

B.P. Nr. 176 din 26.02.2007



GUVERNUL ROMÂNIEI

DEPARTAMENTUL PENTRU RELAȚIA CU PARLAMENTUL

București, Piața Victoriei nr.1, Telefon: 316 36 77, Fax: 316 36 52

București, 22.02.2007
Nr. 626/DRP

STIMATE DOMNULE PREȘEDINTE, A.B.P.

Prin adresa nr. 836/20.02.2007, Ministerul Muncii, Solidarității Sociale și Familiei ne-a solicitat să supunem atenției Senatului și Camerei Deputaților, următorul instrument internațional, adoptat de Conferința Internațională a Muncii cu ocazia celei de-a 94-a sesiuni (Geneva, februarie 2006):

- **Convenția muncii maritime, 2006.**

În conformitate cu prevederile articolului 19 al Constituției Organizației Internaționale a Muncii, guvernele statelor membre ale OIM au obligația de a supune autorităților competente, în termen de un an de la închiderea sesiunii, normele internaționale ale muncii adoptate de Conferința Internațională a Muncii sub formă de convenții și recomandări.

Această procedură este distinctă de procedura ratificării. Actul supunerii instrumentelor internaționale ale muncii autorității naționale competente va fi ulterior notificat Biroului Internațional al Muncii (BIM), aceste informații urmând a fi incluse în Raportul întocmit de BIM și care va fi prezentat Conferinței Internaționale a Muncii în anul 2007.

Vă trimitem, alăturat, textul original al Convenției, precum și traducerea lui în limba română, cu rugămintea de a ne informa asupra aducerii la cunoștința Camerei Deputaților a documentului internațional menționat.

Va rog să primiți, domnule președinte, asigurarea deplinei mele considerații.

Cu stimă,

MINISTRU DELEGAT PENTRU RELAȚIA CU PARLAMENTUL

MIHAI ALEXANDRU VOICU



DOMNULUI DEPUTAT BOGDAN OLTEANU
PREȘEDINTELE CAMEREI DEPUTAȚILOR

MINISTERUL MUNCII, SOLIDARITĂȚII SOCIALE ȘI FAMILIEI

Ministru

Nr. 626 /D.R.P.
Data 21.02.2007

Dem. I. Dobrescu 2B, Sector 1, București, Telefon + 40 21 315.65.63 ; Fax: +40 21 312.27.68, e-mail: ministru@mmssf.ro

Ref. Obligația statelor membre ale Organizației Internaționale a Muncii de a supune autorităților competente recomandările și protocoalele adoptate de Conferința Internațională a Muncii

Stimate domnule ministru,

Am onoarea de a vă transmite alăturat, cu rugămintea de a dispune măsurile necesare în vederea supunerii atenției Camerei Deputaților și Senatului, următorului instrument internațional adoptat de Conferința Internațională a Muncii cu ocazia celei de-a 94-a sesiune (Geneva, februarie 2006):

Convenția muncii maritime, 2006

În conformitate cu prevederile articolului 19 al Constituției Organizației Internaționale a Muncii, guvernele statelor membre ale OIM au obligația de a supune autorităților naționale competente, în termen de un an de la încheierea sesiunii, normele internaționale ale muncii adoptate de Conferința Internațională a Muncii sub formă de convenții și recomandări.

Această procedură este distinctă de procedura ratificării.

Actul supunerii instrumentelor internaționale ale muncii autorității naționale competente va fi ulterior notificat Biroului Internațional al Muncii (BIM), aceste informații urmând a fi incluse în Raportul întocmit de BIM care va fi prezentat Conferinței Internaționale a Muncii în anul 2007.

În considerarea celor menționate, vă rog să aveți amabilitatea de a ne informa despre aducerea la cunoștința Camerei Deputaților și Senatului a documentului internațional menționat. În acest scop, vă transmitem anexat textul original al Convenției, precum și traducerea lui în limba română.

Folosesc acest prilej pentru a vă asigura, domnule ministru, de deplina mea considerație.


Elena BARBU
Ministru Muncii, Solidarității Sociale și Familiei

Domnului Mihai Alexandru Voicu
Ministru delegat pentru relația cu Parlamentul

CONVENȚIA MUNCII MARITIME, 2006

PREAMBUL

Conferința Generală a Organizației Internaționale a Muncii,

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

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

- Convenția nr. 29 din 1930 privind munca forțată;
- Convenția nr. 87 din 1948 privind libertatea sindicală și apărarea dreptului sindical;
- Convenția nr. 98 din 1949 asupra dreptului de organizare și negociere colectivă;
- Convenția nr. 100 din 1951 privind egalitatea de remunerare;
- Convenția nr. 105 din 1957 privind abolirea muncii forțate;
- Convenția nr. 111 din 1958 privind discriminarea în domeniul angajării și exercitării profesiei;
- Convenția nr. 138 din 1973 privind vârsta minimă;
- Convenția nr. 182 din 1999 privind cele mai grave forme ale muncii copiilor; și

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

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

Având în vedere faptul că navigatorii intră sub incidența prevederilor altor instrumente ale OIM și că au alte drepturi care sunt stabilite ca drepturi și libertăți fundamentale aplicabile tuturor persoanelor și

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

Având în vedere normele internaționale privind siguranța navelor, securitatea persoanelor și calitatea managementului navelor prevăzute în Convenția internațională privind siguranța vieții pe mare din 1974, așa cum a fost amendată, Convenția privind regulile internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare din 1972, așa cum a fost amendată, precum și prevederile referitoare la pregătirea navigatorilor și competențele cerute acestora de Convenția internațională privind normele de pregătire, certificare și efectuarea serviciului de cart pentru navigatori din 1978, așa cum a fost amendată și

Amintind că prevederile Convenției Națiunilor Unite privind dreptul mării din 1982, care stabilesc un cadru legal general în care trebuie desfășurate toate activitățile de pe mări și oceane sunt de importanță strategică ca bază de acțiune și cooperare națională, regională și globală în sectorul maritim și integritatea acestora trebuie menținută și

Amintind că articolul 94 al Convenției Națiunilor Unite privind dreptul mării din 1982 stabilește îndatoririle și obligațiile aferente statului de pavilion în ceea ce privește, *inter alia*, condițiile de muncă, aspectele sociale și cele referitoare la echipajul la bordul navelor care se află sub pavilionul acestuia și

Amintind că paragraful 8 al articolului 19 din Constituția Organizației Internaționale a Muncii stipulează că adoptarea de către Conferință a oricărei convenții sau recomandări sau ratificarea de către un stat membru a oricărei convenții nu aduc, în nici un caz, prejudicii vreunei legi, sentințe, uzanțe sau

acord care asigură condiții mai favorabile pentru lucrătorii în cauză decât cele stipulate în Convenție sau Recomandare și

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

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

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

Adoptă, la data de 23 februarie 2006, următoarea Convenție, denumită în continuare Convenția muncii maritime, 2006

Obligații generale

Articolul I

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

Definiții și câmp de aplicare

Articolul II

1. Potrivit prezentei convenții și dacă nu se prevede altfel prin dispoziții speciale, expresia:
 - a) *autoritate competentă* desemnează ministerul, serviciul guvernamental sau orice altă autoritate abilitată să emită regulamente, hotărâri sau alte instrucțiuni cu forță obligatorie, în domeniul vizat de către aceste dispoziții și să le aplice;
 - b) *declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim* reprezintă declarația menționată la regula 5.1.3;
 - c) *tonajul brut* reprezintă tonajul brut calculat potrivit dispozițiilor anexei 1 a Convenției Internaționale privind măsurarea tonajului navelor, din anul 1969, sau potrivit dispozițiilor oricărei alte convenții care o înlocuiește pe aceasta. Tonajul brut al navelor specificat în dispozițiile tranzitorii privind tonajul, adoptate de către Organizația Maritimă Internațională (OMI), este cel indicat la rubrica OBSERVAȚII a Certificatului internațional de tonaj al navelor (1969);
 - d) *certificatul de muncă în sectorul maritim* reprezintă certificatul menționat la regula 5.1.3;
 - e) *prevederile prezentei convenții* se referă la dispozițiile articolelor, ale regulilor și ale părții A din Cod care fac parte din prezenta convenție;
 - f) *navigator* desemnează orice persoană salariată sau angajată sau care lucrează în orice funcție la bordul unei nave și căreia i se aplică prezenta convenție;
 - g) *contract de angajare a personalului navigant* include atât contractul de angajare al navigatorului, cât și clauzele înțelegerii;
 - h) *serviciul de recrutare și plasare a navigatorilor* înseamnă orice persoană, societate, instituție, agenție sau altă organizație din sectorul public sau privat a cărei activitate este aceea de a recruta navigatori pentru armatori sau plasarea acestora la armatori;
 - i) *nava* înseamnă o navă alta decât cea care navighează exclusiv în apele interioare sau în apele din cadrul sau în imediata apropiere a apelor adăpostite sau în zonele în care se aplică reglementări portuare;

j) *armator* înseamnă proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, precum administratorul, agentul sau navositorul, căruia proprietarul i-a încredințat responsabilitatea de a exploata nava și care, asumându-și această responsabilitate, a acceptat să preia sarcinile și obligațiile armatorului în termenii prezentei convenții, independent de faptul că alte entități sau persoane se achită în numele său de anumite sarcini și responsabilități.

2. În lipsa oricăror dispoziții contrare exprese, prezenta convenție se aplică tuturor navigatorilor.

3. Dacă, în sensul prezentei convenții, există vreo îndoială în legătură cu calitatea de navigator a unor categorii de persoane în aplicarea prezentei convenții, problema va fi soluționată de către autoritatea competentă a fiecărui stat membru, după consultarea cu organizațiile de armatori și navigatori implicate.

4. În lipsa oricăror dispoziții contrare exprese, prezenta convenție se aplică tuturor navelor care aparțin organizațiilor publice sau private care desfășoară, în mod obișnuit, activități comerciale, cu excepția navelor de pescuit sau care desfășoară activități similare și a navelor de construcție tradițională, cum ar fi joncile și ambarcațiunile mici cu pânze. Prezenta convenție nu se aplică navelor de război sau echipamentelor navale auxiliare.

5. În cazul îndoielii privind aplicabilitatea prezentei convenții unei nave sau unei categorii particulare de nave, problema este soluționată de către autoritatea competentă a fiecărui stat membru, după consultarea cu organizațiile de armatori și navigatori implicate.

6. Când autoritatea competentă hotărăște că nu ar fi rezonabil sau posibil ca în prezent anumite elemente ale codului menționat la articolul VI, paragraful 1 să se aplice unei nave sau anumitor categorii de nave sub pavilionul respectivului stat membru, dispozițiile pertinente ale codului nu se vor aplica dacă subiectul vizat este reglementat diferit de legislația națională, convențiile colective sau alte măsuri. Autoritatea competentă nu va putea decide aceasta decât prin consultarea cu organizațiile de armatori și navigatori interesate și doar pentru navele cu un tonaj brut mai mic de 200 care nu efectuează voiaje internaționale.

7. Orice decizie adoptată de către un stat membru în aplicarea paragrafului 3, 5 sau 6 ale acestui articol trebuie comunicată Directorului General al Biroului Internațional al Muncii care va informa statele membre ale Organizației.

8. Dacă nu există dispoziții contrare exprese, orice referință la „convenție” vizează atât regulile, cât și codul.

Drepturi și principii fundamentale

Articolul III

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

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

Drepturile în materie de angajare și drepturile sociale ale navigatorilor

Articolul IV

1. Fiecare navigator are dreptul la un loc de muncă sigur și care nu prezintă pericol, unde normele de siguranță să fie respectate.

2. Fiecare navigator are dreptul la condiții de angajare echitabile.

3. Fiecare navigator are dreptul la condiții de muncă și de viață decente la bordul navelor.

4. Fiecare navigator are dreptul la protecția sănătății, la asistență medicală, la măsuri de bunăstare și la alte forme de protecție socială.

5. Fiecare stat membru se va asigura că în limitele jurisdicției sale, drepturile sociale și de angajare ale navigatorilor așa cum sunt menționate în paragrafele anterioare ale acestui articol sunt pe deplin implementate în conformitate cu cerințele prezentei convenții. Dacă nu există dispoziții contrare în

convenție, implementarea poate fi realizată prin legi sau reglementări naționale, contracte colective negociabile sau prin alte măsuri ori în practică.

Responsabilitatea aplicării și respectării dispozițiilor

Articolul V

1. Fiecare stat membru va implementa și pune în aplicare legi sau reglementări sau alte măsuri pe care le va adopta în scopul îndeplinirii obligațiilor care rezultă din prezenta convenție referitor la navele și navigatorii care intră sub jurisdicția sa.
2. Fiecare stat membru își va exercita efectiv jurisdicția și controlul asupra navelor care se află sub pavilionul său, prin stabilirea unui sistem propriu în vederea asigurării respectării prevederilor prezentei convenții, care să includă inspecții regulate, rapoarte, măsuri de monitorizare și măsuri și proceduri legale impuse printr-o legislație adecvată.
3. Fiecare stat membru va veghea ca navele care se află sub pavilionul propriu să dețină un certificat privind munca în sectorul maritim și o declarație de conformitate a muncii în sectorul maritim, așa cum se prevede în prezenta convenție.
4. Fiecare navă careia i se aplică prezenta convenție, poate fi inspectată, potrivit dreptului internațional, de către un stat membru, altul decât cel sub al cărui pavilion se află, în cazul în care este într-unul din porturile acestuia, în vederea verificării faptului dacă respectă prevederile prezentei convenții.
5. Fiecare stat membru își va exercita efectiv jurisdicția și controlul asupra serviciilor de recrutare și plasare a navigatorilor stabilite pe teritoriul lor.
6. Fiecare stat membru va interzice încălcarea prevederilor prezentei convenții și are obligația, potrivit dreptului internațional, de a stabili sancțiuni sau de a solicita adoptarea unor măsuri de corectare în legislația sa, în vederea descurajării oricărei încălcări a prevederilor.
7. Fiecare stat membru va implementa responsabilitățile pe care le are potrivit prezentei convenții, astfel încât navele care se află sub pavilionul statelor care nu au ratificat prezenta convenție să nu beneficieze de un tratament mai favorabil decât cele care se află sub pavilionul statelor care au ratificat convenția.

Reguli și părțile A și B ale codului

Articolul VI

1. Regulile și dispozițiile părții A din cod sunt obligatorii. Dispozițiile părții B din cod nu sunt obligatorii.
2. Fiecare stat membru se angajează să respecte drepturile și principiile enunțate în cadrul regulilor și să le implementeze în maniera precizată în cadrul dispozițiilor care corespund părții A din cod. În plus, acesta trebuie să acorde o atenție deosebită obligațiilor privind implementarea responsabilităților care îi revin potrivit modalității precizate în partea B a codului.
3. Un stat membru care nu este în măsură să implementeze drepturile și principiile așa cum sunt ele precizate la partea A din cod poate, dacă nu există dispoziții exprese contrare în prezenta convenție, să implementeze partea A prin prevederi în legile, reglementările sale interne sau prin alte măsuri care sunt echivalente, pe ansamblu, dispozițiilor părții A.
4. Orice lege, regulament sau convenție colectivă sau orice altă măsură de implementare va fi considerată ca fiind echivalentă, în ansamblu, în contextul prezentei convenții, numai în scopul aplicării dispozițiilor paragrafului 3 ale prezentului articol, dacă statul membru se asigură că:
 - a) favorizează realizarea completă a obiectivului și a scopului general al dispoziției sau al dispozițiilor din partea A din cod;
 - b) creează efect dispoziției sau dispozițiilor din partea A din cod.

Consultările cu organizațiile de armatori și de navigatori

Articolul VII

Derogările, scutirile sau alte aplicări flexibile ale prezentei convenții pentru care convenția solicită consultări cu organizațiile armatorilor și navigatorilor, nu pot fi decise de către un stat membru în absența unor astfel de organizații reprezentative pe teritoriul acestuia, decât după consultarea cu comisia menționată la articolul XIII.

Intrarea în vigoare

Articolul VIII

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

Denunțare

Articolul IX

1. Un stat membru care a ratificat prezenta convenție are posibilitatea de a o denunța după o perioadă de 10 ani de la data inițială a intrării în vigoare a convenției, printr-un document înaintat Directorului General al Biroului Internațional al Muncii pentru înregistrare. Denunțarea va avea efect după nu mai puțin de un an de la înregistrare.
2. Fiecare stat membru care, în anul care urmează perioadei celor 10 ani menționați la paragraful 1 al prezentului articol, nu se prevalează de dreptul de denunțare prevăzut de Convenție, este obligat să aplice această convenție pentru încă 10 ani și, prin urmare, va avea posibilitatea de a denunța prezenta convenție la expirarea fiecărei noi perioade de 10 ani, în condițiile prevăzute prin prezentul articol.

Efectele intrării în vigoare

Articolul X

Prezenta convenție revizuieste următoarele convenții:

Convenția nr. 7 din 1920 privind vârsta minimă (munca în sectorul maritim)

Convenția nr. 8 din 1920 privind indemnizațiile de șomaj (naufragiu)

Convenția nr. 9 din 1920 privind plasarea marinarilor

Convenția nr. 16 din 1921 privind examinarea medicală a tinerilor (munca în sectorul maritim)

Convenția nr. 22 din 1926 privind contractul de angajare a marinarilor

Convenția nr. 23 din 1926 privind repatrierea marinarilor

Convenția nr. 53 din 1936 privind certificatele de competență ale ofițerilor

Convenția nr. 54 din 1936 privind concediile plătite ale marinarilor

Convenția nr. 55 din 1936 privind obligațiile armatorului în caz de boală sau de accident al navigatorilor

Convenția nr. 56 din 1936 privind asigurarea de boală a navigatorilor

Convenția nr. 57 din 1936 privind durata activității desfășurate la bord și efectivele

Convenția nr. 58 din 1936 (revizuită) privind vârsta minimă (munca în sectorul maritim)

Convenția nr. 68 din 1946 privind alimentația și serviciile de masă (echipajul navelor)

Convenția nr. 69 din 1946 privind diploma de capacitate a bucătarilor de pe navă

Convenția nr. 70 din 1946 privind securitatea socială a navigatorilor

Convenția nr. 72 din 1946 privind concediile plătite ale navigatorilor

Convenția nr. 73 din 1946 privind examenul medical al navigatorilor

Convenția nr. 74 din 1946 privind certificare marinarilor calificați

Convenția nr. 75 din 1946 privind cazarea echipajelor

Convenția nr. 76 din 1946 privind salariile, timpul de lucru la bordul navelor și echipajul minim de siguranță

Convenția nr. 91 din 1949 privind concediile plătite ale marinarilor (revizuită)

Convenția nr. 92 din 1949 privind cazarea echipajelor (revizuită)

Convenția nr. 93 din 1949 privind salariile, timpul de lucru la bordul navelor și echipajul minim de siguranță (revizuită)

Convenția nr. 109 din 1958 privind salariile, timpul de lucru la bordul navelor și echipajul minim de siguranță (revizuită)

Convenția nr. 133 din 1970 privind cazarea echipajelor (dispoziții suplimentare)

Convenția nr. 134 din 1970 privind prevenirea accidentelor (navigatori)

Convenția nr. 145 din 1976 privind continuitatea în muncă (navigatori)

Convenția nr. 146 din 1976 privind concediile anuale plătite (navigatori)

Convenția nr. 147 din 1976 privind marina comercială (norme minime)

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

Convenția nr. 163 din 1987 privind bunăstarea navigatorilor

Convenția nr. 164 din 1987 privind protecția sănătății și asistența medicală (navigatori)

Convenția nr. 165 din 1987 privind securitatea socială a navigatorilor (revizuită)

Convenția nr. 166 din 1987 privind repatrierea marinarilor (revizuită)

Convenția nr. 178 din 1996 privind inspecția muncii (navigatori)

Convenția nr. 179 din 1996 privind recrutarea și plasarea navigatorilor

Convenția nr. 180 din 1996 privind timpul de lucru al navigatorilor și echipajul minim de siguranță al navelor

Funcțiile depozitarului

Articolul XI

1. Directorul General al Biroului Internațional al Muncii va notifica tuturor statelor membre ale Organizației Internaționale a Muncii înregistrarea oricărei ratificări, acceptări sau denunțări care îi vor fi comunicate potrivit prezentei convenții.

2. În cazul în care dispozițiile enunțate la paragraful 3 al articolului VIII au fost îndeplinite, Directorul General va comunica statelor membre ale Organizației Internaționale a Muncii data la care prezenta convenție va intra în vigoare.

Articolul XII

Directorul General al Biroului Internațional al Muncii va comunica Secretarului General al Organizației Națiunilor Unite, în scopul înregistrării, potrivit articolului 102 din Carta Națiunilor Unite, informațiile complete privind toate ratificările, acceptările sau denunțările înregistrate conform prezentei convenții.

Comisia tripartită specială

Articolul XIII

1. Consiliul de Administrație al Biroului Internațional al Muncii monitorizează în permanență aplicarea prezentei convenții prin intermediul unei comisii create de către acesta și care are competențe speciale în domeniul normelor muncii în sectorul maritim.

2. Pentru rezolvarea aspectelor relevante conform prezentei convenții, această comisie este alcătuită din 2 reprezentanți desemnați de guvernele fiecărui stat membru care a ratificat prezenta convenție și din reprezentanți ai armatorilor și ai navigatorilor desemnați de către Consiliul de Administrație, după consultarea Comisiei paritare Maritime.

3. Reprezentanții guvernamentali ai statelor membre care nu au ratificat prezenta convenție, au posibilitatea de a participa la lucrările comisiei, fără a avea drept de vot asupra chestiunilor care decurg din convenție. Consiliul de Administrație poate invita alte organizații sau entități să fie reprezentate în comisie prin observatori.

4. Voturile reprezentanților armatorilor și ale reprezentanților navigatorilor în cadrul comisiei sunt proporționale, astfel încât să garanteze că fiecare dintre aceste două grupuri deține jumătate din voturile de care dispun toate guvernele reprezentate la reuniune și autorizate să voteze.

Amendarea prezentei convenții

Articolul XIV

1. Conferința generală a Organizației Internaționale a Muncii poate adopta amendamente la orice dispoziție a prezentei convenții potrivit prevederilor articolului 19 al Constituției Organizației Internaționale a Muncii și regulilor și procedurilor Organizației referitoare la adoptarea convențiilor. Amendamentele aduse codului pot fi, de asemenea, adoptate potrivit procedurilor prevăzute la articolul XV.

2. Textul acestor amendamente este comunicat, în vederea ratificării, statelor membre ale căror instrumente de ratificare a prezentei convenții au fost înregistrate înainte de adoptarea acestora.
3. Textul convenției astfel amendate este comunicat celorlalte state membre ale Organizației, în vederea ratificării, potrivit articolului 19 din Constituție.
4. Un amendament este considerat ca fiind acceptat la data la care au fost înregistrate instrumentele de ratificare ale amendamentului astfel amendat sau, după caz, instrumentele de ratificare ale convenției astfel amendate, după caz, de către cel puțin 30 de state membre ale Organizației, care reprezintă în total cel puțin 33% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale.
5. Un amendament adoptat conform articolului 19 din Constituție este obligatoriu numai pentru statele membre ale Organizației a căror ratificare a fost înregistrată de către Directorul General al Biroului Internațional al Muncii.
6. În cazul oricărui stat membru menționate la paragraful 2 al prezentului articol, un amendament intră în vigoare după 12 luni de la data acceptării menționate la paragraful 4 al prezentului articol sau după 12 luni de la data înregistrării instrumentului său de ratificare a amendamentului al statului respectiv, dacă această dată este ulterioară.
7. Sub rezerva dispozițiilor paragrafului 9, în cazul statelor membre menționate la paragraful 3 al prezentului articol, convenția astfel amendată va intra în vigoare după 12 luni de la data acceptării menționate la paragraful 4 al prezentului articol sau după 12 luni de la data înregistrării instrumentului lor de ratificare a convenției, dacă această dată este ulterioară.
8. În cazul statelor membre a căror ratificare a convenției a fost înregistrată înainte de adoptarea unui amendament, dar care nu l-au ratificat pe acesta, prezenta convenție rămâne în vigoare fără acest amendament.
9. Toate statele membre al căror instrument de ratificare a prezentei convenții este înregistrat după adoptarea amendamentului, dar înainte de data menționată la paragraful 4 al prezentului articol, pot preciza, printr-o declarație anexată acestui instrument, că ratifică convenția, dar nu și amendamentul. Dacă instrumentul de ratificare este însoțit de o astfel de declarație, convenția intră în vigoare pentru respectivul stat membru interesat după 12 luni de la data înregistrării instrumentului de ratificare. Dacă acesta nu este însoțit de o declarație sau dacă este înregistrat la data sau după data menționată la paragraful 4, convenția intră în vigoare pentru statul membru în cauză după 12 luni de la această dată ; din momentul intrării în vigoare a convenției modificate conform paragrafului 7 al prezentului articol, amendamentul are forță obligatorie pentru statul membru în cauză, dacă acest amendament nu prevede o dispoziție contrară.

Amendamente la cod

Articolul XV

1. Codul poate fi amendat fie potrivit procedurii menționate la articolul XIV sau, dacă nu există dispoziții contrare, potrivit procedurii descrise în prezentul articol.
2. Un amendament la cod poate fi propus Directorului General al Biroului Internațional al Muncii de către guvernul unui stat membru al Organizației sau de către grupul de reprezentanți ai armatorilor sau de către grupul de reprezentanți ai navigatorilor numiți în comisia menționată la articolul XIII. Un amendament propus de către un guvern trebuie să fi fost propus sau sprijinit de cel puțin 5 guverne ale unor state membre care au ratificat convenția sau de către grupul reprezentanților armatorilor sau al navigatorilor menționați în acest paragraf.
3. După ce a fost verificat faptul că propunerile de amendare îndeplinesc condițiile stabilite la paragraful 2 al prezentului articol, Directorul General le va comunica, fără întârziere, împreună cu orice observație sau sugestie considerate oportune, tuturor membrilor Organizației, invitându-i să își facă cunoscute observațiile și sugestiile asupra acestor propuneri în termen de 6 luni sau într-un alt astfel de termen (nu mai mic de 3 și nu mai mare de 9 luni), fixat de către Consiliul de Administrație.
4. La expirarea termenului prevăzut la paragraful 3 al prezentului articol, propunerea, însoțită de un rezumat al observațiilor sau sugestiilor făcute potrivit aceluiași paragraf, va fi transmisă comisiei pentru examinare din cadrul unei reuniuni. Un amendament este considerat ca fiind adoptat de către comisie în următoarele condiții:

- a) dacă cel puțin jumătate dintre guvernele statelor membre care au ratificat prezenta convenție sunt reprezentate la reuniunea în cadrul căreia este examinată propunerea; și
- b) dacă o majoritate de cel puțin 2/3 dintre membrii comisiei votează în favoarea amendamentului; și
- c) dacă această majoritate cuprinde voturile favorabile a cel puțin jumătate din voturile membrilor guvernamentali, jumătate din voturile reprezentanților armatorilor și jumătate din voturile reprezentanților navigatorilor înscrși la reuniunea la care propunerea este supusă votului.
5. Amendamentele adoptate potrivit dispozițiilor paragrafului 4 al prezentului articol sunt prezentate în următoarea sesiune a Conferinței, în vederea aprobării. Pentru a fi aprobate, acestea trebuie să îndeplinească majoritatea de 2/3 din voturile delegaților prezenți. Dacă această majoritate nu este îndeplinită, amendamentele sunt retransmise înapoi la comisie pentru o nouă examinare, dacă comisia consideră astfel.
6. Amendamentele aprobate cu ocazia Conferinței sunt notificate de Directorul General fiecărui stat membru al cărui instrument de ratificare al prezentei convenții a fost înregistrat înainte de data acestei aprobări. Aceste state membre sunt denumite în continuare „state membre care au ratificat convenția”. Notificarea pe care o primesc se va referi la prezentul articol și conține un termen stabilit pentru exprimarea formală a dezacordului. Acest termen este de 2 ani începând cu data notificării, cu excepția cazului când la momentul aprobării, Conferința fixează un alt termen care trebuie să fie de cel puțin 1 an. O copie a notificării este comunicată spre informare celorlalte state membre ale Organizației.
7. Un amendament aprobat de către Conferința este considerat ca fiind acceptat cu excepția cazului în care, înainte de termenul stabilit, mai mult de 40% din statele membre care au ratificat convenția și care reprezintă cel puțin 40% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale a membrilor care au ratificat convenția nu își exprimă formal dezacordul Directorului General.
8. Un amendament considerat ca fiind acceptat intră în vigoare în termen de 6 luni de la sfârșitul perioadei fixate, pentru toate statele membre care au ratificat convenția, cu excepția celor care și-au exprimat formal dezacordul conform dispozițiilor paragrafului 7 al prezentului articol și care nu și-au retras acest dezacord, conform dispozițiilor paragrafului 11. Cu toate acestea:
- a) înainte de sfârșitul termenului fixat, orice stat membru care a ratificat convenția poate să îl informeze pe Directorul General că nu va fi obligat să aplice amendamentul decât dacă a notificat în mod expres acceptarea sa;
- b) înainte de data intrării în vigoare a amendamentului, orice stat membru care a ratificat convenția îl poate informa pe Directorul General că nu va aplica acest amendament pentru o perioadă de timp determinată.
9. Un amendament care face obiectul notificării menționate la paragraful 8 a) al prezentului articol, intră în vigoare pentru statul membru care a notificat acceptarea sa la 6 luni de la data la care l-a informat pe Directorul General că acceptă acest amendament sau la data la care amendamentul intră în vigoare pentru prima dată, dacă aceasta este ulterioară.
10. Perioada menționată la paragraful 8 b) al prezentului articol nu trebuie să depășească 1 an, începând cu data intrării în vigoare a amendamentului sau să se prelungească peste orice perioadă mai lungă stabilită de Conferință la momentul aprobării amendamentului.
11. Un stat membru care și-a exprimat formal dezacordul asupra unui amendament oarecare, îl poate oricând retrage. Dacă notificarea acestei retrageri îi parvine Directorului General după data intrării în vigoare a amendamentului, acesta intră în vigoare pentru statul membru după 6 luni de la data la care respectiva notificare a fost înregistrată.
12. După intrarea în vigoare a unui amendament, convenția nu poate fi ratificată decât în forma sa amendată.
13. În măsura în care un certificat de muncă maritimă se referă la chestiuni reglementate de un amendament la convenție care a intrat în vigoare:
- a) un stat membru care a acceptat acest amendament nu va fi obligat să extindă beneficiile convenției la certificatele de muncă în sectorul maritim acordate navelor sub pavilionul altui stat membru care:
- i) și-a exprimat formal dezacordul în legătură cu amendamentul și nu l-a retras, conform paragrafului 7 al prezentului articol, sau;
- ii) a notificat că acceptarea sa depinde de o notificare ulterioară expresă din partea sa și nu a acceptat amendamentul, conform paragrafului 8 a) al prezentului articol;

b) un stat membru care a acceptat amendamentul, va extinde beneficiul convenției și la certificatele de muncă în sectorul maritim acordate navelor sub pavilionul unui alt stat membru care a notificat, potrivit paragrafului 8 b) al prezentului articol, că nu va aplica amendamentul pentru o perioadă determinată, potrivit paragrafului 10 al prezentului articol.

Texte egal autentice

Articolul XVI

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

Notă explicativă privind regulile și Codul Convenției Maritime a Muncii

1. Prezenta notă explicativă care nu face parte din Convenția Maritimă a Muncii, trebuie considerată ca un ghid general al Convenției.
2. Convenția cuprinde 3 părți distincte, dar legate între ele: Articole, Reguli și Cod.
3. Articolele și Regulile stabilesc drepturile, principiile și obligațiile fundamentale ale statelor membre care ratifică Convenția. Articolele și Regulile nu pot fi modificate decât de Conferință, în baza articolului 19 din Constituția Organizației Internaționale a Muncii (a se vedea Articolul XIV din Convenție).
4. Codul conține detaliile pentru implementarea Regulilor. Cuprinde Partea A (Standarde cu caracter obligatoriu) și Partea B (Liniii directe fără caracter obligatoriu). Codul poate fi amendat prin procedura simplificată stabilită în Articolul XV din Convenție. Întrucât Codul conține indicații detaliate privind implementarea, amendamentele la acesta trebuie să se încadreze în scopul general al Articolelor și Regulilor.
5. Regulile și Codul sunt organizate pe domenii generale, sub cinci titluri după cum urmează:

Titlul 1: Condiții minime necesare pentru navigatorii care lucrează pe o navă

Titlul 2: Condiții de angajare

Titlul 3: Cazare, facilități de recreere, alimentație și serviciul de masă

Titlul 4: Protecția sănătății, asistență medicală, bunăstarea și protecția în domeniul securității sociale

Titlul 5: Conformitate și intrare în vigoare

6. Fiecare titlu conține grupuri de prevederi referitoare la un anumit drept sau principiu (sau la o măsură de punere în aplicare pentru Titlul 5), cu numerotarea corespunzătoare. Primul grup din Titlul 1, de exemplu, consta în Regula 1.1, Norma A1.1 și Principiul director B1.1, care se referă la vârsta minimă.

7. Convenția are 3 scopuri fundamentale:

stabilește în Articolele și Regulile sale, un set compact de drepturi și principii,

a) permite, prin intermediul Codului, un grad considerabil de flexibilitate în modul în care statele membre implementează acele drepturi și principii, și

b) asigură, prin Titlul 5, că drepturile și principiile să fie corect respectate și aplicate.

8. Există două direcții principale pentru flexibilitate în implementare: prima este posibilitatea acordată fiecărui stat membru, dacă este necesar (a se vedea Articolul VI, paragraful 3), să dea efect cerințelor detaliate din Partea A din Cod prin aplicarea măsurilor echivalente pe ansamblu (astfel cum este definită în Articolul VI, paragraful 4).

9. A doua direcție de flexibilitate în implementare este reprezentată prin formularea cerințelor obligatorii ale multor dispoziții cuprinse în Partea A, care sunt enunțate într-un mod mai general, astfel încât să lase o mai mare marjă de exercițiu cu privire la măsurile care trebuie adoptate la nivel național. În aceste cazuri, ghidarea în implementare este dată în Partea B a Codului, neobligatorie. În acest mod, statele membre care au ratificat această Convenție pot stabili tipul de acțiune care ar putea fi așteptat de la ei sub obligațiile generale care corespund Părții A, precum și măsurile care nu sunt cerute expres. De exemplu, Norma A 4.1 prevede ca toate navele să asigure accesul prompt la medicamentele necesare pentru asistență medicală la bordul navei (paragraful 1 (b)) și ca toate navele să dispună de o farmacie

(paragraful 4 a)). Îndeplinirea cu bună credință a acestei din urmă obligații, înseamnă în mod clar mult mai mult decât a avea un simplu dulap cu medicamente la bordul fiecărei nave. Linia directoare B 4.1.1 (paragraful 4) furnizează indicații mai precise cu privire la ceea ce implică asigurarea faptului că conținutul dulapului este în mod corect depozitat, folosit și întreținut.

10. Statele membre care au ratificat această Convenție nu sunt obligate să respecte liniile directoare respective și, așa cum este indicat în prevederile Titlului 5 privind controlul Statului port, inspecțiile ar viza doar cerințele relevante ale acestei Convenției (Articole, Reguli și Norme din Partea A). Totuși, statelor membre li se solicită, potrivit paragrafului 2 din Articolul VI, să țină cont ca implementarea responsabilităților sale potrivit Părții A din Cod să se realizeze în maniera prevăzută în Partea B. După studierea corespunzătoare a liniilor directoare relevante, un stat membru decide să adopte dispoziții diferite pentru asigurarea stocării, utilizării și întreținerii corespunzătoare a conținutului dulapului de medicamente, pentru a lua în considerare exemplul de mai sus, după cum este prevăzut de Standardul din Partea A, atunci acest lucru este acceptabil. Pe de altă parte, urmând îndrumarea prevăzută în Partea B, statele membre respective, precum și organele BIM responsabile cu supravegherea implementării convențiilor internaționale privind munca, pot fi sigure fără o apreciere suplimentară că dispozițiile adoptate sunt adecvate pentru implementarea obligațiilor ce îi revin conform Părții A, la care liniile directoare se referă.

REGULILE ȘI CODUL

Titlul 1. CERINȚE MINIME NECESARE PENTRU MUNCA NAVIGATORILOR LA BORDUL UNEI NAVE

Regula 1.1 – Vârsta minimă

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

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

Standard A 1.1 – Vârsta minimă

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

Linie directoare B 1.1 – Vârsta minimă

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

Regula 1.2 – Certificatul medical

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

1. Nici un navigator nu poate să lucreze pe o navă decât dacă are certificat medical că este apt să își îndeplinească îndatoririle.
2. Se acceptă numai excepțiile menționate în Cod.

Standard A 1.2 – Certificatul medical

1. Autoritatea competentă va solicita ca, înainte de începerea activității pe o navă, navigatorii să dețină un certificat medical valid, care să ateste că aceștia sunt apti din punct de vedere medical să își desfășoare activitatea pe mare.
2. Pentru a se asigura că certificatele medicale ale navigatorilor reflectă în mod real starea de sănătate a acestora potrivit îndatoririlor pe care trebuie să le îndeplinească, autoritatea competentă va recomanda natura examinării medicale și a certificatului, după consultări cu organizațiile armatorilor și navigatorilor interesate și după ce a acordat atenția necesară principiilor internaționale aplicabile menționate în Partea B a Codului.

3. Această Normă nu aduce prejudicii Convenției internaționale privind standardele de pregătire, - certificare și efectuarea serviciului de cart pentru navigatori din 1978, așa cum a fost amendată („STCW”). Un certificat medical emis potrivit solicitărilor STCW va fi acceptat de către autoritatea competentă, în scopul Regulii 1.2. De asemenea, va fi acceptat și un certificat medical care îndeplinește condițiile acestor solicitări, în cazul navigatorilor care nu intră sub incidența STCW.
4. Certificatul medical va fi eliberat de către un medic practician calificat corespunzător sau, în cazul unui certificat care se referă numai la vedere, de către o persoană recunoscută de către autoritatea competentă ca fiind calificată să emită un astfel de certificat. Practicienii trebuie să se bucure de independența profesională deplină în exercitarea procedurilor de examinare medicală.
5. Navigatorilor cărora le-a fost refuzată acordarea certificatului sau au avut o limitare stabilită asupra abilității lor de a munci, mai ales în ceea ce privește durata, domeniul de activitate sau zona geografică, pot beneficia de o altă examinare de către un alt medic practician independent sau de către alt medic-arbitru independent.
6. Fiecare certificat medical va stabili că:
 - (a) auzul și văzul navigatorului în cauză și percepția culorilor în cazul navigatorilor care urmează să fie angajați în funcții pentru care aptitudinea de a lucra riscă să fie diminuată de daltonism, sunt satisfăcătoare
 - (b) navigatorul în cauză nu suferă de nici un antecedent medical care poate fi agravat de munca pe mare sau care îl poate face pe navigator inapt pentru o astfel de muncă sau care să pună în pericol sănătatea altor persoane de la bordul navei.
7. În cazul în care o perioadă mai scurtă nu este necesară potrivit îndatoririlor specifice care trebuie prestate de către navigatorul în cauză sau potrivit prevederilor STCW:
 - (a) un certificat medical rămâne valabil pentru maxim 2 ani, cu excepția cazului în care navigatorul nu a împlinit vârsta de 18 ani, caz în care perioada maximă de validitate va fi de un an;
 - (b) un certificat care să ateste percepția culorilor rămâne valabil pentru o perioadă de maxim 6 ani.
8. În cazuri urgente, autoritatea competentă poate permite navigatorului să lucreze fără un certificat medical valabil până la următoarea escală unde navigatorul poate obține un certificat medical de la un medic practician calificat cu condiția ca:
 - (a) perioada unei astfel de permisii să nu depășească 3 luni și
 - (b) navigatorul în cauză să fie în posesia unui certificat medical recent expirat.
9. Dacă perioada de valabilitate a certificatului expiră în cursul unei călătorii, certificatul va continua să fie valabil până la următoarea escală unde navigatorul poate obține un certificat medical de la un medic practician calificat, cu condiția ca perioada să nu depășească 3 luni.
10. Certificatele medicale pentru navigatorii care lucrează pe nave angajate în mod obișnuit în călătorii internaționale trebuie să fie eliberate în limba engleză, cel puțin.

Linia directoarei B 1.2 – Certificatul medical

Linia directoare B 1.2.1 – Linii directoare internaționale

1. Autoritatea competentă, medicii practicieni, examinatorii, armatorii, reprezentanții navigatorilor și orice alte persoane care se ocupă de efectuarea vizitelor medicale menite să determine aptitudinea fizică a viitorilor navigatori și a celor în activitate trebuie să urmeze liniile directoare ale OIM/OMS privind efectuarea examinărilor medicale de aptitudine care preced imbarcarea și cele periodice ale navigatorilor, inclusiv orice variante ulterioare și orice alte linii directoare internaționale aplicabile publicate de OIM, OMI și OMS.

Regula 1.3 - Pregătire și calificări

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

1. Navigatorii nu pot lucra pe o navă decât dacă sunt pregătiți sau calificați ca fiind competenți sau în alt mod calificați pentru a-și exercita îndatoririle.
2. Navigatorilor nu trebuie să li se permită să lucreze la bordul unei nave decât dacă au absolvit un curs de pregătire în ceea ce privește siguranța individuală la bordul navelor.

3. Pregătirea și certificarea în conformitate cu instrumentele obligatorii adoptate de OMI sunt considerate ca îndeplinind cerințele paragrafelor 1 și 2 ale prezentei reguli.

4. Orice stat membru care, la momentul ratificării prezentei convenții, aplică dispozițiile Convenției (nr. 74 din 1946) privind certificarea de marinar calificat, trebuie să continue să-și îndeplinească obligațiile care decurg din acest instrument, în afară de cazul sau până în momentul în care au fost adoptate prevederi obligatorii de către Organizația Maritimă Internațională și acestea au intrat în vigoare sau dacă au trecut cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentei Convenții conform paragrafului 3 al articolului VIII, oricare dată intervine prima.

Regula 1.4 - Recrutare și plasare

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

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

2. Serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor care operează pe teritoriul unui stat membru trebuie să se conformeze standardelor enunțate în cod.

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

Standard A 1.4 - Recrutare și plasare

1. Fiecare stat membru care are un serviciu public de recrutare și plasare a navigatorilor supraveghează ca acest serviciu să funcționeze conform unor reguli de natură să protejeze și să promoveze drepturile navigatorilor în materie de angajare, așa cum sunt prevăzute în prezenta convenție.

2. Când serviciile private de recrutare și plasare a navigatorilor al căror obiect principal este recrutarea și plasarea navigatorilor și care recrutează și plasează un număr mare de navigatori operează pe teritoriul unui stat membru, acestea nu își pot exercita activitatea decât conform unui sistem standardizat de licență, certificare sau reglementare. Un asemenea sistem nu se poate stabili, modifica sau schimba decât după consultarea organizațiilor interesate de armatori și navigatori. În caz de dubiu privind aplicabilitatea prezentei Convenții asupra unui serviciu de recrutare și plasare privat, problema va fi rezolvată de către autoritatea competentă din fiecare stat membru după consultarea organizațiilor interesate de armatori și navigatori. O răspândire nejustificată a serviciilor private de recrutare și plasare nu trebuie încurajată.

3. Dispozițiile paragrafului 2 ale prezentului Standard se aplică, de asemenea, în măsura în care autoritatea competentă, în urma consultărilor cu organizațiile de armatori și navigatori interesate, consideră că sunt potrivite, în cazul serviciilor de recrutare și plasare desfășurate de către o organizație a navigatorilor pe teritoriul unui stat membru pentru a furniza navigatori care sunt cetățeni ai statului membru respectiv navelor sub pavilionul său. Serviciile vizate de acest paragraf sunt cele care îndeplinesc următoarele condiții:

a) serviciul de recrutare și plasare este operat conform unui acord colectiv încheiat între această organizație și un armator;

b) statul membru dispune de o legislație națională sau de o procedură de autorizare sau înregistrare a acordului colectiv care permite exploatarea serviciului de recrutare și plasare;

d) serviciul de recrutare și plasare este operat într-o manieră sistematică și sunt în vigoare măsuri comparabile cu cele prevăzute la paragraful 5 al prezentului standard de protejare și promovare a drepturilor de angajare a navigatorilor.

4. Nimic din prezentul Standard sau din Regula 1.4 nu are ca efect:

a) împiedicarea unui stat membru, de a asigura un serviciu public gratuit de recrutare și plasare a navigatorilor în cadrul unei politici care vizează să răspundă nevoilor navigatorilor și armatorilor, fie că acest serviciu face parte din serviciul public de angajare deschis tuturor lucrătorilor și angajatorilor, fie că este vorba de coordonarea cu acesta din urmă; sau

- b) să impună unui stat membru obligația de a stabili pe teritoriul sau un sistem de operare a serviciilor private de recrutare și plasare a navigatorilor.
5. Orice stat membru care adoptă sistemul menționat la paragraful 2 al prezentei norme trebuie, pe cale legislativă, sau prin alte măsuri, cel puțin:
- a) să interzică serviciilor de recrutare și plasare a navigatorilor să recurgă la mijloace, mecanisme sau liste menite să împiedice navigatorii să obțină angajare conform calificărilor lor;
 - b) să interzică facturarea unor onorarii sau altor cheltuieli navigatorilor, direct sau indirect, în totalitate sau în parte, pentru recrutarea, plasarea sau obținerea unui loc de muncă, în afara costurilor pe care navigatorii trebuie să și le asume pentru obținerea unui certificat medical național obligatoriu, a carnetului de marinar național și a pașaportului sau altui document personal similar de călătorie, în afara costurilor de viză, care trebuie să fie suportate de armator;
 - c) să se asigure că serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor care operează pe teritoriul său:
 - i) pun la dispoziție, în scopul verificării de către autoritatea competentă, un registru actualizat cu toți navigatorii recrutați sau plasați prin intermediul lor;
 - ii) se asigură că, înaintea sau pe perioada angajării, navigatorii sunt informați cu privire la drepturile și obligațiile enunțate în contractul de angajare și că sunt luate dispozițiile necesare pentru ca navigatorii să poată să-și examineze contractul de angajare înainte și după semnare și pentru ca o copie a acestuia să le parvină;
 - iii) verifică faptul că navigatorii recrutați sau plasați prin intermediul lor posedă calificările cerute și dețin documentele necesare pentru postul respectiv și contractele de angajare ale navigatorilor sunt în conformitate cu legislația și cu orice acord colectiv inclus în contractul de angajare;
 - iv) se asigură, în măsura în care acest lucru este realizabil, că armatorul are mijloacele pentru a evita ca navigatorii să fie abandonați într-un port străin;
 - v) examinează orice plângere referitoare la activitatea lor și răspund la aceasta și avizează autoritatea competentă cu privire la plângerile la care nu s-a găsit nici o soluție;
 - vi) înființează un sistem de protecție, sub forma unei asigurări sau a unei măsuri echivalente potrivite, pentru indemnizarea navigatorilor care au suferit pierderi pecuniare din cauză că serviciul de recrutare sau de plasare sau armatorul, în virtutea contractului de angajare al navigatorilor, nu și-a îndeplinit obligațiile.
6. Autoritatea competentă supervizează și controlează îndeaproape toate serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor care operează pe teritoriul statului membru în cauză. Licențele, certificatele sau alte autorizații similare care permit desfășurarea unui serviciu privat pe teritoriul respectivului stat sunt acordate sau reînnoite doar după verificarea faptului că serviciul de recrutare și plasare a navigatorilor îndeplinește condițiile prevăzute de legislația națională.
7. Autoritatea competentă se asigură că există mecanisme și procedee adecvate în vederea investigării, la nevoie, a plângerilor privind la activitățile serviciilor de recrutare și plasare a navigatorilor, dacă este cazul cu concursul reprezentanților armatorilor și al navigatorilor.
8. Orice stat membru care a ratificat această Convenție trebuie, în măsura posibilităților, să-și informeze cetățenii asupra problemelor care pot rezulta din angajarea pe un vas aflat sub pavilionul unui stat care n-a ratificat convenția, atâta vreme cât statul membru care a ratificat Convenția n-a stabilit aplicarea unor norme echivalente celor fixate prin această convenție. Măsurile luate în acest scop de către statele care au ratificat prezenta convenție nu trebuie să fie în contradicție cu principiul liberei circulații a muncitorilor stipulată de tratatele la care cele două state pot fi părți.
9. Orice stat membru care a ratificat această Convenție trebuie să solicite ca armatorii navelor aflate sub pavilionul său care utilizează servicii de recrutare și de plasare a navigatorilor stabilite în țările sau în teritoriile unde prezenta convenție nu se aplică, să se asigure, pe cât posibil, că aceste servicii respectă prevederile prezentului standard.
10. Nimic din prezenta normă nu are ca efect diminuarea obligațiilor și responsabilităților armatorilor sau ale vreunui stat membru în ceea ce privește navele aflate sub pavilionul său.

Linia directoare B 1.4 – Recrutare și plasare

Linia directoare B 1.4.1 – Linii directoare operaționale și organizatorice

1. La îndeplinirea obligațiilor sale potrivit Standardului A1.4, paragraful 1, autoritatea competentă trebuie să aibă în vedere:

- (a) adoptarea măsurilor necesare pentru promovarea unei cooperări eficiente între serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor, publice sau private;
 - (b) luarea în considerare, cu participarea armatorilor, navigatorilor și instituțiilor de pregătire în cauză, a necesităților sectorului maritim, atât la nivel național și internațional, la elaborarea programelor de pregătire a navigatorilor care au responsabilități la bord privind securitatea navigației și prevenirea poluării;
 - (c) stabilirea unor dispoziții corespunzătoare pentru cooperarea dintre reprezentanții armatorilor și cei ai organizațiilor navigatorilor în ceea ce privește organizarea și funcționarea serviciilor publice de recrutare și plasare a navigatorilor, acolo unde acestea există;
 - (d) determinarea condițiilor în care pot fi procesate datele personale ale navigatorilor de către serviciile de recrutare și plasare, inclusiv colectarea, păstrarea, gruparea și comunicarea unor astfel de date unor părți terțe, având în vedere dreptul la viața privată și la nevoia de a păstra confidențialitatea;
 - (e) stabilirea unui mecanism pentru colectarea și analiza tuturor informațiilor relevante privind piața muncii în sectorul maritim, mai ales oferta actuală și previzibilă de navigatori îmbarcați, clasificați în funcție de vârstă, sex, grad și calificări, ca și privind necesitățile sectorului, colectarea datelor în funcție de vârstă sau sex fiind admisă numai în scopuri statistice sau dacă aceste date sunt folosite în cadrul unui program pentru prevenirea discriminării bazate pe vârstă sau sex;
 - (f) asigurarea faptului că personalul responsabil cu supravegherea serviciilor publice și private de recrutare și plasare a navigatorilor pentru echipajele navelor care au responsabilități în siguranța navigării și în ceea ce privește operațiunile de prevenire a poluării, are o pregătire adecvată, inclusiv o experiență aprobată în serviciul la bord pe mare și deține cunoștințele necesare în domeniul industriei maritime, incluzând instrumentele maritime internaționale relevante sau pregătirea, certificarea și standardele de lucru;
 - (g) recomandarea normelor operaționale și adoptarea codurilor de conduită și etică pentru serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor; și
 - (h) supravegherea sistemului de autorizare și certificare, în baza unui sistem de standarde de calitate.
2. La aplicarea sistemului menționat la Standardul A 1.4, paragraful 2, fiecare stat membru ar trebui să țină cont să solicite serviciilor de recrutare și plasare a navigatorilor, stabilite pe teritoriul său, să mențină și să dezvolte practici operaționale verificabile. Practicile operaționale pentru serviciile de plasare și recrutare din sectorul privat și în măsura în care acestea sunt aplicabile și pentru sectorul public de recrutare și plasare a navigatorilor, trebuie să se aibă în vedere următoarele:
- (a) examinările medicale, documentele de identitate ale navigatorilor și alte astfel de elemente ce pot fi necesare pentru navigatori pentru angajare;
 - (b) păstrarea unor dosare complete ale navigatorilor care se află în sistemul de recrutare și plasare, respectându-se dreptul la viața privată și la confidențialitate și care să includă următoarele elemente, dar să nu se limiteze la acestea:
 - i) calificările navigatorilor;
 - ii) locurile de muncă anterioare;
 - iii) date personale relevante pentru angajare; și
 - iv) date medicale relevante pentru angajare;
 - (c) păstrarea unor liste actualizate a navelor pentru care serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor furnizează navigatori și asigurarea faptului că există mijloace prin care serviciile pot fi contactate, în caz de urgență, oricând;
 - (d) proceduri prin care să se asigure că navigatorii nu sunt exploatați de către serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor sau de către personalul acestor servicii, în ceea ce privește oferta de angajare pe anumite nave sau de către anumite companii;
 - (e) proceduri proprii de prevenire a riscurilor de exploatare a navigatorilor care ar putea rezulta din înaintării unor avansuri sau din alte tranzacții financiare între armatori și navigatori intermedii de către serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor;
 - (f) publicarea clară a costurilor, dacă există, pe care trebuie să le suporte navigatorul în cadrul procesului de recrutare;
 - (g) asigurarea faptului că navigatorilor li se oferă consiliere asupra oricăror condiții deosebite pe care le implică munca pentru care urmează să fie angajați și asupra politicilor adoptate de armator în ceea ce privește angajarea lor;
 - (h) proceduri care tratează cazurile de incompetență sau indisciplină conform principiilor de echitate din care fac parte dreptul și practica națională și, dacă este cazul, acordurile colective;

- (i) proceduri pentru asigurarea, pe cât posibil, că toate certificatele obligatorii și documentele depuse în vederea angajării sunt actualizate și nu au fost obținute în mod fraudulos, iar referințele pentru angajare sunt verificate;
 - (j) proceduri pentru asigurarea faptului că la solicitările de informații sau consiliere ale familiilor navigatorilor în timp ce navigatorii sunt pe mare se oferă răspunsuri prompte, amabile și gratuite; și
 - (k) verificarea conformității condițiilor de muncă de la bordul navelor unde sunt plasați navigatorii cu contracte colective de muncă aplicabile dintre armatori și reprezentanții organizațiilor navigatorilor și, în principiu, furnizarea de navigatori numai armatorilor care oferă termeni și condiții de angajare conforme legislației sau contractelor colective de muncă aplicabile.
3. Cooperarea internațională dintre statele membre și organizațiile relevante trebuie încurajată, în special în ceea ce privește:
- (a) schimbul sistematic de informații în industria maritimă și pe piața muncii într-un cadrul bilateral, regional și multilateral;
 - (b) schimbul de informații privind legislația în domeniul muncii în sectorul maritim;
 - (c) armonizarea politicilor, a metodelor de lucru și a legislației care stau la baza recrutării și plasării navigatorilor;
 - (d) îmbunătățirea procedurilor și a condițiilor pentru recrutarea și plasarea internațională a navigatorilor; și
 - (e) planificarea forței de muncă, ținându-se cont de cererea și oferta de navigatori și de necesitățile industriei maritime.

Titlul 2. CONDIȚIILE DE ANGAJARE

Regula 2.1 - Contractul de angajare pentru navigatori

Scop: asigurarea unui contract de angajare echitabil pentru navigatori

1. Condițiile de angajare a unui navigator sunt definite sau menționate într-un contract redactat în termeni clari, cu caracter obligatoriu, și trebuie să fie în conformitate cu normele enunțate în cod.
2. Contractul de angajare pentru navigatori trebuie să fie aprobat de navigator în condițiile în care cel interesat să aibă libertatea de a examina clauzele și condițiile, să fie sfătuit cu privire la acestea și să le accepte de bunăvoie înainte de a semna.
3. În măsura în care legislația și practica statului membru o permit, contractul de angajare pentru navigatori se înțelege ca incluzând contracte colective de muncă aplicabile.

Standard A 2.1 - Contractul de angajare maritimă

1. Orice stat membru trebuie să adopte o legislație care cere ca navele aflate sub pavilionul său să respecte următoarele prevederi:
 - a) la bordul navelor aflate sub pavilionul său, navigatorii trebuie să fie în posesia unui contract de angajare semnat de navigator și armator sau un reprezentant al acestuia, sau, dacă nu sunt salariați, a unui document care să ateste existența unui aranjament contractual sau un aranjament similar, garantându-le condiții decente de muncă și viață la bord, conform dispozițiilor prezentei convenții;
 - b) navigatorii care au semnat un contract de angajare trebuie să poată examina documentul în cauză și să ceară un sfat de specialitate înainte de a-l semna și să dispună de orice altă facilitate de natură să asigure că se angajează în mod liber, fiind informați corect asupra drepturilor și responsabilităților ce le revin;
 - c) armatorul și navigatorul dețin, și unul și celălalt, câte un exemplar original al contractului de angajare pentru navigatori;
 - d) sunt luate măsuri pentru ca navigatorii, inclusiv comandantul navei, să poată obține la bord, fără dificultate, informații exacte referitoare la condițiile locului de muncă, și pentru ca funcționarii autorității competente, inclusiv în porturile în care nava face escală, să poată avea acces la aceste informații, inclusiv la contractul de angajare pentru navigatori ;
 - e) fiecare navigator primește un document care să conțină înregistrări privind angajarea sa la bordul navei.
2. Dacă contractul colectiv de muncă se constituie, ca întreg sau parte, printr-un contract de angajare pentru navigator, o copie a acestuia este pusă la dispoziție, la bord. Dacă contractul de angajare pentru navigatori și contractele de negociere colective aplicabile nu sunt în limba engleză, documentele următoare sunt puse la dispoziție în limba engleză, excepție făcând navele care efectuează doar trasee interne :
 - a) o copie a contractului tip;
 - b) părțile contractului colectiv de muncă care fac obiectul controlului statului portului conform dispozițiilor regulii 5.2.
3. Documentul menționat la paragraful 1 e) al prezentei norme nu conține nici o apreciere a calității muncii navigatorului și nici o indicație referitoare la salariul său. Legislația națională determină forma acestui document, mențiunile care figurează în acesta și condițiile în care acestea sunt consemnate.
4. Fiecare stat membru trebuie să adopte o legislație care să indice mențiunile care trebuie incluse în toate contractele de angajare pentru navigatori supuse legislației sale naționale. Contractul de angajare pentru navigatori cuprinde, în toate cazurile, indicațiile următoare:
 - a) numele și prenumele navigatorului, data nașterii sau vârsta, precum și locul nașterii;
 - b) numele și adresa armatorului;
 - c) locul și data încheierii contractului de angajare pentru navigatori;
 - d) funcția în care navigatorul urmează să fie angajat;;
 - e) suma totală a salariului navigatorului sau formula eventual utilizată pentru a-l calcula;
 - f) concediul plătit anual sau eventual formula utilizată pentru a-l calcula;
 - g) încetarea contractului și condițiile în care se face aceasta, în special:

- i) condițiile în care fiecare parte l-ar putea denunța, precum și perioada de preaviz, care nu trebuie să fie mai scurtă pentru armator decât pentru navigator, dacă contractul este încheiat pe o perioadă nedeterminată;
 - ii) data expirării, dacă contractul este încheiat pe o perioadă determinată;
 - iii) portul de destinație și perioada la sfârșitul căreia angajamentul navigatorului încetează după sosirea la destinație dacă contractul este încheiat pentru un voiaj;
 - h) prestațiile în materie de protecție a sănătății și de securitate socială care trebuie asigurate navigatorului de către armator;
 - i) dreptul navigatorului la repatriere;
 - j) referirea la contractul colectiv de muncă, dacă este cazul;
 - k) orice alte mențiuni impuse de legislația națională.
5. Fiecare stat membru adoptă o legislație care să stabilească duratele minime pentru preavizul dat de către navigatori și de către armator pentru încetarea înainte de termen a contractului de angajare pentru navigator. Aceste durate ale preavizului sunt stabilite după consultarea organizațiilor interesate ale armatorilor și navigatorilor și nu sunt mai mici de șapte zile.
6. Un preaviz cu o durată mai mică de 7 zile poate fi dat în circumstanțele recunoscute de legislația națională sau de contractele de negociere colective aplicabile ca justificând încetarea contractului de angajare cu un preaviz mai scurt sau fără preaviz. La stabilirea acestor circumstanțe, statul membru se asigură că nevoia navigatorului de a rezilia, fără penalizare, contractul de angajare cu un preaviz mai scurt sau fără preaviz, din motive umanitare sau din alte motive urgente, este luată în considerare.

Linia directoare B 2.1 – Contractul de angajare pentru navigatori

Linia directoare B 2.1.1 – Înregistrarea contractului de muncă

1. La determinarea informațiilor ce vor fi menționate în documentul de înregistrare a contractului de muncă la care se face referire la Standardul A 2.1., paragraful 1 (e), fiecare stat membru ar trebui să se asigure că acest document conține informații suficiente, traduse în limba engleză, pentru a facilita obținerea de noi angajări sau pentru a îndeplini cerințele serviciului pentru înaintarea în grad sau promovare. Carnetul de înregistrare a îmbarcării unui navigator poate satisface cerințele menționate în paragraful 1 (e) al respectivului Standard.

Regula 2.2 – Salarii

Scop: asigurarea retribuirii serviciilor navigatorilor

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

Standard A 2.2 – Salarii

1. Fiecare stat membru cere ca sumele datorate navigatorilor care lucrează la bordul navelor aflate sub pavilionul său să fie distribuite la intervale care să nu depășească o lună și conform dispozițiilor contractelor colective de muncă aplicabile.
2. Navigatorii primesc extras lunar cu totalul sumelor datorate și cu cele primite, pe care trebuie să figureze salariul, plățile suplimentare și ratele de schimb aplicate dacă plățile au fost făcute într-o monedă sau la o rată de schimb distincte de cele convenite.
3. Fiecare stat membru va solicita ca armatorii să ia măsuri, precum cele menționate la paragraful 4 al prezentului standard, pentru a da navigatorilor posibilitatea de trimite familiilor sau persoanelor pe care le au în întreținere sau care au dreptul la aceasta o parte din remunerație sau remunerația integrală.
4. Măsurile care trebuie luate pentru a da posibilitatea navigatorilor să trimită familiilor remunerațiile sunt următoarele:

- a) un sistem care să permită navigatorilor să aloce, la momentul începerii contractului sau în cursul angajării, o parte a salariilor să fie în mod regulat vărsată familiilor, prin transfer bancar sau prin mijloace analoge;
 - b) obligația ca aceste viramente să fie efectuate în timp util și direct persoanei sau persoanelor desemnate de navigatori.
5. Orice sumă reținută pentru un serviciu vizat la paragraful 3 și 4 al prezentului Standard trebuie să fie într-un cuantum rezonabil și, în lipsa unor dispoziții contrare, rata de schimb aplicată va trebui, conform legislației naționale, să corespundă ratelor curente ale pieței sau ratelor oficiale publicate și să nu fie defavorabilă navigatorului.
6. Fiecare stat membru care adoptă legi sau regulamente care guvernează salariile navigatorilor trebuie să ia în considerare aplicarea liniilor directoare enunțate în partea B a codului.

Linia directoare B 2.2 – Salarii

Linia directoare B 2.2.1 – Definiții specifice

1. Conform acestei linii directoare, termenul:
 - (a) *marinar calificat* se referă la orice navigator considerat competent pentru a presta orice sarcină ce poate fi solicitată a fi executată de personalul nebrevetat din compartimentul punte, alta decât sarcinile personalului nebrevetat specializat sau cu atribuții de supervizare, sau orice navigator definit ca atare de legislația sau practica națională sau în cadrul contractelor colective;
 - (b) *plata de bază sau salariu* se referă la plată, oricum ar fi alcătuită aceasta, pentru orele normale de muncă; nu include orele suplimentare, primele, alocațiile, concediul plătit sau orice altă remunerație suplimentară;
 - (c) *câștigul salarial* se referă la salariul care include salariul de bază și alte beneficii acordate; câștigul salarial poate include compensații pentru toate orele suplimentare lucrate și pentru toate celelalte beneficii sau poate include numai anumite beneficii în cazul unei consolidări parțiale;
 - (d) *ore de lucru* se referă la timpul în care navigatorii trebuie să muncească pe navă;
 - (e) *ore suplimentare* se referă la timpul lucrat în plus peste orele de lucru normale.

Linia directoare B 2.2.2 – Calcul și plată

1. Pentru navigatorii a căror remunerație include compensații separate pentru orele suplimentare:
 - (a) în scopul calculării salariilor, orele normale de lucru pe mare și în port nu trebuie să depășească 8 ore/zi;
 - (b) în scopul calculării orelor suplimentare, durata normală de lucru pe săptămână remunerată prin salariu sau plata de bază trebuie fixată de legislația sau regulile naționale, în cazul în care nu este stabilită prin contracte colective de muncă și nu trebuie să depășească 48 de ore pe săptămână; contractele colective pot oferi un tratament diferit, dar nu mai puțin favorabil;
 - (c) rata sau ratele de remunerare pentru orele suplimentare, care nu trebuie să fie mai mici de 1 și ¼ ori decât plata de bază sau salariul pe oră, trebuie stabilite prin legislația și regulile naționale sau prin contractele colective de muncă, dacă este cazul; și
 - (d) comandantul sau persoana numită de comandant trebuie să păstreze înregistrări ale tuturor orelor suplimentare efectuate, avizate de către navigator la intervale de cel mult o lună.
2. Pentru navigatorii ale căror salarii sunt consolidate total sau parțial:
 - (a) contractul de angajare a navigatorului trebuie să specifice clar, dacă este cazul, numărul de ore de muncă pe care navigatorul trebuie să îl desfășoare în schimbul remunerației sale și orice alocație suplimentară care poate fi datorată în plus la câștigul salarial și în ce circumstanțe;
 - (b) în cazul în care orele suplimentare sunt plătite ca ore peste program din cele acoperite de câștigul salarial, rata orară nu trebuie să fie mai mică de 1 și 1/4 ori din rata orară de bază corespunzătoare orelor normale de lucru, așa cum sunt definite la paragraful 1 al prezentei linii directoare; aceeași linie directoare trebuie aplicat orelor suplimentare incluse în câștigul salarial;
 - (c) remunerația pentru acea parte din câștigul salarial total sau parțial reprezentând orele normale de lucru, așa cum este definit la paragraful 1 (a) al prezentului Principiu director, este salariul minim aplicabil; și

- (d) pentru navigatorii ale căror salarii sunt parțial consolidate, înregistrările tuturor orelor suplimentare trebuie păstrate și avizate potrivit paragrafului 1 (d) al prezentei linii directoare.
3. Legislația națională sau contractele colective de muncă pot prevedea pentru orele suplimentare sau pentru munca prestată în zilele de repaos săptămânal sau în zilele de sărbători legale, compensații în timp liber acordat la serviciu la bord și în afara navei sau prin concediu suplimentar în locul remunerației sau al oricărei alte compensații oferită în acest scop.
4. Legislația națională adoptată după consultările cu organizațiile reprezentative ale armatorilor și navigatorilor sau, dacă este cazul, contractele colective, trebuie să aibă în vedere următoarele principii:
- (a) remunerația egală pentru o muncă cu valoare egală trebuie să se aplice tuturor navigatorilor angajați pe aceeași navă, fără discriminare în funcție rasă, culoare, sex, religie, opțiuni politice, origine socială sau naționalitate;
- (b) contractul de angajare a navigatorului conținând salariile aplicabile sau procentele din salariu trebuie să se găsească la bordul navei; informațiile privind cuantumul salariilor sau procentele din salariu trebuie puse la dispoziția fiecărui navigator, fie prin cel puțin o copie semnată a informației relevante și înmănată navigatorului în limba pe care acesta o înțelege, fie prin afișarea unei copii a contractului într-un loc accesibil echipajului, fie prin alte mijloace;
- (c) salariile trebuie plătite într-o monedă la curs oficial și dacă este necesar, prin transfer bancar, cec bancar, cec poștal sau ordin de plată;
- (d) la încetarea angajamentului, orice remunerație datorată trebuie plătită fără întârziere nejustificată;
- (e) sancțiuni adecvate sau alte soluții potrivite trebuie impuse de către autoritatea competentă în cazul în care armatorii întârzie în mod nejustificat sau nu achită remunerațiile datorate;
- (f) salariile trebuie plătite direct în conturile băncilor desemnate de către navigatori, dacă aceștia nu doresc altfel printr-o solicitare scrisă;
- (g) cu excepția prevederilor sub-paragrafului (h) al acestui paragraf, armatorul nu trebuie să impună limite navigatorilor de a dispune în mod liber de remunerația primită;
- (h) deduceri din remunerație sunt permise numai dacă:
- (i) există o prevedere expresă în reglementările sau legislația națională sau în contractul colectiv de muncă aplicabil privind condițiile realizării unor astfel de deduceri, iar navigatorul a fost informat cu privire la aceasta într-o manieră considerată de către autoritatea competentă ca fiind cea mai potrivită;
- (ii) deducerile nu depășesc în total limita care a fost stabilită prin reglementările sau legislația națională, prin convențiile colective sau prin decizii judiciare pentru realizarea unor astfel de deduceri;
- (i) pentru obținerea și păstrarea unui loc de muncă, nici o reținere asupra remunerației navigatorilor nu ar trebui făcută;
- (j) amenzile aplicate navigatorilor, altele decât cele autorizate prin legislația națională, contracte colective de muncă sau alte dispoziții trebuie interzise;
- (k) autoritatea competentă trebuie să fie în abilitată să inspecteze bunurile stocate și serviciile de la bordul navelor pentru a asigura că sunt aplicate prețuri rezonabile și corecte în interesul navigatorilor în cauză; și
- (l) în măsura în care creanțele navigatorilor pentru salarii și alte sume datorate ca urmare a angajării lor nu sunt garantate potrivit prevederilor Convenției Maritime Internaționale privind privilegiile și ipotecile din 1993, astfel de creanțe ar trebui protejate conform Convenției nr. 173 din 1992 privind protecția creanțelor lucrătorilor în caz de insolvabilitate a angajatorului.
5. Fiecare stat membru trebuie, după consultări cu organizațiile reprezentative ale armatorilor și navigatorilor, să instituie proceduri de instrumentare a plângerilor legate de orice problemă care se regăsește în prezentul Principiu director.

Linia directoare B 2.2.3 – Salariul minim

1. Fără a aduce prejudiciu principiului negocierilor colective libere, fiecare stat membru trebuie, după consultări cu organizațiile reprezentative ale armatorilor și navigatorilor, să stabilească procedurile în vederea determinării salariului minim pentru navigatori. Reprezentanții organizațiilor reprezentative ale armatorilor și navigatorilor ar trebui să participe la stabilirea unor astfel de proceduri.

2. În cadrul procesului de elaborare a unor astfel de proceduri și stabilire a salariului minim, trebuie acordată o atenție deosebită normelor internaționale ale muncii referitoare la salariul minim, precum și principiilor următoare:

- (a) nivelul minim al salariilor trebuie să ia în considerare natura muncii în sectorul maritim, nivelul de dotare cu echipaj al navelor și durata normală de lucru a navigatorilor; și
- (b) nivelul minim al salariilor trebuie ajustat în funcție de schimbările survenite privind nivelul de trai și nevoile navigatorilor.

3. Autoritatea competentă trebuie să se asigure:

- (a) că prin intermediul unui sistem de supraveghere și de sancțiuni, salariile plătite nu sunt inferioare unor cantumuri stabilite; și
- (b) că orice navigator care a fost plătit cu un procent mai mic decât salariul minim își poate recupera, prin intermediul unei proceduri judiciare sau prin altă procedură necostisitoare și rapidă cantumul care nu i-a fost plătit.

Linia directoare B 2.2.4 – Cantumul salariului lunar sau al plății minime de bază lunare pentru marinarii calificați

1. Solda de bază sau salariul pentru o lună calendaristică de serviciu pentru un marinar calificat nu trebuie să fie mai mică decât cantumul periodic stabilit de Comisia Paritară Maritimă sau de către alt organism autorizat de către Consiliul de Administrație al Biroului Internațional al Muncii. În baza deciziei Consiliului de Administrație, Directorul General va notifica statelor membre ale Organizației orice revizuire a cantumului astfel stabilit.

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

Regula 2.3 – Orele de muncă și orele de odihnă

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

1. Fiecare stat membru se va asigura că orele de muncă și de odihnă ale navigatorilor sunt reglementate.

2. Fiecare stat membru va stabili un număr maxim de ore de muncă și un număr minim de ore de odihnă în cadrul unor perioade date care să fie în concordanță cu prevederile Codului.

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

1. În scopul aplicării acestui standard, termenul:

- (a) *ore de muncă* desemnează perioada în care navigatorii trebuie să lucreze pe navă;
- (b) *ore de odihnă* desemnează perioada din afara orelor de muncă, termenul neincluzând pauzele scurte.

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

3. Fiecare stat membru recunoaște că standardul orelor de muncă pentru navigatori, ca și pentru ceilalți lucrători, este de opt ore cu o zi de odihnă săptămânal și odihnă în zilele de sărbătoare. Totuși, nimic nu împiedică statele membre să adopte dispoziții vizând autorizarea sau înregistrarea unui contract colectiv care stabilește orele normale de muncă pentru navigatori pe o bază nu mai puțin favorabilă decât prezentul Standard.

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

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

- (a) numărul maxim de ore de muncă nu va depăși:
- (i) 14 ore într-o perioadă de 24 de ore; și

- (ii) 72 ore într-o perioadă de șapte zile;
sau
- (b) minimul orelor de odihnă nu va fi mai mic decât:
 - (i) zece ore într-o perioadă de 24 de ore;
 - (ii) 77 de ore într-o perioadă de șapte zile.
- 6. Orelle de odihnă pot fi împărțite în cel mult două perioade, dintre care una va fi de cel puțin șase ore, iar intervalul dintre două perioade consecutive de odihnă nu va depăși 14 ore.
- 7. Rolurile de echipaj, exercițiile pentru combaterea incendiilor și pentru bărcile de salvare, precum și exercițiile prevăzute de legile și reglementările naționale și prin instrumente internaționale vor fi organizate astfel încât să evite, în măsura posibilului, perturbarea orelor de odihnă și să nu genereze oboseală.
- 8. Atunci când un navigator este chemat la post, de exemplu în cazul în care o sală de mașini este nesupravegheată, navigatorul va beneficia de o perioadă de odihnă compensatorie dacă perioada normală de odihnă este perturbată de apeluri în afara orelor de program.
- 9. În situația în care nu există contracte colective de muncă sau sentințe arbitrale sau dacă autoritatea competentă stabilește că prevederile din contract sau sentință relativ la paragraful 7 sau 8 al prezentului Standard sunt insuficiente, autoritatea competentă va stabili astfel de prevederi pentru a asigura o perioadă de odihnă suficientă pentru navigatorii respectivi.
- 10. Fiecare stat membru va solicita amplasarea, într-un loc ușor accesibil, a unui tabel cu organizarea muncii la bord, care trebuie să indice pentru fiecare funcție cel puțin:
 - (a) programul de serviciu pe mare și în port; și
 - (b) numărul maxim de ore de muncă sau numărul minim de ore de odihnă prevăzut de legislația națională sau de contractele colective aplicabile.
- 11. Tabelul menționat la paragraful 10 al prezentului Standard va fi stabilit în formă standardizată în limba sau limbile de lucru ale navei și în engleză.
- 12. Fiecare stat membru va solicita păstrarea de registre cu orele de muncă zilnice sau cu orele de odihnă zilnice pentru a permite monitorizarea respectării prevederilor paragrafelor 5 -11 ale prezentului Standard. Registrele vor fi în format standard stabilit de autoritatea competentă, ținând seama de orice indicații disponibile din partea Organizației Internaționale a Muncii sau vor fi în orice format standard elaborat de Organizație. Acestea vor fi în limbile menționate de paragraful 11 ale prezentului Standard. Navigatorii vor primi o copie a însemnărilor din registre care-i privesc, aprobată de comandant sau de o persoană împuternicită de comandant și de navigatori.
- 13. Niciuna dintre prevederile paragrafelor 5 și 6 ale prezentului Standard nu împiedică un stat membru să adopte o legislație națională sau o procedură care să permită autorității competente să autorizeze sau să înregistreze contracte colective care să prevadă derogări de la limitele stabilite. Aceste derogări vor urma, în măsura posibilă, prevederile prezentului Standard, dar pot avea în vedere perioade de concediu mai dese sau mai lungi sau acordarea de concedii compensatorii pentru navigatorii de cart sau navigatorii de la bordul navelor care efectuează voiajuri de scurtă durată.
- 14. Niciuna dintre prevederile prezentului Standard nu va afecta dreptul comandantului navei de a cere unui navigator să presteze ore de muncă necesare pentru asigurarea siguranței imediate a navei, a persoanelor de la bord sau a încărcăturii sau pentru a acorda ajutor altor nave sau persoane aflate în pericol pe mare. Dacă este cazul, comandantul poate să suspende programul de ore de muncă sau de odihnă și să solicite navigatorului să presteze ore de muncă necesare până la normalizarea situației. De îndată ce va fi posibil după normalizarea situației, comandantul se va asigura că fiecare navigator care a lucrat în cadrul unei perioade programate de odihnă va primi o perioadă corespunzătoare de odihnă.

Linia directoare B 2.3 – Orelle de lucru și orelle de odihnă

Linia directoare B 2.3.1 – Navigatorii tineri

- 1. Următoarele prevederi trebuie aplicate pe mare și în port pentru toți navigatorii tineri care au mai puțin de 18 ani:
 - (a) orelle de muncă nu trebuie să depășească 8 ore pe zi și 40 de ore pe săptămână, iar orelle suplimentare devin inevitabile numai impuse de motive de siguranță;
 - (b) ar trebui acordat un timp suficient pentru toate mesele și trebuie asigurată o pauză de cel puțin o oră pentru masa principală; și

- (c) ar trebui acordată o pauză de odihnă de 15 minute la fiecare două ore de muncă continuă.
2. În mod excepțional, prevederile paragrafului 1 al prezentului Principiu director nu se aplică dacă:
 - (a) acestea sunt impracticabile pentru tinerii navigatori de pe punte, din sala mașinilor și din departamentele de catering cărora li s-au repartizat atribuții de cart sau care lucrează în serviciul de schimburi de tură; sau
 - (b) dacă împiedică pregătirea eficientă a tinerilor navigatori potrivit programelor și orarelor de pregătire stabilite.
3. Astfel de situații excepționale și motivele acestora trebuie înregistrate și semnate de către comandant.
4. Paragraful 1 al prezentei linii directoare nu dispensează tinerii navigatori de obligația general valabilă pentru toți navigatorii de a lucra în situații de urgență conform dispozițiilor paragrafului 14 al Standardului A 2.3.

Regula 2.4 – Dreptul la concediu

Scop: Asigurarea unui concediu adecvat pentru navigatori

1. Fiecare stat membru va solicita ca navigatorilor angajați pe navele aflate sub pavilionul lor să li se plătească un concediu anual în condițiile corespunzătoare, potrivit prevederilor Codului.
2. Navigatorilor le sunt acordate permisiile la țarm, având în vedere starea de sănătate și bunăstarea lor, cu condiția ca acestea să fie compatibile cu cerințele practice ale postului lor.

Standard A2.4 – Dreptul la concediu

1. Fiecare stat membru va adopta legi și reglementări care stabilesc normele minime pentru concediul anual al navigatorilor de pe navele aflate sub pavilionul lor, ținând seama de nevoile speciale ale navigatorilor cu privire la un astfel de concediu.
2. Sub rezerva dispozițiilor oricărui contract colectiv sau legislații prevede o modalitate de calcul adecvat, care ține seama de nevoile particulare ale navigatorilor, dreptul la concediu anual plătit este calculat pe baza unui minim de 2,5 zile calendaristice pe luna de angajare. Modul de calcul al perioadei de serviciu este stabilit de autoritatea competentă sau printr-un mecanism corespunzător în fiecare țară. Absențele justificate de la locul de muncă nu sunt considerate concediu anual.
3. Este interzis orice acord de renunțare la concediul anual minim plătit prevăzut în prezentul Standard, cu excepția cazurilor prevăzute de autoritatea competentă.

Linia directoare B 2.4 – Dreptul la concediu

Linia directoare B 2.4.1 – Calculul drepturilor

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

- (c) permisii temporare la țărm acordate navigatorului pe perioada unui contract de angajare; și
- (d) concediu compensatoriu de orice fel, în condițiile determinate de autoritatea competentă sau printr-un mecanism corespunzător în fiecare țară.

Linia directoare B 2.4.2 – Efectuarea concediului anual

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

Linia directoare B 2.4.3 – Fraționarea și cumularea

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

Linia directoare B 2.4.4 – Tinerii navigatori

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

Regula 2.5 – Repatrierea

Scop: Asigurarea că navigatorii se pot întoarce acasă

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

Standard A 2.5 – Repatrierea

1. Fiecare stat membru se va asigura că navigatorii care se află pe navele care arborează pavilionul său au dreptul la repatriere în următoarele circumstanțe:
 - (a) dacă contractul de angajare pentru navigatori expiră în timp ce sunt în străinătate;
 - (b) atunci când contractul de angajare a navigatorilor este denunțat;

- (i) de către armator; sau
 - (ii) de către navigator, din motive întemeiate; și, de asemenea
 - (c) atunci când navigatorii nu mai sunt apti de a-și îndeplini îndatoririle potrivit contractului de angajare sau când nu mai este posibil să i se ceară acest lucru, ținând cont de împrejurări speciale.
2. Fiecare stat membru se va asigura că există prevederi adecvate în legile și reglementările sale sau alte măsuri sau în contractele colective de muncă, care stipulează:
- (a) circumstanțele în care navigatorii au dreptul la repatriere potrivit paragrafului 1 (b) și (c) al prezentului Standard;
 - (b) durata maximă a perioadei de serviciu la bord după care navigatorul are dreptul să fie repatriat – astfel de perioade nu trebuie să fie mai lungi de 12 luni; și
 - (c) drepturile legale care trebuie să fie acordate de către armatori în vederea repatrierii, inclusiv acelea referitoare la destinațiile de repatriere, transport, cheltuielile care trebuie acoperite și alte aranjamente care trebuie îndeplinite de către armatori.
3. Fiecare stat membru va interzice armatorilor să solicite navigatorilor să facă plăți anticipate la începutul angajării cu privire la costul repatrierii și să recupereze costurile legate de repatriere din salariile sau alte drepturi ale navigatorilor, exceptând situația în care se demonstrează că navigatorul, potrivit reglementărilor naționale, altor măsuri sau contractelor de negociere colective aplicabile și-a încălcat grav obligațiile stabilite prin contractul de angajare.
4. Legile și reglementările naționale nu vor prejudicia drepturile armatorilor în ceea ce privește recuperarea costurilor de repatriere potrivit unor aranjamente contractuale cu persoane terțe.
5. Dacă un armator omite să facă aranjamentele necesare sau să își asume cheltuielile pentru repatrierea navigatorilor care au acest drept:
- (a) autoritatea competentă a statului membru de pavilion va aranja repatrierea navigatorilor în cauză; dacă nu face acest lucru, statul în care navigatorii urmează să fie repatriați sau statul a cărui cetățenie o dețin pot aranja repatrierea acestora și își va recupera cheltuielile de la statul membru de pavilion;
 - (b) cheltuielile suportate pentru repatrierea navigatorilor vor fi recuperate de la armator de către statul membru de pavilion;
 - (c) cheltuielile de repatriere nu vor fi suportate, în nici un caz, de către navigatori, excepție făcând paragraful 3 al prezentului Standard.
6. Având în vedere instrumentele internaționale aplicabile, inclusiv Convenția internațională din 1999 privind arestul navelor, un stat membru care a plătit cheltuielile de repatriere potrivit Codului, poate reține sau poate cere reținerea navelor armatorului în cauză până la efectuarea rambursării potrivit paragrafului 5 al prezentului Standard.
7. Fiecare stat membru va facilita repatrierea navigatorilor îmbarcați la bordul navelor care sosesc în porturile sale sau care tranzitează apele sale teritoriale sau interioare, la fel ca și înlocuirea lor la bord.
8. În mod deosebit, un stat membru nu va refuza dreptul de repatriere nici unui navigator, ca urmare a condițiilor financiare ale armatorului sau a faptului că armatorul nu are posibilitatea sau nu dorește să înlocuiască un navigator.
9. Fiecare stat membru va solicita navelor care se află sub pavilionul său să aibă la bord și să pună la dispoziția navigatorilor o copie a prevederilor naționale referitoare la repatriere, scrise în limba adecvată.

Linie directoare

Linia directoare B 2.5 – Repatrierea

Linia directoare B 2.5.1 – Condiții privind dreptul de repatriere

1. Navigatorii ar trebui să aibă dreptul la repatriere:
- (a) în cazurile menționate la Norma A 2.5, paragraful 1 (a), după expirarea perioadei de preaviz acordată potrivit prevederilor contractului de angajare a navigatorilor;
 - (b) în cazurile menționate la Norma A 2.5, paragraful 1 (b) și (c):
 - (i) în caz de boală, accident sau alt motiv medical care impune repatrierea acestora dacă sunt transportabili din punct de vedere medical;
 - (ii) în caz de naufragiu;

- (iii) în cazul în care armatorul nu mai este în măsură de a-și îndeplini obligațiile legale sau contractuale ca și angajator al navigatorilor din motive precum insolvabilitatea, vânzarea navei, schimbarea înregistrării navei sau orice alt motiv similar;
- (iv) în cazul în care nava este trimisă spre o zonă de război, astfel definită în legile și reglementările naționale sau în contractele de angajare a navigatorilor, în cazul în care navigatorul nu consimte să meargă; și
- (v) în cazul încheierii sau suspendării angajării conform unei sentințe arbitrale în domeniul industrial sau unui contract colectiv de muncă sau încetarea angajării din orice alt motiv similar.
2. La determinarea duratei maxime a perioadelor de serviciu la bord după care navigatorul are dreptul să fie repatriat, potrivit prevederilor prezentului Cod, se va ține cont de factorii care afectează mediul de lucru al navigatorilor. Fiecare stat membru va încerca, în măsura posibilului, să reducă aceste perioade ca urmare a schimbărilor și evoluțiilor tehnologice și se poate axa pe orice recomandări în acest domeniu a Comisiei Paritare Maritime.
3. Costurile care ar trebui suportate de către armator pentru repatriere, potrivit Standardului A 2.5 ar trebui să cuprindă cel puțin:
- (a) călătoria până la destinația aleasă pentru repatriere, conform paragrafului 6 al acestei linii directoare;
- (b) cazarea și masa din momentul în care navigatorii părăsesc nava și până ajung la destinația de repatriere;
- (c) plata și diurna din momentul în care navigatorul părăsește nava și până când ajunge la destinația de repatriere, dacă așa se prevede în legile și reglementările naționale sau în contractele colective de muncă;
- (d) transportul a 30 de kg din bagajul personal al navigatorilor la destinația de repatriere; și
- (e) tratament medical, dacă este cazul, până când navigatorii sunt apti pentru transport către destinația de repatriere.
4. Timpul petrecut așteptând repatrierea și durata călătoriei nu trebuie scăzute din concediul plătit al navigatorului.
5. Armatorii ar trebui să suporte, în continuare, cheltuielile de repatriere până când navigatorii în cauză au debarcat la destinația stabilită, potrivit acestui Cod sau sunt angajați într-o meserie potrivită la bordul unei nave care se îndreaptă spre una dintre aceste destinații.
6. Fiecare stat membru ar trebui să solicite armatorilor să își asume responsabilitatea pentru aranjamentele privind repatrierea prin mijloace potrivite și rapide. Modalitatea obișnuită de transport ar trebui să fie avionul. Statul membru ar trebui să stabilească destinațiile la care navigatorii vor fi repatriați. Destinațiile ar trebui să includă statele în care se presupune că navigatorii au legături substanțiale, inclusiv:
- (a) locația unde navigatorul a fost de acord să se angajeze;
- (b) locația stipulată prin contractul colectiv;
- (c) statul de domiciliu al navigatorului; sau
- (d) orice astfel de locații care pot fi stabilite de comun acord la momentul angajării.
7. Navigatorii ar trebui să aibă dreptul de a alege dintre destinațiile stabilite locația unde doresc să fie repatriați.
8. Dreptul la repatriere poate înceta dacă navigatorii în cauză nu îl revendică într-o perioadă de timp rezonabilă, definită prin legile și reglementările naționale sau prin contractele colective.

Linia directoare B 2.5.2 – Aplicarea de către statele membre

1. Orice asistență practică posibilă ar trebui acordată navigatorului care a rămas într-un port străin în timp ce aștepta să fie repatriat și în cazul întârzierii repatrierii navigatorului, autoritatea competentă din portul străin ar trebui să asigure că reprezentantul consular sau local al statului de pavilion și statul de cetățenie a navigatorului sau statul de domiciliu sunt informate imediat.
2. Fiecare stat membru ar trebui să se asigure că există aranjamente satisfăcătoare:
- (a) pentru ca navigatorii angajați pe o navă care se află sub pavilion străin să fie repatriați când sunt debarcați într-un port străin din motive pentru care nu se fac răspunzători:
- (i) în portul în care navigatorul în cauză a fost angajat; sau
- (ii) într-un port din statul de cetățenie sau de domiciliu al navigatorului; sau

(iii) într-un alt port ales de comun acord de către navigator și comandant sau armator, cu acceptul autorității competente sau sub rezerva altor garanții corespunzătoare;

(b) pentru îngrijiri medicale și întreținerea navigatorilor angajați pe o navă care are pavilion străin și care sunt lăsați la țărm într-un port străin, ca urmare a unei boli sau a unui accident produse în timpul serviciului pe navă și care nu sunt urmarea neglijenței navigatorilor.

3. Dacă se dovedește că nu sunt potriviți pentru viața pe mare, tinerilor navigatori care nu au împlinit 18 ani și care au lucrat pe o navă cel puțin 4 luni în timpul primei lor călătorii în străinătate trebuie să li se acorde posibilitatea de a fi repatriați gratuit în primul port de escală potrivit, unde există servicii consulare ale statului de pavilion sau ale statului de naționalitate sau de domiciliu ale tânărului navigator. Notificarea unei astfel de repatrieri și motivele acesteia trebuie prezentate autorității care a emis documentele care îi permit navigatorului în cauză să se angajeze pe mare.

Regula 2.6 – Compensarea navigatorilor în cazul pierderii sau scufundării navei

Scop: Asigurarea compensării navigatorilor în cazul pierderii sau scufundării unei nave

1. Navigatorii au dreptul la compensație adecvată în caz de accident, pierdere sau șomaj rezultând din pierderea sau scufundarea navei.

Standard

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

1. Fiecare stat membru va adopta reglementări care să asigure că, în toate cazurile de pierdere sau scufundare a oricărei nave, armatorul va plăti fiecărui navigator aflat la bord o indemnizație în caz de șomaj rezultând dintr-o asemenea pierdere ori scufundare.

2. Reglementările menționate la paragraful 1 al prezentului Standard nu vor aduce atingere niciunor drepturi de care beneficiază un navigator în temeiul legislației naționale a statului membru respectiv în caz de pierdere sau accident rezultând din pierderea sau scufundarea unei nave.

Linie directoare B 2.6 – Compensarea navigatorilor în cazul pierderii sau scufundării navei

Linia directoare B 2.6.1 – Calculul indemnizației de șomaj

1. Indemnizația de șomaj care este rezultatul scufundării sau pierderii navei ar trebui plătită pentru zilele efective de șomaj ale navigatorului la același nivel al salariului conform contractului de angajare, dar cuantumul total al indemnizației acordate fiecărui navigator nu va putea depăși limita a două luni de salariu.

2. Fiecare stat membru ar trebui să se asigure că navigatorii au aceleași proceduri legale pentru a recupera astfel de indemnizații, așa cum au pentru recuperarea restanțelor din salarii câștigate în timpul serviciului.

Regula 2.7 – Dotarea cu echipaj

Scop: Asigurarea ca navigatorii își desfășoară activitatea la bordul navei cu personal suficient pentru exploatarea navei în condiții de siguranță și eficiență

Fiecare stat membru va cere ca toate navele aflate sub pavilionul său să beneficieze de un număr suficient de navigatori angajați la bord pentru a asigura ca navele sunt exploatate sigur, eficient și cu o grijă deosebită pentru securitate în toate condițiile, luând în considerare preocupările pentru starea de oboseală a navigatorilor, precum și natura și condițiile specifice ale călătoriei.

Standard A2.7– Nivelurile de dotare cu echipaj

1. Fiecare stat membru va cere ca toate navele aflate sub pavilionul sau sa beneficieze de un număr suficient de navigatori la bord pentru a asigura ca navele sunt exploatate sigur, eficient si cu o grija deosebita pentru securitate. Fiecare nava va fi dotată cu un echipaj adecvat, in ceea ce privește numărul si calificările, pentru a asigura siguranța si securitatea navei si a personalului sau, respectând toate condițiile de exploatare, conform documentului privind personalul minim de siguranța sau unui document echivalent emis de autoritatea competenta, conformându-se standardelor acestei Convenții.
2. Atunci când stabilește, aproba sau revizuieste nivelurile de dotare cu echipaj, autoritatea competenta va lua în considerare necesitatea de a evita sau reduce duratele excesive de munca, pentru a asigura odihna suficienta si pentru a limita starea de oboseala, precum si principiile din instrumentele internaționale aplicabile (In special cele ale Organizației Maritime Internaționale), referitoare la nivelurile de dotare cu echipaj.
3. Atunci când stabilește nivelurile de dotare cu echipaj, autoritatea competenta va lua in considerare toate cerințele cuprinse in Regula 3.2 si în Standardul A 3.2 privind Alimentația și serviciul de catering.

Linia directoare B 2.7 – Nivelurile de dotare cu echipaj

Linia directoare 2.7.1 – Reglementarea diferendelor

1. Fiecare stat membru ar trebui să mențină sau să se asigure că este menținut un mecanism eficient pentru investigarea și soluționarea plângerilor sau diferendelor referitoare la nivelurile de dotare cu echipaj pe o navă.
2. Reprezentanții organizațiilor de armatori și navigatori trebuie să participe, cu sau fără alte persoane sau autorități, la punerea în funcțiune a unui astfel de mecanism.

Regula 2.8 – Cariera și dezvoltarea aptitudinii profesionale si posibilitățile pentru angajarea navigatorilor

Scop: Promovarea carierei, a dezvoltării aptitudinii și a posibilităților de angajare ale navigatorilor

1. Fiecare stat membru va adopta politici naționale pentru a promova angajarea în sectorul maritim si pentru a încuraja cariera, dezvoltarea aptitudinilor și posibilităților mai mari de angajare pentru navigatorii domiciliați pe teritoriul său.

Standard A2.8– Cariera, dezvoltarea aptitudinilor si posibilitățile de angajare pentru navigatori

1. Fiecare stat membru va adopta politici naționale care sa încurajeze cariera, dezvoltarea aptitudinilor si oportunitățile de angajare pentru navigatori, pentru a oferi sectorului maritim forță de muncă stabilă și competentă.
2. Obiectivul politicilor menționate la paragraful 1 al prezentului Standard va fi acela de a ajuta navigatorii să-și întărească competențele, calificările și posibilitățile de angajare.
3. După consultarea organizațiilor armatorilor și navigatorilor în cauză, fiecare stat membru va stabili obiective clare pentru îndrumarea profesională, studiile si pregătirea navigatorilor ale căror atribuții la bordul navei sunt legate în principal de exploatarea și conducerea în siguranță a navei, inclusiv în materie de formare continuă.

Linia directoare B 2.8 – Cariera, dezvoltarea aptitudinilor și posibilitățile de angajare pentru navigatori

Linia directoare B 2.8.1 – Măsuri pentru promovarea carierei și dezvoltarea aptitudinii și posibilitățile de angajare pentru navigatori

1. Măsurile pentru îndeplinirea obiectivelor stabilite în Standardul A 2.8 pot include:

- (a) acorduri cu armatorul sau o organizație a armatorilor, referitoare la dezvoltarea carierei și formare; sau
- (b) dispoziții privind promovarea angajării prin stabilirea și păstrarea unor registre sau liste pe categorii a navigatorilor calificați; sau
- (c) promovarea posibilităților, atât la bordul navelor, cât și pe uscat, pentru formarea viitoare și educarea navigatorilor în vederea dezvoltării aptitudinilor și înzestrării cu competențe transferabile pentru le permite acestora să își găsească și să păstreze un loc de muncă decent, în vederea îmbunătățirii perspectivelor de angajare individuală și pentru a se adapta evoluțiilor tehnologice și condițiilor pieței muncii din sectorul maritim.

Linia directoare B 2.8.2 – Registrele navigatorilor

1. Când registrele sau listele stau la baza angajării navigatorilor, acestea trebuie să includă toate categoriile ocupaționale ale navigatorilor, conform legislației naționale, practicii sau contractelor colective.
2. Navigatorii care se regăsesc în astfel de registre sau liste trebuie să aibă prioritate la angajarea pe mare.
3. Navigatorii care se regăsesc în astfel de registre sau liste trebuie să fie disponibili pentru muncă, conform legislației naționale, practicii sau contractelor colective.
4. În măsura în care legile sau reglementările naționale o permit, numărul navigatorilor din registre sau liste ar trebui revizuit periodic pentru stabilirea unui nivel corespunzător necesităților sectorului maritim.
5. Atunci când este necesară reducerea numărului navigatorilor dintr-un astfel de registru sau listă, ar trebui adoptate toate măsurile potrivite pentru a preveni sau atenua efectele care aduc prejudicii navigatorilor, ținându-se cont de situația economică și socială din țara respectivă.

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

Regula 3.1- Cazare și facilități de recreere

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

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

Standard A3.1 - Cazarea și facilitățile de recreere

1. Fiecare stat membru va adopta o legislație care să prevadă ca navele aflate sub pavilionul său:
 - (a) respectă normele minime de cazare pentru navigatori, care muncesc sau locuiesc la bord, sau ambele, sunt sigure, decente și conform cu regulile acestui standard, și
 - (b) sunt inspectate pentru a asigura conformitatea inițială și ulterioară cu aceste standarde.
2. Pentru elaborarea și aplicarea legislației referitoare la prezentul standard, după consultarea organizațiilor armatorilor și navigatorilor interesate, autoritatea competentă:
 - a) va lua în considerare Regula 4.3 și prevederile asociate ale Codului privind protecția sănătății și siguranței și prevenirea accidentelor, în lumina necesităților specifice navigatorilor care trăiesc și muncesc la bordul navei, și;
 - b) va avea în vedere liniile directoare din Partea B a acestui Cod.
3. Inspecțiile solicitate în baza regulii 5.1.4 se vor realiza când:
 - (a) o navă este înmatriculată sau reînmatriculată; sau
 - (b) condițiile de cazare pe navă au fost substanțial modificate.
4. Autoritatea competentă va acorda o atenție deosebită pentru aplicarea prevederilor prezentei Convenții privind:
 - a) dimensiunea cabinelor și altor spații de cazare,
 - b) încălzirea și ventilația,
 - c) zgomotul și vibrațiile și alți factori ambientali,
 - d) facilitățile sanitare;
 - e) iluminatul; și
 - f) spitalizarea.
5. Autoritatea competentă a fiecărui stat membru va solicita ca navele aflate sub pavilionul său să respecte normele minime privind spațiile de cazare și facilitățile de recreere la bord stabilite în paragrafele 6 - 17 ale prezentului Standard.
6. În privința prevederilor generale pentru condițiile de cazare:
 - (a) în toate locurile destinate cazării, înălțimea spațiului liber trebuie să fie suficientă; aceasta nu trebuie să fie mai mică de 203 centimetri în locurile destinate cazării navigatorilor, în scopul asigurării unei depline libertăți de mișcare; autoritatea competentă poate permite o anumită reducere limitată a înălțimii spațiului liber în orice loc, sau parțial, în asemenea încăperi unde se asigure că o asemenea reducere:
 - (i) este rezonabilă, și
 - (ii) nu va avea ca efect disconfortul navigatorilor,
 - (b) spațiile de cazare trebuie să fie izolate corespunzător;

- (c) pe nave, altele decât navele de pasageri, așa cum sunt ele definite prin Regula 2 e) și f) a Convenției Internaționale din 1974 privind salvarea vieții umane pe mare, astfel amendată (Convenția SOLAS), cabinele pentru dormit vor fi situate deasupra liniei de plutire, la centrul sau la pupa navei, cu excepția că în cazuri speciale, acolo unde mărimea, tipul sau serviciul planificat al navei vizează un loc impracticabil, cabinele pot fi poziționate la prova navei, dar în nici un caz mai spre prova decât peretele de coliziune prova;
- (d) pe navele de pasageri și navele speciale construite potrivit Codului de siguranță aplicabil navelor cu destinație specială al OMI din 1983 și versiunile ulterioare (denumite în continuare "navel cu destinație specială"), autoritatea competentă poate, sub rezerva că s-au creat facilități satisfăcătoare pentru iluminat și ventilație, să permită amplasarea cabinelor de dormit sub linia de plutire, dar în nici un caz sub holurile unde se lucrează;
- (e) nu va exista acces direct în cabinele de dormit dinspre spațiile de încărcare, sala mașinilor, bucătăria, magazii, uscătorii sau instalații sanitare comune; acea parte a peretelui despărțitor care separă aceste locuri de cabinele de dormit precum și pereții despărțitori externi vor fi eficient construite din oțel sau alt material aprobat și să fie impermeabili la apă și gaz.
- (f) materialele folosite pentru a construi pereții despărțitori interiori, panourile și căptușelile, podelele și racordurile vor fi adaptate scopului și favorabile asigurării unui mediu sănătos,
- (g) locurile de cazare trebuie să fie bine luminate și trebuie prevăzute dispozitive suficiente pentru scurgerea apei;
- (h) cazarea și facilitățile de recreere și de hrană vor respecta dispozițiile din Regula 4.3 și prevederile similare din Cod, cu privire la protecția sănătății și siguranței și prevenirea accidentelor, cu privire la prevenirea riscurilor expunerii la niveluri riscante de zgomot și vibrație și altor factori ambientali și chimici de la bordul navelor și vor garanta un mediu acceptabil de viață și de muncă la bord pentru navigatori.
7. În ceea ce privește cerințele pentru ventilație și încălzire:
- a) cabinele de dormit și careurile echipajului vor fi ventilate adecvat;
- b) navele, cu excepția acelor care navighează în mod obișnuit acolo unde condițiile temperate de climă nu necesită aceasta, vor fi echipate cu sistem de aer condiționat pentru spațiile de cazare, precum și pentru orice stația radio poziționată separat și pentru postul central de comandă din sala mașinilor.
- c) Toate spațiile sanitare vor avea ventilație în aer liber, independentă de orice altă parte a spațiului de locuit.
- d) Se va asigura căldură adecvată printr-un sistem de încălzire corespunzător, cu excepția navelor aflate exclusiv în voiaje în climate tropicale.
8. În ceea ce privește cerințele pentru iluminat, sub rezerva unor amenajări speciale eventual permise la bordul navelor de pasageri, cabinele de dormit și careurile echipajului vor fi iluminate de lumina naturală și vor fi prevăzute cu lumină artificială adecvată.
9. În cazurile când se impun spații de odihnă la bordul navei, acestea vor satisface următoarele cerințe:
- a) pe nave, altele decât navele de pasageri, o cabină individuală va fi asigurată fiecărui navigator; în cazul navelor cu un tonaj brut mai mic de 3.000 sau al navelor cu destinație specială, pot fi acordate derogări de la această prevedere de către autoritatea competentă după consultarea cu organizațiile de armatori și de navigatori interesate.
- b) cabine de dormit separate vor fi asigurate pentru bărbați și femei.
- c) cabinele vor fi de o dimensiune adecvată și corespunzător echipate astfel încât să asigure un confort rezonabil și o întreținere ușoară.
- d) o cușetă separată va trebui asigurată în orice situație pentru fiecare navigator.
- e) dimensiunile interioare minime ale unei cușete vor fi de cel puțin 198 centimetri per 80 centimetri,
- f) suprafața pentru fiecare ocupant al cabinei navigatorilor cu o singură cușetă nu va putea fi mai mică decât:
- (i) 4,5 metri pătrați pentru navele cu un tonaj brut mai mic de 3.000;
- (ii) 5,5 metri pătrați pentru navele cu un tonaj brut între 3.000 și 10.000;
- (iii) 7 metri pătrați pentru navele cu un tonaj brut egal sau mai mare de 10.000;
- g) cu toate acestea, pentru a asigura cabine cu o singură cușetă pe nave cu tonaj brut mai mic de 3.000, pe navele de pasageri și pe navele cu destinație specială, autoritatea competentă poate permite o suprafață mai mică.

- h) pe navele cu un tonaj brut mai mic de 3.000, altele decât navele de pasageri și navele cu destinație specială, cabinele pot fi ocupate de maxim 2 navigatori; suprafața podelei acestor cabine nu va fi mai mică de 7 metri pătrați.
- i) pe navele de pasageri și navele cu destinație specială suprafața podelei cabinelor pentru navigatorii care nu îndeplinesc funcția de ofițer al navei nu va fi mai mică decât:
- (i) 7,5 metri pătrați în cabinele de 2 persoane,
 - (ii) 11,5 metri pătrați în cabinele de 3 persoane,
 - (iii) 14,5 metri pătrați în cabinele de 4 persoane,
- j) pe navele cu destinație specială cabinele pot găzdui mai mult de 4 persoane, suprafața pe ocupant a acestor cabine nu va fi mai mică de 3,6 metri pătrați.
- k) pe navele, altele decât navele de pasageri și navele cu destinație specială, cabinele pentru navigatorii care îndeplinesc funcția de ofițer al navei acolo unde nu există saloane sau careuri, suprafața pe ocupant a cabinelor nu va fi mai mică decât :
- (i) 7,5 metri pătrați pe navele cu un tonaj brut mai mic de 3.000,
 - (ii) 8,5 metri pătrați pe navele cu un tonaj brut între 3.000 și 10.000,
 - (iii) 10 metri pătrați pe navele cu un tonaj brut egal sau mai mare de 10.000.
- l) pe navele de pasageri și navele cu destinație specială suprafața pe ocupant pentru navigatorii care îndeplinesc funcția de ofițer al navei, acolo unde nu există saloane sau spații de servit masa, suprafața pe ocupant nu poate fi mai mică de 7,5 metri pătrați pentru ofițerii inferiori și 8.5 metri pătrați pentru ofițerii superiori; prin ofițeri inferiori se înțelege ofițerii la nivel operațional și prin ofițeri superiori, cei de nivel managerial;
- m) comandantul, șeful mecanic și ofițerul secund vor avea, în completarea cabinei lor o încăpere care va servi drept salon privat, birou sau spațiu echivalent; navele cu un tonaj brut mai mic de 3,000 pot fi scutite de către autoritatea competentă de la această prevedere, după consultarea cu organizațiile interesate ale armatorilor și navigatorilor;
- n) pentru fiecare ocupant, mobila va include un dulap de haine spațios (minimum 475 litri) și un sertar sau spațiu echivalent nu mai mic de 56 de litri; dacă sertarul este incorporat în dulapul de haine atunci volumul minim combinat al dulapului de haine va fi 500 litri; va fi prevăzut cu o etajeră și va putea fi încuiat de către ocupant astfel încât să-i asigure intimitatea;
- o) fiecare cabină va fi prevăzută cu o masă sau birou, fix, rabatabil sau culisant și locuri pentru șezut după nevoi.
10. În ceea ce privește cerințele pentru spațiul de servit masa:
- a) spațiile de servit masa vor fi amplasate separat de cabine și cât de aproape posibil de bucătăria de pe navă, navele cu un tonaj brut mai mic de 3,000 pot fi scutite de către autoritatea competentă de la această prevedere după consultarea cu proprietarul vasului și a organizațiilor de navigatori implicate, și
- b) spațiile de servit masa vor avea o dimensiune adecvată, vor fi confortabil mobilate și amenajate (inclusiv posibilitatea procurării de băuturi la orice oră), luând în considerare numărul navigatorilor susceptibili să le folosească la un moment dat; spațiile de servit masa pot fi separate sau comune, după caz.
11. În ceea ce privește cerințele pentru facilitățile sanitare:
- a) toți navigatorii vor avea acces convenabil pe navă la facilitățile sanitare care să întrunească normele minime de sănătate și igienă și normele rezonabile de confort, facilități sanitare separate fiind prevăzute pentru bărbați și femei;
- b) vor exista facilități sanitare ușor accesibile din comanda de navigație și de la sala mașinilor sau aproape de postul central de comandă din sala mașinii; navele cu un tonaj brut mai mic de 3,000 pot fi scutite de către autoritatea competentă de la această cerință după consultarea organizațiilor de armatori și organizațiilor de navigatori interesate;
- c) pe toate navele se vor asigura, într-o locație adecvată, cel puțin o toaletă, o chiuvetă și o cadă sau duș, sau ambele, pentru fiecare 6 persoane sau mai puțin în cazul celor care nu dispun de facilități personale;
- d) cu excepția navelor de pasageri, fiecare cabină va fi dotată cu o chiuvetă care să aibă apă dulce curentă, caldă și rece, exceptând cazul în care o asemenea chiuvetă este situată în baia privată asigurată;
- e) pentru navele de pasageri care efectuează în mod obișnuit voiajuri mai mici de 4 ore, autoritatea competentă poate avea în vedere dispoziții speciale sau o reducere a numărului de instalații sanitare cerute;
- f) apa dulce curentă caldă și rece va fi disponibilă în toate locurile destinate spălării.

12. În ceea ce privește dispozițiile pentru infirmerie, navele care au la bord 15 sau mai mulți navigatori și sunt angajate într-o călătorie cu o durată mai mare de 3 zile dispun de o infirmerie distinctă rezervată exclusiv scopurilor medicale. Autoritatea competentă poate acorda derogări de la această dispoziție pentru navele angajate în navigația costieră; la aprobarea infirmeriei de la bord, autoritatea competentă se va asigura ca aceasta este, în toate situațiile (de vreme), ușor accesibilă, că poate să asigure găzduire confortabilă pentru ocupanți și să permită acordarea de atenție adecvată.
13. Vor fi disponibile facilități corespunzător plasate și utilizate de spălătorie.
14. Toate navele vor avea un spațiu sau spații pe o punte deschisă la care navigatorii să poată avea acces în afara orelor de serviciu, care să aibă dimensiuni adecvate în raport cu dimensiunea navei și numărul de navigatori aflați la bord.
15. Toate navele vor fi dotate cu birouri separate sau cu un birou comun al navei pentru folosirea de către compartimentele de pe punte și mașini; navele cu un tonaj brut mai mic de 3.000 pot fi scutite de către autoritatea competentă de la această cerință după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori interesate.
16. Navele care în mod regulat iau contact cu porturi infestate de țăntări trebuie echipate cu facilități corespunzătoare conform recomandărilor autorității competente.
17. Facilități de recreere adecvate pentru navigatori, comodități și servicii, având în vedere dispozițiile Regulii 4.3 și cele ale Codului privind protecția sănătății și siguranței și prevenirea accidentelor, astfel adaptate pentru a răspunde nevoilor speciale ale navigatorilor care trebuie să trăiască și să locuiască pe nave, vor fi asigurate la bord în beneficiul tuturor navigatorilor.
18. Autoritatea competentă va solicita desfășurarea de inspecții frecvente la bordul navelor, de către sau sub autoritatea comandantului, pentru a constata starea decentă de locuit, de curățenie și întreținere a cabinelor echipajului. Rezultatele fiecărei inspecții vor fi consemnate în scris și vor fi disponibile pentru inspecția următoare.
19. În cazul navelor unde este necesară luarea în considerare, fără discriminare, a intereselor navigatorilor care au practici religioase și sociale diferite și distincte, autoritatea competentă poate, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori interesate, să acorde derogări echitabil aplicabile de la dispozițiile prezentului Standard cu condiția ca pe ansamblu să nu rezulte o situație mai puțin favorabilă decât cea care ar decurge din aplicarea prezentului standard.
20. Fiecare stat membru poate, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori interesate, să excepteze navele cu un tonaj brut mai mic de 200, unde este rezonabil să se procedeze astfel, referitor la cerințele prevederilor specificate mai jos, luând în considerare dimensiunea navelor și numărul persoanelor la bord:
- a) paragrafele 7 (b), 11 (d) și 13, și
 - b) paragrafele 9 (f) și de la (h) la (l), doar în ceea ce privește suprafața pardoselii.
21. Orice excepție de la prevederile prezentului standard poate fi făcută acolo unde este permisă în mod expres în prezentul standard și doar în cazuri particulare în care aceste excepții pot fi justificate clar pe motive temeinice și sub rezerva protejării sănătății și siguranței navigatorilor.

Linie directoare B 3.1 - Cazare și facilități de recreere

Linie directoare B3.1.1 – Proiectare și construcție

1. Pereții exteriori ai cabinelor de dormit și sălilor de mese trebuie să aibă izolare adecvată. Toate sălile mașinilor și pereții despărțitori ai bucătărilor și altor spații în care se produce căldură trebuie să fie adecvat separate acolo unde există posibilitatea unor efecte de încălzire în vecinătatea locuințelor și culoarelor de trecere. De asemenea, trebuie luate măsuri pentru a oferi protecție împotriva efectelor încălzirii conductelor cu aburi sau cu apă caldă sau ambelor.
2. Cabinele de dormit, sălile de mese, sălile de recreere și culoarele din spațiul de locuit trebuie să fie izolate în mod corespunzător pentru a preveni condensul și supraîncălzirea.
3. Pereții și plafoanele trebuie să fie din material cu o suprafață ușor de menținut curată. Nu trebuie folosită nici o formă de construcție care să poată favoriza paraziții sau alte dăunătoare.
4. Pereții și plafoanele cabinelor și spațiilor de servit masa trebuie să poată fi ușor de menținute curate și să fie tapitate cu un material de o culoare deschisă, rezistent și non-toxic.

5. Podelele în toate locuințele navigatorilor trebuie să fie din construcții și materiale omologate și trebuie să fie prevăzute cu suprafață anti-derapantă, impermeabilă la umiditate și ușor de menținut curată.
6. Acolo unde podelele sunt din materiale compozite, ar trebui realizată îmbinarea cu lateralele pentru a evita fisurile.

Linie directoare B3.1.2 – Ventilație

1. Sistemul de ventilație pentru cabine și careuri trebuie controlat pentru a menține aerul într-o stare satisfăcătoare și pentru a asigura o circulație suficientă a aerului în toate condițiile de vreme și climaterice.
2. Sistemele de aer condiționat fie de tip central, fie sub forma unităților individuale, trebuie prevăzute:
 - a) să mențină aerul la o temperatură satisfăcătoare și umiditate relativă prin comparație cu condițiile aerului exterior, să asigure o suficientă a schimbului de aer în toate spațiile climatizate, să aibă în vedere caracteristicile specifice ale operațiunilor pe mare și să nu producă zgomote în exces sau vibrații; și
 - b) să faciliteze întreținerea și dezinfectarea pentru a preveni sau controla răspândirea bolilor.
3. Sursa de energie pentru funcționarea aerului condiționat și a altor sisteme complementare pentru ventilație prevăzute la paragrafele precedente ale prezentei Linii directe trebuie să fie disponibile în orice moment atunci când navigatorii locuiesc sau lucrează la bord și când împrejurările impun acest lucru. Cu toate acestea, nu trebuie folosită o sursă de energie utilizabilă în cazuri de urgență.

Linie directoare B3.1.3 - Încălzire

1. Sistemul de încălzire a spațiilor de locuit trebuie să fie funcțional în orice moment când navigatorii locuiesc sau lucrează la bord și condițiile necesită folosirea acestuia.
2. Pe toate navele unde este necesar un sistem de încălzire, încălzirea trebuie să fie realizată prin mijloace ce utilizează apă fierbinte, aer cald, electricitate, aburi sau echivalentul acestora. Totuși, în zona de locuit, aburii nu trebuie utilizați ca mediu de transmitere a căldurii. Sistemul de încălzire trebuie să aibă capacitatea de a menține temperatura din spațiul de locuit al navigatorilor la un nivel satisfăcător în condiții normale de vreme și climă posibil a fi întâlnite în zona de navigație în care este angajată nava. Autoritatea competentă trebuie să recomande condițiile ce trebuie îndeplinite.
3. Radiatoarele și alte aparate de încălzire trebuie plasate și, acolo unde este necesar, protejate pentru a evita riscul de incendiu sau pericol sau disconfort pentru ocupanți.

Linie directoare B3.1.4 - Iluminat

1. Pe toate navele, lumina electrică trebuie furnizată în toate spațiile de locuit ale navigatorilor. Dacă nu există două surse independente de energie pentru iluminat, trebuie asigurată iluminarea suplimentară prin lămpi sau aparate de iluminat pentru cazuri de urgență.
2. În cabine, la capătul fiecărui pat trebuie instalată o lampă electrică pentru citit.
3. Autoritatea competentă trebuie să stabilească norme adecvate pentru iluminarea naturală și artificială.

Linie directoare B3.1.5 – Cabine de dormit

1. Trebuie să existe o amplasare corespunzătoare a cușetelor la bord, într-un mod cât mai confortabil pentru navigator și pentru orice persoană care l-ar putea însoți pe acesta.
2. Acolo unde dimensiunile navei, activitatea în care urmează să fie angajată și planul acesteia permit, cabinele ar trebui proiectate și echipate cu baie privată, inclusiv toaletă, pentru a oferi un confort adecvat pentru ocupanți și pentru a facilita curățenia.
3. În măsura în care este posibil, cabinele navigatorilor ar trebui astfel plasate încât cei care fac cart să fie separați și ca nici un navigator care lucrează în timpul zilei să nu împartă o cabină cu aceștia.
4. În cazul navigatorilor care îndeplinesc sarcina unui ofițer stagiar, nu trebuie să fie mai mult de două persoane într-o cabină.
5. Trebuie avută în vedere extinderea facilității menționate la Standard A 3.1, alineatul 9 (m) pentru ofițerul secund mecanic, acolo unde este posibil.

6. Spațiul ocupat de cușete și vestiare, corpurile de sertare și scaune trebuie inclus în măsurarea spațiului podelei. Spațiile mici sau de formă neregulată care nu se adaugă în mod util la spațiul disponibil pentru mișcarea liberă și nu pot fi utilizate pentru mobile trebuie excluse.
7. Cușetele nu trebuie să fie supraetajate în număr mai mare de două; în cazul cușetelor aranjate de-a lungul navei, trebuie să fie o singură piesă de susținere unde hubloul să fie situat deasupra patului.
8. Cușeta de jos, în cazul a două cușete supraetajate, trebuie să fie la minim 30 cm distanță de podea, cușeta de sus trebuie să fie plasată aproximativ la jumătatea distanței dintre partea inferioară a cușetei de jos și partea inferioară a grinzilor plafonului punții.
9. Cadrul și partea dinspre bordaj ale unei cușete, dacă există, trebuie să fie din material aprobat, tare, neted și care să nu favorizeze coroziunea sau paraziții.
10. Dacă se utilizează cadre tubulare pentru construcția cușetelor, acestea trebuie închise complet și să nu aibă perforații care să permită accesul paraziților sau altor dăunătoare.
11. Fiecare pat trebuie să aibă o saltea confortabilă cu somieră sau saltea somieră combinată, incluzând suport cu arc separat sau inclus în saltea. Salteaua și umplutura acesteia trebuie să fie dintr-un material aprobat. Nu trebuie utilizată la umplerea saltelelor un material care poate adăposti paraziți.
12. Dacă cușetele sunt suprapuse, un înveliș anti-praf trebuie montat dedesubtul saltelei sau somierei pentru a proteja patul de sus.
13. Mobila trebuie să fie din material neted, rezistent, care să nu fie predispus la deformare sau coroziune.
14. Cabinele trebuie dotate cu perdele sau echivalentul acestora pentru hublouri.
15. Cabinele trebuie dotate cu o oglindă, dulapuri mici pentru obiectele de toaletă, un raft pentru cărți și un număr suficient de cuiere.

Linie directoare B3.1.6 – Spațiile de servit masa

1. Spațiile de servit masa pot să fie comune sau separate. Decizia în acest sens ar trebui luată după consultarea reprezentanților navigatorilor și armatorilor și supusă aprobării autorității competente. Trebuie ținut seama de dimensiunile navei și de diferențele în nevoile culturale, religioase și sociale distincte ale navigatorilor.
2. Acolo unde există facilitatea unor spații de servit masa separate pentru navigatori, trebuie asigurate careuri separate pentru:
 - a) comandant și ofițeri; și
 - b) ofițeri aspiranți și nebrevețați.
3. Pe nave, altele decât navele de pasageri, suprafața careurilor la dispoziția navigatorilor nu trebuie să fie mai mică de 1,5 metri pătrați de persoană din capacitatea planificată de locuri.
4. Pe toate navele, careurile trebuie echipate cu mese și scaune adecvate, fixe sau mobile, suficiente pentru cel mai mare număr de navigatori posibil a le utiliza în același timp.
5. În acestea, trebuie să fie disponibile în orice moment, atunci când există navigatori la bord:
 - a) un frigider, amplasat eficient și cu o capacitate suficientă pentru numărul de persoane ce folosesc spațiile de servit masa;
 - b) facilități pentru băuturi fierbinți; și
 - c) facilități pentru apă rece.
6. Acolo unde nu există oficii pentru bucătărie, trebuie asigurate dulapuri adecvate pentru ustensilele de masă și facilități adecvate spălării acestora.
7. Suprafețele meselor și scaunelor trebuie să fie din material rezistent la umezeală.

Linie directoare B3.1.7 – Instalații sanitare

1. Chiuvetele și căzile de baie trebuie să aibă dimensiuni adecvate și construite din materiale aprobate cu o suprafață netedă care să nu se spargă, exfolieze sau să corodeze.
2. Toate toaletele trebuie să aibă un model aprobat și să fie dotate cu un jet abundent de apă sau cu alte mijloace adecvate de curățire cu jet, precum jet de aer, care să fie disponibile în orice moment și controlabile în mod independent.
3. Instalațiile sanitare destinate uzului a mai mult de o persoană trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- a) podelele trebuie să fie din material durabil aprobat, impenetrabil la umezeală și cu scurgere corespunzătoare;
 - b) pereții despărțitori trebuie să fie din oțel sau alt material aprobat și trebuie să fie impermeabil la apă până la cel puțin 23 de centimetri deasupra nivelului punții;
 - c) spațiul trebuie să fie iluminat, încălzit și ventilat în mod suficient;
 - d) toaletele trebuie situate într-un loc accesibil, dar separat de dormitoare și băi, fără acces direct din cabine sau printr-un culoar între cabine și toalete la care nu există un alt acces; această prevedere nu se aplică dacă toaleta este situată într-un compartiment dintre două cabine care au un total de maxim patru persoane; și
 - e) acolo unde există mai mult de o toaletă într-un compartiment, acestea trebuie separate în mod suficient pentru a asigura intimitatea.
4. Facilitățile de spălătorie acordate navigatorilor trebuie să includă:
- a) mașini de spălat;
 - b) mașini de uscat sau uscătorii încălzite și ventilate în mod corespunzător; și
 - c) fiare de călcat și mese de călcat sau echivalentul acestora.

Linie directoare B3.1.8 - Infirmerie

1. Infirmeria trebuie proiectată astfel încât să faciliteze consultarea și acordarea de prim ajutor și pentru a facilita prevenirea răspândirii bolilor infecțioase.
2. Amplasarea intrării, paturilor, luminii, ventilației, încălzirii și surselor de apă trebuie să fie de natură să asigure confortul și să faciliteze tratamentul ocupanților.
3. Numărul necesar de paturi din infirmerie trebuie stabilit de autoritatea competentă.
4. Infirmeriile trebuie prevăzute pentru uzul exclusiv al ocupanților infirmeriei, fie ca parte a spațiilor de locuit, fie în imediata apropiere a acestora. O astfel de Infirmerie trebuie să conțină minimum o toaletă, o chiuvetă și o cadă sau un duș.

Linie directoare B3.1.9 – Alte facilități

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

Linie directoare B3.1.10 - Așternuturi, ustensile de masă și alte asemenea prevederi

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

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

1. Serviciile și facilitățile de recreere trebuie revizuite frecvent pentru a se asigura că sunt adecvate în lumina schimbărilor nevoilor navigatorilor ce rezultă din evoluțiile tehnice, funcționale și se altă natură din industria de navigație.
2. Mobilierul pentru facilitățile de recreere trebuie să includă minimum un dulap pentru cărți și facilități pentru citit, scris și, acolo unde este cazul, jocuri.
3. În legătură cu planificarea facilităților recreaționale, autoritatea competentă trebuie să ia în calcul prevederile pentru o cantină.

4. Trebuie de asemenea avute în vedere includerea următoarelor facilități, fără vreun cost pentru navigator, acolo unde este posibil:
- a) o încăpere pentru fumat;
 - b) vizionare televiziune și recepția posturilor de radio;
 - c) proiectarea de filme, al căror număr trebuie să fie suficient pentru durata călătoriei și, acolo unde este necesar, schimbate la intervale rezonabile;
 - d) echipamente sportive, inclusiv echipament de exerciții fizice, jocuri de table și de cărți;
 - e) acolo unde este posibil, facilități de înot;
 - f) o bibliotecă care să conțină cărți din domeniul profesional și alte cărți, al căror număr să fie adecvat pentru durata călătoriei și schimbat la intervale rezonabile;
 - g) facilități pentru arta meșteșugărească de recreere;
 - h) echipament electronic precum radio, televiziune, video-uri, DVD/CD playere, computere și software și casetofoane cu posibilitate de înregistrare;
 - i) acolo unde este cazul, prevederea unor baruri la bord pentru navigatori, numai dacă nu sunt împotriva obiceiurilor naționale, religioase sau sociale; și
 - j) acces convenabil la comunicații telefonice de pe navă către uscat și facilități de internet și e-mail, acolo unde este disponibil, la tarife rezonabile în quantum pentru utilizare.
5. Trebuie făcut orice efort pentru a se asigura că trimiterea poștei navigatorilor este sigură și rapidă în măsura posibilă. Trebuie avute de asemenea în vedere eforturile pentru a se evita ca navigatorii să plătească taxe poștale adiționale atunci când poșta trebuie retrimisă din motive care nu depind de ei.
6. Trebuie avute în vedere măsuri pentru a asigura, în baza oricăror legi sau reglementări naționale sau internaționale, ca ori de câte ori este posibil și convenabil, navigatorii să primească în mod prompt permisiunea ca partenerii, rudele și prietenii să-i viziteze la bordul navei atunci când se află în port. Aceste măsuri trebuie să țină seama de măsurile de securitate.
7. Trebuie să se acorde atenție posibilității de a permite navigatorilor de a fi însoțiți de partenerii lor în voiaje ocazionale acolo unde este posibil și convenabil. Acești parteneri trebuie să dețină o asigurare care să-i acopere în caz de accident sau boală; armatorul trebuie să acorde navigatorului tot sprijinul pentru a obține această asigurare.

Linie directoare B3.1.12 – Prevenirea zgomotelor și vibrațiilor

1. Facilitățile de locuință, recreere și serviciu de masă trebuie situate cât mai departe posibil de camera mașinilor, camera cârmei, macaralele de pe punte, echipamentele de ventilație, încălzire și aer condiționat și alte mașini și aparate zgomotoase.
2. Materiale de izolare acustică sau alte materiale adecvate de atenuare a sunetelor trebuie utilizate la construcția și finisarea pereților despărțitori, plafoanelor și punților din spațiile zgomotoase, precum și uși automate izolatoare de sunete pentru spațiile de mașini.
3. Sălile motoarelor și alte spații de mașini trebuie dotate, oriunde este posibil, cu camere de control centralizat al sunetului pentru personalul din sala mașini. Spațiile de lucru, precum atelierul de mașini, trebuie izolate, în măsura posibilă, de zgomotul de fond din sala mașinilor și trebuie luate măsuri pentru reducerea zgomotului funcționării mașinilor.
4. Limitele pentru nivelele de zgomot pentru spațiile de lucru și viață trebuie să fie în conformitate cu principiile internaționale de nivele de expunere ale OIM, inclusiv cele din codul de practică numit Factori ambientali la locul de muncă, 2001, și, acolo unde este cazul, protecția specifică recomandată de Organizația Maritimă Internațională și cu orice completări ulterioare sau instrumente suplimentare pentru nivelurile de zgomot acceptabile la bordul navelor. O copie a instrumentelor aplicabile în limba engleză sau în limba de lucru a navei trebuie să se regăsească la bord și trebuie să fie accesibilă navigatorilor.
5. Nici o facilitate de locuință, recreațională sau de serviciu de masă nu trebuie expusă la vibrații excesive.

Regula 3.2 - Alimentația și serviciul de masă

Scop : asigurarea unei alimentații de bună calitate pentru navigatori și apă potabilă, servite în condiții de igienă reglementate

1. Toate statele membre trebuie să vegheze ca navele sub pavilionul lor să transporte la bord și să furnizeze hrană și apă potabilă de calitate corespunzătoare, ale căror valoare nutrițională și cantitate răspund nevoilor persoanelor aflate la bord, ținând seama de diferențele în obiceiurile lor culturale sau religioasă.
2. Navigatorii aflați la bordul unei nave sunt hrăniți gratuit până la sfârșitul contractului lor.
3. Navigatorii angajați ca bucătari pe navă, având în sarcină prepararea meselor trebuie să aibă formarea și calificările cerute de acest post.

Standard A3.2 - Alimentația și serviciul de masă

1. Toate statele membre trebuie să adopte o legislație și alte măsuri vizând garantarea normelor minimale în ceea ce privește cantitatea și calitatea alimentației și apei potabile, ca și norme referitoare la serviciul de masă pentru mesele servite navigatorilor aflați la bordul navelor sub pavilionul lor și trebuie, prin intermediul unor activități educative să facă cunoscute și să promoveze aplicarea normelor la care se referă prezentul paragraf.
2. Toate statele membre vor lua măsuri ca navele care navigă sub pavilionul lor să respecte următoarele norme minimale:
 - a) o aprovizionare suficientă cu alimente și apă potabilă, de o valoare nutritivă, calitate și varietate satisfăcătoare, ținând seama de numărul navigatorilor aflați la bord, de religia lor, de obiceiurile culturale în materie de alimentație, ca și de durata și natura călătoriei ;
 - b) o amenajare și un echipament al serviciului de bucătărie și de masă care să permită a oferi navigatorilor de mese corespunzătoare, variate și hrănitoare, preparate și servite în condiții igienice satisfăcătoare ;
 - c) un personal de bucătărie corespunzător pregătit sau care a primit instruirea necesară;
3. Armatorii se vor asigura ca navigatorii angajați în calitate de bucătari pe navă să fie formați, calificați și recunoscuți competenți pentru postul respectiv conform dispozițiilor legislației statului membru interesat.
4. Prevederile vizate la paragraful 3 al prezentului Standard includ necesitatea urmăririi cu succes a unui curs de pregătire agreeat sau recunoscut de autoritatea competentă, axat pe aptitudinea practică de a face bucătărie, igiena personală și igiena alimentară, stocarea proviziilor, gestiunea de stoc și protecția mediului și sănătatea și siguranța în serviciul de masă și de bucătărie.
5. La bordul navelor care operează cu un efectiv de mai puțin de zece persoane, care, datorită mărimii echipajului și a modului de exploatare, pot să nu fie obligați de autoritatea competentă să aibă la bord un bucătar deplin calificat, orice persoană care prepară hrana în bucătărie trebuie să fi primit o pregătire sau instruire în domeniile incluzând igiena alimentară și personală, ca și în manipularea și stocarea alimentelor la bord.
6. În cazuri de extremă necesitate, autoritatea competentă poate elibera o dispensă care autorizează un bucătar care nu este pe deplin calificat să servească pe o anumită navă, pe o perioadă determinată, până la portul de escală următor sau pe o perioadă care să nu depășească o lună, cu condiția ca persoana căreia i se acordă dispensa să fi primit o pregătire sau o instruire incluzând igiena alimentară și personală, ca și în manipularea și stocarea alimentelor la bord.
7. Conform procedurilor prevăzute la titlul 5 în materie de conformitate continuă a dispozițiilor, autoritatea competentă cere efectuarea de către comandant sau sub autoritatea sa a unor inspecții frecvente la bordul navelor, pentru verificarea:
 - a) aprovizionării cu alimente și apă potabilă ;
 - b) tuturor spațiilor și echipamentele utilizate pentru stocarea și manipularea alimentelor și a apei potabile ;
 - c) bucătăriei și a altor echipamente folosite pentru prepararea și servirea meselor.
8. Navigatorii cu vârsta sub 18 ani nu trebuie să fie angajați sau să lucreze ca bucătari pe navă.

Linie directoare B3.2 – Alimentația și serviciul de masă
Linie directoare B3.2.1 – Inspecția, educația, cercetarea și publicarea

1. În cooperare cu alte agenții și organizații competente, autoritatea competentă ar trebui să colecteze informații la zi despre nutriție și metodele de cumpărare, stocare și conservare a alimentelor, ca și despre modul de preparare și de servire a meselor, ținând seama de specificul serviciului de masă la bordul navei. Aceste informații ar trebui să fie puse la dispoziție gratuit sau la un cost rezonabil, fabricanților și comercianților specializați în furnizarea alimentelor sau a materialului de bucătărie și de masă pentru nave, comandanților de navă, ospătarilor și bucătarilor de pe nave, organizațiilor armatorilor și navigatorilor interesate. În acest scop, ar trebui folosite mijloace corespunzătoare de difuzare, cum ar fi manuale, broșuri, afișe, grafice sau anunțuri în periodice profesionale.
2. Autoritatea competentă ar trebui să facă recomandări în vederea minimizării reziduurilor de alimente, facilitării menținerii unui nivel corespunzător al igienei și asigurării unei organizări optime a muncii.
3. În cooperare cu agenții și organizații competente, autoritatea competentă ar trebui să elaboreze material didactic și să difuzeze informații la bord privind metodele pentru asigurarea unei alimentații și a unui serviciu de masă satisfăcătoare.
4. Autoritatea competentă ar trebui să coopereze strâns cu organizațiile armatorilor și navigatorilor interesate și cu autoritățile naționale sau locale care se ocupă de chestiuni de alimentație și sănătate; ea va putea ca în caz de nevoie să recurgă la serviciile acestor autorități.

Linie directoare B3.2.2 – Bucătarii de pe navă

1. Bucătarul de pe navă trebuie să îndeplinească următoarele condiții :
 - a) să fi servit pe mare o perioadă minimă fixată de autoritatea competentă și care poate varia în funcție de calificările și experiența pertinente ale celor interesați ;
 - b) să fi trecut examenul stabilit de autoritatea competentă sau la un examen echivalent, ca urmare a urmării unui curs de formare omologat pentru bucătari ;
2. Examenul poate fi organizat și certificatul eliberat fie direct de autoritatea competentă, fie, sub controlul acesteia, de către o școală de bucătari autorizată.
3. Autoritatea competentă ar trebui să prevadă recunoașterea, după caz, a certificatelor de capacitate pentru bucătari pe nave eliberate de statele membre care au ratificat prezenta convenție sau convenția nr. 69/1946 privind diploma de capacitate a bucătarilor de pe nave, sau de alte instituții autorizate.

TITLUL 4. PROTECȚIA SĂNĂTĂȚII, ASISTENȚA MEDICALĂ, BUNĂSTAREA ȘI PROTECȚIA ÎN DOMENIUL SECURITĂȚII SOCIALE

Regula 4.1 Asistența medicală la bordul navei și pe uscat

Scop: Protecția sănătății navigatorilor și asigurarea accesului lor imediat la asistență medicală la bordul navei și pe uscat

1. Fiecare stat membru se va asigura că toți navigatorii de pe navele care arborează pavilionul său beneficiază de măsuri adecvate pentru protecția sănătății lor și că au acces la asistență medicală promptă și adecvată în timp ce lucrează la bord.
2. Protecția și asistența prevăzute la paragraful 1 al prezentei Reguli vor fi, în principiu, furnizate gratuit navigatorilor.
3. Fiecare stat membru se va asigura că navigatorii de la bordul navelor aflate în apele sale teritoriale, care necesită asistență medicală imediată, au acces la facilitățile medicale de pe uscat.
4. Cerințele pentru protecția sănătății și pentru asistență medicală la bord, prevăzute în Cod, includ norme pentru măsuri destinate asigurării protecției sănătății și asistența medicală pentru navigatori, comparabile pe cât posibil cu cele destinate în general lucrătorilor pe uscat.

Standard A4.1 - Asistența medicală la bordul navei și pe uscat

1. Fiecare stat membru se va asigura că măsurile adoptate pentru protecția sănătății și asistența medicală, inclusiv asistența stomatologică de bază, pentru navigatorii care lucrează la bordul unei nave care arborează pavilionul său:
 - a) garantează navigatorilor că li se aplică toate dispozițiile generale referitoare la protecția sănătății în muncă și la asistența medicală relevante serviciului acestora, precum și toate dispozițiile speciale specifice muncii la bordul navelor;
 - b) garantează navigatorilor protecția sănătății și asistență medicală, comparabile, pe cât posibil, cu cele de care beneficiază în general lucrătorii de la țărm, inclusiv acces rapid la medicamente, echipament medical și servicii de diagnosticare și tratament necesare, precum la și informații și investigații medicale;
 - c) acordă navigatorilor dreptul de a consulta, fără întârziere, un medic sau un dentist calificat în porturile de escală, când acest lucru este posibil ;
 - d) garantează că, potrivit legislației și practicii statului membru, serviciile de asistență medicală și protecție a sănătății sunt furnizate fără cheltuieli din partea navigatorului aflat la bordul navei sau care a coborât la țărm într-un port străin ;
 - e) nu se limitează la tratarea navigatorilor bolnavi sau răniți, ci cuprind și măsuri cu caracter preventiv, în special elaborarea programelor de promovare a sănătății și de educare sanitară.
2. Autoritatea competentă va adopta un model tip al raportului medical pe care îl folosesc comandanții și personalul medical competent de la bord și de pe uscat. Forma, când este completată, și conținutul acestui raport au un caracter confidențial și servește exclusiv pentru a facilita tratamentul navigatorilor.
3. Fiecare stat membru va adopta o legislație care să stabilească cerințele pentru spitalul de la bord și pentru facilitățile de asistență medicală, echipament și pregătire pe navele care navighează sub pavilionul său.
4. Legislația națională va include cerințe privind cel puțin respectarea următoarelor prevederi:
 - a) orice navă va dispune de o farmacie la bord, de material medical și de un ghid medical, ale căror specificații sunt stabilite și fac obiectul inspecției periodice a autorității competente. Prevederile naționale ar trebui să țină cont de tipul navei, de numărul persoanelor aflate la bord, de natura, destinația și durata călătoriei, precum și de normele medicale relevante recomandate pe plan național și internațional ;
 - b) fiecare navă care are la bord 100 de persoane sau mai mult și care efectuează în mod obișnuit călătorii internaționale mai lungi de 3 zile ar trebui să aibă la bord un medic calificat însărcinat cu acordarea asistenței medicale. De asemenea, legislația națională va defini, ținând cont de durata, natura, condițiile călătoriei și numărul navigatorilor de la bord, ce alte nave trebuie să dispună de un medic;

c) navele care nu au un medic la bord ar trebui să aibă cel puțin ori un marinar însărcinat cu asistența medicală și administrarea medicamentelor în cadrul exercitării funcțiilor sale obișnuite, ori un marinar competent să acorde primul ajutor. Navigatorii care ar trebui să asigure asistența medicală la bord și care nu sunt medici ar trebui să fi urmat cu succes un curs de pregătire în domeniul asistenței medicale care să respecte prevederile Convenției Internaționale din 1978 privind standardele de pregătire, confirmarea competenței și eliberarea certificatelor de competență a personalului navigant maritim, cu modificările ulterioare (STCW). Navigatorii însărcinați cu acordarea primului ajutor medical trebuie să fi urmat cu succes un curs de prim ajutor, care să respecte prevederile STCW. Legislația națională precizează nivelul cerințelor de instruire aprobat având în vedere, mai ales factori precum durata, natura și condițiile voiajului, precum și numărul navigatorilor de la bord ;

d) autoritatea competentă va adopta măsurile necesare astfel încât consultările medicale prin comunicații radio sau satelit, inclusiv sfaturile specialiștilor să fie posibile, în orice moment, pentru navele aflate pe mare. Sfaturile medicale, inclusiv transmisia radio sau prin satelit a mesajelor medicale dintre o navă și persoanele aflate la țărm care dau aceste sfaturi, sunt asigurate gratuit pentru toate navele, indiferent de pavilion.

Linie directoare B4.1 – Asistența medicală la bordul navelor și pe uscat

Linie directoare B4.1.1 – Acordarea de asistență medicală

1. Când determină nivelul de pregătire necesar la bordul navelor care nu ar trebui să aibă un medic la bord, autoritatea competentă ar trebui să solicite ca:
 - a) navele care de obicei au posibilitatea să beneficieze de asistență medicală calificată și de facilități medicale într-un interval de timp nu mai mare de opt ore, ar trebui să aibă cel puțin un marinar desemnat, cu pregătire aprobată în acordarea de prim ajutor medical conform cerințelor STCW, care să-i permită să ia imediat măsurile eficiente în caz de accident sau de boală susceptibilă să apară la bordul navei și să poată folosi sfaturile medicale transmise prin radio sau satelit ;
 - b) toate celelalte nave să dispună de cel puțin un marinar desemnat cu pregătire aprobată în acordarea de asistență medicală, conform cerințelor STCW, cuprinzând o pregătire practică și o pregătire în tehnicile de salvare a vieții, cum ar fi terapia intravenoasă, care ar trebui să permită persoanelor respective să participe efectiv la programe coordonate de asistență medicală pentru navele aflate pe mare și să asigure bolnavilor sau răniților un nivel de asistență medicală satisfăcător pe parcursul perioadei cât sunt susceptibili să stea la bord.
2. Pregătirile la care se face referire în paragraful 1 al acestei linii directoare ar trebui să se bazeze pe conținutul edițiilor celor mai recente ale Ghidului medical internațional pentru nave, Ghidului de prim ajutor în caz de accidente care implică mărfuri periculoase, Documentului care servește drept ghid – Ghidul internațional pentru pregătire maritimă și a părții medicale a Codului internațional de semnale, ca și ale ghidurilor naționale similare.
3. Persoanele la care se face referire în paragraful 1 al acestei linii directoare precum și alți asemenea navigatori, așa cum autoritatea competentă poate dispune, ar trebui să urmeze la intervale de aproximativ 5 ani, cursuri de reconfirmare care să le permită să-și mențină și să-și mărească nivelul cunoștințelor și competențelor și să le actualizeze cu noutățile în domeniu.
4. Farmacia și conținutul acesteia, ca și echipamentul medical și ghidul medical aflate la bord ar trebui să fie corect întreținute și inspectate la intervale regulate, nu mai lungi de 12 luni, de către persoane responsabile desemnate de autoritatea competentă, care ar trebui să se asigure că etichetarea, datele de expirare, condițiile de depozitare a tuturor medicamentelor și modurile de administrare sunt verificate, iar funcționarea tuturor echipamentelor medicale este corespunzătoare. La adoptarea sau revizuirea ghidului medical național precum și la determinarea conținutului dulapului de medicamente și a echipamentului medical, autoritatea competentă ar trebui să țină seama de recomandările internaționale în domeniu, inclusiv de cea mai recentă ediție a Ghidului medical internațional pentru nave, și de alte ghiduri menționate la paragraful 2 al acestei linii directoare.
5. Când o marfă din clasa mărfurilor periculoase nu a fost inclusă în cea mai recentă ediție a Ghidului de prim ajutor medical în caz de accidente care implică mărfuri periculoase, informațiile necesare privind natura substanțelor, riscurile întâmpinate, echipamentele de protecție individuală, procedurile medicale corespunzătoare și antidoturile specifice ar trebui să fie puse la dispoziția navigatorilor. Asemenea

antidoturi specifice și echipamentele de protecție individuală ar trebui să se găsească la bord de fiecare dată când sunt transportate mărfuri periculoase. Această informație ar trebui să fie inclusă în politicile și programele de siguranță și sănătate în muncă menționate în regula 4.3 și în prevederile corespondente ale codului.

6. Toate navele ar trebui să aibă la bord o listă completă și actualizată a stațiilor de radio prin intermediul cărora pot fi obținute sfaturi medicale și, dacă sunt echipate cu un sistem de comunicații prin satelit, ar trebui să aibă la bord o listă completă și actualizată a stațiilor de coastă prin intermediul cărora pot fi obținute sfaturi medicale. Navigatorii cu responsabilitate privind asistența medicală sau primul ajutor medical la bord ar trebui să fie instruiți în utilizarea ghidului medical de la bord și a părții medicale din cea mai recentă ediție a Codului internațional de semnale, pentru a putea înțelege tipul de informații necesare medicului consultat, ca și sfaturile pe care le primesc de la acesta.

Linie directoare B4.1.2 – Model de raport medical

1. Modelul de raport medical standard pentru navigatori cerut în partea A a acestui cod ar trebui conceput astfel încât să faciliteze schimburile de informații medicale sau în legătură cu acestea, referitoare la fiecare navigator în parte, între navă și țărm, în cazurile de boală sau rănire.

Linie directoare B4.1.3 – Asistența medicală pe uscat

1. Facilitățile medicale acordate pe uscat pentru tratarea navigatorilor ar trebui să fie adecvate scopului propus. Medicii, dentiștii și alți membri ai personalului medical ar trebui să fie calificați corespunzător.

2. Ar trebui luate măsuri pentru ca navigatorii care se află în port:

- a) să primească un tratament ambulatoriu în caz de boală sau rănire;
- b) să fie spitalizați la nevoie;
- c) să primească un tratament dentar, mai ales în caz de urgență.

3. Măsuri corespunzătoare ar trebui luate pentru facilitarea tratării navigatorilor bolnavi. În particular, navigatorii ar trebui admiși cu promptitudine în clinici și spitale de pe uscat, fără a întâmpina dificultăți și indiferent de naționalitate sau religie și, în măsura posibilului, ar trebui luate măsuri pentru asigurarea, dacă este necesar, a continuității tratamentului prin completarea facilităților medicale disponibile pentru aceștia.

Linie directoare B4.1.4 – Asistența medicală acordată altor nave și cooperarea internațională

1. Fiecare stat membru ar trebui să acorde o atenție deosebită participării la cooperarea internațională în domeniul asistenței, programe și cercetări în domeniile protecției sănătății și asistenței medicale. Această cooperare ar putea acoperi:

- a) dezvoltarea și coordonarea eforturilor de căutare și salvare și organizarea promptă a unui ajutor medical și a unei evacuări pe mare în caz de boală sau accident grav la bordul unei nave, prin intermediul unor mijloace cum ar fi sistemele de raportare periodică a poziției navelor, centrele de coordonare a operațiunilor de salvare și serviciile de urgență efectuate cu elicopterul, conform Convenției internaționale privind căutarea și salvarea pe mare, 1979, așa cum a fost amendată, și Manualul internațional de căutare și salvare aeronautică și pe mare (IAMSAR);
- b) utilizarea într-o manieră optimă a tuturor navelor care au la bord un medic și a navelor staționate în mare și care pot furniza facilități de spitalizare și de salvare;
- c) stabilirea și menținerea unei liste internaționale de medici și facilități de asistență medicală disponibile pe plan mondial pentru a asigura asistență medicală de urgență navigatorilor;
- d) debarcarea navigatorilor în vederea unui tratament de urgență;
- e) repatrierea navigatorilor spitalizați în străinătate de îndată ce acest lucru este posibil, conform avizului medical al medicilor responsabili de caz, ținând cont de dorințele și nevoile navigatorului;
- f) asigurarea personalului de asistență navigatorilor pe timpul repatrierii lor, conform avizului medical al medicilor responsabili de caz, ținând cont de dorințele și nevoile navigatorului;
- g) înființarea de centre medicale pentru navigatori, pentru:

- i) efectuarea de cercetări privind starea sănătății, tratamentele medicale și îngrijirile de sănătate preventive ale navigatorilor;
 - ii) pregătirea personalului medical și din serviciile de sănătate în domeniul medicinei maritime;
 - h) colectarea și evaluarea statisticilor privind accidentele de muncă, bolile profesionale și cazurile de deces ale navigatorilor și integrarea și armonizarea statisticilor cu orice alt sistem național de statistică privind accidentele de muncă și bolile profesionale ale altor categorii de lucrători;
 - i) organizarea de schimburi internaționale de informații tehnice, material și personal de pregătire, precum și a unor cursuri de pregătire, seminarii și grupuri de lucru internaționale;
 - j) asigurarea pentru toți navigatorii a serviciilor speciale de sănătate și medicale, curative și preventive în porturi, sau punerea la dispoziția lor a unor servicii generale medicale, de sănătate și de recuperare;
 - k) asigurarea repatrierii corpului sau a cenușii navigatorilor decedați, conform dorințelor rudelor de îndată ce este posibil.
2. Cooperarea internațională în domeniul protecției sănătății și asistenței medicale pentru navigatori ar trebui să se bazeze pe acorduri bilaterale sau multilaterale sau consultări între statele membre.

Linie directoare B4.1.5 – Persoane în grija navigatorilor

1. Fiecare stat membru ar trebui să adopte măsuri în vederea asigurării unei asistențe medicale corespunzătoare și suficiente pentru persoanele aflate în grija navigatorilor care au domiciliul pe teritoriul lor, în așteptarea dezvoltării unui serviciu de asistență medicală deschis lucrătorilor în general și persoanelor aflate în grija lor, acolo unde nu există astfel de servicii și ar trebui să informeze Biroul Internațional al Muncii despre măsurile luate în acest scop.

Regula 4.2 – Răspunderea armatorului

Scop: Asigurarea ca navigatorii sunt protejați de consecințele financiare ale bolii, rănirii sau decesului survenite în legătura cu angajarea acestora

1. Fiecare stat membru se va asigura că măsurile luate conform prevederilor Codului sunt puse în practică pe navele aflate sub pavilionul sau, pentru a conferi navigatorilor angajați pe nave dreptul la asistență materială și sprijin din partea armatorului referitor la consecințele financiare ale bolii, rănirii sau decesului survenite în timp ce își desfășoară activitatea în baza unui contract de muncă pentru navigatori sau care rezultă din angajarea lor în temeiul unui asemenea contract.
2. Prezenta Regulă nu aduce atingere altor mijloace legale de care navigatorul ar putea dispune.

Standard A4.2– Răspunderea armatorului

1. Fiecare stat membru va adopta legi și regulamente conform cărora armatorii navelor aflate sub pavilionul său sunt responsabili pentru protecția sănătății și asistența medicală a tuturor navigatorilor care lucrează la bordul navelor, în conformitate cu următoarele standarde minime:
- (a) armatorii vor fi obligați să suporte costurile pentru navigatorii care lucrează pe navele lor, în ceea ce privește bolile și rănirile suferite de navigatori între data începerii activității și data la care sunt considerați repatriați sau rezultând din angajarea lor între aceste date;
 - (b) armatorii vor oferi securitate financiară pentru a asigura compensație în caz de deces sau invaliditate pe termen lung a navigatorilor datorată unui accident de muncă, bolii sau riscului profesional, după cum prevede legislația națională, contractul colectiv de muncă pentru navigatori sau o convenție colectivă;
 - (c) armatorii vor fi obligați să acopere costul asistenței medicale, inclusiv tratamentul medical și procurarea medicamentelor necesare și a dispozitivelor terapeutice, precum și masa și cazarea departe de casă până când navigatorul bolnav sau rănit s-a recuperat sau până când boala ori incapacitatea a fost declarată ca având caracter permanent; și

- (d) armatorii vor fi obligați să suporte cheltuielile de înmormântare în cazul decesului survenit la bord sau la țărm în perioada de angajare.
2. Legile sau regulamentele interne pot limita răspunderea armatorului de a acoperi costul asistenței medicale, masa și cazarea, pe o perioadă care nu va fi mai mică de 16 săptămâni de la data rănirii sau de la debutul bolii.
3. În cazul în care boala sau rănirea conduc la incapacitate de muncă, armatorul va fi răspunzător:
 - (a) să plătească salarii întregi cât timp navigatorii bolnavi sau răniți rămân la bord sau până când navigatorii sunt repatriați potrivit prevederilor prezentei convenții; și
 - (b) să plătească salarii întregi sau parțiale după cum prevăd legile sau regulamentele naționale ori contractele colective de muncă de la data la care navigatorii sunt repatriați sau debarcați până la recuperarea lor sau (dacă este mai devreme) până când sunt îndreptățiți să încaseze beneficiile conform legislației statului membru respectiv.
4. Legile sau regulamentele naționale pot limita răspunderea armatorului de a plăti salarii întregi sau parțiale pentru un navigator care nu se mai află la bord, pentru o perioadă care nu va fi mai mică de 16 săptămâni de la data rănirii sau de la debutul bolii.
5. Legile sau regulamentele naționale pot exclude răspunderea armatorului în ceea ce privește:
 - (a) rănirile survenite în afara serviciului pe navă;
 - (b) rănirile sau bolile datorate acțiunii, inacțiunii sau comportării greșite a navigatorului bolnav, accidentat sau decedat; și
 - (c) boala sau infirmitatea ascunsă intenționat la data începerii angajării.
6. Legile sau regulamentele naționale pot exonera pe armator de răspunderea de a plăti costul asistenței medicale, masa, cazarea și cheltuielile de înmormântare în măsura în care această răspundere este asumată de autoritățile publice.
7. Armatorii sau reprezentanții lor vor lua măsuri de păstrare a proprietății lăsate la bord de navigatorii bolnavi, răniți sau decedați și de returnare lor sau rudei celei mai apropiate.

Linie directoare B 4.2 – Răspunderea armatorului

1. Plata integrală a salariilor prevăzută la Standardul A 4.2, paragraful 3 (a), poate exclude primele.
2. Legile și regulamentele naționale pot prevedea că un armator va înceta să fie răspunzător să suporte cheltuielile pentru un navigator bolnav sau rănit, de îndată ce acesta poate beneficia de prestații medicale potrivit unei scheme de asigurare de boală sau de asigurare de accidente obligatorie sau de compensare a lucrătorilor accidentați.
3. Legile și regulamentele naționale pot prevedea rambursarea de către instituția de asigurare a cheltuielilor de înmormântare plătite de armator în cazurile în care despăgubirea este plătită ca urmare a decesului navigatorului, conform legislației referitoare la asigurările sociale sau compensarea lucrătorilor.

Regula 4.3 – Protecția sănătății și a siguranței și prevenirea accidentelor

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

1. Fiecare stat membru ar trebui să se asigure că navigatorii de pe navele care navigă sub pavilionul lor au asigurată protecția sănătății în muncă și trăiesc, lucrează și se pregătesc la bordul navei într-un mediu sigur și igienic.
2. Fiecare stat membru va elabora și promulga linii directoare naționale pentru administrarea sănătății și siguranței în muncă la bordul navelor care navigă sub pavilionul lor, după consultări cu organizațiile reprezentative ale armatorilor și navigatorilor și luând în considerare codurile aplicabile, liniile directoare și standardele recomandate de către organizațiile internaționale, administrațiile naționale și organizațiile din industria maritimă.
3. Fiecare stat membru va adopta legi și regulamente și alte măsuri legate de aspectele prezentate în Cod, luând în considerare instrumentele internaționale aplicabile și fixând standarde referitoare la protecția

siguranței și a sănătății în muncă și la prevenirea accidentelor la bordul navelor care arborează pavilionul lor.

Standard A4.3 – Protecția sănătății și a siguranței și prevenirea accidentelor

1. Legile, regulamentele și alte măsuri care ar trebui adoptate în conformitate cu Regula 4.3, paragraful 3, vor include următoarele teme:
 - a) adoptarea și implementarea efectivă, precum și promovarea politicilor și a programelor de siguranță și sănătate în muncă la bordul navelor care arborează pavilionul statului membru, inclusiv evaluarea riscurilor, precum și instruirea și pregătirea navigatorilor;
 - b) măsuri rezonabile de prevenire a accidentelor de muncă, rănilor și bolilor profesionale la bordul navelor, inclusiv măsuri care vizează reducerea și prevenirea riscurilor de expunere la factori nocivi din mediul ambiant și la produse chimice, precum și riscul de răni sau de boli care pot rezulta din folosirea echipamentului și a mașinilor de la bordul navelor;
 - c) programe la bord care vizează prevenirea accidentelor de muncă, a rănilor și a bolilor profesionale, precum și îmbunătățirea continuă a protecției siguranței și sănătății în muncă, care implică reprezentanții navigatorilor și oricare alte persoane interesate de implementarea acestora, ținându-se cont de măsurile de prevenire, inclusiv controlul din punct de vedere tehnic și structural, înlocuirea proceselor și procedurilor aplicabile sarcinilor colective și individuale și folosirea echipamentului de protecție individuală;
 - d) cerințe pentru inspecție, raportare și corectare a condițiilor periculoase, precum și investigarea accidentelor de muncă de la bord.
2. Prevederile la care se face referire în paragraful 1 al prezentului standard:
 - a) vor lua în considerare instrumentele internaționale relevante referitoare la protecția siguranței și sănătății în muncă, în general, precum și riscurile specifice și care tratează toate aspectele relevante privind prevenirea accidentelor de muncă, rănilor și bolilor profesionale care se pot produce în timpul muncii navigatorilor și mai ales celor care sunt specifice activității în domeniul maritim;
 - b) vor indica clar obligația armatorilor, navigatorilor și a celorlalți interesați de a se conforma standardelor aplicabile, cât și politicilor și programelor navei în materie de siguranță și sănătate în muncă, o atenție deosebită fiind acordată sănătății și siguranței navigatorilor sub 18 ani;
 - c) vor specifica funcțiile comandantului sau ale unei persoane desemnate de către acesta, sau ale ambilor, în vederea asumării responsabilităților specifice implementării și conformității politicii și programului navei în materie de siguranță și sănătate în muncă;
 - d) vor specifica autoritatea cu care sunt investiți navigatorii care au fost numiți sau aleși ca reprezentanți pe probleme de siguranță a navei pentru a participa la reuniunile comitetului de siguranță a navei. Un astfel de comitet va fi stabilit la bordul unei nave cu echipaj format din cinci sau mai mulți navigatori.
3. Legile, regulamentele și celelalte măsuri la care se face referire în regula 4.3, paragraful 3, vor fi revizuite regulat prin consultări cu reprezentanții organizațiilor de armatori și de navigatori și, dacă este necesar, vor fi revizuite ținându-se cont de schimbările din tehnologie și cercetare, cu scopul de a facilita o îmbunătățire continuă a politicilor și programelor în materie de sănătate și siguranță în muncă și asigurarea unui mediu de lucru sigur pentru navigatorii de la bordul navelor care arborează pavilionul statului membru.
4. Conformitatea cu cerințele instrumentelor internaționale aplicabile cu privire la nivelurile acceptabile de expunere la riscuri profesionale la bordul navelor și la elaborarea și implementarea politicilor și programelor navelor în materie de sănătate și siguranță în muncă va fi considerată ca respectând cerințele prezentei Convenții.
5. Autoritatea competentă se va asigura că:
 - a) accidentele de muncă, rănilor și bolile profesionale sunt raportate corect, ținând cont de orientările furnizate de Organizația Internațională a Muncii cu privire la raportarea și înregistrarea accidentelor de muncă și a bolilor profesionale;
 - b) statistici comprehensive ale acestor accidente și boli sunt ținute, analizate și publicate și, dacă este cazul, urmate de cercetări asupra evoluțiilor generale și riscurilor identificate;
 - c) accidentele de muncă sunt investigate.

6. Raportarea și investigarea aspectelor privind siguranța și sănătatea în muncă vor fi de natură să asigure protecția datelor personale ale navigatorilor și vor ține cont de orientările furnizate de Organizația Internațională a Muncii referitoare la acest subiect.
7. Autoritatea competentă va coopera cu organizațiile armatorilor și ale navigatorilor în scopul luării de măsuri pentru aducerea în atenția navigatorilor a riscurilor particulare de la bordul navelor, de exemplu prin afișarea de notificări oficiale care să conțină instrucțiuni relevante.
8. Autoritatea competentă va cere armatorilor, atunci când evaluează riscurile în conexiune cu managementul sănătății și siguranței în muncă, să se refere la informațiile statistice corespunzătoare, raportate la navele lor și la statistici generale furnizate de autoritatea competentă.

Linie directoare B4.3 - Protecția sănătății și siguranței și prevenirea accidentelor

Linie directoare B4.3.1 - Prevederile privind accidente, răni și boli profesionale

1. Prevederile cerute de standardul A 4.3 ar trebui să ia în considerare Codul Organizației Internaționale a Muncii al practicii privind prevenirea accidentelor la bordul navei pe mare și în port, 1996, și versiunile sale ulterioare și alte reglementări ale Organizației Internaționale a Muncii și standarde, linii directoare și codurile de practică internaționale privind protecția sănătății și siguranței în muncă, inclusiv orice niveluri de expunere pe care le-ar putea identifica.
2. Autoritatea competentă ar trebui să se asigure că liniile directoare naționale pentru managementul siguranței și sănătății în muncă se referă la următoarele aspecte, în special la:
 - a) prevederi generale și de bază;
 - b) aspectele structurale ale navei, inclusiv mijloace de acces și riscurile în ceea ce privește asbestul;
 - c) instalații mecanice;
 - d) efectele temperaturii extrem de scăzute sau ridicate de pe oricare suprafață cu care navigatorii pot veni în contact;
 - e) efectele zgomotului la locul de muncă și în spațiile de locuit de la bordul navei;
 - f) efectele vibrațiilor la locul de muncă și în spațiile de locuit de la bordul navei;
 - g) efectele factorilor de mediu, alții decât cei la care fac referire sub-paragrafele e) și f), la locul de muncă și din spațiile de locuit de la bordul navei, inclusiv fumatul;
 - h) măsuri speciale de siguranță pe și sub punte;
 - i) echipamentul de încărcare și descărcare;
 - j) prevenirea și combaterea incendiilor;
 - k) ancore, lanțuri și parâme;
 - l) mărfuri periculoase și balastul;
 - m) echipamentul personal de protecție pentru navigatori;
 - n) munca în spații închise;
 - o) efectele fizice și mentale ale oboselii;
 - p) efectele dependenței de drog și alcool;
 - q) protecția și prevenirea HIV/ AIDS; și
 - r) răspunsul la situațiile de urgență și la accidente.
3. Evaluarea riscurilor și reducerea expunerii potrivit paragrafului 2 al prezentei linii directoare trebuie să ia în considerare efectele sănătății fizice la locul de muncă, inclusiv a celor care rezultă din manipularea manuală a încărcăturii, zgomotului și vibrațiilor, efectele sănătății chimice și biologice la locul de muncă, efectele sănătății mentale la locul de muncă, efectele sănătății fizice și mentale ale oboselii și accidentele profesionale. Măsuri necesare trebuie să țină seama de principiul prevenirii potrivit căruia, printre altele, combaterea riscului la sursă, adaptarea muncii la individ, în special în ceea ce privește proiectarea locurilor de muncă, înlocuirea locurilor de muncă periculoase cu unele nepericuloase sau mai puțin periculoase, au întâietate asupra echipamentului personal de protecție pentru navigatori.
4. În plus, autoritatea competentă ar trebui să se asigure că implicațiile privind sănătatea și siguranța sunt luate în considerare, mai ales în ceea ce privește:
 - a) răspunsul la situațiile de urgență și accidente;
 - b) efectele dependenței de alcool și droguri; și
 - c) protecția și prevenirea HIV/AIDS

Linie directoare B4.3.2 - Expunerea la zgomot

1. Autoritatea competentă, împreună cu instituțiile internaționale competente și cu reprezentanți ai organizațiilor de armatori și navigatori în cauză trebuie să examineze continuu problema zgomotului la bordul navelor în vederea îmbunătățirii protecției navigatorilor, dacă este posibil, în ceea ce privește efectele adverse ale expunerii la zgomot.
2. Examinarea menționată la paragraful 1 al acestei linii directoare ar trebui să ia în considerare efectele adverse ale expunerii auzului la zgomote excesive, sănătatea și confortul navigatorilor și măsurile prevăzute sau recomandate pentru reducerea zgomotului pe navă pentru a proteja navigatorii. Măsurile care urmează să fie luate în considerare ar trebui să cuprindă următoarele:
 - a) instruirea navigatorilor privind pericolele pentru auz și sănătate ale expunerii prelungite la nivele ridicate de zgomot și în folosirea corespunzătoare a dispozitivelor și echipamentului de protecție împotriva zgomotului;
 - b) furnizarea către navigatori a unui echipament aprobat de protecție a auzului, dacă este necesar; și
 - c) evaluarea riscului și reducerea nivelurilor de expunere la zgomot în toate spațiile de cazare, recreere și servire a mesei, precum și în sala motoarelor și în alte spații cu dispozitive mecanice.

Linie directoare B4.3.3 - Expunerea la vibrații

1. Autoritatea competentă, împreună cu instituțiile internaționale competente și cu reprezentanți ai organizațiilor de armatori și navigatori în cauză, luând în considerare, dacă este cazul, standardele relevante internaționale, ar trebui să revizuiască în mod continuu problema vibrațiilor la bordul navelor pentru a îmbunătăți protecția navigatorilor, în măsura posibilului, împotriva efectelor adverse ale vibrațiilor.
2. Examinarea la care se face referire în paragraful 1 al acestei linii directoare ar trebui să cuprindă efectul expunerii la vibrații excesive asupra sănătății și confortului navigatorilor și măsurile ce urmează a fi prevăzute sau recomandările în vederea reducerii vibrațiilor pe navă pentru a proteja navigatorii. Măsurile care vor fi luate în considerare ar trebui să includă următoarele:
 - a) instruirea navigatorilor asupra pericolelor asupra sănătății lor la expunerea prelungită la vibrații;
 - b) furnizarea unui echipament personal de protecție navigatorilor, dacă este cazul; și
 - c) evaluarea riscurilor și reducerea expunerii la vibrații în toate spațiile de cazare, de recreere și de servire a mesei prin adoptarea unor măsuri conforme cu liniile directoare furnizate de Codul Organizației Internaționale a Muncii al practicii privind factorii de mediu la locul de muncă, 2001, și cu orice modificări ulterioare, având în vedere diferența dintre expunerea în acele medii și la locul de muncă.

Linie directoare B4.3.4 - Obligațiile armatorilor

1. Orice obligație a armatorului de a furniza echipament de protecție sau alte dispozitive de prevenire a accidentelor ar trebui, în general, să fie însoțite de prevederi care să solicite folosirea lor de către navigatori și de o solicitare pentru navigatori pentru ca aceștia să se conformeze măsurilor relevante de prevenire a accidentelor și de protecție a sănătății.
2. De asemenea, ar trebui să se aibă în vedere articolele 7 și 11 ale Convenției privind protecția mașinilor, 1963 (nr.119), și prevederile corespunzătoare ale Recomandării privind protecția mașinilor, 1963 (nr. 118) care prevăd obligația angajatorului de a se asigura de conformitatea cu cerința ca mașinăria în uz să fie protejată cu ecran în mod corespunzător, în timp ce obligația lucrătorului este aceea de a nu folosi mașina fără ca protecția să nu fie în poziție și nici ca aceasta să fie inoperativă.

Linie directoare B4.3.5 –Raportarea și colectarea statisticilor

1. Toate accidentele și răniile de muncă și bolile profesionale ar trebui să fie raportate astfel încât să poată fi investigate și statisticile cuprinzătoare să fie stabilite, analizate și publicate, luând în considerare protecția datelor personale ale navigatorilor interesați. Rapoartele nu ar trebui să fie limitate la decese sau accidente care implică nava.
2. Statisticile la care se referă în paragraful 1 al prezentei linii directoare ar trebui să se refere la numărul, natura, cauzele și efectele accidentelor, răniilor de muncă și bolilor profesionale, cu indicarea clară, dacă

este cazul, a departamentului de la bordul navei, a tipului accidentului și dacă a survenit pe mare sau în port.

3. Fiecare stat membru ar trebui să urmeze orice sistem internațional sau model pentru înregistrarea accidentelor navigatorilor care poate fi stabilit de către Organizația Internațională a Muncii.

Linie directoare B4.3.6 - Anchete

1. Autoritatea competentă ar trebui să întreprindă anchete privind cauzele și împrejurările tuturor accidentelor și rănilor de muncă și bolilor profesionale care constau în pierderea vieții sau grave leziuni corporale și alte asemenea cazuri specificate de legile sau regulamentele naționale.
2. Ar trebui avută în vedere includerea următoarelor subiecte într-o anchetă:
 - a) mediul de lucru, precum și suprafețele de lucru, amplasarea mașinilor, mijloacele de acces, iluminatul și metodele de lucru,
 - b) frecvența pe grupe diferite de vârstă a accidentelor și rănilor de muncă, și a bolilor profesionale;
 - c) problemele fiziologice și psihologice speciale create de mediul de pe navă,
 - d) problemele care derivă din stresul fizic la bordul unei nave, în special ca o consecință a volumului de muncă crescut;
 - e) problemele și consecințele progresului tehnic și influența lor asupra componentei echipajului; și
 - f) problemele care derivă din orice eșecuri umane.

Linie directoare B.4.3.7 - Programele naționale de protecție și prevenire

1. Pentru a dispune o bază viabilă pentru adoptarea unor măsuri care să promoveze protecția siguranței și sănătății în muncă și prevenirea accidentelor și rănilor de muncă, și a bolilor profesionale care se datorează condițiilor particulare ale muncii maritime, ar trebui efectuate cercetări privind tendințele generale și riscurile cuprinse în statistici.
2. Implementarea programelor de protecție și prevenire pentru promovarea siguranței și sănătății în muncă ar trebui să fie astfel organizată încât autoritatea competentă, armatorii și navigatorii sau reprezentanții lor și alte organisme interesate să poată juca un rol activ, inclusiv prin metode precum organizarea sesiunilor de informare și adoptarea unor linii directoare privind nivelurile maxime de expunere la factorii ambientali, potențial nocivi și alte riscuri sau rezultate dintr-un proces de evaluare a riscului sistematic. În particular, ar trebui să se înființeze comitete mixte naționale sau locale însărcinate cu prevenirea și protecția siguranței și sănătății în muncă sau grupuri de lucru ad-hoc și comitete de bord în care organizațiile respective ale armatorilor și navigatorilor să fie reprezentate.
3. Când asemenea activități au loc la nivelul companiei, ar trebui avută în vedere reprezentarea navigatorilor în orice comitet de siguranță la bordul navelor armatorului în cauză.

Linie directoare B4.3.8 - Conținutul programelor de protecție și prevenire

1. Ar trebui avută în vedere includerea următoarelor funcții printre acelea atribuite comitetelor și altor organisme la care se referă linia directoare B4.3.7, paragraful 2:
 - a) elaborarea unor directive și politici naționale privind sistemele de management al siguranței și sănătății în muncă și dispoziții, reguli și manuale pentru prevenirea accidentelor;
 - b) organizarea pregătirii și programelor legate de protecția sănătății și siguranței în muncă și prevenirea accidentelor;
 - c) organizarea unei informări publice privind protecția siguranței și sănătății în muncă și prevenirea accidentelor, inclusiv prin filme, afișe, avize și broșuri; și
 - d) distribuirea materialelor informative și informației privind protecția siguranței și sănătății în muncă și prevenirea accidentelor pentru sensibilizarea navigatorilor de la bordul navelor.
2. Regulile sau recomandările adoptate de autoritățile sau organizațiile naționale corespunzătoare sau de organizațiile internaționale ar trebui să fie luate în considerare pentru pregătirea unor texte referitoare la măsuri de protecție a siguranței și sănătății în muncă și de prevenire a accidentelor sau la elaborarea unor practici recomandate.

3. La elaborarea programelor de protecție a siguranței și sănătății în muncă și de prevenire a accidentelor, fiecare stat membru trebuie să țină cont de orice cod de practici privind siguranța și sănătatea navigatorilor, care poate fi publicat de Organizația Internațională a Muncii.

Linie directoare B4.3.9 – Instruirea privind protecția în materie de siguranță și sănătate în muncă și prevenirea accidentelor de muncă

1. Programele referitoare la instruire, menționate la Standardul A4.3, paragraful 1 (a), ar trebui revizuite periodic și actualizate în funcție de evoluția tipurilor și dimensiunilor navelor, precum și în echipamentul acestora, în practicile de dotare cu echipaj sau privind naționalitatea, limba și metodele de lucru la bord.
2. Informația publică privind protecția siguranței și sănătății în muncă și prevenirea accidentelor ar trebui să fie continuă. Aceasta ar putea lua următoarele forme:
 - a) materiale audiovizuale educative, precum filme, pentru uzul în centrele de pregătire profesională a navigatorilor și dacă e posibil, prezentate la bordul navelor.
 - b) afișe lipite la bordul navelor;
 - c) inserarea în periodicele citite de navigatori a articolelor privind pericolele angajării în sectorul maritim și privind măsurile de protecție a siguranței și sănătății în muncă și de prevenire a accidentelor, și
 - d) campaniile speciale care folosesc diferite canale media diferite pentru instruirea navigatorilor, inclusiv campanii privind condițiile de muncă sigure.
4. Informația publică la care se referă paragraful 2 al prezentei linii directoare ar trebui să țină cont de naționalitățile, limbile și culturile diferite ale navigatorilor de la bordul navelor.

Linie directoare B4.3.10 – Educația tinerilor navigatori în materie de sănătate și siguranță

1. Reglementările privind siguranța și sănătatea ar trebui să se refere la orice prevederi generale de examinare medicală înainte și în timpul angajării ca și privind prevenirea accidentelor și protecția sănătății la locul de muncă, care sunt aplicabile activității navigatorilor. Aceste reglementări ar trebui să specifice măsuri care vor minimiza pericolele profesionale la care sunt expuși tinerii navigatori în exercitarea îndatoririlor lor.
2. Exceptând cazul în care un tânăr navigator este recunoscut ca fiind complet calificat într-o anumite aptitudine de către autoritatea competentă, reglementările ar trebui să stabilească restricțiile privind tinerii navigatori pentru ca fără supraveghere și instruire corespunzătoare să execute anumite tipuri de munci ce comportă un risc deosebit de accident, de afectare a sănătății acestora, de dezvoltare fizică sau care presupun un grad special de maturitate, experiență sau aptitudini. În determinarea tipurilor de munci ce vor fi restricționate de către reglementări, autoritatea competentă poate să ia în considerare sarcini care presupun:
 - (a) ridicarea, deplasarea sau transportul încărcăturii sau obiectelor grele;
 - (b) munca în interiorul cazanelor, rezervoarelor și coferdamurilor;
 - (c) expunerea la zgomote sau vibrații cu nivel nociv,
 - (d) manipularea unor instalații de ridicat sau a altor echipamente sau utilaje cu motor, sau comunicarea prin semnale cu operatorii de echipamente de acest gen,
 - (e) manipularea parâmelor de legare sau de remorcare sau a echipamentului de ancorare,
 - (f) armarea navei;
 - (g) munca la înălțime sau pe punte în condiții de vreme urâtă;
 - (h) cartul de noapte;
 - (i) întreținerea echipamentului electric;
 - (j) expunerea la materiale potențial dăunătoare sau agenți fizici nocivi, cum ar fi substanțele periculoase sau toxice și radiații ionizante;
 - (k) curățarea aparatelor de bucătărie, și
 - (l) manipularea sau preluarea responsabilității bărcilor navei.
3. Măsurile practice ar trebui să fie luate de către autoritatea competentă sau printr-un mecanism corespunzător pentru a atrage atenția tinerilor navigatori asupra informațiilor privind prevenirea accidentelor și protecția sănătății lor la bordul navelor. Asemenea măsuri ar putea include instruire

adecvată prin cursuri și campanii de informare oficiale de prevenire a accidentelor în atenția tinerilor și instruirea și supravegherea profesională a tinerilor navigatori.

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

Linie directoare B4.3.11 - Cooperarea internațională

1. Statele membre, cu asistența organizațiilor interguvernamentale și altor organizații internaționale, ar trebui să facă eforturi comune pentru a ajunge la cea mai mare uniformitate de acțiune posibilă pentru promovarea siguranței și sănătății în muncă și prevenirea accidentelor.

2. La elaborarea programelor pentru promovarea protecției siguranței și sănătății în muncă și prevenirea accidentelor prevăzute în Standardul A4.3, fiecare Stat Membru ar trebui să aibă în vedere codurile de practici relevante ale Organizației Internaționale a Muncii și standardele corespunzătoare ale organizațiilor internaționale.

3. Statele membre ar trebui să țină cont de necesitatea cooperării internaționale în promovarea continuă a activității privind protecția în materie de siguranță și sănătate în muncă și prevenirea accidentelor profesionale. Această cooperare ar putea lua forma:

- a) acordurilor bilaterale sau multilaterale pentru uniformizarea standardelor și măsurilor de protecție în materie de siguranță și sănătate în muncă și prevenirea accidentelor profesionale;
- b) schimbului de informație privind riscurile speciale la care sunt expuși navigatorii și mijloacele de promovare a siguranței și sănătății în muncă și prevenirea accidentelor;
- c) asistență în ceea ce privește inspecția și testarea echipamentelor, potrivit regulilor naționale ale Statului de pavilion,
- d) colaborarea în pregătirea și difuzarea unor dispoziții, reguli sau manuale referitoare la protecția siguranței și sănătății în muncă și prevenirea accidentelor,
- e) colaborarea pentru producerea și folosirea materialului de instruire, și
- f) facilități comune pentru sau asistență reciprocă în, instruirea navigatorilor în domeniul protecției sănătății și siguranței în muncă și prevenirii accidentelor și practici sigure în muncă.

Regula 4.4 – Accesul la facilități de bunăstare de la țărm

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

1. Fiecare stat membru se va asigura că facilități de bunăstare de la țărm, unde există, sunt ușor accesibile. De asemenea, Statul membru va promova dezvoltarea facilităților de bunăstare, așa cum acestea sunt prezentate în Cod, în porturile desemnate pentru a oferi navigatorilor de la bordul navelor care se află în porturile sale acces la facilități și servicii de bunăstare adecvate.

2. Responsabilitățile fiecărui stat membru în ceea ce privește facilitățile de la țărm, precum servicii și facilități culturale, de bunăstare, recreere și de informare sunt stipulate în Cod.

Standardul A 4.4 – Accesul la facilități de bunăstare de la țărm

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

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

3. Fiecare stat membru va încuraja crearea consiliilor pentru bunăstare la bord care vor revizui periodic facilitățile și serviciile de bunăstare pentru a se asigura că acestea sunt adaptate la nevoile

navigatoarelor, rezultând din evoluția tehnicii, a exploatării sau a oricărei alte noutăți în domeniul transporturilor maritime.

Linie directoare B 4.4 - Accesul la facilități de bunăstare de la țărm
Linie directoare B 4.4.1 – Responsabilitățile Statelor membre

1. Fiecare stat membru ar trebui:
 - a) să adopte măsuri pentru a se asigura că servicii și facilități adecvate de bunăstare sunt la dispoziția navigatorilor în porturile de escală determinate și le este asigurată o protecție adecvată în exercitarea profesiei lor; și
 - b) să țină cont, în cadrul implementării acestor măsuri, de nevoile speciale ale navigatorilor, mai ales când aceștia se află în state străine sau când intră în zone de război, asigurându-le acestora siguranța, sănătatea și timp de recreere.
2. Dispozițiile referitoare la controlul facilităților și serviciilor de bunăstare ar trebui să prevadă participarea organizațiilor reprezentative ale armatorilor și navigatorilor în cauză.
3. Fiecare stat membru ar trebui să adopte măsurile necesare pentru accelerarea liberei circulații între nave, organizațiile centrale de aprovizionare și instituțiile care asigură bunăstare, a întregului material necesar, precum filme, cărți, ziare și echipament sportiv pentru a fi folosite de navigatori la bordul navelor și în centrele de bunăstare de la țărm.
4. Statele membre ar trebui să coopereze între ele pentru promovarea bunăstării navigatorilor pe mare și în porturi. O astfel de cooperare ar trebui să includă:
 - a) consultări între autoritățile competente cu scopul de a oferi facilități și servicii de bunăstare navigatorilor atât în porturi cât și la bordul navelor, precum și de a le îmbunătăți;
 - b) acorduri privind punerea în comun a resurselor și stabilirea în comun a prevederilor privind facilitățile din marile porturi, pentru evitarea unei suprapunerii inadecvate;
 - c) organizarea unor competiții sportive internaționale și încurajarea navigatorilor să participe la activități sportive; și
 - d) organizarea de seminarii internaționale privind bunăstarea navigatorilor pe mare și în porturi.

Linie directoare B 4.4.2 – Facilități și servicii de bunăstare în porturi

1. Fiecare stat membru ar trebui să ofere sau să se asigure că există astfel de facilități și servicii de bunăstare, așa cum sunt cerute, în porturile adecvate de pe teritoriul său.
2. Facilitățile și serviciile de bunăstare ar trebui furnizate conform condițiilor și practicii naționale, de către una sau mai multe dintre instituțiile următoare:
 - (a) autoritățile publice;
 - (b) organizațiile de armatori și navigatori în cauză, conform convențiilor colective sau altor aranjamente comune; și
 - (c) organizațiile voluntare.
3. Facilitățile necesare de bunăstare și recreere trebuie create sau îmbunătățite în porturi. Acestea ar trebui să cuprindă:
 - (a) săli de reuniuni și recreere, în funcție de nevoi;
 - (b) săli de sport și alte facilități în aer liber, în special pentru desfășurarea competițiilor;
 - (c) facilități educaționale; și
 - (d) dacă este cazul, facilități care să permită practicarea religiei și obținerea consilierii religioase personale.
4. Aceste facilități pot fi furnizate prin punerea la dispoziția navigatorilor, în funcție de nevoile acestora, a facilităților destinate unei folosiri mai generale.
5. Când un număr mare de navigatori de diferite naționalități solicită, într-un anumit port, facilități precum hoteluri, cluburi sau facilități sportive, autoritățile sau instituțiile competente din țara lor de origine și statele de pavilion, precum și asociațiile internaționale interesate ar trebui să poarte consultări și să coopereze între ele, precum și cu autoritățile și organele competente din statul pe teritoriul căruia se află portul, pentru a-și pune resursele în comun și pentru evitarea suprapunerii inadecvate.

6. Ar trebui să fie disponibile, acolo unde este necesar, hoteluri sau cămine adaptate nevoilor navigatorilor. Ar trebui prevăzute servicii echivalente cu cele din hotelurile de categorie superioară și, ori de câte ori este posibil, aceste hoteluri ar trebui să se afle departe de docurile porturilor. Astfel de hoteluri sau cămine ar trebui supuse unui control adecvat, prețurile ar trebui să fie rezonabile și, dacă este necesar și realizabil, ar trebui adoptate dispoziții pentru a permite cazarea familiilor navigatorilor.

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

8. Ar trebui adoptate măsuri pentru ca, dacă e necesar, personalul calificat tehnic să fie angajat cu normă întreagă pentru operarea facilităților și serviciilor de bunăstare, în plus față de orice lucrători voluntari.

Linie directoare B 4.4.3 – Consiliile pentru bunăstare

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

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

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

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

Linie directoare B 4.4.4 – Finanțarea facilităților de bunăstare

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

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

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

Linie directoare B 4.4.5 – Difuzarea informației și măsuri de facilitare

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

2. Mijloace de transport adecvate și la prețuri accesibile ar trebui să fie la dispoziția navigatorilor la orice oră rezonabilă pentru a le permite să ajungă în zonele urbane din locațiile portuare.

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

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

Linie directoare B 4.4.6 – Navigatori într-un port străin

1. Pentru protecția navigatorilor în porturi străine trebuie adoptate măsuri pentru a facilita:
 - (a) accesul la consulii statului lor de cetățenie sau al statului de reședință; și
 - (b) cooperarea eficientă între consuli și autoritățile locale sau naționale.
2. Navigatorii care sunt deținuți într-un port străin trebuie tratați cu promptitudine potrivit procedurii legale și trebuie să beneficieze de protecție consulară adecvată.
3. Dacă un navigator este deținut, oricare ar fi motivul, pe teritoriul unui stat membru, autoritatea competentă trebuie să informeze de urgență, dacă navigatorul solicită acest lucru, statul de pavilion și statul de cetățenie ale navigatorului. Autoritatea competentă trebuie să îl informeze cu promptitudine pe navigator despre dreptul său de a face o astfel de cerere. Statul de naționalitate al navigatorului trebuie să notifice cu promptitudine rudele cele mai apropiate ale navigatorului. Autoritatea competentă trebuie să permită funcționarilor consulari ale acestor state să aibă acces imediat la navigator și să îl viziteze regulat pe parcursul perioadei de detenție.
4. Fiecare stat membru ar trebui să adopte măsuri, dacă este cazul, pentru a asigura siguranța navigatorilor împotriva agresiunilor și a altor acte ilegale în perioada în care nava se află în ape teritoriale și mai ales în apropierea porturilor.
5. Persoanele responsabile în port și la bordul unei nave trebuie să facă orice efort pentru a facilita coborârea la țărm a navigatorilor cât mai curând posibil după ce o navă a ajuns în port.

Regula 4.5 – Securitate socială

Scop: asigurarea adoptării de măsuri vizând accesul navigatorilor la protecția securității sociale

1. Fiecare stat membru se va asigura că toți navigatorii și, conform legislației naționale, persoanele aflate în sarcina acestora beneficiază de protecția securității sociale conform Codului, fără a prejudicia în nici un fel condițiile mai favorabile la care se face referire în paragraful 8 al articolului 19 din Constituție.
2. Fiecare stat membru se angajează să ia măsuri, în concordanță cu circumstanțele naționale, individuale și prin cooperare internațională pentru a obține progresiv o protecție socială completă pentru navigatori.
3. Fiecare stat membru se va asigura că navigatorii care fac subiectul legislației de securitate socială, și, conform legislației naționale, persoanele aflate în sarcina lor, sunt îndreptățiți să beneficieze de protecția securității sociale în condiții nu mai puțin favorabile decât lucrătorii de la țărm.

Standard A 4.5 – Securitate socială

1. Ramurile luate în considerare pentru a obține progresiv protecție completă de securitate socială în conformitate cu regula 4.5 sunt: asistența medicală, prestațiile în caz de boală, șomaj, bătrânețe, accidente de muncă sau boală profesională, maternitate, invaliditate, prestațiile familiale și de urmaș, care completează protecția prevăzută la Regula 4.1 privind asistența medicală și 4.2 privind răspunderea armatorilor și alte titluri ale prezentei convenții.
2. La momentul ratificării, protecția care trebuie prevăzută de fiecare stat membru în concordanță cu paragraful 1 al Regulii 4.5 ar trebui să includă cel puțin trei din cele nouă ramuri enumerate în paragraful 1 al prezentului Standard.
3. Fiecare stat membru ia măsuri în funcție de situația sa națională pentru a furniza protecția complementară de securitate socială la care se face referire în paragraful 1 al acestui standard pentru toți navigatorii domiciliați pe teritoriul. Această responsabilitate ar putea fi pusă în practică, de exemplu, prin însușirea acordurilor bilaterale sau multilaterale, sau sistemelor bazate pe contribuții. Protecția astfel garantată nu trebuie să fie mai puțin favorabilă decât aceea de care se bucură lucrătorii de la țărm domiciliați în acel teritoriu.
4. Fără a contraveni atribuirii responsabilităților din paragraful 3 al prezentului standard, statele membre pot determina, prin acorduri bilaterale și multilaterale și prin dispoziții adoptate în cadrul legal al organizațiilor regionale de integrare economică alte reguli privind legislația de securitate socială aplicabile navigatorilor.

5. Responsabilitățile fiecărui stat membru privind navigatorii la bordul navelor care se află sub pavilionul statului respectiv sunt prevăzute la regulile 4.1 și 4.2 precum și în prevederile corespunzătoare ale Codului, ca și cele decurgând din obligațiile generale, potrivit legislației internaționale.
6. Fiecare stat membru trebuie să ia în considerare diverse modalități potrivit cărora navigatorilor să le fie oferite beneficii comparabile, în conformitate cu legile și practicile naționale, în absența unei acoperiri adecvate în ramurile la care se face referire în paragraful 1 al acestui standard.
7. Protecția de la paragraful 1 al Regulii 4.5 poate fi, dacă este cazul, prevăzută în legi sau regulamente, în scheme private sau acorduri colective sau într-o variantă combinată a acestora.
8. În conformitate cu legislația și practica națională, statele membre ar trebui să coopereze, prin acorduri bilaterale sau multilaterale sau prin alte aranjamente, pentru a se asigura de întreținerea drepturilor de securitate socială, asigurate prin schemele contributive sau necontributive, care au fost obținute sau care sunt în curs de obținere de către toți navigatorii, indiferent de domiciliu.
9. Fiecare stat membru trebuie să stabilească proceduri efective și corecte pentru reglementarea diferendelor.
10. Fiecare stat membru trebuie, la momentul ratificării să specifice ramurile pentru care se acorda protecție, în conformitate cu paragraful 2 al prezentului standard. Acesta trebuie să înștiințeze Directorul General al Biroului Internațional al Muncii când acordă protecție de securitate socială potrivit unuia sau mai multor alte ramuri menționate la paragraful 1 al prezentului standard. Directorul General va ține un registru al acestor informații și îl va pune la dispoziția tuturor părților interesate.
11. Rapoartele către Biroul Internațional al Muncii, potrivit articolului 22 din Constituție, vor include, de asemenea, și informații referitoare la măsurile adoptate potrivit paragrafului 2 al Regulii 4.5 în vederea extinderii protecției către alte ramuri.

Linie directoare B 4.5 – Securitate socială

1. Protecția care trebuie acordată în momentul ratificării potrivit standardului A 4.5, paragraful 2, ar trebui să includă cel puțin asistența medicală, de boală și în caz de accidente de muncă.
2. În circumstanțele menționate la standardul A4.5, paragraful 6, beneficii comparabile pot fi acordate prin asigurare, acordurile bilaterale și multilaterale sau alte mijloace efective, având în vedere prevederile contractelor de negociere colective aplicabile. Când astfel de măsuri sunt adoptate, navigatorii care intră sub incidența acestora ar trebui înștiințați asupra mijloacelor prin care protecția asigurată de anumite ramuri ale securității sociale este furnizată.
3. Când navigatorii sunt supuși mai multor legislații naționale de securitate socială, statele membre în cauză ar trebui să coopereze pentru a determina prin acord mutual care este legislația aplicabilă, având în vedere factori precum tipul și nivelul protecției în respectiva legislație care este mai favorabilă navigatorului în cauză, precum și preferințele navigatorilor.
4. Procedurile care ar trebui stabilite potrivit standardului A4.5, paragraful 9, ar trebui alcătuite astfel încât să acopere toate diferendele privind reclamațiile navigatorilor în cauză, indiferent de modalitatea în care este oferită acoperirea.
5. Fiecare stat membru care are navigatori naționali, non-naționali sau din ambele categorii care își desfășoară activitatea pe nave aflate sub pavilionul său ar trebui să ofere protecția securității sociale așa cum este prevăzută de prezenta convenție și ar trebui să revizuiască periodic ramurile protecției securității sociale din standardul A4.5, paragraful 1, referitor la identificarea oricăror ramuri suplimentare adecvate pentru navigatorii în cauză.
6. Contractul de angajare a navigatorului ar trebui să identifice mijloacele prin care protecția diferitelor ramuri ale securității sociale va fi furnizate navigatorului de către armator, precum și orice alte informații relevante la dispoziția armatorului, cum ar fi deducerile statutare din salariile navigatorilor și contribuțiile armatorilor care pot fi făcute conform solicitărilor organismelor autorizate identificate potrivit schemelor naționale relevante de securitate socială.
7. Statul membru sub pavilionul căruia se află nava trebuie, prin exercitarea efectivă a jurisdicției sale asupra chestiunilor sociale, să se convingă că armatorii își îndeplinesc responsabilitățile în ceea ce privește protecția securității sociale, inclusiv că depun contribuțiile cerute la sistemele de securitate socială.

TITULUL 5 - CONFORMITATE ȘI INTRARE ÎN VIGOARE

1. Regulile din cadrul acestui Titlu specifică responsabilitatea fiecărui stat membru de a implementa în totalitate principiile și drepturile stabilite în articolele prezentei convenții, precum și obligațiile specifice menționate în Titlurile 1, 2, 3 și 4.
2. Paragrafele 3 și 4 ale articolului VI, care permit aplicarea Părții A a Codului prin prevederi echivalente esențiale, nu se aplică Părții A din Cod în cadrul acestui Titlu.
3. În conformitate cu paragraful 2 al articolului VI, fiecare stat membru va implementa responsabilitățile sale potrivit Regulilor urmând modalitatea stabilită prin Standardele corespunzătoare din Partea A a Codului și ținând cont de Liniile directe corespunzătoare din Partea B a Codului.
4. Prevederile acestui Titlu vor fi implementate ținând cont de faptul că navigatorii și armatorii, ca și orice alte persoane, sunt egali în fața legii și au dreptul la protecția juridică egală; ei nu vor face subiectul discriminării în accesul la judecată, tribunale sau alte mecanisme de reglementare a diferendelor. Prevederile acestui Titlu nu pot să stabilească jurisdicții sau să determine competențe teritoriale altele decât cele legale.

Regula 5.1 – Responsabilitățile statului de pavilion

Scop: sa asigure ca fiecare stat membru implementează responsabilitățile proprii in temeiul acestei Convenție in ceea ce privește navele aflate sub pavilionul său.

Regula 5.1.1 – Principii generale

1. Fiecare stat membru este responsabil pentru a asigura implementarea obligațiilor in temeiul prezentei Convenție in ceea ce privește navele aflate sub pavilionul său.
2. Fiecare stat membru trebuie să stabilească un sistem eficient pentru inspecția și certificarea condițiilor de lucru în domeniul maritim, în conformitate cu Regulile 5.1.3 și 5.1.4 asigurându-se că condițiile de munca și de viață pentru navigatorii de pe nava sub al cărui pavilion navighează, întrunesc normele prezentei Convenții.
3. Pentru stabilirea unui sistem eficient de inspecție și certificare a condițiilor de muncă în domeniul maritim, un stat membru, poate autoriza instituții publice sau alte organizații (inclusiv pe acelea ale altui stat membru, dacă acesta consimte), care sunt recunoscute ca independente și competente pentru a inspecta sau elibera certificate sau pentru ambele cazuri. In toate cazurile, statul membru rămâne total răspunzător pentru inspecția și certificarea condițiilor de munca și de viață pentru navigatorii de pe nava sub al cărui pavilion navighează.
4. Un certificat de muncă în sectorul maritim, însoțit de o declarație de conformitate a muncii în sectorul maritim, atestă în lipsa unei prevederi contrare că nava a fost inspectată corespunzător de către statul de pavilion și că prevederile prezentei Convenții privind condițiile de munca și de viață pentru navigatori sunt realizate conform certificării.
5. Informații la care se refera sistemul in paragraful 2 al prezentei Reguli, incluzând metode folosite pentru evaluarea eficacității sale, trebuie incluse in raportul statului membru către Biroului Internațional al Muncii, conform articolului 22 al Constituției.

Standard A5.1.1 – Principii generale

1. Fiecare stat membru trebuie să stabilească clar obiectivele și normele care se referă la administrarea inspecției și sistemul de certificare, ca și procedurile adecvate care evaluează măsura în care aceste obiective sunt acoperite și standardele sunt respectate.
2. Fiecare stat membru va solicita tuturor statelor care arborează pavilionul său să aibă la bord o copie a prezentei Convenții.

Linia directoare B5.1.1 – Principii generale

1. Autoritatea competentă ar trebui să ia măsurile necesare în vederea promovării unei cooperări eficiente dintre instituțiile publice și alte organisme, la care se face referire în regulile 5.1.1 și 5.1.2 privind condițiile de muncă și viață ale navigatorilor de la bord.
2. Pentru a asigura o mai bună cooperare între inspectori și armatori, navigatorii și organizațiile din care provin și pentru a menține ori îmbunătăți condițiile de muncă și viață ale navigatorilor de la bord, autoritatea competentă ar trebui să consulte reprezentanții unor astfel de organisme la intervale regulate de timp în legătură cu cele mai potrivite mijloace de atingere a acestor obiective. Modalitatea unei astfel de consultări ar trebui să fie stabilită de autoritatea competentă după consultarea cu organizațiile armatorilor și ale navigatorilor.

Regula 5.1.2. - Autorizarea organizațiilor recunoscute

1. Instituțiile publice sau alte organizații la care se face referire în paragraful 1 al Regulii 5.1.1 (organizații recunoscute) trebuie să fie recunoscute de către autoritatea competentă ca îndeplinind cerințele Codului privind competența și independența. Funcțiile de inspecție sau de certificare pe care sunt autorizate aceste organizații să le îndeplinească trebuie să se încadreze în scopul activităților care sunt expres menționate în Cod ca putând fi efectuate de către autoritatea competentă sau de către un organizație recunoscută.
2. Rapoartele la care se face referire în paragraful 5 al Regulii 5.1.1 trebuie să conțină informații referitoare la orice organizație recunoscută, întinderea autorizației acordate și măsurile luate de statul membru pentru a asigura că activitățile autorizate sunt desfășurate în mod complet și eficient.

Standard A 5.1.2 – Autorizarea organizațiilor recunoscute

1. Pentru autorizare, potrivit paragrafului 1 al Regulii 5.1.2, autoritatea competentă trebuie să examineze competența și independența organizației interesate și să stabilească, în măsura necesară dacă acesta a demonstrat, în măsura necesară desfășurării activității menționate în autorizație:
 - a) are capacitatea necesară de expertiză în aspectele relevante ale prezentei Convenții și cunoștințe suficiente privind exploatarea navelor, inclusiv condițiile minime cerute navigatorilor pentru a putea munci la bordul navelor, condiții de angajare, de cazare, recreere, alimentația și pregătirea mesei, prevenirea accidentelor, protecția sănătății și asistența medicală, bunăstare și protecție privind securitatea socială;
 - b) are abilitatea de a păstra și actualiza experiența personalului propriu;
 - c) are cunoștințele suficiente asupra prevederilor prezentei Convenții, precum și asupra legislației naționale aplicabile și a instrumentelor internaționale relevante;
 - d) are structură, mărime, experiență potrivită și capacitate adecvată tipului și gradului de autorizare.
2. Orice autorizație acordată în domeniul inspecțiilor va împuternici, cel puțin, organizația recunoscută să solicite remedierea deficiențelor pe care le constată în condițiile de muncă și de viață ale navigatorilor și să efectueze inspecții în această privință la cererea statului port.
3. Fiecare stat membru va stabili:
 - a) un sistem pentru a asigura de conformitatea muncii prestate de către organizațiile recunoscute, care să includă informații despre ansamblul legilor și regulilor naționale aplicabile precum și despre instrumentele internaționale relevante; și
 - b) proceduri de comunicare cu astfel de organizații și supravegherea acestora.
4. Fiecare stat membru va pune la dispoziția Biroului Internațional al Muncii o listă actualizată a organizațiilor recunoscute și autorizate să acționeze pentru acesta și va actualiza continuu această listă. Această listă va specifica funcțiile pe care organizațiile recunoscute au fost autorizate să le îndeplinească. Biroul va face lista publică.

Linia directoare B5.1.2 – Autorizarea organizațiilor recunoscute

1. Organizația care dorește să fie recunoscută va trebui să-și demonstreze competența tehnică, administrativă și managerială și capacitatea de a asigura prevederile privind prestarea serviciului la termen și de calitate.

2. În scopul evaluării mijloacelor de care dispune o anumită organizație, autoritatea competentă va stabili dacă acesta:
 - (a) are personal tehnic, managerial și de sprijin adecvat;
 - (b) are suficient personal calificat pentru a furniza serviciul cerut, care să acopere o zonă geografică corespunzătoare;
 - (c) și-a dovedit capacitatea de a furniza servicii la termen și de calitate stabilită; și
 - (d) este independent și cunoscibil în acțiunile sale.
3. Autoritatea competentă trebuie să încheie cu orice organizație pe care o recunoaște un acord scris pentru autorizare. Acordul ar trebui să cuprindă următoarele elemente:
 - (a) domeniul solicitării;
 - (b) scopul;
 - (c) condiții generale;
 - (d) executarea funcțiilor vizate de autorizatie;
 - (e) baza legală a funcțiilor vizate de autorizatie;
 - (f) raportarea către autoritatea competentă;
 - (g) menționarea actului de autorizare din partea autorității competente acordată organizației recunoscute; și
 - (h) controlul de către autoritatea competentă a activităților delegate organismului recunoscut.
4. Fiecare stat membru ar trebui să solicite organismelor recunoscute să elaboreze un sistem de calificare a personalului angajat de ele în calitate de inspecți pentru a asigura actualizarea regulată a cunoștințelor și competențelor acestora.
5. Fiecare stat membru ar trebui să solicite organizațiilor recunoscute să utilizeze registre de evidență a serviciilor prestate pentru a putea fi în măsură să demonstreze dacă acestea au acționat conform standardelor aplicabile în privința aspectelor la care se referă aceste servicii.
6. La elaborarea procedurilor de control la care se face referire în Standardul A5.1.2, paragraful 3(b), statele membre ar trebui să ia în considerare *Linii directe pentru autorizarea organizațiilor care acționează în numele administrației*, adoptate în cadrul Organizației Internaționale Maritime.

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

1. Prezenta Regula se aplica navelor care:
 - (a) au un tonaj brut de 500 t sau mai mare, angajate în voiaje internaționale; și
 - (b) au un tonaj brut de 500 t sau mai mare, care arborează pavilionul unui stat membru și care operează dintr-un port sau între porturi, în alta țară.
- În scopul aplicării prezentei Reguli, "voiaj internațional" semnifică un voiaj dintr-o țară către un port situat în afara acestei țări.
2. Prezenta Regulă se aplică, la cererea armatorului sau statului membru în cauză oricărei nave care se afla sub pavilionul unui stat membru și care nu intră sub incidența paragrafului 1 al prezentei Reguli.
3. Fiecare stat membru va cere navelor care se afla sub pavilionul sau să dețină și să actualizeze un certificat de muncă în sectorul maritim care să ateste că standardele de muncă și viață ale navigatorilor pe navă, inclusiv măsurile pentru a asigura conformitatea continuă a dispozițiilor adoptate care trebuie menționate în declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim, menționată la paragraful 4 al prezentei Reguli, au fost inspectate și îndeplinesc prevederile legislației naționale sau alte dispoziții privind aplicarea prezentei Convenții.
4. Fiecare stat membru va cere navelor care se află sub pavilionul său să dețină și să actualizeze și o declarație de conformitate a muncii în sectorul maritim, care menționează prevederile naționale pentru aplicarea prezentei Convenții, referitoare la standardele de muncă și viață ale navigatorilor și care prevede măsurile adoptate de armator pentru a asigura respectarea acestor prevederi pe nava sau navele respective.
5. Certificatul de muncă în sectorul maritim și declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim vor respecta modelul prevăzut de Cod.
6. În cazul în care autoritatea competentă a unui stat membru sau o organizație recunoscută, autorizată în acest scop, constată prin intermediul unei inspecții ca o navă care se află sub pavilionul statului membru îndeplinește sau continuă să îndeplinească prevederile prezentei Convenții, va elibera sau

reînnoi un certificatul de munca în sectorul maritim în conformitate cu rezultatele inspecției și va face publice înregistrările acestor certificate.

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

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

1. Certificatul de munca în sectorul maritim va fi eliberat unei nave de autoritatea competentă sau de o organizație recunoscută, pe deplin autorizată în acest scop, pentru o perioadă ce nu va depăși cinci ani. O listă a aspectelor ce trebuie inspectate și evaluate în vederea respectării legislației naționale sau altor măsuri de implementare a dispozițiilor prezentei Convenții, referitoare la standardele de muncă și viață ale navigatorilor la bordul navelor, înainte de eliberarea certificatului de munca în sectorul maritim, se găsește în Anexa A5-I.
2. Valabilitatea certificatului de munca în sectorul maritim va fi subiectul unei inspecții intermediare a autorității competente sau a unei organizații recunoscute, autorizate în acest scop, pentru a asigura continuarea respectării cerințelor interne de aplicare a prezentei Convenții. În cazul în care este efectuată o singură inspecție intermediară, iar perioada de valabilitate a certificatului de muncă în sectorul maritim este de cinci ani, aceasta va avea loc între al doilea și al treilea an de valabilitate a certificatului de muncă în sectorul maritim. Această dată reprezintă ziua și luna fiecărui an care corespunde datei de expirare a certificatului de muncă în sectorul maritim. Scopul și complexitatea inspecției intermediare vor fi aceleași ca în cazul unei inspecții pentru reînnoirea certificatului. Certificatul de munca în sectorul maritim va fi confirmat în urma inspecției intermediare favorabile.
3. Exceptând paragraful 1 al prezentului Standard, în cazul în care inspecția pentru reînnoire a fost efectuată în termen de trei luni înainte de expirarea certificatului existent, noul certificat de munca în sectorul maritim va fi valabil de la data efectuării inspecției pentru reînnoire, pentru o perioadă ce nu va depăși cinci ani de la data expirării certificatului de muncă în sectorul maritim existent.
4. În cazul în care inspecția pentru reînnoire este încheiată cu mai mult de trei luni înainte de data expirării certificatului existent, noul certificat de muncă în sectorul maritim va fi valabil pentru o perioadă ce nu va depăși cinci ani, începând de la data încheierii inspecției pentru reînnoire.
5. Un certificat de muncă în sectorul maritim poate fi eliberat cu titlu provizoriu:
 - (a) navelor noi la livrare;
 - (b) în cazul în care o nava schimbă pavilionul; sau
 - (c) în cazul în care un armator își asumă responsabilitatea pentru exploatarea unei nave noi pentru acest armator.
6. Un certificat de munca în sectorul maritim poate fi eliberat provizoriu pentru o perioadă ce nu va depăși șase luni, de către autoritatea competentă sau de o organizație recunoscută, autorizată în acest scop.
7. Un certificat provizoriu de muncă în sectorul maritim poate fi eliberat numai ca urmare a verificării următoarelor aspecte:
 - (a) nava a fost inspectată, în măsura posibilului, în ceea ce privește aspectele prevăzute în Anexa A5-I, luând în considerare verificarea aspectelor menționate la sub-paragrafele (b), (c) și (d) ale prezentului paragraf;
 - (b) armatorul a demonstrat autorității competente sau organizației recunoscute că nava are proceduri adecvate pentru a se conforma prezentei Convenții;
 - (c) căpitanul cunoaște prevederile prezentei Convenții și obligațiile privind aplicarea acestora; și
 - (d) informațiile cerute au fost puse la dispoziția autorității competente sau organizației recunoscute pentru a întocmi o declarație de conformitate a muncii în sectorul maritim.
8. O inspecție completă conform paragrafului 1 al prezentei Norme va fi efectuată înaintea expirării certificatului provizoriu pentru a permite eliberarea certificatului de munca în sectorul maritim cu valabilitate obișnuită. Nu mai poate fi eliberat un nou certificat provizoriu după expirarea celor șase luni inițiale, menționate la paragraful 6 al prezentei Norme. Nu este necesară eliberarea unei declarații de conformitate a muncii în sectorul maritim pentru perioada de valabilitate a certificatului provizoriu.

9. Certificatul de munca în sectorul maritim, certificatul provizoriu de muncă în sectorul maritim și declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim vor fi întocmite în forma corespunzătoare modelelor prevăzute în Anexa A5-II.
10. Declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim va fi atașată la certificatul de muncă în sectorul maritim. Va avea două părți:
- (a) Partea I va fi elaborată de autoritatea competentă, care: i) va cuprinde lista chestiunilor de inspectat conform paragrafului 1 al prezentei Reguli; ii) va conține, de asemenea, prevederile naționale ce încorporează dispozițiile relevante ale prezentei Convenții, oferind o referință la dispozițiile legale naționale relevante, precum și, dacă este necesar, informații concise despre principalele aspecte ale prevederilor naționale; iii) se va referi și la prevederile legislației naționale specifice în funcție de tipul navei; iv) va înregistra orice dispoziții echivalente adoptate potrivit paragrafului 3 al Articolului VI; v) indică clar orice derogare acordat de către autoritatea competentă conform Titlului III; și
- (b) Partea a II-a va fi întocmită de către armator și va cuprinde măsurile adoptate pentru a asigura conformitatea continuă cu prevederile naționale între inspecții și măsurile propuse pentru a asigura îmbunătățirea continuă.
- Autoritatea competentă sau organizația recunoscută, pe deplin autorizată în acest scop certifică Partea II și eliberează declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim.
11. Rezultatul tuturor inspecțiilor ulterioare sau ale altor verificări efectuate în legătura cu nava respectivă și orice deficiențe semnificative sesizate în timpul unei asemenea verificări vor fi înregistrate, împreună cu data la care s-a constatat că au fost remediate deficiențele. Aceste informații, însoțite de o traducere în limba engleză, dacă nu sunt deja înregistrate în limba engleză, vor fi înscrise sau atașate la declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim sau vor fi puse în alt mod la dispoziția navigatorilor, inspectorilor statului de pavilion, ofițerilor de control al statului portului autorizați și reprezentanților armatorilor și navigatorilor, conform legislației naționale.
12. Un exemplar valabil și actualizat al certificatului de muncă în sectorul maritim și al declarației de conformitate a muncii în sectorul maritim, însoțite de o traducere în limba engleză, dacă originalele nu sunt întocmite în limba engleză, se vor afla pe navă și vor fi afișate într-un loc vizibil la bord, unde vor fi la dispoziția navigatorilor. O copie a acestor documente va fi pusă la dispoziție, conform legislației naționale, la cerere, navigatorilor, inspectorilor statului de pavilion, funcționarilor autorizați ai statelor-port și reprezentanților armatorilor și navigatorilor.
13. Obligația privind traducerea în limba engleză de la paragrafele 11 și 12 ale prezentei Reguli, nu se aplică în cazul unei nave care nu este angajată într-un voiaj internațional.
14. Orice certificat eliberat potrivit paragrafului 1 sau 5 al prezentei Reguli își va înceta valabilitatea în oricare dintre următoarele cazuri:
- (a) dacă inspecțiile relevante nu sunt încheiate în perioadele specificate la paragrafului 2 al prezentei Reguli;
- (b) dacă certificatul nu este confirmat conform paragrafului 2 al prezentei Reguli;
- (c) în cazul în care o nava schimbă pavilionul;
- (d) în cazul în care un armator nu își mai asuma responsabilitatea pentru exploatarea unei nave; și
- (e) în cazul în care au fost efectuate schimbări substanțiale în structura sau echipamentul la care se referă Titlul 3.
15. În cazul prevăzut la paragraful 14 (c), (d) sau (e) al prezentei Reguli, un nou certificat va fi eliberat numai dacă autoritatea competentă sau organizația recunoscută care eliberează noul certificat are certitudinea că nava îndeplinește cerințele prezentei Reguli.
16. Un certificat de muncă în sectorul maritim va fi retras de autoritatea competentă sau de organizația recunoscută pe deplin autorizată în acest scop de statul de pavilion, dacă există dovezi că nava respectivă nu îndeplinește prevederile prezentei Convenții și nici o măsură corectivă nu a fost luată.
17. Când se analizează dacă un certificat de munca în sectorul maritim ar trebui retras conform paragrafului 16 al prezentei Reguli, autoritatea competentă sau organizația recunoscută va lua în considerare gravitatea sau frecvența deficiențelor.

Linia directoare B5.1.3 – Certificatul de lucru în sectorul maritim și declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim

1. Enumerarea prevederilor naționale în Partea I a declarației de conformitate a muncii în sectorul maritim ar trebui să includă sau să fie însoțite de referiri la dispozițiile legislative legate de condițiile de muncă și viață, pentru fiecare dintre prevederile enumerate în anexa A5-I. Când legislația națională urmează îndeaproape prevederile prezentei convenții, este necesară doar o referire. Dacă o prevedere a Convenției este aplicată printr-o echivalare așa cum stipulează articolul VI, paragraful 3, această prevedere trebuie identificată și este necesară furnizarea unei explicații. Când o excepție este acordată de autoritatea competentă în temeiul titlului 3, respectiva prevedere sau prevederile în cauză ar trebui să fie în mod clar indicate.
2. Măsurile la care se face referire în partea II a declarației de conformitate a muncii în sectorul maritim întocmită de armator, ar trebui să indice în special situațiile în care se va verifica conformarea cu prevederile naționale specifice, persoanele responsabile cu această verificare, documentele care vor fi analizate, ca și procedurile ce vor fi urmate în cazurile de neconformitate. Partea II poate îmbrăca o serie de forme. Poate face referire la o documentație mai cuprinzătoare ce acoperă politici și proceduri legate de alte aspecte ale sectorului maritim, de exemplu documente cerute de Codul Internațional de Management a Securității (Codul ISM) sau informațiile cerute de Regula 5 a Convenției SOLAS, capitolul XI-1 referitor la registrul sinoptic permanent al navelor.
3. Măsurile pentru asigurarea unei conformități continue ar trebui să se refere mai ales la prevederile internaționale generale în obligația armatorului și a căpitanului de a fi permanent informați despre cele mai recente progrese tehnologice și științifice privind amenajarea locului de muncă, ținând cont de pericolele inerente ale muncii navigatorilor, și în consecință, să informeze reprezentanții navigatorilor, garantând astfel un nivel mai bun de protecție a condițiilor de muncă și viață ale navigatorilor la bord.
4. Este important mai presus de toate ca declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim să fie eliberată în termeni clari, concepuți să ajute pe toți cei interesați, cum ar fi inspectorii de controlul statului de pavilion, ofițerii de controlul statului portului autorizați și navigatorii, pentru a se verifica dacă cerințele au fost corect implementate.
5. Anexa B5-I prezintă un exemplu de informații ce pot figura în declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim.
6. Când o navă își schimbă pavilionul așa cum este indicat în paragraful 14(c) al Normei A5.1.3 și când cele două state în cauză au ratificat prezenta convenție, statul a cărui nava era autorizată inițial să navigheze sub acest pavilion ar trebui ca în cel mai scurt timp să comunice autorității competente a celui alt stat membru copia certificatului de muncă în sectorul maritim și a declarației de conformitate a muncii în sectorul maritim aflate la bordul navei înainte de schimbarea pavilionului și dacă este cazul, o copie a rapoartelor de inspecție concludente, dacă autoritatea competentă face o solicitare în acest sens în termen de 3 luni de la data schimbării pavilionului.

Regula 5.1.4 Inspecția și punerea în aplicare

1. Fiecare stat membru verifică, prin intermediul unui sistem eficient și coordonat de inspecții periodice, de supraveghere și alte măsuri de control că navele care se află sub pavilionul său respectă prevederile prezentei convenții, așa cum sunt implementate în legislația lor națională.
2. Partea A a Codului conține dispoziții detaliate referitoare la sistemul de inspecție și de punere în aplicare menționat la paragraful 1 al prezentei reguli.

Standardul A5.1.4 Inspecția și punerea în aplicare

1. Fiecare stat membru trebuie să aibă un sistem de inspecție a condițiilor navigatorilor de la bordul navelor aflate sub pavilionul său care va include, dacă este cazul, verificarea respectării măsurilor legate de condițiile de muncă și viață așa cum sunt acestea menționate în declarația de conformitate cu munca în sectorul maritim și că solicitările acestei convenții sunt îndeplinite.
2. Autoritatea competentă va numi un număr suficient de inspectori calificați care să îndeplinească sarcinile prevăzute la paragraful 1 al acestei norme. În cazul în care organizațiile recunoscute au fost autorizate să efectueze inspecții, statul membru va solicita ca personalul care efectuează inspecția să fie

calificat pentru desfășurarea acestor sarcini și le va asigura acestora autoritatea legală necesară pentru desfășurarea sarcinilor.

3. Vor fi întocmite prevederile necesare care să asigure că inspectorii sunt formați, au competențe, atribuții, puteri, statutul și independența necesare pentru a putea verifica și asigura respectarea conformității menționate la paragraful 1 al acestei reguli.
4. Astfel de inspecții se vor desfășura la intervalele menționate la Standardul A5.1.3, după caz. Intervalul nu va depăși, în nici o situație, 3 ani.
5. Dacă un stat membru primește o plângere pe care nu o consideră nefondată sau obține dovezi că o navă aflată sub pavilionul său nu respectă prevederile acestei convenții sau dacă există deficiențe grave în aplicarea măsurilor cuprinse în declarația de conformitate din domeniul muncii în sectorul maritim, acesta va lua măsurile necesare pentru a ancheta această problemă și pentru a se asigura că se întreprind acțiuni de remediere a oricăror deficiențe constatate.
6. Fiecare stat membru formulează reguli adaptate și se va asigura de aplicarea efectivă a acestora pentru a garanta inspectorilor un statut și condiții de muncă care să le asigure independența față de schimbările de guvern și față de influențe externe neadecvate.
7. Inspectorii, investiți cu atribuțiuni clare pentru a putea performa sarcinile impuse și acreditați corespunzător, vor fi împuterniciți:
 - a) să urce la bordul unei nave aflate sub pavilionul statului membru;
 - b) să desfășoare orice examinări, controale sau anchete pe care le-ar putea considera necesare pentru a se asigura că normele sunt respectate cu strictețe; și
 - c) să solicite ca orice deficiență să fie remediată și, acolo unde au motive să considere că deficiențele constituie o încălcare gravă a cerințelor acestei convenții (inclusiv drepturile navigatorilor) sau reprezintă un pericol semnificativ pentru siguranța, sănătatea sau securitatea navigatorilor, să interzică unei nave părăsirea portului până la adoptarea măsurilor necesare.
8. Orice măsură adoptată ca urmare a paragrafului 7 c) al acestei norme, face obiectul oricărui drept de apel în fața unei autorități judecătorești sau administrative
9. Inspectorii au competența de a da avertismente și de a oferi consiliere în schimbul instituirii sau recomandării de proceduri acolo unde încălcarea nu pune în pericol securitatea, sănătatea sau siguranța navigatorilor respectivi și acolo unde nu există precedent al unor încălcări similare.
10. Inspectorii păstrează confidențialitatea sursei oricărei plângeri sau reclamații referitoare la un pericol sau deficiență legată de condițiile de muncă și viață ale navigatorilor sau o violare a legilor și reglementărilor și nu oferă informații reprezentantului armatorului sau operatorului navei asupra faptului că inspecția a fost efectuată ca urmare a unei astfel de plângeri.
11. Inspectorii nu vor fi însărcinați cu competențe care, ca urmare a numărului sau naturii acestora, ar putea să interfereze cu inspecția efectivă sau să le prejudicieze în orice fel autoritatea sau imparțialitatea în relațiile cu armatorii, navigatorii sau alte părți interesate. Inspectorilor:
 - a) le este interzis orice interes direct sau indirect în orice operațiune în care sunt solicitați să efectueze o inspecție; și
 - b) sub sancțiunea unor pedepse adecvate și a unor măsuri disciplinare, inspectorii nu pot să dezvăluie, chiar și după părăsirea serviciului, nici un secret comercial sau proceduri confidențiale sau informații cu caracter personal pe care le-ar afla în exercitarea atribuțiilor.
12. Inspectorii vor depune la autoritatea competentă un raport al fiecărei inspecții. O copie a raportului în limba engleză sau în limba de lucru a navei va fi transmisă căpitanului navei și o altă copie va fi expusă la avizierul navei pentru informarea navigatorilor și, la cerere, trimisă reprezentanților lor.
13. Autoritatea competentă păstrează registre ale inspecțiilor privind condițiile navigatorilor de pe navele aflate sub pavilionul său și vor publica un raport anual cu activitățile de inspecție, într-un termen rezonabil de la încheierea anului care nu va depăși în nici un caz 6 luni de la sfârșitul anului în cursul căruia s-au desfășurat inspecțiile.
14. În cazul unei anchete ca urmare a unui incident major, raportul este supus autorității competente de îndată ce va fi disponibil, nu mai târziu de o lună de la emiterea concluziilor anchetei.
15. La efectuarea unei inspecții sau când sunt adoptate măsuri potrivit dispozițiilor prezentei norme, vor fi depuse toate eforturile pentru a se evita reținerea sau întârzierea nejustificată a navei.
16. Indemnizațiile sunt plătite potrivit legislației naționale pentru orice prejudiciu sau pierdere care rezultă din exercitarea ilicită a puterilor de către inspectorii. Sarcina probei revine în fiecare caz reclamantului.

17. Sunt prevăzute și efectiv aplicate sancțiuni adecvate și alte măsuri coercitive, de către fiecare stat membru, în cazul nerespectării prevederilor prezentei convenții, inclusiv a drepturilor navigatorilor și obstrucționării exercitării atribuțiilor inspectorilor.

Linia directoare B5.1.4 – Inspecția și punerea în aplicare

1. Autoritatea competentă sau orice alt serviciu ori autoritate responsabile cu inspecția parțială sau totală a condițiilor de muncă și viață ale navigatorilor ar trebui să dispună de resursele necesare pentru a-și putea îndeplini funcțiile. În particular:
 - (a) fiecare stat membru ar trebui să ia măsurile necesare pentru ca inspectorii să poată dispune, dacă este necesar, de asistența experților și a specialiștilor calificați corespunzător, în realizarea muncii lor.
 - (b) inspectorii ar trebui să dispună de localuri situate convenabil, ca și de mijloace materiale și de transport adecvate pentru a se putea achita de sarcini în mod echitabil.
2. Autoritatea competentă ar trebui să elaboreze o politică în materie de conformitate și de punere în aplicare în vederea garantării unei anumite coerențe și pentru îndrumarea activităților de inspecție și de aplicare relative la prezenta convenție. Enunțul acestei politici ar trebui să fie comunicat tuturor inspectorilor și reprezentanților legii care sunt interesați și ținută la dispoziția publicului, a armatorilor și a navigatorilor.
3. Autoritatea competentă ar trebui să instituie proceduri simple care să-i permită să primească în mod confidențial informații referitoare la eventuale încălcări ale prevederilor prezentei convenții, inclusiv a drepturilor navigatorilor, aduse la cunoștință direct de către navigatori sau prin intermediul reprezentanților lor, în așa fel încât inspectorii să poată ancheta neîntârziat problema apărută, inclusiv:
 - a) abilitând căpitanul, marinarii sau reprezentanții acestora din urmă să ceară o inspecție de câte ori consideră necesar;
 - b) furnizând armatorilor și navigatorii, ca și organismelor interesate, informații și sfaturi tehnice cu privire la mijloacele cele mai eficiente de conformare la prevederile prezentei convenții și de operare a unei îmbunătățiri continue a condițiilor navigatorilor de la bordul navelor.
4. Inspectorii ar trebui să fie foarte bine formați și suficient de numeroși pentru a se putea achita în mod eficient de sarcinile lor, ținând seama de următoarele elemente:
 - a) importanța sarcinilor ce le revin, mai ales numărul, natura și talia navelor supuse inspecției, ca și numărul și complexitatea dispozițiilor legale aplicabile;
 - b) resursele puse la dispoziția inspectorilor;
 - c) condițiile practice în care inspecția trebuie efectuată pentru a fi eficientă.
5. Sub rezerva condițiilor stabilite de legislația națională pentru recrutarea în serviciul public, inspectorii ar trebui să aibă calificarea și formația adecvate pentru exercitarea funcțiilor lor și, pe cât posibil, să aibă o formație în domeniul maritim sau o experiență de marinăr. Ei ar trebui să posede o cunoaștere adecvată a condițiilor de muncă și viață ale navigatorilor, ca și a limbii engleze.
6. Pe timpul angajării lor, ar trebui luate măsuri pentru a asigura inspectorilor o perfecționare adecvată.
7. Toți inspectorii ar trebui să cunoască exact împrejurările în care trebuie făcută o inspecție, amploarea acesteia în diferite circumstanțe și metoda generală de inspecție.
8. Inspectorii, acreditați corespunzător legii naționale ar trebui să aibă împuterniciri minime pentru:
 - a) a urca la bordul navei liber și fără o anunțare prealabilă. Cu toate acestea, în momentul inspecției navei, inspectorii ar trebui să-și anunțe prezența căpitanului sau persoanei care-i ține locul și după caz, navigatorilor sau reprezentanților lor;
 - b) a chestiona comandantul, navigatorii sau orice altă persoană, inclusiv armatorul sau reprezentantul acestuia cu privire la orice chestiune despre aplicarea prevederilor legale, în prezența martorilor pe care persoana i-a solicitat;
 - c) a cere punerea la dispoziție a tuturor cărților, jurnalelor de bord, registrelor, certificatelor sau altor documente ori informații care au legătură cu obiectul inspecției, pentru a se putea verifica dacă legislația națională care pune în practică prezenta convenție este respectată;
 - d) a asigura afișarea avizelor cerute de legislația națională care pune în practică prezenta convenție;
 - e) a preleva, în scopul analizării, eșantioane de produse, mărfuri, apă potabilă, alimente, materiale și substanțe utilizate sau manipulate;

- f) a aduce imediat după inspecție la cunoștința armatorului, operatorului navei sau a comandantului, lipsurile care ar putea prejudicia sănătatea și securitatea persoanelor de la bord;
 - g) a alerta autoritatea competentă și dacă este cazul, organismul recunoscut cu privire la orice lipsă sau abuz pe care legislația în vigoare nu le ia în mod explicit în considerare și să le însoțească cu propuneri de îmbunătățire a acestei legislații.
 - h) a aviza autoritatea competentă cu privire la orice accident de muncă sau boală profesională ce afectează navigatorii, în cazurile și modalitatea prescrise în legislație.
9. Când un eșantion este prelevat conform paragrafului 8e) al acestei linii directoare, armatorul sau reprezentantul său și, după caz, un marinar, ar trebui să asiste la operație sau să fie avizați. Calitatea eșantionului ar trebui să fie corect consemnată de către inspector.
10. Raportul anual publicat de autoritatea competentă a statelor membre în ceea ce privește navele navigând sub pavilionul respectivelor state ar trebui să includă:
- a) o listă a legilor și regulamentelor în vigoare referitoare la condițiile de muncă și viață ale navigatorilor, ca și toate amendamentele devenite aplicabile în timpul anului;
 - b) informații detaliate privind organizarea sistemului de inspecție;
 - c) statistici ale navelor sau altor compartimente care fac obiectul inspecției și nave sau alte compartimente efectiv inspectate;
 - d) statistici privind toți navigatorii care se supun legislației naționale;
 - e) statistici și informații privind violările de legislație, sancțiunile impuse și cazurile și cazurile de reținere a navelor;
 - f) statistici ale accidentelor de muncă și bolilor profesionale care afectează marinarii și care fac obiectul unei declarații.

Regula 5.1.5 – Proceduri de plângere la bord

1. Orice stat membru cere să existe la bordul navelor sub pavilionul său proceduri care să permită o reglementare justă, eficace și rapidă a oricărei plângeri făcute de un navigator cu privire la o presupusă infracțiune la prevederile prezentei convenții, inclusiv la drepturile navigatorilor.
2. Orice stat interzice și sancționează orice formă de victimizare a unui marinar care a depus plângere.
3. Dispozițiile prezentei reguli și secțiunile corespunzătoare codului nu afectează dreptul marinarului de a căuta o reparație prin orice mod legal care i se pare potrivit.

Standard A5.1.5 – Proceduri de plângere la bord

1. Fără a încălca sfera mai largă de cuprindere pe care o au legislația sau convențiile colective naționale, navigatorii ar putea recurge la proceduri de plângere la bord pentru a face o plângere referitoare la orice chestiune care constituie, după părerea lor, o infracțiune cu privire la prevederile prezentei convenții, inclusiv la drepturile navigatorilor.
2. Fiecare membru veghează ca legislația să prevadă stabilirea de proceduri de plângere la bord potrivite în vederea satisfacerii prevederilor regulii 5.1.5. Aceste proceduri va trebui să aibă în vedere să rezolve plângerea la nivelul cel mai scăzut posibil. Totuși, în toate cazurile, navigatorii au dreptul să adreseze plângerea direct căpitanului și, dacă consideră necesar, direct autorităților externe corespunzătoare.
3. Navigatorii au dreptul să fie însoțiți sau reprezentați la momentul procedurii de plângere la bord și vor fi prevăzute măsuri pentru a preveni victimizarea navigatorilor care au depus plângerea. Termenul <<victimizare>> descrie orice act răuvoitor, indiferent de autor, cu privire la un marinar care a prezentat o plângere care nu este în mod evident abuzivă sau calomnioasă.
4. Toți navigatorii trebuie să primească, în afară de exemplarul contractului lor de angajare maritimă, un document care să descrie procedurile de plângere în vigoare la bordul navei. Documentul trebuie să menționeze în special coordonatele autorității competente din statul sub al cărui pavilion se află și, dacă acesta nu este același, în țara de rezidență a navigatorilor, ca și numele uneia sau mai multor persoane care se găsesc la bord și care ar fi susceptibile, cu titlu confidențial, să-i consilieze într-un mod imparțial cu privire la plângerea lor și să-i ajute în orice alt mod să pună în practică procedura de plângere care le este deschisă atâta timp cât ei se află la bord.

Linia directoare B5.1.5 – Proceduri de plângere la bordul navei

1. Sub rezerva oricărei dispoziții pertinente a unei convenții colective aplicabile, autoritatea competentă ar trebui, că în strânsă consultare cu organizațiile armatorilor și navigatorilor să stabilească un model, în vederea stabilirii de proceduri echitabile, rapide și documentate pentru tratarea plângerilor de la bordul navelor ce navighează sub pavilionul statului în cauză. Următoarele elemente ar trebui luate în considerare la stabilirea acestor proceduri:
 - a) numeroase plângeri pot viza în mod explicit persoanele împotriva cărora sunt făcute, sau chiar împotriva comandantului navei. În toate cazurile, marinarii ar trebui, de asemenea, să se poată plânga direct căpitanului sau unor instanțe exterioare;
 - b) pentru evitarea oricărei victimizări a navigatorilor care au prezentat o plângere referitoare la chestiuni la care se referă prezenta convenție, procedurile ar trebui să încurajeze desemnarea la bordul navei a unei persoane în măsură să consilieze navigatorii în legătură cu procedurile la care pot recurge și, dacă marinarul autor al plângerii îi cere, să asiste la toate întâlnirile sau audierile legate de motivul litigiului.
2. Procedurile examinate în timpul consultărilor la care se referă paragraful prezentei linii directoare ar trebui să prevadă cel puțin următoarele elemente:
 - a) plângerile ar trebui supuse șefului de serviciu al navigatorului care depune plângere sau ofițerului ierarhic superior;
 - b) șefului de serviciu sau ofițerului ierarhic superior al navigatorului ar trebui să se străduiască să rezolve problema într-un termen precizat, adaptat la obiectul litigiului;
 - c) dacă șeful de serviciu sau ofițerul ierarhic superior nu reușesc să soluționeze litigiul astfel încât marinarul să fie mulțumit, acesta se poate adresa căpitanului, care ar trebui să se ocupe personal de chestiune;
 - d) navigatorii ar trebui să aibă permanent dreptul de a fi însoțiți și reprezentați de un alt marinar la alegerea lor, de la bordul navei în cauză;
 - e) plângerile și deciziile la care acestea au dat naștere ar trebui să fie înregistrate și o copie ar trebui dată navigatorilor interesați;
 - f) dacă o plângere nu poate fi soluționată la bord, ar trebui să fie prezentată armatorului, pe uscat, iar acesta ar trebui să dispună de un interval de timp suficient pentru rezolvarea problemei, dacă aceasta se produce prin consultarea cu navigatorii interesați sau cu alte persoane desemnate pentru a-i reprezenta,
 - g) în toate cazurile, marinarii ar trebui să aibă dreptul să adreseze plângerea lor direct căpitanului și armatorului, ca și autorităților competente.

Regula 5.1.6 – Accidente maritime

1. Fiecare stat membru va face o anchetă oficială asupra oricărui accident maritim grav care a avut ca urmare o rănire sau o pierdere a unei vieți omenești în care a fost implicată o navă aflată sub pavilionul său. În principiu, raportul final al acestei anchete este făcut public.
2. Statele membre trebuie să coopereze pentru a înlesni anchetele privind accidentele maritime grave menționate la paragraful 1 al prezentei reguli.

Standard A5.1.6 – Accidente maritime

(Fără dispoziții)

Linia directoare B 5.1.6 – Accidente maritime
(Fără dispoziții)

Regula 5.2 – Responsabilitățile statului port

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

Regula 5.2.1 – Inspecții în port

1. Fiecare navă străină care face escală, pe parcursul normal al activității sale sau pentru un motiv legat de exploatarea sa, în portul unui stat membru, poate fi supus inspecției, conform dispozițiilor paragrafului 4 al articolului V, pentru a se verifica conformitatea cu prevederile prezentei convenții referitoare la condițiile de muncă și de viață ale navigatorilor la bordul navei, inclusiv drepturile navigatorilor.
2. Fiecare stat membru acceptă certificatul de muncă în sectorul maritim și declarația de conformitate cu munca în sectorul maritim impuse de regula 5.1.3 ca fiind atestări incontestabile în ceea ce privește conformitatea cu prevederile prezentei convenții, inclusiv drepturile navigatorilor. În consecință, inspecția în porturi, exceptând cazurile precizate în cod, se limitează la controlul certificatului și a declarației.
3. Inspecțiile în porturi sunt efectuate de către funcționari autorizați, potrivit dispozițiilor codului și a altor acorduri internaționale aplicabile care guvernează inspecțiile desfășurate pe teritoriul statului membru cu titlul de control al navelor din statul portului. Aceste inspecții se limitează la verificarea faptului că aspectele examinate sunt conforme cu dispozițiile aplicabile ale articolelor și regulilor prezentei convenții și ale părții A din cod.
4. Inspecțiile ce pot fi efectuate în conformitate cu această Regulă se vor baza pe un sistem eficient de inspecție și supraveghere al statului portului și vor confirma dacă condițiile de lucru și viață ale navigatorilor de la bordul navelor care intră într-un port al unui stat membru se conformează cerințelor acestei Convenții (incluzând drepturile navigatorilor).
5. Informații referitoare la sistemul menționat la paragraful 4 al prezentei convenții, inclusiv metoda folosită pentru evaluarea eficacității sale, figurează în rapoartele prezentate de state ca urmare a aplicării articolului 22 al Constituției.

Standard A5.2.1 – Inspecțiile în port

1. În cazul în care un ofițer autorizat sosește la bord pentru a efectua o inspecție și solicită, când este cazul, certificatul de muncă în sectorul maritim și declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim și constată că:
 - a) documentația solicitată nu există, nu este la zi, este falsă, documentele prezentate nu conțin informațiile solicitate de prezenta convenție sau, din alt motiv, nu sunt valabile; sau
 - b) există motive solide pentru a crede că aceste condiții de muncă și de viață la bordul navei nu sunt conforme cu prevederile prezentei convenții; sau
 - c) există motive întemeiate pentru a crede că nava și-a schimbat pavilionul pentru a evita respectarea dispozițiilor prezentei convenții; sau
 - d) a fost depusă o reclamație pe motivul că nu sunt respectate, potrivit prevederilor prezentei convenții, anumite condiții de muncă și de viață la bordul navei;o inspecție mai aprofundată poate fi efectuată în scopul verificării condițiilor de muncă și de viață de la bordul navei. O astfel de inspecție va fi efectuată, în orice situație, atunci când condițiile de muncă și de viață considerate ca fiind neconforme ar putea constitui un real pericol pentru securitatea, sănătatea sau siguranța navigatorilor sau când funcționarul autorizat are motive să creadă că orice deficiențe constituie o încălcare gravă a dispozițiilor prezentei convenții, inclusiv a drepturilor navigatorilor.
2. În cazul în care o inspecție mai aprofundată este efectuată pe o navă străină într-un port al unui stat membru de către ofițerii autorizați, în circumstanțele menționate la paragraful 1 a), b) sau c) a prezentei Reguli, aceasta va acoperi, în principiu, punctele enumerate la anexa A5-III.
3. În cazul în care, potrivit paragrafului 1 d) al prezentei reguli, este depusă o plângere, inspecția se va limita, în general, la obiectul plângerii, deși o plângere sau investigarea acesteia poate determina motive evidente pentru o inspecție detaliată potrivit paragrafului 1 b) al prezentei Reguli. Potrivit paragrafului 1 d) al prezentei Reguli, prin plângere se înțelege orice informație înaintată de un marinar, un organism profesional, o asociație, un sindicat sau, în general, orice persoană care are un interes privind securitatea navei, inclusiv în ceea ce privește riscurile pentru securitatea sau sănătatea navigatorilor de la bordul navei.
4. În cazul în care, ca urmare a efectuării unei inspecții mai aprofundate, se constată că aceste condiții de muncă și de viață de la bordul navei nu sunt conforme cu dispozițiile prezentei convenții, ofițerul autorizat trebuie să aducă imediat la cunoștința comandantului navei deficiențele constatate și termenul în

care acestea trebuie să fie remediate. În cazul când ofițerul autorizat consideră că lipsurile constatate sunt importante sau dacă aceste lipsuri au legătură cu plângerea depusă conform paragrafului 3 al prezentului Standard, ofițerul autorizat le aduce la cunoștința organizațiilor armatorilor și navigatorilor prezente pe teritoriul statului membru unde se efectuează inspecția și poate:

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

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

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

- a) condițiile de la bordul navei prezintă un pericol evident pentru securitatea, sănătatea sau siguranța navigatorilor; sau
- b) neconformitatea constituie o infracțiune gravă sau repetată adusă prevederilor prezentei convenții, inclusiv drepturilor navigatorilor, ofițerul autorizat va lua măsurile necesare pentru a se asigura că nava nu va ieși în larg până când neconformitățile menționate la alineatele a) sau b) ale prezentului paragraf nu sunt remediate sau până când ofițerul autorizat nu a acceptat un plan care presupune remedierea acestora și până când nu este convins de aplicarea rapidă a planului. Dacă nava este reținută de la plecare, ofițerul autorizat informează, fără întârziere, statul de pavilion și îl invită pe unul dintre reprezentanții acestui stat să fie prezent, dacă este posibil și solicită un răspuns al statului de pavilion, într-un termen stabilit. De asemenea, ofițerul autorizat informează, fără întârziere, organizațiile armatorilor și navigatorilor interesate ale statului port în care are loc inspecția.

7. Fiecare stat membru se va asigura că ofițerii autorizați primesc dispozițiile necesare, de tipul celor menționate la partea B din cod, referitoare la natura circumstanțelor care justifică reținerea navei conform paragrafului 6 al prezentei Reguli.

8. În exercitarea responsabilităților sale, potrivit prezentei Reguli, fiecare stat membru evită, în măsura în care este posibil, reținerea sau întârzierea nefondată a navei. În cazul în care se stabilește că o navă a fost reținută sau întârziată nefondat, vor fi plătite compensații pentru pagubele și pierderile suferite. În orice caz, dovada trebuie făcută de către reclamant.

Linia directoare B5.2.1 – Inspecția în port

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

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

3. Statele membre ar trebui ca, în măsura posibilului, să coopereze unele cu altele, pentru adoptarea liniilor directoare referitoare la politicile de inspecție, recunoscute la nivel internațional, mai ales în ceea ce privește împrejurările justificând imobilizarea unei nave.

Regula 5.2.2 – Proceduri de rezolvare pe uscat a plângerilor navigatorilor

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

Standard A 5.2.2 – Proceduri de rezolvare pe uscat a plângerilor navigatorilor

1. O plângere a unui marinar cu privire la o presupusă încălcare a prevederilor prezentei convenții, (incluzând drepturile navigatorilor), poate fi raportată unui ofițer autorizat în portul unde nava face escală. În acest caz, respectivul funcționar trebuie să întreprindă o anchetă inițială.
2. După caz, ținând cont de natura plângerii, ancheta inițială trebuie să verifice dacă procedurile de plângeri la bord prevăzute de regula 5.1.5 au fost respectate. Funcționarul autorizat poate în egală măsură să conducă o inspecție mai detaliată în conformitate cu norma A 5.2.1.
3. Ofițerul autorizat trebuie, unde este cazul, să încurajeze soluționarea plângerii la bordul navei.
4. Dacă ancheta sau inspecția făcute conform prezentei norme relevă neconformitatea cu paragraful 6 al Standardului A 5.2.1, se aplică dispozițiile acestui paragraf.
5. În cazul în care nu se aplică dispozițiile paragrafului 4 al prezentei norme și când plângerea nu a fost rezolvată la bordul navei, funcționarul autorizat trebuie fără întârziere să înștiințeze statul sub al cărui pavilion se află, căutând să obțină, într-un interval precizat, un punct de vedere și un plan de măsuri corectoare.
6. În caz că plângerea nu a fost rezolvată în ciuda măsurilor luate în conformitate cu paragraful 5 al prezentei Reguli, statul portului trebuie să comunice o copie a raportului stabilit de funcționarul autorizat directorului general. Raportul trebuie să fie însoțit de toate răspunsurile primite în intervalul de timp precizat de autoritatea competentă a statului sub al cărui pavilion se află. Organizațiile armatorilor și navigatorilor din statul portului vor fi de asemenea informate. În plus, statisticile și informațiile referitoare la plângerile rezolvate trebuie să fie cu regularitate comunicate de statul portului, directorului general. Aceste două comunicări sunt făcute pentru ca, pe baza unei acțiuni corespunzătoare și rapide, un registru a acestor informații să fie ținut și adus la cunoștința părților, inclusiv organizațiile de armatori și navigatori, care sunt susceptibile să utilizeze mijloacele de recurs de care dispun.
7. Trebuie luate măsuri corespunzătoare pentru a garanta confidențialitatea plângerilor depuse de navigatori.

Linie directoare B5.2.2 - Proceduri de rezolvare la uscat a plângerilor navigatorilor

1. Când o plângere la care face referire Standardul A5.2.2 este investigată de către un funcționar autorizat, acesta ar trebui să stabilească în primul rând dacă este vorba despre o plângere de natură generală, care privește toți navigatorii de la bordul unei nave sau o categorie a acestora, sau de o plângere referitoare la un caz particular al unui anumit navigator.
2. Dacă plângerea este de natură generală, conform normei A5.2.1, ar trebui avută în vedere o inspecție mai detaliată.
3. Dacă plângerea se referă la un caz particular, trebuie făcută o examinare a rezultatelor eventualelor proceduri de examinare la bord în vederea soluționării unei plângeri. Dacă nu au fost avute în vedere asemenea proceduri, funcționarul autorizat ar trebui să-l încurajeze pe cel care face plângerea să recurgă la toate procedurile disponibile la bordul navei. Trebuie să existe motive întemeiate pentru a se justifica examinarea unei plângeri înainte de a se fi explorat toate procedurile de plângere la bordul navei. Aceste motive se referă la proceduri interne neadecvate sau lente, ori teama celui care face plângerea de a nu suferi represalii pentru faptul de a fi depus o plângere.
4. În orice anchetă referitoare la o plângere, ofițerul autorizat ar trebui să dea căpitanului, armatorului sau oricărei alte persoane implicate în plângere, posibilitatea de a-și face cunoscute punctele de vedere.
5. Ofițerul autorizat poate să se abțină de la a interveni mai mult în soluționarea plângerii în cazul în care statul de pavilion, răspunzând la notificarea statului portului conform paragrafului 5 al Standardului

A5.2.2, demonstrează că este în măsură să analizeze problema și că are stabilite proceduri adecvate în acest scop și a dispus un plan acceptabil de acțiune.

Regula 5.3 – Responsabilitățile furnizorului forței de muncă

Scop: asigurarea că fiecare stat membru își implementează responsabilitățile sale potrivit prezentei convenții referitor la recrutarea și plasarea navigatorilor, precum și la protecția lor socială

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

Standard A5.3 – Responsabilitățile furnizorului forței de muncă

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

Linia directoare B5.3 – Responsabilitățile furnizorului de forță de muncă

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

ANEXA A 5-I

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

Vârsta minimă

Certificatul medical

Calificările navigatorilor

Contractele de angajare ale navigatorilor

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

Durata timpului de lucru și de odihnă

Nivelul de dotare cu echipaj al navei

Cazarea

Facilitățile de recreere la bord

Alimentația și catering

Asistență medicală la bord

Procedura pentru plângeri la bord

Plata salariilor

ANEXA A 5-II

Certificatul de muncă în sectorul maritim

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

Emis potrivit prevederilor articolului V și Titlului 5 ale
Convenției Maritime a Muncii, 2006
(denumită, în continuare „Convenția”)
sub autoritatea Guvernului

.....
(denumirea întreagă a statului de pavilion)

prin

(denumirea întreagă și adresa autorității competente sau a organizației recunoscute autorizată potrivit prevederilor Convenției)

Caracteristicile navei

Numele
navei.....
Număr.....sau.....litere
distincte.....
Portul.....de
înregistrare.....
Data
înregistrării.....
Tonaj
brut¹.....
Număr
OMI.....
Tipul
navei.....
Numele.....și.....adresa
armatorului².....
.....
.....
.....

Prin aceasta se certifică:

1. Că nava a fost inspectată și verificată pentru a fi în conformitate cu dispozițiile Convenției și cu prevederile Declarației de conformitate a muncii în sectorul maritim anexate.

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

² Armator înseamnă proprietarul navei sau altă organizație sau persoană, precum managerul, agentul sau navlositorul, căruia proprietarul i-a încredințat responsabilitatea de a exploata nava și care, asumându-și această responsabilitate, a acceptat sarcinile și obligațiile impuse armatorilor, potrivit prezentei Convenții, indiferent de faptul că alte organizații sau persoane îndeplinesc, în numele său, anumite sarcini sau responsabilități. A se vedea articolul II.1 j) din Convenție.

2. Că munca navigatorilor și condițiile de viață specificate în Anexa A 5-I din Convenției corespund dispozițiilor naționale adoptate de statul menționat mai sus pentru implementarea Convenției. Aceste dispoziții naționale sunt expuse pe scurt în Declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim, Partea I.

Acest certificat este valabil până la data de.....sub rezerva inspecției potrivit Standardelor A 5.1.3 și A 5.1.4 din Convenție.

Acest certificat este valabil numai împreună cu Declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim eliberată la data de.....

Data finalizării inspecției în baza căreia a fost stabilit prezentul Certificat.....

Emis la data de.....

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

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

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

Inspecție intermediară:

Semnătură

.....
(a se completa între a doua și a treia
dată aniversară)

(semnătura funcționarului autorizat)

Loc:

Data:

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Avize suplimentare (dacă este cazul)

Se atestă că nava a făcut obiectul unei inspecții suplimentare în scopul verificării faptului că aceasta continuă să respecte prescripțiile naționale pentru implementarea Convenției, așa cum se stipulează la Standardul A 3.1, paragraful 3 din Convenție (reînmatriculare sau modificări substanțiale ale spațiilor de locuit) sau din alte motive.

Inspecție suplimentară:
(dacă este necesar)

Semnătură.....

(Semnătura funcționarului autorizat)

Loc.....

Data.....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Inspecție suplimentară:
(dacă este necesar)

Semnătură.....

(Semnătura funcționarului autorizat)

Loc.....

Data.....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Inspecție suplimentară:
(dacă este necesar)

Semnătură.....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Loc.....
Dată.....
(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Convenția Maritimă, 2006

Declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim – Partea I

(Notă: Această Declarație trebuie anexată Certificatului de muncă maritimă)

Emisă sub autoritatea.....

(numele autorității competente, așa cum este definită la articolul II, paragraful 1 (a) din Convenție)

Nava răspunde următoarelor caracteristici:

Numele navei

Număr OMI

Tonaj brut

este exploatată potrivit dispozițiilor Normei A 5.1.3 din Convenție.

Subsemnatul declară, în numele autorității competente menționate mai sus că:

- (a) prevederile Convenției Maritime se regăsesc în întregime în cadrul prevederilor naționale la care se face referire mai jos;
- (b) aceste prevederi naționale sunt cuprinse în dispozițiile naționale la care se face referire mai jos; explicații privind conținutul acestor dispoziții sunt oferite dacă este cazul;
- (c) detaliile tuturor dispozițiilor echivalente potrivit articolului VI, paragrafele 3 și 4 sunt oferite „în rubrica corespondentă a prevederilor naționale menționate mai jos” „în secțiunea de mai jos prevăzută în acest sens” (a se tăia mențiunea care nu este aplicabilă) ;
- (d) orice derogări acordate de către autoritatea competentă conform Titlului 3 sunt precizate în mod clar în secțiunea de mai jos prevăzută în acest scop; și
- (e) prevederile prevăzute de legislația națională referitoare la o categorie specifică de nave sunt, de asemenea, menționate în rubrica corespondentă.

- | | | | |
|------|--|-------------------------|----------------------|
| 1. | Vârsta | minimă | (Regula |
| 1.1) | ..... |  |  |
| 2. | Certificatul | medical | (Regula |
| 1.2) | ..... |  |  |
| 3. | Calificările | navigatoarelor | (Regula |
| 1.3) | ..... |  |  |
| 4. | Contractul de angajare (Regula 2.1)..... | | |
| 5. | Folosirea unui serviciu privat de recrutare și plasare, care are licență, este autorizat sau reglementat (Regula | | |
| 1.4) | ..... |  |  |
| 6. | Timpul de lucru sau de odihnă (Regula 2.3)..... | | |
| 7. | Efectivul | navei | (Regula |
| 2.7) | ..... |  |  |
| 8. | Cazarea | | (Regula |
| 3.1) | ..... |  |  |
| 9. | Facilități | de repaos | la bord (Regula |
| 3.1) | ..... |  |  |
| 10. | Mâncare | și catering | (Regula |
| 3.2) | ..... |  |  |
| 11. | Sănătate, | siguranță și prevenirea | accidentelor (Regula |
| 4.3) | ..... |  |  |
| 12. | Îngrijiri | medicale | la bord (Regula |
| 4.1) | ..... |  |  |

13. Procedura pentru plângeri la bord (Regula 5.1.5)
14. Plata salariilor (Regula 2.2)

Nume:.....
 Titlu:.....
 Semnătura:.....
 Loc:.....
 Data:.....
 (Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Dispoziții echivalente pe ansamblu

(Notă: a se tăia mențiunea care nu este aplicabilă)

Dispozițiile echivalente, în ansamblu, aplicabile potrivit Articolului VI, paragrafele 3 și 4 din Convenție, cu excepția celor menționate mai sus, sunt indicate mai jos (descrieți, dacă este cazul):

.....

Nu se aplică nici o dispoziție echivalentă în ansamblu.

Nume:.....
 Titlu:.....
 Semnătura:.....
 Loc:.....
 Data:.....
 (Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Derogări conform Titlului 3

(Notă: a se tăia mențiunea care nu este aplicabilă)

Derogările acordate de către autoritatea competentă, potrivit Titlului 3 al Convenției, sunt menționate mai jos:

.....

Nu a fost acordată nici o derogare.

Nume:.....
 Titlu:.....
 Semnătura:.....
 Loc:.....
 Data:.....
 (Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim – Partea II

Măsuri adoptate pentru asigurarea unei conformități continue între inspecții

Următoarele măsuri au fost stabilite de către armatorul menționat în Certificatul de muncă în sectorul maritim la care este anexată prezenta Declarație, în vederea asigurării unei conformități continue între inspecții:

(A se menționa mai jos măsurile stabilite pentru asigurarea conformității cu fiecare element enunțat în Partea I)

- | | | |
|-----|---|--------------------------|
| 1. | Vârsta minimă (Regula 1.1) | ☐ |
| 2. | Certificatul medical (Regula 1.2) | ☐ |
| 3. | Calificările navigatorilor (Regula 1.3) | ☐ |
| 4. | Contractul de angajare a navigatorilor (Regula 2.1) | ☐ |
| 5. | Folosirea unui serviciu privat de recrutare și plasare, care are licență, este autorizat sau reglementat (Regula 1.4) | ☐ |
| 6. | Orele de muncă sau de odihnă (Regula 2.3) | ☐ |
| 7. | Efectivul navei (Regula 2.7) | ☐ |
| 8. | Cazarea (Regula 3.1) | ☐ |
| 9. | Facilități de recreere la bord (Regula 3.1) | ☐ |
| 10. | Alimentație și serviciu de masă (Regula 3.2) | ☐ |
| 11. | Sănătate, securitate și prevenirea accidentelor (Regula 4.3) | ☐ |
| 12. | Îngrijiri medicale la bord (Regula 4.1) | ☐ |
| 13. | Procedura pentru plângeri la bord (Regula 5.1.5) | ☐ |
| 14. | Plata salariilor (Regula 2.2) | ☐ |

Subsemnatul certific că măsurile de mai sus au fost stabilite pentru a asigura conformitatea continuă între inspecții cu prevederile menționate în Partea I.

Numele armatorului³.....

³ Armator reprezintă proprietarul navei sau altă organizație sau persoană, precum girantul, agentul sau navlositorul, căruia proprietarul i-a încredințat responsabilitatea de a exploata nava și care, asumându-și această responsabilitate, a acceptat sarcinile

Adresa companiei:.....

Semnătura persoanei autorizate să semneze:.....

Data:.....

(Ștampila sau sigiliul armatorului)

Măsurile de mai sus au fost verificate de *(a se specifica numele autorității competente sau al organismului recunoscut)* și, după inspecția navei, s-a considerat că sunt conforme cu obiectivele menționate la Norma A 5.1.3, paragraful 10 (b) în ceea ce privește măsurile de asigurare a conformității inițiale și continue cu prevederile menționate în Partea I a prezentei Declarații.

Nume:.....

Titlu:.....

Adresă:.....

Semnătură:.....

Loc:.....

Data:.....

(Sigiliu sau ștampila autorității, după caz)

și obligațiile impuse armatorilor, potrivit prezentei Convenții, indiferent de faptul că alte organizații sau persoane îndeplinesc, în numele său, anumite sarcini sau responsabilități. A se vedea articolul II (19 (j)) din Convenție.

Certificat provizoriu de muncă în sectorul maritim

Emis potrivit prevederilor Articolului V și Titlului 5 din Convenția Maritimă din 2006
(denumită în continuare „Convenția”)
sub autoritatea guvernului:

(denumirea întreagă a statului de pavilion)

prin.....

(denumirea întreagă și adresa autorității competente sau a organizației
Recunoscute și autorizate, potrivit prevederilor Convenției)

Caracteristicile navei

Numele
navei.....
Numere distincte..... sau litere
Portul de
înregistrare.....
Data
înregistrării.....
Tonaj
brut⁴.....
Număr
IMO.....
Tipul
navei.....
Numele și adresa
armatorului⁵.....
.....
.....

Prin aceasta se atestă, potrivit obiectivelor Normei A 5.1.3, paragraful 7 din Convenție, că:

- (a) această navă a fost inspectată, în măsura posibilităților, pentru motivele enumerate în Anexa A 5-I a Convenției, ținând cont de verificarea elementelor de la literele (b), (c) și (d) de mai jos;
- (b) armatorul a demonstrat autorității competente sau organizației recunoscute că la bordul navei au fost puse în aplicare proceduri adecvate pentru a se asigura conformitatea cu dispozițiile Convenției;
- (c) căpitanul cunoaște prevederile Convenției și obligațiile sale referitoare la implementarea acesteia;
- (d) informațiile solicitate au fost prezentate autorității competente sau organizației recunoscute în vederea stabilirii declarației de conformitate cu munca în sectorul maritim.

⁴ Pentru navele care au un sistem provizoriu de măsurare a tonajului adoptat de OMI, tonajul brut este acela inclus în coloana REMARCI a Certificatului Internațional pentru Tonaj (1969). A se vedea articolul II (1) din Convenție.

⁵ Armator reprezintă proprietarul navei sau altă organizație sau persoană, precum managerul, agentul sau navlositorul, căruia proprietarul i-a încredințat responsabilitatea de a exploata nava și care, asumându-și această responsabilitate, a acceptat sarcinile și obligațiile impuse armatorilor, potrivit prezentei Convenții, indiferent de faptul că alte organizații sau persoane îndeplinesc, în numele său, anumite sarcini sau responsabilități. A se vedea articolul II (19 (j) din Convenție.

ANEXA A 5-III

Elemente generale supuse unei inspecții detaliate de către un funcționar autorizat din portul unui stat membru care efectuează o inspecție potrivit Normei A 5.2.1:

Vârsta minimă
Certificat medical
Calificările navigatorilor
Contracte de angajare maritimă
Folosirea unui serviciu privat de recrutare și plasare, care are licență, este autorizat sau reglementat
Orele de lucru și de odihnă
Efectivele navei
Cazare
Facilități de recreere la bord
Alimentație și serviciu de masă
Sănătate, securitate și prevenirea accidentelor
Îngrijiri medicale la bord
Procedura pentru plângeri la bord
Plata salariilor

ANEXA B 5-I – EXEMPLU DE DECLARAȚIE NAȚIONALĂ

A se vedea Principiul director B 5.1.3, paragraful 5

Convenția Maritimă, 2006

Declarația de conformitate cu munca în sectorul maritim – Partea I

(Notă: această Declarație trebuie anexată la Certificatul de muncă în sectorul maritim)

Emisă sub autoritatea: **Ministerului pentru Transporturi Maritime al XXXXXXXXX**

Potrivit prevederilor Convenției Maritime din 2006, nava cu următoarele referințe:

Numele navei
M.S. EXEMPLU

Număr OMI
12345

Tonaj brut
1000

este exploatată potrivit dispozițiilor Normei A 5.1.3 din Convenție.

Subsemnatul declar, în numele autorității competente menționate mai sus că:

- (f) prevederile Convenției Maritime se regăsesc în întregime în cadrul prevederilor naționale la care se face referire mai jos;
- (g) aceste prevederi naționale sunt conținute în dispozițiile naționale la care se face referință mai jos; explicații privind conținutul acestor dispoziții sunt oferite dacă este cazul;
- (h) detalii ale oricăror dispoziții echivalente potrivit articolului IV, paragrafele 3 și 4 sunt oferite „în rubrica corespondentă prevederilor naționale menționate mai jos” „în secțiunea de mai jos prevăzută în acest sens” (a se tăia mențiunea care nu este aplicabilă) ;
- (i) orice derogări acordate de către autoritatea competentă conform Titlului 3 sunt precizate în mod clar în secțiunea de mai jos prevăzută în acest scop; și
- (j) prevederile prevăzute de legislația națională referitoare la o categorie specifică de nave sunt, de asemenea, menționate în rubrica corespondentă.

1. Vârsta minimă (Regula 1.1)

Legea maritimă nr. 123 din 1905, amendată, („Legea”), Capitolul X, Regulamentul maritim („Regulamentul”), 2006, Regulile 1111-1222.

Vârstele minime sunt cele la care se face referire în Convenție.

Termenul „noapte” reprezintă perioada cuprinsă între orele 21.00 – 06.00, cu excepția situației în care Ministerul Transporturilor Maritime (ministerul) nu dispune altfel.

Anexa A dă exemple de munci periculoase interzise persoanelor sub 18 ani. În cazul navelor cargo, nici o persoană sub 18 ani nu lucrează în zonele indicate pe planul navei ca fiind periculoase (anexat la prezenta declarație).

2. Certificatul medical (Regula 1.2)

Legea, Capitolul XI, Prevederi, Reguli 1223 – 1233.

CertIFICATELE medicale vor respecta solicitările STCW, în cazul în care acestea sunt aplicabile; în alte cazuri, solicitările STCW se vor aplica cu modificările necesare.

Opticienii calificați care se află pe lista aprobată de Minister pot elibera certificate privind acuitatea vizuală. Examinările medicale se bazează pe Principiile OIM/WHO menționate la Principiul B 1.2.1.

Declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim – Partea II

Măsuri adoptate pentru a asigura o conformitate continuă între inspecții

Următoarele măsuri au fost stabilite de către armatorul menționat în Certificatul de Muncă în sectorul Maritim la care este anexată această Declarație pentru a asigura o conformitate continuă între inspecții:

(A se stabili mai jos măsurile pentru a asigura conformitatea cu fiecare dintre elementele Părții I)

a. Vârsta minimă (Regula 1.1)

Data nașterii a fiecărui marinar va fi trecută înaintea numelui pe lista echipajului.

Lista va fi verificată înainte de fiecare călătorie de către căpitan sau „ofițerul competent” care va nota data unei astfel de verificări.

Fiecare marinar care are mai puțin de 18 ani va primi, la momentul angajării, o notă care îi interzice să presteze munci de noapte care sunt menționate în anexă (partea I, secțiunea 1) sau munci clasificate drept periculoase. O copie a notei semnată de navigator sub rubrica „primit și citit” și cu data semnăturii va fi păstrată de către ofițerul competent.

b. Certificatul medical (regula 1.2)

Certificatele medicale sunt păstrate în strictă confidențialitate de către ofițerul competent, ca și o listă pregătită cu responsabilitatea ofițerului competent și care să menționeze pentru fiecare navigator aflat la bord: funcția, data prezentului certificat medical/certificate medicale valabile și starea de sănătate menționată în certificatul în cauză.

În orice caz de posibilă îndoială dacă marinarul este potrivit din punct de vedere medical pentru munci deosebite, ofițerul competent îl va consulta pe medicul marinarului sau pe orice alt practician calificat și va face un rezumat conținând concluziile practicianului, va nota numărul de telefon al acestuia și data consultării.

Textul de mai sus reprezintă textul autentic al Convenției adoptat de Conferința Generală a Organizației Internaționale a Muncii la cea de-a 94-a sesiune desfășurată la Geneva și încheiată la 23 februarie 2006.

CU BUNĂ CREDINȚĂ au semnat, în 23 februarie 2006

Președintele Conferinței

JEAN-MARC SCHINDLER

Directorul General al Biroului Internațional al Muncii

JUAN SOMAVIA