for seafarers*

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

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

1. Each Member shall have national policies that encourage career and skill development and employment opportunities for seafarers, in order to provide the maritime sector with a stable and competent workforce.

2. The aim of the policies referred to in paragraph 1 of this Standard shall be to help seafarers strengthen their competencies, qualifications and employment opportunities.

3. Each Member shall, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, establish clear objectives for the vocational guidance, education and training of seafarers whose duties on board ship primarily relate to the safe operation and navigation of the ship, including ongoing training.

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

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

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

Guideline B2.8.2 – Register of seafarers

1. Where registers or lists govern the employment of seafarers, these registers or lists should include all occupational categories of seafarers in a manner determined by national law or practice or by collective agreement.
2. Seafarers on such a register or list should have priority of engagement for seafaring.
3. Seafarers on such a register or list should be required to be available for work in a manner to be determined by national law or practice or by collective agreement.
4. To the extent that national laws or regulations permit, the number of seafarers on such registers or lists should be periodically reviewed so as to achieve levels adapted to the needs of the maritime industry.
5. When a reduction in the number of seafarers on such a register or list becomes necessary, all appropriate measures should be taken to prevent or minimize detrimental effects on seafarers, account being taken of the economic and social situation of the country concerned.

### **TITLE 3. ACCOMMODATION, RECREATIONAL FACILITIES, FOOD AND CATERING**

#### ***Regulation 3.1 – Accommodation and recreational facilities***

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

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag provide and maintain decent accommodations and recreational facilities for seafarers working or living on board, or both, consistent with promoting the seafarers' health and well-being.

2. The requirements in the Code implementing this Regulation which relate to ship construction and equipment apply only to ships constructed on or after the date when this Convention comes into force for the Member concerned. For ships constructed before that date, the requirements relating to ship construction and equipment that are set out in the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92), and the Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133), shall continue to apply to the extent that they were applicable, prior to that date, under the law or practice of the Member concerned. A ship shall be deemed to have been constructed on the date when its keel is laid or when it is at a similar stage of construction.

3. Unless expressly provided otherwise, any requirement under an amendment to the Code relating to the provision of seafarer accommodation and recreational facilities shall apply only to ships constructed on or after the amendment takes effect for the Member concerned.

#### ***Standard A3.1 – Accommodation and recreational facilities***

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that ships that fly its flag:

- (a) meet minimum standards to ensure that any accommodation for seafarers, working or living on board, or both, is safe, decent and in accordance with the relevant provisions of this Standard; and
- (b) are inspected to ensure initial and ongoing compliance with those standards.

2. In developing and applying the laws and regulations to implement this Standard, the competent authority, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, shall:

- (a) take into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention, in light of the specific needs of seafarers that both live and work on board ship, and
- (b) give due consideration to the guidance contained in Part B of this Code.

3. The inspections required under Regulation 5.1.4 shall be carried out when:

- (a) a ship is registered or re-registered; or
- (b) the seafarer accommodation on a ship has been substantially altered.



4. The competent authority shall pay particular attention to ensuring implementation of the requirements of this Convention relating to:

- (a) the size of rooms and other accommodation spaces;
- (b) heating and ventilation;
- (c) noise and vibration and other ambient factors;
- (d) sanitary facilities;
- (e) lighting; and
- (f) hospital accommodation.

5. The competent authority of each Member shall require that ships that fly its flag meet the minimum standards for on-board accommodation and recreational facilities that are set out in paragraphs 6 to 17 of this Standard.

6. With respect to general requirements for accommodation:

- (a) there shall be adequate headroom in all seafarer accommodation; the minimum permitted headroom in all seafarer accommodation where full and free movement is necessary shall be not less than 203 centimetres; the competent authority may permit some limited reduction in headroom in any space, or part of any space, in such accommodation where it is satisfied that such reduction:
  - (i) is reasonable; and
  - (ii) will not result in discomfort to the seafarers;
- (b) the accommodation shall be adequately insulated;
- (c) in ships other than passenger ships, as defined in Regulation 2(e) and (f) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (the “SOLAS Convention”), sleeping rooms shall be situated above the load line amidships or aft, except that in exceptional cases, where the size, type or intended service of the ship renders any other location impracticable, sleeping rooms may be located in the fore part of the ship, but in no case forward of the collision bulkhead;
- (d) in passenger ships, and in special ships constructed in compliance with the IMO *Code of Safety for Special Purpose Ships*, 1983, and subsequent versions (hereinafter called “special purpose ships”), the competent authority may, on condition that satisfactory arrangements are made for lighting and ventilation, permit the location of sleeping rooms below the load line, but in no case shall they be located immediately beneath working alleyways;
- (e) there shall be no direct openings into sleeping rooms from cargo and machinery spaces or from galleys, storerooms, drying rooms or communal sanitary areas; that part of a bulkhead separating such places from sleeping rooms and external bulkheads shall be efficiently constructed of steel or other approved substance and be watertight and gas-tight;
- (f) the materials used to construct internal bulkheads, panelling and sheeting, floors and joinings shall be suitable for the purpose and conducive to ensuring a healthy environment;
- (g) proper lighting and sufficient drainage shall be provided; and
- (h) accommodation and recreational and catering facilities shall meet the requirements in Regulation 4.3, and the related provisions in the Code, on health and safety protection and accident prevention, with respect to preventing the risk of exposure to hazardous levels of noise and vibration and other ambient factors

and chemicals on board ships, and to provide an acceptable occupational and on-board living environment for seafarers.

7. With respect to requirements for ventilation and heating:

- (a) sleeping rooms and mess rooms shall be adequately ventilated;
- (b) ships, except those regularly engaged in trade where temperate climatic conditions do not require this, shall be equipped with air conditioning for seafarer accommodation, for any separate radio room and for any centralized machinery control room;
- (c) all sanitary spaces shall have ventilation to the open air, independently of any other part of the accommodation; and
- (d) adequate heat through an appropriate heating system shall be provided, except in ships exclusively on voyages in tropical climates.

8. With respect to requirements for lighting, subject to such special arrangements as may be permitted in passenger ships, sleeping rooms and mess rooms shall be lit by natural light and provided with adequate artificial light.

9. When sleeping accommodation on board ships is required, the following requirements for sleeping rooms apply:

- (a) in ships other than passenger ships, an individual sleeping room shall be provided for each seafarer; in the case of ships of less than 3,000 gross tonnage or special purpose ships, exemptions from this requirement may be granted by the competent authority after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;
- (b) separate sleeping rooms shall be provided for men and for women;
- (c) sleeping rooms shall be of adequate size and properly equipped so as to ensure reasonable comfort and to facilitate tidiness;
- (d) a separate berth for each seafarer shall in all circumstances be provided;
- (e) the minimum inside dimensions of a berth shall be at least 198 centimetres by 80 centimetres;
- (f) in single berth seafarers' sleeping rooms the floor area shall not be less than:
  - (i) 4.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;
  - (ii) 5.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;
  - (iii) 7 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;
- (g) however, in order to provide single berth sleeping rooms on ships of less than 3,000 gross tonnage, passenger ships and special purpose ships, the competent authority may allow a reduced floor area;
- (h) in ships of less than 3,000 gross tonnage other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms may be occupied by a maximum of two seafarers; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 7 square metres;
- (i) on passenger ships and special purpose ships the floor area of sleeping rooms for seafarers not performing the duties of ships' officers shall not be less than:
  - (i) 7.5 square metres in rooms accommodating two persons;
  - (ii) 11.5 square metres in rooms accommodating three persons;
  - (iii) 14.5 square metres in rooms accommodating four persons;

- (j) on special purpose ships sleeping rooms may accommodate more than four persons; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 3.6 square metres per person;
- (k) on ships other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms for seafarers who perform the duties of ships' officers, where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person shall not be less than:
  - (i) 7.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;
  - (ii) 8.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;
  - (iii) 10 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;
- (l) on passenger ships and special purpose ships the floor area for seafarers performing the duties of ships' officers where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person for junior officers shall not be less than 7.5 square metres and for senior officers not less than 8.5 square metres; junior officers are understood to be at the operational level, and senior officers at the management level;
- (m) the master, the chief engineer and the chief navigating officer shall have, in addition to their sleeping rooms, an adjoining sitting room, day room or equivalent additional space; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the 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 provided at a convenient location;
- (d) with the exception of passenger ships, each sleeping room shall be provided with a washbasin having hot and cold running fresh water, except where such a washbasin is situated in the private bathroom provided;
- (e) in passenger ships normally engaged on voyages of not more than four hours' duration, consideration may be given by the competent authority to special arrangements or to a reduction in the number of facilities required; and
- (f) hot and cold running fresh water shall be available in all wash places.

12. With respect to requirements for hospital accommodation, ships carrying 15 or more seafarers and engaged in a voyage of more than three days' duration shall provide separate hospital accommodation to be used exclusively for medical purposes; the competent authority may relax this requirement for ships engaged in coastal trade; in approving on-board hospital accommodation, the competent authority shall ensure that the accommodation will, in all weathers, be easy of access, provide comfortable housing for the occupants and be conducive to their receiving prompt and proper attention.

13. Appropriately situated and furnished laundry facilities shall be available.

14. All ships shall have a space or spaces on open deck to which the seafarers can have access when off duty, which are of adequate area having regard to the size of the ship and the number of seafarers on board.

15. All ships shall be provided with separate offices or a common ship's office for use by deck and engine departments; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.

16. Ships regularly trading to mosquito-infested ports shall be fitted with appropriate devices as required by the competent authority.

17. Appropriate seafarers' recreational facilities, amenities and services, as adapted to meet the special needs of seafarers who must live and work on ships, shall be provided on board for the benefit of all seafarers, taking into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention.

18. The competent authority shall require frequent inspections to be carried out on board ships, by or under the authority of the master, to ensure that seafarer accommodation is clean, decently habitable and maintained in a good state of repair. The results of each such inspection shall be recorded and be available for review.

19. In the case of ships where there is need to take account, without discrimination, of the interests of seafarers having differing and distinctive religious and social practices, the competent authority may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, permit fairly applied variations in respect of this Standard on condition that such variations do not result in overall facilities less favourable than those which would result from the application of this Standard.

20. Each Member may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, exempt ships of less than 200 gross tonnage where it is reasonable to do so, taking account of the size of the ship and the number of persons on board in relation to the requirements of the following provisions of this Standard:

- (a) paragraphs 7(b), 11(d) and 13; and
- (b) paragraph 9(f) and (h) to (l) inclusive, with respect to floor area only.

21. Any exemptions with respect to the requirements of this Standard may be made only where they are expressly permitted in this Standard and only for particular circumstances in which such exemptions can be clearly justified on strong grounds and subject to protecting the seafarers' health and safety.

#### Guideline B3.1 – Accommodation and recreational facilities

##### Guideline B3.1.1 – Design and construction

1. External bulkheads of sleeping rooms and mess rooms should be adequately insulated. All machinery casings and all boundary bulkheads of galleys and other spaces in which heat is produced should be adequately insulated where there is a possibility of resulting heat effects in adjoining accommodation or passageways. Measures should also be taken to provide protection from heat effects of steam or hot-water service pipes or both.

2. Sleeping rooms, mess rooms, recreation rooms and alleyways in the accommodation space should be adequately insulated to prevent condensation or overheating.

3. The bulkhead surfaces and deckheads should be of material with a surface easily kept clean. No form of construction likely to harbour vermin should be used.

4. The bulkhead surfaces and deckheads in sleeping rooms and mess rooms should be capable of being easily kept clean and light in colour with a durable, non-toxic finish.

5. The decks in all seafarer accommodation should be of approved material and construction and should provide a non-slip surface impervious to damp and easily kept clean.

6. Where the floorings are made of composite materials, the joints with the sides should be profiled to avoid crevices.

##### Guideline B3.1.2 – Ventilation

1. The system of ventilation for sleeping rooms and mess rooms should be controlled so as to maintain the air in a satisfactory condition and to ensure a sufficiency of air movement in all conditions of weather and climate.

2. Air-conditioning systems, whether of a centralized or individual unit type, should be designed to:

- (a) maintain the air at a satisfactory temperature and relative humidity as compared to outside air conditions, ensure a sufficiency of air changes in all air-conditioned spaces, take account of the particular characteristics of operations at sea and not produce excessive noises or vibrations; and
- (b) facilitate easy cleaning and disinfection to prevent or control the spread of disease.

3. Power for the operation of the air conditioning and other aids to ventilation required by the preceding paragraphs of this Guideline should be available at all times

when seafarers are living or working on board and conditions so require. However, this power need not be provided from an emergency source.

#### Guideline B3.1.3 – Heating

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

#### Guideline B3.1.4 – Lighting

1. In all ships, electric light should be provided in the seafarer accommodation. If there are not two independent sources of electricity for lighting, additional lighting should be provided by properly constructed lamps or lighting apparatus for emergency use.
2. In sleeping rooms an electric reading lamp should be installed at the head of each berth.
3. Suitable standards of natural and artificial lighting should be fixed by the competent authority.

#### Guideline B3.1.5 – Sleeping rooms

1. There should be adequate berth arrangements on board, making it as comfortable as possible for the seafarer and any partner who may accompany the seafarer.
2. Where the size of the ship, the activity in which it is to be engaged and its layout make it reasonable and practicable, sleeping rooms should be planned and equipped with a private bathroom, including a toilet, so as to provide reasonable comfort for the occupants and to facilitate tidiness.
3. As far as practicable, sleeping rooms of seafarers should be so arranged that watches are separated and that no seafarers working during the day share a room with watchkeepers.
4. In the case of seafarers performing the duty of petty officers there should be no more than two persons per sleeping room.
5. Consideration should be given to extending the facility referred to in Standard A3.1, paragraph 9(m), to the second engineer officer when practicable.
6. Space occupied by berths and lockers, chests of drawers and seats should be included in the measurement of the floor area. Small or irregularly shaped spaces which do not add effectively to the space available for free movement and cannot be used for installing furniture should be excluded.

7. Berths should not be arranged in tiers of more than two; in the case of berths placed along the ship's side, there should be only a single tier where a sidelight is situated above a berth.

8. The lower berth in a double tier should be not less than 30 centimetres above the floor; the upper berth should be placed approximately midway between the bottom of the lower berth and the lower side of the deckhead beams.

9. The framework and the lee-board, if any, of a berth should be of approved material, hard, smooth, and not likely to corrode or to harbour vermin.

10. If tubular frames are used for the construction of berths, they should be completely sealed and without perforations which would give access to vermin.

11. Each berth should be fitted with a comfortable mattress with cushioning bottom or a combined cushioning mattress, including a spring bottom or a spring mattress. The mattress and cushioning material used should be made of approved material. Stuffing of material likely to harbour vermin should not be used.

12. When one berth is placed over another, a dust-proof bottom should be fitted beneath the bottom mattress or spring bottom of the upper berth.

13. The furniture should be of smooth, hard material not liable to warp or corrode.

14. Sleeping rooms should be fitted with curtains or equivalent for the sidelights.

15. Sleeping rooms should be fitted with a mirror, small cabinets for toilet requisites, a book rack and a sufficient number of coat hooks.

#### Guideline B3.1.6 – Mess rooms

1. Mess room facilities may be either common or separate. The decision in this respect should be taken after consultation with seafarers' and shipowners' representatives and subject to the approval of the competent authority. Account should be taken of factors such as the size of the ship and the distinctive cultural, religious and social needs of the seafarers.

2. Where separate mess room facilities are to be provided to seafarers, then separate mess rooms should be provided for:

- (a) master and officers; and
- (b) petty officers and other seafarers.

3. On ships other than passenger ships, the floor area of mess rooms for seafarers should be not less than 1.5 square metres per person of the planned seating capacity.

4. In all ships, mess rooms should be equipped with tables and appropriate seats, fixed or movable, sufficient to accommodate the greatest number of seafarers likely to use them at any one time.

5. There should be available at all times when seafarers are on board:

- (a) a refrigerator, which should be conveniently situated and of sufficient capacity for the number of persons using the mess room or mess rooms;



- (b) facilities for hot beverages; and
- (c) cool water facilities.

6. Where available pantries are not accessible to mess rooms, adequate lockers for mess utensils and proper facilities for washing utensils should be provided.

7. The tops of tables and seats should be of damp-resistant material.

#### Guideline B3.1.7 – Sanitary accommodation

1. Washbasins and tub baths should be of adequate size and constructed of approved material with a smooth surface not liable to crack, flake or corrode.

2. All toilets should be of an approved pattern and provided with an ample flush of water or with some other suitable flushing means, such as air, which are available at all times and independently controllable.

3. Sanitary accommodation intended for the use of more than one person should comply with the following:

- (a) floors should be of approved durable material, impervious to damp, and should be properly drained;
- (b) bulkheads should be of steel or other approved material and should be watertight up to at least 23 centimetres above the level of the deck;
- (c) the accommodation should be sufficiently lit, heated and ventilated;
- (d) toilets should be situated convenient to, but separate from, sleeping rooms and wash rooms, without direct access from the sleeping rooms or from a passage between sleeping rooms and toilets to which there is no other access; this requirement does not apply where a toilet is located in a compartment between two sleeping rooms having a total of not more than four seafarers; and
- (e) where there is more than one toilet in a compartment, they should be sufficiently screened to ensure privacy.

4. The laundry facilities provided for seafarers' use should include:

- (a) washing machines;
- (b) drying machines or adequately heated and ventilated drying rooms; and
- (c) irons and ironing boards or their equivalent.

#### Guideline B3.1.8 – Hospital accommodation

1. The hospital accommodation should be designed so as to facilitate consultation and the giving of medical first aid and to help prevent the spread of infectious diseases.

2. The arrangement of the entrance, berths, lighting, ventilation, heating and water supply should be designed to ensure the comfort and facilitate the treatment of the occupants.

3. The number of hospital berths required should be prescribed by the competent authority.

4. Sanitary accommodation should be provided for the exclusive use of the occupants of the hospital accommodation, either as part of the accommodation or in close proximity thereto. Such sanitary accommodation should comprise a minimum of one toilet, one washbasin and one tub or shower.



Guideline B3.1.9 – Other facilities

1. Where separate facilities for engine department personnel to change their clothes are provided, they should be:

- (a) located outside the machinery space but with easy access to it; and
- (b) fitted with individual clothes lockers as well as with tubs or showers or both and washbasins having hot and cold running fresh water.

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

1. Each Member should consider applying the following principles:

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

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

1. Recreational facilities and services should be reviewed frequently to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.

2. Furnishings for recreational facilities should as a minimum include a book-case and facilities for reading, writing and, where practicable, games.

3. In connection with the planning of recreation facilities, the competent authority should give consideration to the provision of a canteen.

4. Consideration should also be given to including the following facilities at no cost to the seafarer, where practicable:

- (a) a smoking room;
- (b) television viewing and the reception of radio broadcasts;
- (c) showing of films, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and, where necessary, changed at reasonable intervals;
- (d) sports equipment including exercise equipment, table games and deck games;
- (e) where possible, facilities for swimming;
- (f) a library containing vocational and other books, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and changed at reasonable intervals;
- (g) facilities for recreational handicrafts;
- (h) electronic equipment such as a radio, television, video recorders, DVD/CD player, personal computer and software and cassette recorder/player;
- (i) where appropriate, the provision of bars on board for seafarers unless these are contrary to national, religious or social customs; and
- (j) reasonable access to ship-to-shore telephone communications, and email and Internet facilities, where available, with any charges for the use of these services being reasonable in amount.

5. Every effort should be given to ensuring that the forwarding of seafarers' mail is as reliable and expeditious as possible. Efforts should also be considered for avoiding seafarers being required to pay additional postage when mail has to be re-addressed owing to circumstances beyond their control.

6. Measures should be considered to ensure, subject to any applicable national or international laws or regulations, that whenever possible and reasonable seafarers are expeditiously granted permission to have their partners, relatives and friends as visitors on board their ship when in port. Such measures should meet any concerns for security clearances.

7. Consideration should be given to the possibility of allowing seafarers to be accompanied by their partners on occasional voyages where this is practicable and reasonable. Such partners should carry adequate insurance cover against accident and illness; the shipowners should give every assistance to the seafarer to effect such insurance.

#### Guideline B3.1.12 – Prevention of noise and vibration

1. Accommodation and recreational and catering facilities should be located as far as practicable from the engines, steering gear rooms, deck winches, ventilation, heating and air-conditioning equipment and other noisy machinery and apparatus.

2. Acoustic insulation or other appropriate sound-absorbing materials should be used in the construction and finishing of bulkheads, deckheads and decks within the sound-producing spaces as well as self-closing noise-isolating doors for machinery spaces.

3. Engine rooms and other machinery spaces should be provided, wherever practicable, with soundproof centralized control rooms for engine-room personnel. Working spaces, such as the machine shop, should be insulated, as far as practicable, from the general engine-room noise and measures should be taken to reduce noise in the operation of machinery.

4. The limits for noise levels for working and living spaces should be in conformity with the ILO international guidelines on exposure levels, including those in the ILO code of practice entitled *Ambient factors in the workplace*, 2001, and, where applicable, the specific protection recommended by the International Maritime Organization, and with any subsequent amending and supplementary instruments for acceptable noise levels on board ships. A copy of the applicable instruments in English or the working language of the ship should be carried on board and should be accessible to seafarers.

5. No accommodation or recreational or catering facilities should be exposed to excessive vibration.

### ***Regulation 3.2 – Food and catering***

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

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry on board and serve food and drinking water of appropriate quality, nutritional value and quantity that

adequately covers the requirements of the ship and takes into account the differing cultural and religious backgrounds.

2. Seafarers on board a ship shall be provided with food free of charge during the period of engagement.

3. Seafarers employed as ships' cooks with responsibility for food preparation must be trained and qualified for their position on board ship.

*Standard A3.2 – Food and catering*

1. Each Member shall adopt laws and regulations or other measures to provide minimum standards for the quantity and quality of food and drinking water and for the catering standards that apply to meals provided to seafarers on ships that fly its flag, and shall undertake educational activities to promote awareness and implementation of the standards referred to in this paragraph.

2. Each Member shall ensure that ships that fly its flag meet the following minimum standards:

- (a) food and drinking water supplies, having regard to the number of seafarers on board, their religious requirements and cultural practices as they pertain to food, and the duration and nature of the voyage, shall be suitable in respect of quantity, nutritional value, quality and variety;
- (b) the organization and equipment of the catering department shall be such as to permit the provision to the seafarers of adequate, varied and nutritious meals prepared and served in hygienic conditions; and
- (c) catering staff shall be properly trained or instructed for their positions.

3. Shipowners shall ensure that seafarers who are engaged as ships' cooks are trained, qualified and found competent for the position in accordance with requirements set out in the laws and regulations of the Member concerned.

4. The requirements under paragraph 3 of this Standard shall include a completion of a training course approved or recognized by the competent authority, which covers practical cookery, food and personal hygiene, food storage, stock control, and environmental protection and catering health and safety.

5. On ships operating with a prescribed manning of less than ten which, by virtue of the size of the crew or the trading pattern, may not be required by the competent authority to carry a fully qualified cook, anyone processing food in the galley shall be trained or instructed in areas including food and personal hygiene as well as handling and storage of food on board ship.

6. In circumstances of exceptional necessity, the competent authority may issue a dispensation permitting a non-fully qualified cook to serve in a specified ship for a specified limited period, until the next convenient port of call or for a period not exceeding one month, provided that the person to whom the dispensation is issued is trained or instructed in areas including food and personal hygiene as well as handling and storage of food on board ship.

7. In accordance with the ongoing compliance procedures under Title 5, the competent authority shall require that frequent documented inspections be carried out on board ships, by or under the authority of the master, with respect to:

- (a) supplies of food and drinking water;
- (b) all spaces and equipment used for the storage and handling of food and drinking water; and
- (c) galley and other equipment for the preparation and service of meals.

8. No seafarer under the age of 18 shall be employed or engaged or work as a ship's cook.

#### Guideline B3.2 – Food and catering

##### Guideline B3.2.1 – Inspection, education, research and publication

1. The competent authority should, in cooperation with other relevant agencies and organizations, collect up-to-date information on nutrition and on methods of purchasing, storing, preserving, cooking and serving food, with special reference to the requirements of catering on board a ship. This information should be made available, free of charge or at reasonable cost, to manufacturers of and traders in ships' food supplies and equipment, masters, stewards and cooks, and to shipowners' and seafarers' organizations concerned. Appropriate forms of publicity, such as manuals, brochures, posters, charts or advertisements in trade journals, should be used for this purpose.

2. The competent authority should issue recommendations to avoid wastage of food, facilitate the maintenance of a proper standard of hygiene, and ensure the maximum practicable convenience in working arrangements.

3. The competent authority should work with relevant agencies and organizations to develop educational materials and on-board information concerning methods of ensuring proper food supply and catering services.

4. The competent authority should work in close cooperation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and with national or local authorities dealing with questions of food and health, and may where necessary utilize the services of such authorities.

##### Guideline B3.2.2 – Ships' cooks

1. Seafarers should only be qualified as ships' cooks if they have:

- (a) served at sea for a minimum period to be prescribed by the competent authority, which could be varied to take into account existing relevant qualifications or experience;
- (b) passed an examination prescribed by the competent authority or passed an equivalent examination at an approved training course for cooks.

2. The prescribed examination may be conducted and certificates granted either directly by the competent authority or, subject to its control, by an approved school for the training of cooks.

3. The competent authority should provide for the recognition, where appropriate, of certificates of qualification as ships' cooks issued by other Members, which have ratified this Convention or the Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69), or other approved body.

**TITLE 4. HEALTH PROTECTION, MEDICAL CARE, WELFARE  
AND SOCIAL SECURITY PROTECTION**

***Regulation 4.1 – Medical care on board ship and ashore***

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

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

***Standard A4.1 – Medical care on board ship and ashore***

1. Each Member shall ensure that measures providing for health protection and medical care, including essential dental care, for seafarers working on board a ship that flies its flag are adopted which:
  - (a) ensure the application to seafarers of any general provisions on occupational health protection and medical care relevant to their duties, as well as of special provisions specific to work on board ship;
  - (b) ensure that seafarers are given health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore, including prompt access to the necessary medicines, medical equipment and facilities for diagnosis and treatment and to medical information and expertise;
  - (c) give seafarers the right to visit a qualified medical doctor or dentist without delay in ports of call, where practicable;
  - (d) ensure that, to the extent consistent with the Member's national law and practice, medical care and health protection services while a seafarer is on board ship or landed in a foreign port are provided free of charge to seafarers; and
  - (e) are not limited to treatment of sick or injured seafarers but include measures of a preventive character such as health promotion and health education programmes.
2. The competent authority shall adopt a standard medical report form for use by the ships' masters and relevant onshore and on-board medical personnel. The form,

when completed, and its contents shall be kept confidential and shall only be used to facilitate the treatment of seafarers.

3. Each Member shall adopt laws and regulations establishing requirements for on-board hospital and medical care facilities and equipment and training on ships that fly its flag.

4. National laws and regulations shall as a minimum provide for the following requirements:

- (a) all ships shall carry a medicine chest, medical equipment and a medical guide, the specifics of which shall be prescribed and subject to regular inspection by the competent authority; the national requirements shall take into account the type of ship, the number of persons on board and the nature, destination and duration of voyages and relevant national and international recommended medical standards;
- (b) ships carrying 100 or more persons and ordinarily engaged on international voyages of more than three days' duration shall carry a qualified medical doctor who is responsible for providing medical care; national laws or regulations shall also specify which other ships shall be required to carry a medical doctor, taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board;
- (c) ships which do not carry a medical doctor shall be required to have either at least one seafarer on board who is in charge of medical care and administering medicine as part of their regular duties or at least one seafarer on board competent to provide medical first aid; persons in charge of medical care on board who are not medical doctors shall have satisfactorily completed training in medical care that meets the requirements of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended ("STCW"); seafarers designated to provide medical first aid shall have satisfactorily completed training in medical first aid that meets the requirements of STCW; national laws or regulations shall specify the level of approved training required taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board; and
- (d) the competent authority shall ensure by a prearranged system that medical advice by radio or satellite communication to ships at sea, including specialist advice, is available 24 hours a day; medical advice, including the onward transmission of medical messages by radio or satellite communication between a ship and those ashore giving the advice, shall be available free of charge to all ships irrespective of the flag that they fly.

#### Guideline B4.1 – Medical care on board ship and ashore

##### Guideline B4.1.1 – Provision of medical care

1. When determining the level of medical training to be provided on board ships that are not required to carry a medical doctor, the competent authority should require that:

- (a) ships which ordinarily are capable of reaching qualified medical care and medical facilities within eight hours should have at least one designated seafarer with the approved medical first-aid training required by STCW which will enable such persons to take immediate, effective action in case of accidents or illnesses likely

to occur on board a ship and to make use of medical advice by radio or satellite communication; and

- (b) all other ships should have at least one designated seafarer with approved training in medical care required by STCW, including practical training and training in life-saving techniques such as intravenous therapy, which will enable the persons concerned to participate effectively in coordinated schemes for medical assistance to ships at sea, and to provide the sick or injured with a satisfactory standard of medical care during the period they are likely to remain on board.

2. The training referred to in paragraph 1 of this Guideline should be based on the contents of the most recent editions of the *International Medical Guide for Ships*, the *Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods*, the *Document for Guidance – An International Maritime Training Guide*, and the medical section of the *International Code of Signals* as well as similar national guides.

3. Persons referred to in paragraph 1 of this Guideline and such other seafarers as may be required by the competent authority should undergo, at approximately five-year intervals, refresher courses to enable them to maintain and increase their knowledge and skills and to keep up-to-date with new developments.

4. The medicine chest and its contents, as well as the medical equipment and medical guide carried on board, should be properly maintained and inspected at regular intervals, not exceeding 12 months, by responsible persons designated by the competent authority, who should ensure that the labelling, expiry dates and conditions of storage of all medicines and directions for their use are checked and all equipment functioning as required. In adopting or reviewing the ship's medical guide used nationally, and in determining the contents of the medicine chest and medical equipment, the competent authority should take into account international recommendations in this field, including the latest edition of the *International Medical Guide for Ships*, and other guides mentioned in paragraph 2 of this Guideline.

5. Where a cargo which is classified dangerous has not been included in the most recent edition of the *Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods*, the necessary information on the nature of the substances, the risks involved, the necessary personal protective devices, the relevant medical procedures and specific antidotes should be made available to the seafarers. Such specific antidotes and personal protective devices should be on board whenever dangerous goods are carried. This information should be integrated with the ship's policies and programmes on occupational safety and health described in Regulation 4.3 and related Code provisions.

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

#### Guideline B4.1.2 – Medical report form

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



Guideline B4.1.3 – Medical care ashore

1. Shore-based medical facilities for treating seafarers should be adequate for the purposes. The doctors, dentists and other medical personnel should be properly qualified.

2. Measures should be taken to ensure that seafarers have access when in port to:

- (a) outpatient treatment for sickness and injury;
- (b) hospitalization when necessary; and
- (c) facilities for dental treatment, especially in cases of emergency.

3. Suitable measures should be taken to facilitate the treatment of seafarers suffering from disease. In particular, seafarers should be promptly admitted to clinics and hospitals ashore, without difficulty and irrespective of nationality or religious belief, and, whenever possible, arrangements should be made to ensure, when necessary, continuation of treatment to supplement the medical facilities available to them.

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

1. Each Member should give due consideration to participating in international cooperation in the area of assistance, programmes and research in health protection and medical care. Such cooperation might cover:

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



- (j) providing all seafarers with special curative and preventive health and medical services in port, or making available to them general health, medical and rehabilitation services; and
- (k) arranging for the repatriation of the bodies or ashes of deceased seafarers, in accordance with the wishes of the next of kin and as soon as practicable.

2. International cooperation in the field of health protection and medical care for seafarers should be based on bilateral or multilateral agreements or consultations among Members.

Guideline B4.1.5 – Dependants of seafarers

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

***Regulation 4.2 – Shipowners' liability***

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

1. Each Member shall ensure that measures, in accordance with the Code, are in place on ships that fly its flag to provide seafarers employed on the ships with a right to material assistance and support from the shipowner with respect to the financial consequences of sickness, injury or death occurring while they are serving under a seafarers' employment agreement or arising from their employment under such agreement.

2. This Regulation does not affect any other legal remedies that a seafarer may seek.

***Standard A4.2 – Shipowners' liability***

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that shipowners of ships that fly its flag are responsible for health protection and medical care of all seafarers working on board the ships in accordance with the following minimum standards:

- (a) shipowners shall be liable to bear the costs for seafarers working on their ships in respect of sickness and injury of the seafarers occurring between the date of commencing duty and the date upon which they are deemed duly repatriated, or arising from their employment between those dates;
- (b) shipowners shall provide financial security to assure compensation in the event of the death or long-term disability of seafarers due to an occupational injury, illness or hazard, as set out in national law, the seafarers' employment agreement or collective agreement;
- (c) shipowners shall be liable to defray the expense of medical care, including medical treatment and the supply of the necessary medicines and therapeutic appliances, and board and lodging away from home until the sick or injured seafarer has recovered, or until the sickness or incapacity has been declared of a permanent character; and

- (d) shipowners shall be liable to pay the cost of burial expenses in the case of death occurring on board or ashore during the period of engagement.

2. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to defray the expense of medical care and board and lodging to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.

3. Where the sickness or injury results in incapacity for work the shipowner shall be liable:

- (a) to pay full wages as long as the sick or injured seafarers remain on board or until the seafarers have been repatriated in accordance with this Convention; and
- (b) to pay wages in whole or in part as prescribed by national laws or regulations or as provided for in collective agreements from the time when the seafarers are repatriated or landed until their recovery or, if earlier, until they are entitled to cash benefits under the legislation of the Member concerned.

4. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to pay wages in whole or in part in respect of a seafarer no longer on board to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.

5. National laws or regulations may exclude the shipowner from liability in respect of:

- (a) injury incurred otherwise than in the service of the ship;
- (b) injury or sickness due to the wilful misconduct of the sick, injured or deceased seafarer; and
- (c) sickness or infirmity intentionally concealed when the engagement is entered into.

6. National laws or regulations may exempt the shipowner from liability to defray the expense of medical care and board and lodging and burial expenses in so far as such liability is assumed by the public authorities.

7. Shipowners or their representatives shall take measures for safeguarding property left on board by sick, injured or deceased seafarers and for returning it to them or to their next of kin.

#### Guideline B4.2 – Shipowners' liability

1. The payment of full wages required by Standard A4.2, paragraph 3(a), may be exclusive of bonuses.

2. National laws or regulations may provide that a shipowner shall cease to be liable to bear the costs of a sick or injured seafarer from the time at which that seafarer can claim medical benefits under a scheme of compulsory sickness insurance, compulsory accident insurance or workers' compensation for accidents.

3. National laws or regulations may provide that burial expenses paid by the shipowner shall be reimbursed by an insurance institution in cases in which funeral benefit is payable in respect of the deceased seafarer under laws or regulations relating to social insurance or workers' compensation.

**Regulation 4.3 – Health and safety protection and accident prevention**

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

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are provided with occupational health protection and live, work and train on board ship in a safe and hygienic environment.
2. Each Member shall develop and promulgate national guidelines for the management of occupational safety and health on board ships that fly its flag, after consultation with representative shipowners' and seafarers' organizations and taking into account applicable codes, guidelines and standards recommended by international organizations, national administrations and maritime industry organizations.
3. Each Member shall adopt laws and regulations and other measures addressing the matters specified in the Code, taking into account relevant international instruments, and set standards for occupational safety and health protection and accident prevention on ships that fly its flag.

*Standard A4.3 – Health and safety protection and accident prevention*

1. The laws and regulations and other measures to be adopted in accordance with Regulation 4.3, paragraph 3, shall include the following subjects:

- (a) the adoption and effective implementation and promotion of occupational safety and health policies and programmes on ships that fly the Member's flag, including risk evaluation as well as training and instruction of seafarers;
- (b) reasonable precautions to prevent occupational accidents, injuries and diseases on board ship, including measures to reduce and prevent the risk of exposure to harmful levels of ambient factors and chemicals as well as the risk of injury or disease that may arise from the use of equipment and machinery on board ships;
- (c) on-board programmes for the prevention of occupational accidents, injuries and diseases and for continuous improvement in occupational safety and health protection, involving seafarers' representatives and all other persons concerned in their implementation, taking account of preventive measures, including engineering and design control, substitution of processes and procedures for collective and individual tasks, and the use of personal protective equipment; and
- (d) requirements for inspecting, reporting and correcting unsafe conditions and for investigating and reporting on-board occupational accidents.

2. The provisions referred to in paragraph 1 of this Standard shall:

- (a) take account of relevant international instruments dealing with occupational safety and health protection in general and with specific risks, and address all matters relevant to the prevention of occupational accidents, injuries and diseases that may be applicable to the work of seafarers and particularly those which are specific to maritime employment;
- (b) clearly specify the obligation of shipowners, seafarers and others concerned to comply with the applicable standards and with the ship's occupational safety and health policy and programme with special attention being paid to the safety and health of seafarers under the age of 18;

- (c) specify the duties of the master or a person designated by the master, or both, to take specific responsibility for the implementation of and compliance with the ship's occupational safety and health policy and programme; and
- (d) specify the authority of the ship's seafarers appointed or elected as safety representatives to participate in meetings of the ship's safety committee. Such a committee shall be established on board a ship on which there are five or more seafarers.

3. The laws and regulations and other measures referred to in Regulation 4.3, paragraph 3, shall be regularly reviewed in consultation with the representatives of the shipowners' and seafarers' organizations and, if necessary, revised to take account of changes in technology and research in order to facilitate continuous improvement in occupational safety and health policies and programmes and to provide a safe occupational environment for seafarers on ships that fly the Member's flag.

4. Compliance with the requirements of applicable international instruments on the acceptable levels of exposure to workplace hazards on board ships and on the development and implementation of ships' occupational safety and health policies and programmes shall be considered as meeting the requirements of this Convention.

5. The competent authority shall ensure that:

- (a) occupational accidents, injuries and diseases are adequately reported, taking into account the guidance provided by the International Labour Organization with respect to the reporting and recording of occupational accidents and diseases;
- (b) comprehensive statistics of such accidents and diseases are kept, analysed and published and, where appropriate, followed up by research into general trends and into the hazards identified; and
- (c) occupational accidents are investigated.

6. Reporting and investigation of occupational safety and health matters shall be designed to ensure the protection of seafarers' personal data, and shall take account of the guidance provided by the International Labour Organization on this matter.

7. The competent authority shall cooperate with shipowners' and seafarers' organizations to take measures to bring to the attention of all seafarers information concerning particular hazards on board ships, for instance, by posting official notices containing relevant instructions.

8. The competent authority shall require that shipowners conducting risk evaluation in relation to management of occupational safety and health refer to appropriate statistical information from their ships and from general statistics provided by the competent authority.

#### Guideline B4.3 – Health and safety protection and accident prevention

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

1. The provisions required under Standard A4.3 should take into account the ILO code of practice entitled *Accident prevention on board ship at sea and in port*, 1996, and subsequent versions and other related ILO and other international standards and guidelines and codes of practice regarding occupational safety and health protection, including any exposure levels that they may identify.

2. The competent authority should ensure that the national guidelines for the management of occupational safety and health address the following matters, in particular:

- (a) general and basic provisions;
- (b) structural features of the ship, including means of access and asbestos-related risks;
- (c) machinery;
- (d) the effects of the extremely low or high temperature of any surfaces with which seafarers may be in contact;
- (e) the effects of noise in the workplace and in shipboard accommodation;
- (f) the effects of vibration in the workplace and in shipboard accommodation;
- (g) the effects of ambient factors, other than those referred to in subparagraphs (e) and (f), in the workplace and in shipboard accommodation, including tobacco smoke;
- (h) special safety measures on and below deck;
- (i) loading and unloading equipment;
- (j) fire prevention and fire-fighting;
- (k) anchors, chains and lines;
- (l) dangerous cargo and ballast;
- (m) personal protective equipment for seafarers;
- (n) work in enclosed spaces;
- (o) physical and mental effects of fatigue;
- (p) the effects of drug and alcohol dependency;
- (q) HIV/AIDS protection and prevention; and
- (r) emergency and accident response.

3. The assessment of risks and reduction of exposure on the matters referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the physical occupational health effects, including manual handling of loads, noise and vibration, the chemical and biological occupational health effects, the mental occupational health effects, the physical and mental health effects of fatigue, and occupational accidents. The necessary measures should take due account of the preventive principle according to which, among other things, combating risk at the source, adapting work to the individual, especially as regards the design of workplaces, and replacing the dangerous by the non-dangerous or the less dangerous, have precedence over personal protective equipment for seafarers.

4. In addition, the competent authority should ensure that the implications for health and safety are taken into account, particularly in the following areas:

- (a) emergency and accident response;
- (b) the effects of drug and alcohol dependency; and
- (c) HIV/AIDS protection and prevention.

#### Guideline B4.3.2 – Exposure to noise

1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned,

should review on an ongoing basis the problem of noise on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of exposure to noise.

2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should take account of the adverse effects of exposure to excessive noise on the hearing, health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard noise to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:

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

#### Guideline B4.3.3 – Exposure to vibration

1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned, and taking into account, as appropriate, relevant international standards, should review on an ongoing basis the problem of vibration on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of vibration.

2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should cover the effect of exposure to excessive vibration on the health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard vibration to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:

- (a) instruction of seafarers in the dangers to their health of prolonged exposure to vibration;
- (b) provision of approved personal protective equipment to seafarers where necessary; and
- (c) assessment of risks and reduction of exposure to vibration in all accommodation and recreational and catering facilities by adopting measures in accordance with the guidance provided by the ILO code of practice entitled *Ambient factors in the workplace*, 2001, and any subsequent revisions, taking account of the difference between exposure in those areas and in the workplace.

#### Guideline B4.3.4 – Obligations of shipowners

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

2. Account should also be taken of Articles 7 and 11 of the Guarding of Machinery Convention, 1963 (No. 119), and the corresponding provisions of the Guarding of Machinery Recommendation, 1963 (No. 118), under which the obligation to ensure compliance with the requirement that machinery in use is properly guarded, and its use

without appropriate guards prevented, rests on the employer, while there is an obligation on the worker not to use machinery without the guards being in position nor to make in-operative the guards provided.

Guideline B4.3.5 – Reporting and collection of statistics

1. All occupational accidents and occupational injuries and diseases should be reported so that they can be investigated and comprehensive statistics can be kept, analysed and published, taking account of protection of the personal data of the seafarers concerned. Reports should not be limited to fatalities or to accidents involving the ship.

2. The statistics referred to in paragraph 1 of this Guideline should record the numbers, nature, causes and effects of occupational accidents and occupational injuries and diseases, with a clear indication, as applicable, of the department on board a ship, the type of accident and whether at sea or in port.

3. Each Member should have due regard to any international system or model for recording accidents to seafarers which may have been established by the International Labour Organization.

Guideline B4.3.6 – Investigations

1. The competent authority should undertake investigations into the causes and circumstances of all occupational accidents and occupational injuries and diseases resulting in loss of life or serious personal injury, and such other cases as may be specified in national laws or regulations.

2. Consideration should be given to including the following as subjects of investigation:

- (a) working environment, such as working surfaces, layout of machinery, means of access, lighting and methods of work;
- (b) incidence in different age groups of occupational accidents and occupational injuries and diseases;
- (c) special physiological or psychological problems created by the shipboard environment;
- (d) problems arising from physical stress on board a ship, in particular as a consequence of increased workload;
- (e) problems arising from and effects of technical developments and their influence on the composition of crews; and
- (f) problems arising from any human failures.

Guideline B4.3.7 – National protection and prevention programmes

1. In order to provide a sound basis for measures to promote occupational safety and health protection and prevention of accidents, injuries and diseases which are due to particular hazards of maritime employment, research should be undertaken into general trends and into such hazards as are revealed by statistics.

2. The implementation of protection and prevention programmes for the promotion of occupational safety and health should be so organized that the competent authority, shipowners and seafarers or their representatives and other appropriate bodies may



play an active role, including through such means as information sessions, on-board guidelines on maximum exposure levels to potentially harmful ambient workplace factors and other hazards or outcomes of a systematic risk evaluation process. In particular, national or local joint occupational safety and health protection and accident prevention committees or ad hoc working parties and on-board committees, on which shipowners' and seafarers' organizations concerned are represented, should be established.

3. Where such activity takes place at company level, the representation of seafarers on any safety committee on board that shipowner's ships should be considered.

#### Guideline B4.3.8 – Content of protection and prevention programmes

1. Consideration should be given to including the following in the functions of the committees and other bodies referred to in Guideline B4.3.7, paragraph 2:

- (a) the preparation of national guidelines and policies for occupational safety and health management systems and for accident prevention provisions, rules and manuals;
- (b) the organization of occupational safety and health protection and accident prevention training and programmes;
- (c) the organization of publicity on occupational safety and health protection and accident prevention, including films, posters, notices and brochures; and
- (d) the distribution of literature and information on occupational safety and health protection and accident prevention so that it reaches seafarers on board ships.

2. Relevant provisions or recommendations adopted by the appropriate national authorities or organizations or international organizations should be taken into account by those preparing texts of occupational safety and health protection and accident prevention measures or recommended practices.

3. In formulating occupational safety and health protection and accident prevention programmes, each Member should have due regard to any code of practice concerning the safety and health of seafarers which may have been published by the International Labour Organization.

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

1. The curriculum for the training referred to in Standard A4.3, paragraph 1(a), should be reviewed periodically and brought up to date in the light of development in types and sizes of ships and in their equipment, as well as changes in manning practices, nationality, language and the organization of work on board ships.

2. There should be continuous occupational safety and health protection and accident prevention publicity. Such publicity might take the following forms:

- (a) educational audiovisual material, such as films, for use in vocational training centres for seafarers and where possible shown on board ships;
- (b) display of posters on board ships;
- (c) inclusion in periodicals read by seafarers of articles on the hazards of maritime employment and on occupational safety and health protection and accident prevention measures; and
- (d) special campaigns using various publicity media to instruct seafarers, including campaigns on safe working practices.



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

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

1. Safety and health regulations should refer to any general provisions on medical examinations before and during employment and on the prevention of accidents and the protection of health in employment, which may be applicable to the work of seafarers. Such regulations should specify measures which will minimize occupational dangers to young seafarers in the course of their duties.

2. Except where a young seafarer is recognized as fully qualified in a pertinent skill by the competent authority, the regulations should specify restrictions on young seafarers undertaking, without appropriate supervision and instruction, certain types of work presenting special risk of accident or of detrimental effect on their health or physical development, or requiring a particular degree of maturity, experience or skill. In determining the types of work to be restricted by the regulations, the competent authority might consider in particular work involving:

- (a) the lifting, moving or carrying of heavy loads or objects;
- (b) entry into boilers, tanks and cofferdams;
- (c) exposure to harmful noise and vibration levels;
- (d) operating hoisting and other power machinery and tools, or acting as signallers to operators of such equipment;
- (e) handling mooring or tow lines or anchoring equipment;
- (f) rigging;
- (g) work aloft or on deck in heavy weather;
- (h) nightwatch duties;
- (i) servicing of electrical equipment;
- (j) exposure to potentially harmful materials, or harmful physical agents such as dangerous or toxic substances and ionizing radiations;
- (k) the cleaning of catering machinery; and
- (l) the handling or taking charge of ships' boats.

3. Practical measures should be taken by the competent authority or through the appropriate machinery to bring to the attention of young seafarers information concerning the prevention of accidents and the protection of their health on board ships. Such measures could include adequate instruction in courses, official accident prevention publicity intended for young persons and professional instruction and supervision of young seafarers.

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

Guideline B4.3.11 – International cooperation

1. Members, with the assistance as appropriate of intergovernmental and other international organizations, should endeavour, in cooperation with each other, to achieve the greatest possible uniformity of action for the promotion of occupational safety and health protection and prevention of accidents.

2. In developing programmes for promoting occupational safety and health protection and prevention of accidents under Standard A4.3, each Member should have due regard to relevant codes of practice published by the International Labour Organization and the appropriate standards of international organizations.

3. Members should have regard to the need for international cooperation in the continuous promotion of activity related to occupational safety and health protection and prevention of occupational accidents. Such cooperation might take the form of:

- (a) bilateral or multilateral arrangements for uniformity in occupational safety and health protection and accident prevention standards and safeguards;
- (b) exchange of information on particular hazards affecting seafarers and on means of promoting occupational safety and health protection and preventing accidents;
- (c) assistance in testing of equipment and inspection according to the national regulations of the flag State;
- (d) collaboration in the preparation and dissemination of occupational safety and health protection and accident prevention provisions, rules or manuals;
- (e) collaboration in the production and use of training aids; and
- (f) joint facilities for, or mutual assistance in, the training of seafarers in occupational safety and health protection, accident prevention and safe working practices.

#### ***Regulation 4.4 – Access to shore-based welfare facilities***

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

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

2. The responsibilities of each Member with respect to shore-based facilities, such as welfare, cultural, recreational and information facilities and services, are set out in the Code.

#### ***Standard A4.4 – Access to shore-based welfare facilities***

1. Each Member shall require, where welfare facilities exist on its territory, that they are available for the use of all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work.

2. Each Member shall promote the development of welfare facilities in appropriate ports of the country and determine, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, which ports are to be regarded as appropriate.

3. Each Member shall encourage the establishment of welfare boards which shall regularly review welfare facilities and services to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.

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

### Guideline B4.4.1 – Responsibilities of Members

1. Each Member should:

- (a) take measures to ensure that adequate welfare facilities and services are provided for seafarers in designated ports of call and that adequate protection is provided to seafarers in the exercise of their profession; and
- (b) take into account, in the implementation of these measures, the special needs of seafarers, especially when in foreign countries and when entering war zones, in respect of their safety, health and spare-time activities.

2. Arrangements for the supervision of welfare facilities and services should include participation by representative shipowners' and seafarers' organizations concerned.

3. Each Member should take measures designed to expedite the free circulation among ships, central supply agencies and welfare establishments of welfare materials such as films, books, newspapers and sports equipment for use by seafarers on board their ships and in welfare centres ashore.

4. Members should cooperate with one another in promoting the welfare of seafarers at sea and in port. Such cooperation should include the following:

- (a) consultations among competent authorities aimed at the provision and improvement of seafarers' welfare facilities and services, both in port and on board ships;
- (b) agreements on the pooling of resources and the joint provision of welfare facilities in major ports so as to avoid unnecessary duplication;
- (c) organization of international sports competitions and encouragement of the participation of seafarers in sports activities; and
- (d) organization of international seminars on the subject of welfare of seafarers at sea and in port.

### Guideline B4.4.2 – Welfare facilities and services in ports

1. Each Member should provide or ensure the provision of such welfare facilities and services as may be required, in appropriate ports of the country.

2. Welfare facilities and services should be provided, in accordance with national conditions and practice, by one or more of the following:

- (a) public authorities;
- (b) shipowners' and seafarers' organizations concerned under collective agreements or other agreed arrangements; and
- (c) voluntary organizations.

3. Necessary welfare and recreational facilities should be established or developed in ports. These should include:

- (a) meeting and recreation rooms as required;
- (b) facilities for sports and outdoor facilities, including competitions;
- (c) educational facilities; and
- (d) where appropriate, facilities for religious observances and for personal counselling.

4. These facilities may be provided by making available to seafarers in accordance with their needs facilities designed for more general use.

5. Where large numbers of seafarers of different nationalities require facilities such as hotels, clubs and sports facilities in a particular port, the competent authorities or bodies of the countries of origin of the seafarers and of the flag States, as well as the international associations concerned, should consult and cooperate with the competent authorities and bodies of the country in which the port is situated and with one another, with a view to the pooling of resources and to avoiding unnecessary duplication.

6. Hotels or hostels suitable for seafarers should be available where there is need for them. They should provide facilities equal to those found in a good-class hotel, and should wherever possible be located in good surroundings away from the immediate vicinity of the docks. Such hotels or hostels should be properly supervised, the prices charged should be reasonable in amount and, where necessary and possible, provision should be made for accommodating seafarers' families.

7. These accommodation facilities should be open to all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work. Without in any way infringing this principle, it may be necessary in certain ports to provide several types of facilities, comparable in standard but adapted to the customs and needs of different groups of seafarers.

8. Measures should be taken to ensure that, as necessary, technically competent persons are employed full time in the operation of seafarers' welfare facilities and services, in addition to any voluntary workers.

#### Guideline B4.4.3 – Welfare boards

1. Welfare boards should be established, at the port, regional and national levels, as appropriate. Their functions should include:

- (a) keeping under review the adequacy of existing welfare facilities and monitoring the need for the provision of additional facilities or the withdrawal of under-utilized facilities; and
- (b) assisting and advising those responsible for providing welfare facilities and ensuring coordination between them.

2. Welfare boards should include among their members representatives of ship-owners' and seafarers' organizations, the competent authorities and, where appropriate, voluntary organizations and social bodies.

3. As appropriate, consuls of maritime States and local representatives of foreign welfare organizations should, in accordance with national laws and regulations, be associated with the work of port, regional and national welfare boards.

#### Guideline B4.4.4 – Financing of welfare facilities

1. In accordance with national conditions and practice, financial support for port welfare facilities should be made available through one or more of the following:

- (a) grants from public funds;
- (b) levies or other special dues from shipping sources;
- (c) voluntary contributions from shipowners, seafarers, or their organizations; and
- (d) voluntary contributions from other sources.

2. Where welfare taxes, levies and special dues are imposed, they should be used only for the purposes for which they are raised.

Guideline B4.4.5 – Dissemination of information and facilitation measures

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

Guideline B4.4.6 – Seafarers in a foreign port

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

***Regulation 4.5 – Social security***

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

1. Each Member shall ensure that all seafarers and, to the extent provided for in its national law, their dependants have access to social security protection in accordance with the Code without prejudice however to any more favourable conditions referred to in paragraph 8 of article 19 of the Constitution.

2. Each Member undertakes to take steps, according to its national circumstances, individually and through international cooperation, to achieve progressively comprehensive social security protection for seafarers.

3. Each Member shall ensure that seafarers who are subject to its social security legislation, and, to the extent provided for in its national law, their dependants, are entitled to benefit from social security protection no less favourable than that enjoyed by shoreworkers.

#### *Standard A4.5 – Social security*

1. The branches to be considered with a view to achieving progressively comprehensive social security protection under Regulation 4.5 are: medical care, sickness benefit, unemployment benefit, old-age benefit, employment injury benefit, family benefit, maternity benefit, invalidity benefit and survivors' benefit, complementing the protection provided for under Regulations 4.1, on medical care, and 4.2, on ship-owners' liability, and under other titles of this Convention.

2. At the time of ratification, the protection to be provided by each Member in accordance with Regulation 4.5, paragraph 1, shall include at least three of the nine branches listed in paragraph 1 of this Standard.

3. Each Member shall take steps according to its national circumstances to provide the complementary social security protection referred to in paragraph 1 of this Standard to all seafarers ordinarily resident in its territory. This responsibility could be satisfied, for example, through appropriate bilateral or multilateral agreements or contribution-based systems. The resulting protection shall be no less favourable than that enjoyed by shoreworkers resident in their territory.

4. Notwithstanding the attribution of responsibilities in paragraph 3 of this Standard, Members may determine, through bilateral and multilateral agreements and through provisions adopted in the framework of regional economic integration organizations, other rules concerning the social security legislation to which seafarers are subject.

5. Each Member's responsibilities with respect to seafarers on ships that fly its flag shall include those provided for by Regulations 4.1 and 4.2 and the related provisions of the Code, as well as those that are inherent in its general obligations under international law.

6. Each Member shall give consideration to the various ways in which comparable benefits will, in accordance with national law and practice, be provided to seafarers in the absence of adequate coverage in the branches referred to in paragraph 1 of this Standard.

7. The protection under Regulation 4.5, paragraph 1, may, as appropriate, be contained in laws or regulations, in private schemes or in collective bargaining agreements or in a combination of these.

8. To the extent consistent with their national law and practice, Members shall cooperate, through bilateral or multilateral agreements or other arrangements, to ensure the maintenance of social security rights, provided through contributory or non-contributory schemes, which have been acquired, or are in the course of acquisition, by all seafarers regardless of residence.

9. Each Member shall establish fair and effective procedures for the settlement of disputes.

10. Each Member shall at the time of ratification specify the branches for which protection is provided in accordance with paragraph 2 of this Standard. It shall subsequently notify the Director-General of the International Labour Office when it provides social security protection in respect of one or more other branches stated in paragraph 1 of this Standard. The Director-General shall maintain a register of this information and shall make it available to all interested parties.

11. The reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution, shall also include information regarding steps taken in accordance with Regulation 4.5, paragraph 2, to extend protection to other branches.

#### Guideline B4.5 – Social security

1. The protection to be provided at the time of ratification in accordance with Standard A4.5, paragraph 2, should at least include the branches of medical care, sickness benefit and employment injury benefit.

2. In the circumstances referred to in Standard A4.5, paragraph 6, comparable benefits may be provided through insurance, bilateral and multilateral agreements or other effective means, taking into consideration the provisions of relevant collective bargaining agreements. Where such measures are adopted, seafarers covered by such measures should be advised of the means by which the various branches of social security protection will be provided.

3. Where seafarers are subject to more than one national legislation covering social security, the Members concerned should cooperate in order to determine by mutual agreement which legislation is to apply, taking into account such factors as the type and level of protection under the respective legislations which is more favourable to the seafarer concerned as well as the seafarer's preference.

4. The procedures to be established under Standard A4.5, paragraph 9, should be designed to cover all disputes relevant to the claims of the seafarers concerned, irrespective of the manner in which the coverage is provided.

5. Each Member which has national seafarers, non-national seafarers or both serving on ships that fly its flag should provide the social security protection in the Convention as applicable, and should periodically review the branches of social security protection in Standard A4.5, paragraph 1, with a view to identifying any additional branches appropriate for the seafarers concerned.

6. The seafarers' employment agreement should identify the means by which the various branches of social security protection will be provided to the seafarer by the shipowner as well as any other relevant information at the disposal of the shipowner, such as statutory deductions from the seafarers' wages and shipowners' contributions which may be made in accordance with the requirements of identified authorized bodies pursuant to relevant national social security schemes.

7. The Member whose flag the ship flies should, in effectively exercising its jurisdiction over social matters, satisfy itself that the shipowners' responsibilities concerning social security protection are met, including making the required contributions to social security schemes.



## **TITLE 5. COMPLIANCE AND ENFORCEMENT**

1. The Regulations in this Title specify each Member's responsibility to fully implement and enforce the principles and rights set out in the Articles of this Convention as well as the particular obligations provided for under its Titles 1, 2, 3 and 4.

2. Paragraphs 3 and 4 of Article VI, which permit the implementation of Part A of the Code through substantially equivalent provisions, do not apply to Part A of the Code in this Title.

3. In accordance with paragraph 2 of Article VI, each Member shall implement its responsibilities under the Regulations in the manner set out in the corresponding Standards of Part A of the Code, giving due consideration to the corresponding Guidelines in Part B of the Code.

4. The provisions of this Title shall be implemented bearing in mind that seafarers and shipowners, like all other persons, are equal before the law and are entitled to the equal protection of the law and shall not be subject to discrimination in their access to courts, tribunals or other dispute resolution mechanisms. The provisions of this Title do not determine legal jurisdiction or a legal venue.

### ***Regulation 5.1 – Flag State responsibilities***

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

#### ***Regulation 5.1.1 – General principles***

1. Each Member is responsible for ensuring implementation of its obligations under this Convention on ships that fly its flag.

2. Each Member shall establish an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, in accordance with Regulations 5.1.3 and 5.1.4 ensuring that the working and living conditions for seafarers on ships that fly its flag meet, and continue to meet, the standards in this Convention.

3. In establishing an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, a Member may, where appropriate, authorize public institutions or other organizations (including those of another Member, if the latter agrees) which it recognizes as competent and independent to carry out inspections or to issue certificates or to do both. In all cases, the Member shall remain fully responsible for the inspection and certification of the working and living conditions of the seafarers concerned on ships that fly its flag.

4. A maritime labour certificate, complemented by a declaration of maritime labour compliance, shall constitute prima facie evidence that the ship has been duly inspected by the Member whose flag it flies and that the requirements of this Convention



relating to working and living conditions of the seafarers have been met to the extent so certified.

5. Information about the system referred to in paragraph 2 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution.

*Standard A5.1.1 – General principles*

1. Each Member shall establish clear objectives and standards covering the administration of its inspection and certification systems, as well as adequate overall procedures for its assessment of the extent to which those objectives and standards are being attained.

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

*Guideline B5.1.1 – General principles*

1. The competent authority should make appropriate arrangements to promote effective cooperation between public institutions and other organizations, referred to in Regulations 5.1.1 and 5.1.2, concerned with seafarers' shipboard working and living conditions.

2. In order to better ensure cooperation between inspectors and shipowners, seafarers and their respective organizations, and to maintain or improve seafarers' working and living conditions, the competent authority should consult the representatives of such organizations at regular intervals as to the best means of attaining these ends. The manner of such consultation should be determined by the competent authority after consulting with shipowners' and seafarers' organizations.

***Regulation 5.1.2 – Authorization of recognized organizations***

1. The public institutions or other organizations referred to in paragraph 3 of Regulation 5.1.1 ("recognized organizations") shall have been recognized by the competent authority as meeting the requirements in the Code regarding competency and independence. The inspection or certification functions which the recognized organizations may be authorized to carry out shall come within the scope of the activities that are expressly mentioned in the Code as being carried out by the competent authority or a recognized organization.

2. The reports referred to in paragraph 5 of Regulation 5.1.1 shall contain information regarding any recognized organization, the extent of authorizations given and the arrangements made by the Member to ensure that the authorized activities are carried out completely and effectively.

*Standard A5.1.2 – Authorization of recognized organizations*

1. For the purpose of recognition in accordance with paragraph 1 of Regulation 5.1.2, the competent authority shall review the competency and independence of the organization concerned and determine whether the organization has demonstrated, to the extent necessary for carrying out the activities covered by the authorization conferred on it, that the organization:

- (a) has the necessary expertise in the relevant aspects of this Convention and an appropriate knowledge of ship operations, including the minimum requirements for seafarers to work on a ship, conditions of employment, accommodation, recreational facilities, food and catering, accident prevention, health protection, medical care, welfare and social security protection;
- (b) has the ability to maintain and update the expertise of its personnel;
- (c) has the necessary knowledge of the requirements of this Convention as well as of applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and
- (d) is of the appropriate size, structure, experience and capability commensurate with the type and degree of authorization.

2. Any authorizations granted with respect to inspections shall, as a minimum, empower the recognized organization to require the rectification of deficiencies that it identifies in seafarers' working and living conditions and to carry out inspections in this regard at the request of a port State.

3. Each Member shall establish:

- (a) a system to ensure the adequacy of work performed by recognized organizations, which includes information on all applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and
- (b) procedures for communication with and oversight of such organizations.

4. Each Member shall provide the International Labour Office with a current list of any recognized organizations authorized to act on its behalf and it shall keep this list up to date. The list shall specify the functions that the recognized organizations have been authorized to carry out. The Office shall make the list publicly available.

#### Guideline B5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. The organization seeking recognition should demonstrate the technical, administrative and managerial competence and capacity to ensure the provision of timely service of satisfactory quality.

2. In evaluating the capability of an organization, the competent authority should determine whether the organization:

- (a) has adequate technical, managerial and support staff;
- (b) has sufficient qualified professional staff to provide the required service, representing an adequate geographical coverage;
- (c) has proven ability to provide a timely service of satisfactory quality; and
- (d) is independent and accountable in its operations.

3. The competent authority should conclude a written agreement with any organization that it recognizes for purposes of an authorization. The agreement should include the following elements:

- (a) scope of application;
- (b) purpose;
- (c) general conditions;
- (d) the execution of functions under authorization;
- (e) legal basis of the functions under authorization;

- (f) reporting to the competent authority;
- (g) specification of the authorization from the competent authority to the recognized organization; and
- (h) the competent authority's supervision of activities delegated to the recognized organization.

4. Each Member should require the recognized organizations to develop a system for qualification of staff employed by them as inspectors to ensure the timely updating of their knowledge and expertise.

5. Each Member should require the recognized organizations to maintain records of the services performed by them such that they are able to demonstrate achievement of the required standards in the items covered by the services.

6. In establishing the oversight procedures referred to in Standard A5.1.2, paragraph 3(b), each Member should take into account the *Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration*, adopted in the framework of the International Maritime Organization.

**Regulation 5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance**

1. This Regulation applies to ships of:

- (a) 500 gross tonnage or over, engaged in international voyages; and
- (b) 500 gross tonnage or over, flying the flag of a Member and operating from a port, or between ports, in another country.

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

2. This Regulation also applies to any ship that flies the flag of a Member and is not covered by paragraph 1 of this Regulation, at the request of the shipowner to the Member concerned.

3. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a maritime labour certificate certifying that the working and living conditions of seafarers on the ship, including measures for ongoing compliance to be included in the declaration of maritime labour compliance referred to in paragraph 4 of this Regulation, have been inspected and meet the requirements of national laws or regulations or other measures implementing this Convention.

4. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a declaration of maritime labour compliance stating the national requirements implementing this Convention for the working and living conditions for seafarers and setting out the measures adopted by the shipowner to ensure compliance with the requirements on the ship or ships concerned.

5. The maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall conform to the model prescribed by the Code.

6. Where the competent authority of the Member or a recognized organization duly authorized for this purpose has ascertained through inspection that a ship that flies the Member's flag meets or continues to meet the standards of this Convention, it shall issue or renew a maritime labour certificate to that effect and maintain a publicly available record of that certificate.

7. Detailed requirements for the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, including a list of the matters that must be inspected and approved, are set out in Part A of the Code.

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

1. The maritime labour certificate shall be issued to a ship by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, for a period which shall not exceed five years. A list of matters that must be inspected and found to meet national laws and regulations or other measures implementing the requirements of this Convention regarding the working and living conditions of seafarers on ships before a maritime labour certificate can be issued is found in Appendix A5-I.

2. The validity of the maritime labour certificate shall be subject to an intermediate inspection by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, to ensure continuing compliance with the national requirements implementing this Convention. If only one intermediate inspection is carried out and the period of validity of the certificate is five years, it shall take place between the second and third anniversary dates of the certificate. Anniversary date means the day and month of each year which will correspond to the date of expiry of the maritime labour certificate. The scope and depth of the intermediate inspection shall be equal to an inspection for renewal of the certificate. The certificate shall be endorsed following satisfactory intermediate inspection.

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Standard, when the renewal inspection has been completed within three months before the expiry of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid from the date of completion of the renewal inspection for a period not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

4. When the renewal inspection is completed more than three months before the expiry date of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid for a period not exceeding five years starting from the date of completion of the renewal inspection.

5. A maritime labour certificate may be issued on an interim basis:

- (a) to new ships on delivery;
- (b) when a ship changes flag; or
- (c) when a shipowner assumes responsibility for the operation of a ship which is new to that shipowner.

6. An interim maritime labour certificate may be issued for a period not exceeding six months by the competent authority or a recognized organization duly authorized for this purpose.

7. An interim maritime labour certificate may only be issued following verification that:

- (a) the ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I, taking into account verification of items under subparagraphs (b), (c) and (d) of this paragraph;
- (b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with this Convention;

- (c) the master is familiar with the requirements of this Convention and the responsibilities for implementation; and
- (d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a declaration of maritime labour compliance.

8. A full inspection in accordance with paragraph 1 of this Standard shall be carried out prior to expiry of the interim certificate to enable issue of the full-term maritime labour certificate. No further interim certificate may be issued following the initial six months referred to in paragraph 6 of this Standard. A declaration of maritime labour compliance need not be issued for the period of validity of the interim certificate.

9. The maritime labour certificate, the interim maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall be drawn up in the form corresponding to the models given in Appendix A5-II.

10. The declaration of maritime labour compliance shall be attached to the maritime labour certificate. It shall have two parts:

- (a) Part I shall be drawn up by the competent authority which shall: (i) identify the list of matters to be inspected in accordance with paragraph 1 of this Standard; (ii) identify the national requirements embodying the relevant provisions of this Convention by providing a reference to the relevant national legal provisions as well as, to the extent necessary, concise information on the main content of the national requirements; (iii) refer to ship-type specific requirements under national legislation; (iv) record any substantially equivalent provisions adopted pursuant to paragraph 3 of Article VI; and (v) clearly indicate any exemption granted by the competent authority as provided in Title 3; and
- (b) Part II shall be drawn up by the shipowner and shall identify the measures adopted to ensure ongoing compliance with the national requirements between inspections and the measures proposed to ensure that there is continuous improvement.

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

11. The results of all subsequent inspections or other verifications carried out with respect to the ship concerned and any significant deficiencies found during any such verification shall be recorded, together with the date when the deficiencies were found to have been remedied. This record, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall, in accordance with national laws or regulations, be inscribed upon or appended to the declaration of maritime labour compliance or made available in some other way to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States and shipowners' and seafarers' representatives.

12. A current valid maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall be carried on the ship and a copy shall be posted in a conspicuous place on board where it is available to the seafarers. A copy shall be made available in accordance with national laws and regulations, upon request, to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States, and shipowners' and seafarers' representatives.

13. The requirement for an English-language translation in paragraphs 11 and 12 of this Standard does not apply in the case of a ship not engaged in an international voyage.

14. A certificate issued under paragraph 1 or 5 of this Standard shall cease to be valid in any of the following cases:

- (a) if the relevant inspections are not completed within the periods specified under paragraph 2 of this Standard;
- (b) if the certificate is not endorsed in accordance with paragraph 2 of this Standard;
- (c) when a ship changes flag;
- (d) when a shipowner ceases to assume the responsibility for the operation of a ship; and
- (e) when substantial changes have been made to the structure or equipment covered in Title 3.

15. In the case referred to in paragraph 14(c), (d) or (e) of this Standard, a new certificate shall only be issued when the competent authority or recognized organization issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of this Standard.

16. A maritime labour certificate shall be withdrawn by the competent authority or the recognized organization duly authorized for this purpose by the flag State, if there is evidence that the ship concerned does not comply with the requirements of this Convention and any required corrective action has not been taken.

17. When considering whether a maritime labour certificate should be withdrawn in accordance with paragraph 16 of this Standard, the competent authority or the recognized organization shall take into account the seriousness or the frequency of the deficiencies.

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

1. The statement of national requirements in Part I of the declaration of maritime labour compliance should include or be accompanied by references to the legislative provisions relating to seafarers' working and living conditions in each of the matters listed in Appendix A5-I. Where national legislation precisely follows the requirements stated in this Convention, a reference may be all that is necessary. Where a provision of the Convention is implemented through substantial equivalence as provided under Article VI, paragraph 3, this provision should be identified and a concise explanation should be provided. Where an exemption is granted by the competent authority as provided in Title 3, the particular provision or provisions concerned should be clearly indicated.

2. The measures referred to in Part II of the declaration of maritime labour compliance, drawn up by the shipowner, should, in particular, indicate the occasions on which ongoing compliance with particular national requirements will be verified, the persons responsible for verification, the records to be taken, as well as the procedures to be followed where non-compliance is noted. Part II may take a number of forms. It could make reference to other more comprehensive documentation covering policies and procedures relating to other aspects of the maritime sector, for example documents required by the *International Safety Management (ISM) Code* or the information required by Regulation 5 of the SOLAS Convention, Chapter XI-1 relating to the ship's Continuous Synopsis Record.

3. The measures to ensure ongoing compliance should include general international requirements for the shipowner and master to keep themselves informed of the

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

4. The declaration of maritime labour compliance should, above all, be drafted in clear terms designed to help all persons concerned, such as flag State inspectors, authorized officers in port States and seafarers, to check that the requirements are being properly implemented.

5. An example of the kind of information that might be contained in a declaration of maritime labour compliance is given in Appendix B5-I.

6. When a ship changes flag as referred to in Standard A5.1.3, paragraph 14(c), and where both States concerned have ratified this Convention, the Member whose flag the ship was formerly entitled to fly should, as soon as possible, transmit to the competent authority of the other Member copies of the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance carried by the ship before the change of flag and, if applicable, copies of the relevant inspection reports if the competent authority so requests within three months after the change of flag has taken place.

#### ***Regulation 5.1.4 – Inspection and enforcement***

1. Each Member shall verify, through an effective and coordinated system of regular inspections, monitoring and other control measures, that ships that fly its flag comply with the requirements of this Convention as implemented in national laws and regulations.

2. Detailed requirements regarding the inspection and enforcement system referred to in paragraph 1 of this Regulation are set out in Part A of the Code.

#### ***Standard A5.1.4 – Inspection and enforcement***

1. Each Member shall maintain a system of inspection of the conditions for seafarers on ships that fly its flag which shall include verification that the measures relating to working and living conditions as set out in the declaration of maritime labour compliance, where applicable, are being followed, and that the requirements of this Convention are met.

2. The competent authority shall appoint a sufficient number of qualified inspectors to fulfil its responsibilities under paragraph 1 of this Standard. Where recognized organizations have been authorized to carry out inspections, the Member shall require that personnel carrying out the inspection are qualified to undertake these duties and shall provide them with the necessary legal authority to perform their duties.

3. Adequate provision shall be made to ensure that the inspectors have the training, competence, terms of reference, powers, status and independence necessary or desirable so as to enable them to carry out the verification and ensure the compliance referred to in paragraph 1 of this Standard.

4. Inspections shall take place at the intervals required by Standard A5.1.3, where applicable. The interval shall in no case exceed three years.



5. If a Member receives a complaint which it does not consider manifestly unfounded or obtains evidence that a ship that flies its flag does not conform to the requirements of this Convention or that there are serious deficiencies in the implementation of the measures set out in the declaration of maritime labour compliance, the Member shall take the steps necessary to investigate the matter and ensure that action is taken to remedy any deficiencies found.

6. Adequate rules shall be provided and effectively enforced by each Member in order to guarantee that inspectors have the status and conditions of service to ensure that they are independent of changes of government and of improper external influences.

7. Inspectors, issued with clear guidelines as to the tasks to be performed and provided with proper credentials, shall be empowered:

- (a) to board a ship that flies the Member's flag;
- (b) to carry out any examination, test or inquiry which they may consider necessary in order to satisfy themselves that the standards are being strictly observed; and
- (c) to require that any deficiency is remedied and, where they have grounds to believe that deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights), or represent a significant danger to seafarers' safety, health or security, to prohibit a ship from leaving port until necessary actions are taken.

8. Any action taken pursuant to paragraph 7(c) of this Standard shall be subject to any right of appeal to a judicial or administrative authority.

9. Inspectors shall have the discretion to give advice instead of instituting or recommending proceedings when there is no clear breach of the requirements of this Convention that endangers the safety, health or security of the seafarers concerned and where there is no prior history of similar breaches.

10. Inspectors shall treat as confidential the source of any grievance or complaint alleging a danger or deficiency in relation to seafarers' working and living conditions or a violation of laws and regulations and give no intimation to the shipowner, the shipowner's representative or the operator of the ship that an inspection was made as a consequence of such a grievance or complaint.

11. Inspectors shall not be entrusted with duties which might, because of their number or nature, interfere with effective inspection or prejudice in any way their authority or impartiality in their relations with shipowners, seafarers or other interested parties. In particular, inspectors shall:

- (a) be prohibited from having any direct or indirect interest in any operation which they are called upon to inspect; and
- (b) subject to appropriate sanctions or disciplinary measures, not reveal, even after leaving service, any commercial secrets or confidential working processes or information of a personal nature which may come to their knowledge in the course of their duties.

12. Inspectors shall submit a report of each inspection to the competent authority. One copy of the report in English or in the working language of the ship shall be furnished to the master of the ship and another copy shall be posted on the ship's notice board for the information of the seafarers and, upon request, sent to their representatives.



13. The competent authority of each Member shall maintain records of inspections of the conditions for seafarers on ships that fly its flag. It shall publish an annual report on inspection activities within a reasonable time, not exceeding six months, after the end of the year.

14. In the case of an investigation pursuant to a major incident, the report shall be submitted to the competent authority as soon as practicable, but not later than one month following the conclusion of the investigation.

15. When an inspection is conducted or when measures are taken under this Standard, all reasonable efforts shall be made to avoid a ship being unreasonably detained or delayed.

16. Compensation shall be payable in accordance with national laws and regulations for any loss or damage suffered as a result of the wrongful exercise of the inspectors' powers. The burden of proof in each case shall be on the complainant.

17. Adequate penalties and other corrective measures for breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) and for obstructing inspectors in the performance of their duties shall be provided for and effectively enforced by each Member.

#### Guideline B5.1.4 – Inspection and enforcement

1. The competent authority and any other service or authority wholly or partly concerned with the inspection of seafarers' working and living conditions should have the resources necessary to fulfil their functions. In particular:

- (a) each Member should take the necessary measures so that duly qualified technical experts and specialists may be called upon, as needed, to assist in the work of inspectors; and
- (b) inspectors should be provided with conveniently situated premises, equipment and means of transport adequate for the efficient performance of their duties.

2. The competent authority should develop a compliance and enforcement policy to ensure consistency and otherwise guide inspection and enforcement activities related to this Convention. Copies of this policy should be provided to all inspectors and relevant law-enforcement officials and should be made available to the public and shipowners and seafarers.

3. The competent authority should establish simple procedures to enable it to receive information in confidence concerning possible breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) presented by seafarers directly or by representatives of the seafarers, and permit inspectors to investigate such matters promptly, including:

- (a) enabling masters, seafarers or representatives of the seafarers to request an inspection when they consider it necessary; and
- (b) supplying technical information and advice to shipowners and seafarers and organizations concerned as to the most effective means of complying with the requirements of this Convention and of bringing about a continual improvement in seafarers' on-board conditions.

4. Inspectors should be fully trained and sufficient in numbers to secure the efficient discharge of their duties with due regard to:

- (a) the importance of the duties which the inspectors have to perform, in particular the number, nature and size of ships subject to inspection and the number and complexity of the legal provisions to be enforced;
- (b) the resources placed at the disposal of the inspectors; and
- (c) the practical conditions under which inspections must be carried out in order to be effective.

5. Subject to any conditions for recruitment to the public service which may be prescribed by national laws and regulations, inspectors should have qualifications and adequate training to perform their duties and where possible should have a maritime education or experience as a seafarer. They should have adequate knowledge of seafarers' working and living conditions and of the English language.

6. Measures should be taken to provide inspectors with appropriate further training during their employment.

7. All inspectors should have a clear understanding of the circumstances in which an inspection should be carried out, the scope of the inspection to be carried out in the various circumstances referred to and the general method of inspection.

8. Inspectors provided with proper credentials under the national law should at a minimum be empowered:

- (a) to board ships freely and without previous notice; however, when commencing the ship inspection, inspectors should provide notification of their presence to the master or person in charge and, where appropriate, to the seafarers or their representatives;
- (b) to question the master, seafarer or any other person, including the shipowner or the shipowner's representative, on any matter concerning the application of the requirements under laws and regulations, in the presence of any witness that the person may have requested;
- (c) to require the production of any books, log books, registers, certificates or other documents or information directly related to matters subject to inspection, in order to verify compliance with the national laws and regulations implementing this Convention;
- (d) to enforce the posting of notices required under the national laws and regulations implementing this Convention;
- (e) to take or remove, for the purpose of analysis, samples of products, cargo, drinking water, provisions, materials and substances used or handled;
- (f) following an inspection, to bring immediately to the attention of the shipowner, the operator of the ship or the master, deficiencies which may affect the health and safety of those on board ship;
- (g) to alert the competent authority and, if applicable, the recognized organization to any deficiency or abuse not specifically covered by existing laws or regulations and submit proposals to them for the improvement of the laws or regulations; and
- (h) to notify the competent authority of any occupational injuries or diseases affecting seafarers in such cases and in such manner as may be prescribed by laws and regulations.

9. When a sample referred to in paragraph 8(e) of this Guideline is being taken or removed, the shipowner or the shipowner's representative, and where appropriate a seafarer, should be notified or should be present at the time the sample is taken or removed. The quantity of such a sample should be properly recorded by the inspector.

10. The annual report published by the competent authority of each Member, in respect of ships that fly its flag, should contain:

- (a) a list of laws and regulations in force relevant to seafarers' working and living conditions and any amendments which have come into effect during the year;
- (b) details of the organization of the system of inspection;
- (c) statistics of ships or other premises subject to inspection and of ships and other premises actually inspected;
- (d) statistics on all seafarers subject to its national laws and regulations;
- (e) statistics and information on violations of legislation, penalties imposed and cases of detention of ships; and
- (f) statistics on reported occupational injuries and diseases affecting seafarers.

***Regulation 5.1.5 – On-board complaint procedures***

1. Each Member shall require that ships that fly its flag have on-board procedures for the fair, effective and expeditious handling of seafarer complaints alleging breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Each Member shall prohibit and penalize any kind of victimization of a seafarer for filing a complaint.

3. The provisions in this Regulation and related sections of the Code are without prejudice to a seafarer's right to seek redress through whatever legal means the seafarer considers appropriate.

***Standard A5.1.5 – On-board complaint procedures***

1. Without prejudice to any wider scope that may be given in national laws or regulations or collective agreements, the on-board procedures may be used by seafarers to lodge complaints relating to any matter that is alleged to constitute a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Each Member shall ensure that, in its laws or regulations, appropriate on board complaint procedures are in place to meet the requirements of Regulation 5.1.5. Such procedures shall seek to resolve complaints at the lowest level possible. However, in all cases, seafarers shall have a right to complain directly to the master and, where they consider it necessary, to appropriate external authorities.

3. The on-board complaint procedures shall include the right of the seafarer to be accompanied or represented during the complaints procedure, as well as safeguards against the possibility of victimization of seafarers for filing complaints. The term "victimization" covers any adverse action taken by any person with respect to a seafarer for lodging a complaint which is not manifestly vexatious or maliciously made.

4. In addition to a copy of their seafarers' employment agreement, all seafarers shall be provided with a copy of the on-board complaint procedures applicable on the ship. This shall include contact information for the competent authority in the flag State and, where different, in the seafarers' country of residence, and the name of a person or persons on board the ship who can, on a confidential basis, provide seafarers with impartial advice on their complaint and otherwise assist them in following the complaint procedures available to them on board the ship.

Guideline B5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Subject to any relevant provisions of an applicable collective agreement, the competent authority should, in close consultation with shipowners' and seafarers' organizations, develop a model for fair, expeditious and well-documented on-board complaint-handling procedures for all ships that fly the Member's flag. In developing these procedures the following matters should be considered:

- (a) many complaints may relate specifically to those individuals to whom the complaint is to be made or even to the master of the ship. In all cases seafarers should also be able to complain directly to the master and to make a complaint externally; and
- (b) in order to help avoid problems of victimization of seafarers making complaints about matters under this Convention, the procedures should encourage the nomination of a person on board who can advise seafarers on the procedures available to them and, if requested by the complainant seafarer, also attend any meetings or hearings into the subject matter of the complaint.

2. At a minimum the procedures discussed during the consultative process referred to in paragraph 1 of this Guideline should include the following:

- (a) complaints should be addressed to the head of the department of the seafarer lodging the complaint or to the seafarer's superior officer;
- (b) the head of department or superior officer should then attempt to resolve the matter within prescribed time limits appropriate to the seriousness of the issues involved;
- (c) if the head of department or superior officer cannot resolve the complaint to the satisfaction of the seafarer, the latter may refer it to the master, who should handle the matter personally;
- (d) seafarers should at all times have the right to be accompanied and to be represented by another seafarer of their choice on board the ship concerned;
- (e) all complaints and the decisions on them should be recorded and a copy provided to the seafarer concerned;
- (f) if a complaint cannot be resolved on board, the matter should be referred ashore to the shipowner, who should be given an appropriate time limit for resolving the matter, where appropriate, in consultation with the seafarers concerned or any person they may appoint as their representative; and
- (g) in all cases seafarers should have a right to file their complaints directly with the master and the shipowner and competent authorities.

**Regulation 5.1.6 – Marine casualties**

1. Each Member shall hold an official inquiry into any serious marine casualty, leading to injury or loss of life, that involves a ship that flies its flag. The final report of an inquiry shall normally be made public.

2. Members shall cooperate with each other to facilitate the investigation of serious marine casualties referred to in paragraph 1 of this Regulation.

*Standard A5.1.6 – Marine casualties*

(No provisions)

Guideline B5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

***Regulation 5.2 – Port State responsibilities***

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

***Regulation 5.2.1 – Inspections in port***

1. Every foreign ship calling, in the normal course of its business or for operational reasons, in the port of a Member may be the subject of inspection in accordance with paragraph 4 of Article V for the purpose of reviewing compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights) relating to the working and living conditions of seafarers on the ship.

2. Each Member shall accept the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance required under Regulation 5.1.3 as prima facie evidence of compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Accordingly, the inspection in its ports shall, except in the circumstances specified in the Code, be limited to a review of the certificate and declaration.

3. Inspections in a port shall be carried out by authorized officers in accordance with the provisions of the Code and other applicable international arrangements governing port State control inspections in the Member. Any such inspection shall be limited to verifying that the matter inspected is in conformity with the relevant requirements set out in the Articles and Regulations of this Convention and in Part A only of the Code.

4. Inspections that may be carried out in accordance with this Regulation shall be based on an effective port State inspection and monitoring system to help ensure that the working and living conditions for seafarers on ships entering a port of the Member concerned meet the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

5. Information about the system referred to in paragraph 4 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

***Standard A5.2.1 – Inspections in port***

1. Where an authorized officer, having come on board to carry out an inspection and requested, where applicable, the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, finds that:

- (a) the required documents are not produced or maintained or are falsely maintained or that the documents produced do not contain the information required by this Convention or are otherwise invalid; or
- (b) there are clear grounds for believing that the working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention; or

- (c) there are reasonable grounds to believe that the ship has changed flag for the purpose of avoiding compliance with this Convention; or
- (d) there is a complaint alleging that specific working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention;

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

2. Where a more detailed inspection is carried out on a foreign ship in the port of a Member by authorized officers in the circumstances set out in subparagraph (a), (b) or (c) of paragraph 1 of this Standard, it shall in principle cover the matters listed in Appendix A5-III.

3. In the case of a complaint under paragraph 1(d) of this Standard, the inspection shall generally be limited to matters within the scope of the complaint, although a complaint, or its investigation, may provide clear grounds for a detailed inspection in accordance with paragraph 1(b) of this Standard. For the purpose of paragraph 1(d) of this Standard, "complaint" means information submitted by a seafarer, a professional body, an association, a trade union or, generally, any person with an interest in the safety of the ship, including an interest in safety or health hazards to seafarers on board.

4. Where, following a more detailed inspection, the working and living conditions on the ship are found not to conform to the requirements of this Convention, the authorized officer shall forthwith bring the deficiencies to the attention of the master of the ship, with required deadlines for their rectification. In the event that such deficiencies are considered by the authorized officer to be significant, or if they relate to a complaint made in accordance with paragraph 3 of this Standard, the authorized officer shall bring the deficiencies to the attention of the appropriate seafarers' and ship-owners' organizations in the Member in which the inspection is carried out, and may:

- (a) notify a representative of the flag State;
- (b) provide the competent authorities of the next port of call with the relevant information.

5. The Member in which the inspection is carried out shall have the right to transmit a copy of the officer's report, which must be accompanied by any reply received from the competent authorities of the flag State within the prescribed deadline, to the Director-General of the International Labour Office with a view to such action as may be considered appropriate and expedient in order to ensure that a record is kept of such information and that it is brought to the attention of parties which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.

6. Where, following a more detailed inspection by an authorized officer, the ship is found not to conform to the requirements of this Convention and:

- (a) the conditions on board are clearly hazardous to the safety, health or security of seafarers; or
- (b) the non-conformity constitutes a serious or repeated breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights);

the authorized officer shall take steps to ensure that the ship shall not proceed to sea until any non-conformities that fall within the scope of subparagraph (a) or (b) of this paragraph have been rectified, or until the authorized officer has accepted a plan of action to rectify such non-conformities and is satisfied that the plan will be implemented in an expeditious manner. If the ship is prevented from sailing, the authorized officer shall forthwith notify the flag State accordingly and invite a representative of the flag State to be present, if possible, requesting the flag State to reply within a prescribed deadline. The authorized officer shall also inform forthwith the appropriate ship-owners' and seafarers' organizations in the port State in which the inspection was carried out.

7. Each Member shall ensure that its authorized officers are given guidance, of the kind indicated in Part B of the Code, as to the kinds of circumstances justifying detention of a ship under paragraph 6 of this Standard.

8. When implementing their responsibilities under this Standard, each Member shall make all possible efforts to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is found to be unduly detained or delayed, compensation shall be paid for any loss or damage suffered. The burden of proof in each case shall be on the complainant.

#### **Guideline B5.2.1 – Inspections in port**

1. The competent authority should develop an inspection policy for authorized officers carrying out inspections under Regulation 5.2.1. The objective of the policy should be to ensure consistency and to otherwise guide inspection and enforcement activities related to the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Copies of this policy should be provided to all authorized officers and should be available to the public and shipowners and seafarers.

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

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

#### ***Regulation 5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures***

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



*Standard A5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures*

1. A complaint by a seafarer alleging a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) may be reported to an authorized officer in the port at which the seafarer's ship has called. In such cases, the authorized officer shall undertake an initial investigation.
2. Where appropriate, given the nature of the complaint, the initial investigation shall include consideration of whether the on-board complaint procedures provided under Regulation 5.1.5 have been explored. The authorized officer may also conduct a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.
3. The authorized officer shall, where appropriate, seek to promote a resolution of the complaint at the ship-board level.
4. In the event that the investigation or the inspection provided under this Standard reveals a non-conformity that falls within the scope of paragraph 6 of Standard A5.2.1, the provisions of that paragraph shall be applied.
5. Where the provisions of paragraph 4 of this Standard do not apply, and the complaint has not been resolved at the ship-board level, the authorized officer shall forthwith notify the flag State, seeking, within a prescribed deadline, advice and a corrective plan of action.
6. Where the complaint has not been resolved following action taken in accordance with paragraph 5 of this Standard, the port State shall transmit a copy of the authorized officer's report to the Director-General. The report must be accompanied by any reply received within the prescribed deadline from the competent authority of the flag State. The appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State shall be similarly informed. In addition, statistics and information regarding complaints that have been resolved shall be regularly submitted by the port State to the Director-General. Both such submissions are provided in order that, on the basis of such action as may be considered appropriate and expedient, a record is kept of such information and is brought to the attention of parties, including shipowners' and seafarers' organizations, which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.
7. Appropriate steps shall be taken to safeguard the confidentiality of complaints made by seafarers.

*Guideline B5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures*

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



complaint procedures have been explored. These would include the inadequacy of, or undue delay in, the internal procedures or the complainant's fear of reprisal for lodging a complaint.

4. In any investigation of a complaint, the authorized officer should give the master, the shipowner and any other person involved in the complaint a proper opportunity to make known their views.

5. In the event that the flag State demonstrates, in response to the notification by the port State in accordance with paragraph 5 of Standard A5.2.2, that it will handle the matter, and that it has in place effective procedures for this purpose and has submitted an acceptable plan of action, the authorized officer may refrain from any further involvement with the complaint.

### ***Regulation 5.3 – Labour-supplying responsibilities***

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

1. Without prejudice to the principle of each Member's responsibility for the working and living conditions of seafarers on ships that fly its flag, the Member also has a responsibility to ensure the implementation of the requirements of this Convention regarding the recruitment and placement of seafarers as well as the social security protection of seafarers that are its nationals or are resident or are otherwise domiciled in its territory, to the extent that such responsibility is provided for in this Convention.

2. Detailed requirements for the implementation of paragraph 1 of this Regulation are found in the Code.

3. Each Member shall establish an effective inspection and monitoring system for enforcing its labour-supplying responsibilities under this Convention.

4. Information about the system referred to in paragraph 3 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

### ***Standard A5.3 – Labour-supplying responsibilities***

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

### ***Guideline B5.3 – Labour-supplying responsibilities***

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

## **APPENDIX A5-I**

The working and living conditions of seafarers that must be inspected and approved by the flag State before certifying a ship in accordance with Standard A5.1.3, paragraph 1:

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

## APPENDIX A5-II

### Maritime Labour Certificate

*(Note: This Certificate shall have a Declaration  
of Maritime Labour Compliance attached)*

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the  
Maritime Labour Convention, 2006  
(referred to below as “the Convention”)  
under the authority of the Government of:

.....  
(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by .....  
(full designation and address of the competent authority or recognized organization  
duly authorized under the provisions of the Convention)

#### Particulars of the ship

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Date of registry .....

Gross tonnage<sup>1</sup> .....

IMO number .....

Type of ship .....

Name and address of the shipowner<sup>2</sup> .....

.....

.....

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on ship-owners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

This is to certify:

1. That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.

2. That the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.

This Certificate is valid until ..... subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued

at ..... on ..... is attached.

Completion date of the inspection on which this Certificate is based was .....

Issued at ..... on .....

Signature of the duly authorized official issuing the Certificate

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

*Endorsements for mandatory intermediate inspection and, if required, any additional inspection*

This is to certify that the ship was inspected in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention.

*Intermediate inspection:*

(to be completed between the second and third anniversary dates)

Signed .....  
(Signature of authorized official)

Place .....

Date .....  
(Seal or stamp of the authority,  
as appropriate)

*Additional endorsements (if required)*

This is to certify that the ship was the subject of an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accommodation) or for other reasons.

*Additional inspection:*  
(if required)

Signed .....  
(Signature of authorized official)  
Place .....  
Date .....  
(Seal or stamp of the authority,  
as appropriate)

*Additional inspection:*  
(if required)

Signed .....  
(Signature of authorized official)  
Place .....  
Date .....  
(Seal or stamp of the authority,  
as appropriate)

*Additional inspection:*  
(if required)

Signed .....  
(Signature of authorized official)  
Place .....  
Date .....  
(Seal or stamp of the authority,  
as appropriate)

**Maritime Labour Convention, 2006**

**Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I**

*(Note: This Declaration must be attached  
to the ship's Maritime Labour Certificate)*

Issued under the authority of: ..... *(insert name of competent  
authority as defined in Article II, paragraph 1(a), of the Convention)*

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

- (a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;
  - (b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;
  - (c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;
  - (d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and
  - (e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.
- 1. Minimum age (Regulation 1.1)
  - 2. Medical certification (Regulation 1.2) .....
  - 3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3) .....
  - 4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1) .....
  - 5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4) .....
  - 6. Hours of work or rest (Regulation 2.3) .....
  - 7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7) .....
  - 8. Accommodation (Regulation 3.1) .....
  - 9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1) .....
  - 10. Food and catering (Regulation 3.2) .....
  - 11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3) .....

12. On-board medical care (Regulation 4.1) .....  
13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5) .....  
14. Payment of wages (Regulation 2.2) .....

Name: .....

Title: .....

Signature: .....

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority,  
as appropriate)

Substantial equivalencies

*(Note: Strike out the statement which is not applicable)*

The following substantial equivalencies, as provided under Article VI, paragraphs 3 and 4, of the Convention, except where stated above, are noted *(insert description if applicable)*:

.....  
.....

No equivalency has been granted.

Name: .....

Title: .....

Signature: .....

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority,  
as appropriate)

Exemptions

*(Note: Strike out the statement which is not applicable)*

The following exemptions granted by the competent authority as provided in Title 3 of the Convention are noted:

.....  
.....

No exemption has been granted.

Name: .....

Title: .....

Signature: .....

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority,  
as appropriate)



**Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II**

*Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections*

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

*(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)*

- |     |  |                          |
|-----|--|--------------------------|
| 1.  | Minimum age (Regulation 1.1)   | <input type="checkbox"/> |
|     | .....  |                          |
| 2.  | Medical certification (Regulation 1.2)   | <input type="checkbox"/> |
|     | .....  |                          |
| 3.  | Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)   | <input type="checkbox"/> |
|     | .....  |                          |
| 4.  | Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)  | <input type="checkbox"/> |
|     | .....  |                          |
| 5.  | Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4) | <input type="checkbox"/> |
|     | .....  |                          |
| 6.  | Hours of work or rest (Regulation 2.3)   | <input type="checkbox"/> |
|     | .....  |                          |
| 7.  | Manning levels for the ship (Regulation 2.7)   | <input type="checkbox"/> |
|     | .....  |                          |
| 8.  | Accommodation (Regulation 3.1)   | <input type="checkbox"/> |
|     | .....  |                          |
| 9.  | On-board recreational facilities (Regulation 3.1)  | <input type="checkbox"/> |
|     | .....  |                          |
| 10. | Food and catering (Regulation 3.2)   | <input type="checkbox"/> |
|     | .....  |                          |
| 11. | Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)   | <input type="checkbox"/> |
|     | .....  |                          |
| 12. | On-board medical care (Regulation 4.1)   | <input type="checkbox"/> |
|     | .....  |                          |
| 13. | On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)   | <input type="checkbox"/> |
|     | .....  |                          |
| 14. | Payment of wages (Regulation 2.2)  | <input type="checkbox"/> |
|     | .....  |                          |

I hereby certify that the above measures have been drawn up to ensure ongoing compliance, between inspections, with the requirements listed in Part I.

Name of shipowner:<sup>1</sup> .....

.....

Company address: .....

.....

Name of the authorized signatory: .....

.....

Title: .....

Signature of the authorized signatory:

.....

Date: .....

(Stamp or seal of the shipowner<sup>1</sup>)

The above measures have been reviewed by (*insert name of competent authority or duly recognized organization*) and, following inspection of the ship, have been determined as meeting the purposes set out under Standard A5.1.3, paragraph 10(b), regarding measures to ensure initial and ongoing compliance with the requirements set out in Part I of this Declaration.

Name: .....

Title: .....

Address: .....

.....

.....

Signature: .....

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority,  
as appropriate)

---

<sup>1</sup> *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

**Interim Maritime Labour Certificate**

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the  
Maritime Labour Convention, 2006  
(referred to below as “the Convention”)  
under the authority of the Government of:

.....  
(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by .....  
(full designation and address of the competent authority or recognized organization  
duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship .....  
Distinctive number or letters .....  
Port of registry .....  
Date of registry .....  
Gross tonnage <sup>1</sup> .....  
IMO number .....  
Type of ship .....  
Name and address of the shipowner <sup>2</sup> .....  
.....

This is to certify, for the purposes of Standard A5.1.3, paragraph 7, of the Convention,  
that:

- (a) this ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I to the Convention, taking into account verification of items under (b), (c) and (d) below;
- (b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with the Convention;
- (c) the master is familiar with the requirements of the Convention and the responsibilities for implementation; and
- (d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a Declaration of Maritime Labour Compliance.

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

This Certificate is valid until ..... subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4.

Completion date of the inspection referred to under (a) above was .....

Issued at ..... on .....

Signature of the duly authorized official  
issuing the interim certificate .....

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

## **APPENDIX A5-III**

General areas that are subject to a detailed inspection by an authorized officer in a port of a Member carrying out a port State inspection pursuant to Standard A5.2.1:

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

## APPENDIX B5-I – EXAMPLE OF A NATIONAL DECLARATION

See Guideline B5.1.3, paragraph 5

Maritime Labour Convention, 2006  
Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

*(Note: This Declaration must be attached  
to the ship's Maritime Labour Certificate)*

Issued under the authority of: **The Ministry of Maritime Transport of Xxxxxx**

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage
M.S. EXAMPLE	12345	1,000

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

- (a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;
- (b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;
- (c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;
- (d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and
- (e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1. Minimum age (Regulation 1.1)

*Shipping Law, No. 123 of 1905, as amended ("Law"), Chapter X; Shipping Regulations ("Regulations"), 2006, Rules 1111-1222.*

*Minimum ages are those referred to in the Convention.*

*"Night" means 9 p.m. to 6 a.m. unless the Ministry of Maritime Transport ("Ministry") approves a different period.*

*Examples of hazardous work restricted to 18-year-olds or over are listed in Schedule A hereto. In the case of cargo ships, no one under 18 may work in the areas marked on the ship's plan (to be attached to this Declaration) as "hazardous area".*

2. Medical certification (Regulation 1.2)

*Law, Chapter XI; Regulations, Rules 1223-1233.*

*Medical certificates shall conform to the STCW requirements, where applicable; in other cases, the STCW requirements are applied with any necessary adjustments.*

*Qualified opticians on list approved by Ministry may issue certificates concerning eyesight.*

*Medical examinations follow the ILO/WHO Guidelines referred to in Guideline B1.2.1*

.....

.....

EXAMPLE

## Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

### *Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections*

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

*(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)*

1. Minimum age (Regulation 1.1)



*Date of birth of each seafarer is noted against his/her name on the crew list.*

*The list is checked at the beginning of each voyage by the master or officer acting on his or her behalf ("competent officer"), who records the date of such verification.*

*Each seafarer under 18 receives, at the time of engagement, a note prohibiting him/her from performing night work or the work specifically listed as hazardous (see Part I, section 1, above) and any other hazardous work, and requiring him/her to consult the competent officer in case of doubt. A copy of the note, with the seafarer's signature under "received and read", and the date of signature, is kept by the competent officer.*

2. Medical certification (Regulation 1.2)



*The medical certificates are kept in strict confidence by the competent officer, together with a list, prepared under the competent officer's responsibility and stating for each seafarer on board: the functions of the seafarer, the date of the current medical certificate(s) and the health status noted on the certificate concerned.*

*In any case of possible doubt as to whether the seafarer is medically fit for a particular function or functions, the competent officer consults the seafarer's doctor or another qualified practitioner and records a summary of the practitioner's conclusions, as well as the practitioner's name and telephone number and the date of the consultation.*



The text of the Convention as here presented is a true copy of the text authenticated by the signatures of the President of the International Labour Conference and of the Director-General of the International Labour Office.


Le texte de la convention présenté ici est une copie exacte du texte authentiqué par les signatures du Président de la Conférence internationale du Travail et du Directeur général du Bureau international du Travail.

Certified true and complete copy.

Copie certifiée conforme et complète.

*For the Director-General of the International Labour Office:*

*Pour le Directeur général du Bureau international du Travail:*

Certified true and complete copy.  
For the Director-General  
of the International Labour Office:  
  
Georges POLITAKIS  
Legal Adviser  
of the International Labour Office