

MAGYARORSZÁG KORMÁNYA

T/9463. számú

törvényjavaslat

**a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Általános Konferenciája 94. ülészakán elfogadott
2006. évi Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény kihirdetéséről**

**Előadó:
Németh Lászlóné
nemzeti fejlesztési miniszter**

Budapest, 2012. december

2013. évi törvény

a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Általános Konferenciája 94. ülészakán elfogadott 2006. évi Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény kihirdetéséről

1. § Az Országgyűlés e törvénnyel felhatalmazást ad a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Általános Konferenciája 94. ülészakán elfogadott 2006. évi Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény (a továbbiakban: Egyezmény) kötelező hatályának elismerésére.
2. § Az Országgyűlés az Egyezményt e törvénnyel kihirdeti.
3. § Az Egyezmény hiteles angol nyelvű szövege és annak hivatalos magyar nyelvű fordítása a következő:

„MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006

Preamble

The General Conference of the International Labour Organization,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Ninety-fourth Session on 7 February 2006, and

Desiring to create a single, coherent instrument embodying as far as possible all up-to-date standards of existing international maritime labour Conventions and Recommendations, as well as the fundamental principles to be found in other international labour Conventions, in particular:

- the Forced Labour Convention, 1930 (No. 29);
- the Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948 (No. 87);
- the Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949 (No. 98);
- the Equal Remuneration Convention, 1951 (No. 100);
- the Abolition of Forced Labour Convention, 1957 (No. 105);
- the Discrimination (Employment and Occupation) Convention, 1958 (No. 111);
- the Minimum Age Convention, 1973 (No. 138);
- the Worst Forms of Child Labour Convention, 1999 (No. 182); and

Mindful of the core mandate of the Organization, which is to promote decent conditions of work, and

Recalling the ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work, 1998, and

Mindful also that seafarers are covered by the provisions of other ILO instruments and have other rights which are established as fundamental rights and freedoms applicable to all persons, and

Considering that, given the global nature of the shipping industry, seafarers need special protection, and

Mindful also of the international standards on ship safety, human security and quality ship management in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as

amended, the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, and the seafarer training and competency requirements in the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended, and

Recalling that the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, sets out a general legal framework within which all activities in the oceans and seas must be carried out and is of strategic importance as the basis for national, regional and global action and cooperation in the marine sector, and that its integrity needs to be maintained, and

Recalling that Article 94 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, establishes the duties and obligations of a flag State with regard to, inter alia, labour conditions, crewing and social matters on ships that fly its flag, and

Recalling paragraph 8 of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation which provides that in no case shall the adoption of any Convention or Recommendation by the Conference or the ratification of any Convention by any Member be deemed to affect any law, award, custom or agreement which ensures more favourable conditions to the workers concerned than those provided for in the Convention or Recommendation, and

Determined that this new instrument should be designed to secure the widest possible acceptability among governments, shipowners and seafarers committed to the principles of decent work, that it should be readily updateable and that it should lend itself to effective implementation and enforcement, and

Having decided upon the adoption of certain proposals for the realization of such an instrument, which is the only item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention;

adopts this twenty-third day of February of the year two thousand and six the following Convention, which may be cited as the Maritime Labour Convention, 2006.

GENERAL OBLIGATIONS

Article I

1. Each Member which ratifies this Convention undertakes to give complete effect to its provisions in the manner set out in Article VI in order to secure the right of all seafarers to decent employment.
2. Members shall cooperate with each other for the purpose of ensuring the effective implementation and enforcement of this Convention.

DEFINITIONS AND SCOPE OF APPLICATION

Article II

1. For the purpose of this Convention and unless provided otherwise in particular provisions, the term:

(a) *competent authority* means the minister, government department or other authority having power to issue and enforce regulations, orders or other instructions having the force of law in respect of the subject matter of the provision concerned;

(b) *declaration of maritime labour compliance* means the declaration referred to in Regulation

5.1.3;

(c) *gross tonnage* means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor Convention; for ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the International Maritime Organization, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969);

(d) *maritime labour certificate* means the certificate referred to in Regulation 5.1.3;

(e) *requirements of this Convention* refers to the requirements in these Articles and in the Regulations and Part A of the Code of this Convention;

(f) *seafarer* means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies;

(g) *seafarers' employment agreement* includes both a contract of employment and articles of agreement;

(h) *seafarer recruitment and placement service* means any person, company, institution, agency or other organization, in the public or the private sector, which is engaged in recruiting seafarers on behalf of shipowners or placing seafarers with shipowners;

(i) *ship* means a ship other than one which navigates exclusively in inland waters or waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply;

(j) *shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organization or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner.

2. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all seafarers.

3. In the event of doubt as to whether any categories of persons are to be regarded as seafarers for the purpose of this Convention, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned with this question.

4. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all ships, whether publicly or privately owned, ordinarily engaged in commercial activities, other than ships engaged in fishing or in similar pursuits and ships of traditional build such as dhows and junks. This Convention does not apply to warships or naval auxiliaries.

5. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a ship or particular category of ships, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.

6. Where the competent authority determines that it would not be reasonable or practicable at the present time to apply certain details of the Code referred to in Article VI, paragraph 1, to a ship or particular categories of ships flying the flag of the Member, the relevant provisions of the Code shall not apply to the extent that the subject matter is dealt with differently by national laws or regulations or collective bargaining agreements or other measures. Such a determination may only be made in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and may only be made with respect to ships of less than 200 gross

tonnage not engaged in international voyages.

7. Any determinations made by a Member under paragraph 3 or 5 or 6 of this Article shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office, who shall notify the Members of the Organization.

8. Unless expressly provided otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to the Regulations and the Code.

FUNDAMENTAL RIGHTS AND PRINCIPLES

Article III

Each Member shall satisfy itself that the provisions of its law and regulations respect, in the context of this Convention, the fundamental rights to:

- (a) freedom of association and the effective recognition of the right to collective bargaining;
- (b) the elimination of all forms of forced or compulsory labour;
- (c) the effective abolition of child labour; and
- (d) the elimination of discrimination in respect of employment and occupation.

SEAFARERS' EMPLOYMENT AND SOCIAL RIGHTS

Article IV

1. Every seafarer has the right to a safe and secure workplace that complies with safety standards.
2. Every seafarer has a right to fair terms of employment.
3. Every seafarer has a right to decent working and living conditions on board ship.
4. Every seafarer has a right to health protection, medical care, welfare measures and other forms of social protection.
5. Each Member shall ensure, within the limits of its jurisdiction, that the seafarers' employment and social rights set out in the preceding paragraphs of this Article are fully implemented in accordance with the requirements of this Convention. Unless specified otherwise in the Convention, such implementation may be achieved through national laws or regulations, through applicable collective bargaining agreements or through other measures or in practice.

IMPLEMENTATION AND ENFORCEMENT RESPONSIBILITIES

Article V

1. Each Member shall implement and enforce laws or regulations or other measures that it has adopted to fulfil its commitments under this Convention with respect to ships and seafarers under its jurisdiction.
2. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over ships that fly its flag by establishing a system for ensuring compliance with the requirements of this Convention, including regular inspections, reporting, monitoring and legal proceedings under the applicable laws.

3. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry a maritime labour certificate and a declaration of maritime labour compliance as required by this Convention.
4. A ship to which this Convention applies may, in accordance with international law, be inspected by a Member other than the flag State, when the ship is in one of its ports, to determine whether the ship is in compliance with the requirements of this Convention.
5. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over seafarer recruitment and placement services, if these are established in its territory.
6. Each Member shall prohibit violations of the requirements of this Convention and shall, in accordance with international law, establish sanctions or require the adoption of corrective measures under its laws which are adequate to discourage such violations.
7. Each Member shall implement its responsibilities under this Convention in such a way as to ensure that the ships that fly the flag of any State that has not ratified this Convention do not receive more favourable treatment than the ships that fly the flag of any State that has ratified it.

REGULATIONS AND PARTS A AND B OF THE CODE

Article VI

1. The Regulations and the provisions of Part A of the Code are mandatory. The provisions of Part B of the Code are not mandatory.
2. Each Member undertakes to respect the rights and principles set out in the Regulations and to implement each Regulation in the manner set out in the corresponding provisions of Part A of the Code. In addition, the Member shall give due consideration to implementing its responsibilities in the manner provided for in Part B of the Code.
3. A Member which is not in a position to implement the rights and principles in the manner set out in Part A of the Code may, unless expressly provided otherwise in this Convention, implement Part A through provisions in its laws and regulations or other measures which are substantially equivalent to the provisions of Part A.
4. For the sole purpose of paragraph 3 of this Article, any law, regulation, collective agreement or other implementing measure shall be considered to be substantially equivalent, in the context of this Convention, if the Member satisfies itself that:
 - (a) it is conducive to the full achievement of the general object and purpose of the provision or provisions of Part A of the Code concerned; and
 - (b) it gives effect to the provision or provisions of Part A of the Code concerned.

CONSULTATION WITH SHIPOWNERS' AND SEAFARERS' ORGANIZATIONS

Article VII

Any derogation, exemption or other flexible application of this Convention for which the Convention requires consultation with shipowners' and seafarers' organizations may, in cases where representative organizations of shipowners or of seafarers do not exist within a Member, only be decided by that Member through consultation with the Committee referred to in Article XIII.

ENTRY INTO FORCE

Article VIII

1. The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.
2. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organization whose ratifications have been registered by the Director-General.
3. This Convention shall come into force 12 months after the date on which there have been registered ratifications by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of 33 per cent.
4. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member 12 months after the date on which its ratification has been registered.

DENUNCIATION

Article IX

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.
2. Each Member which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in paragraph 1 of this Article, exercise the right of denunciation provided for in this Article, shall be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each new period of ten years under the terms provided for in this Article.

EFFECT OF ENTRY INTO FORCE

Article X

This Convention revises the following Conventions:

- Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No. 7)
- Unemployment Indemnity (Shipwreck) Convention, 1920 (No. 8)
- Placing of Seamen Convention, 1920 (No. 9)
- Medical Examination of Young Persons (Sea) Convention, 1921 (No. 16)
- Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No. 22)
- Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23)
- Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53)
- Holidays with Pay (Sea) Convention, 1936 (No. 54)
- Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55)
- Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (No. 56)
- Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1936 (No. 57)
- Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 58)
- Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No. 68)

Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69)
Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70)
Paid Vacations (Seafarers) Convention, 1946 (No. 72)
Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73)
Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74)
Accommodation of Crews Convention, 1946 (No. 75)
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946 (No. 76)
Paid Vacations (Seafarers) Convention (Revised), 1949 (No. 91)
Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92)
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1949 (No. 93)
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958 (No. 109)
Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133)
Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134)
Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976 (No. 145)
Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976 (No. 146)
Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)
Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)
Seafarers' Welfare Convention, 1987 (No. 163)
Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164)
Social Security (Seafarers) Convention (Revised), 1987 (No. 165)
Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166)
Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996 (No. 178)
Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 (No. 179)
Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 180).

DEPOSITARY FUNCTIONS

Article XI

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organization of the registration of all ratifications, acceptances and denunciations under this Convention.
2. When the conditions provided for in paragraph 3 of Article VIII have been fulfilled, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organization to the date upon which the Convention will come into force.

Article XII

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of

the United Nations full particulars of all ratifications, acceptances and denunciations registered under this Convention.

SPECIAL TRIPARTITE COMMITTEE

Article XIII

1. The Governing Body of the International Labour Office shall keep the working of this Convention under continuous review through a committee established by it with special competence in the area of maritime labour standards.
2. For matters dealt with in accordance with this Convention, the Committee shall consist of two representatives nominated by the Government of each Member which has ratified this Convention, and the representatives of Shipowners and Seafarers appointed by the Governing Body after consultation with the Joint Maritime Commission.
3. The Government representatives of Members which have not yet ratified this Convention may participate in the Committee but shall have no right to vote on any matter dealt with in accordance with this Convention. The Governing Body may invite other organizations or entities to be represented on the Committee by observers.
4. The votes of each Shipowner and Seafarer representative in the Committee shall be weighted so as to ensure that the Shipowners' group and the Seafarers' group each have half the voting power of the total number of governments which are represented at the meeting concerned and entitled to vote.

AMENDMENT OF THIS CONVENTION

Article XIV

1. Amendments to any of the provisions of this Convention may be adopted by the General Conference of the International Labour Organization in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation and the rules and procedures of the Organization for the adoption of Conventions. Amendments to the Code may also be adopted following the procedures in Article XV.
2. In the case of Members whose ratifications of this Convention were registered before the adoption of the amendment, the text of the amendment shall be communicated to them for ratification.
3. In the case of other Members of the Organization, the text of the Convention as amended shall be communicated to them for ratification in accordance with article 19 of the Constitution.
4. An amendment shall be deemed to have been accepted on the date when there have been registered ratifications, of the amendment or of the Convention as amended, as the case may be, by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of at least 33 per cent.
5. An amendment adopted in the framework of article 19 of the Constitution shall be binding only upon those Members of the Organization whose ratifications have been registered by the Director-General of the International Labour Office.
6. For any Member referred to in paragraph 2 of this Article, an amendment shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which its ratification of the amendment has been registered,

whichever date is later.

7. Subject to paragraph 9 of this Article, for Members referred to in paragraph 3 of this Article, the Convention as amended shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which their ratifications of the Convention have been registered, whichever date is later.

8. For those Members whose ratification of this Convention was registered before the adoption of an amendment but which have not ratified the amendment, this Convention shall remain in force without the amendment concerned.

9. Any Member whose ratification of this Convention is registered after the adoption of the amendment but before the date referred to in paragraph 4 of this Article may, in a declaration accompanying the instrument of ratification, specify that its ratification relates to the Convention without the amendment concerned. In the case of a ratification with such a declaration, the Convention shall come into force for the Member concerned 12 months after the date on which the ratification was registered. Where an instrument of ratification is not accompanied by such a declaration, or where the ratification is registered on or after the date referred to in paragraph 4, the Convention shall come into force for the Member concerned 12 months after the date on which the ratification was registered and, upon its entry into force in accordance with paragraph 7 of this Article, the amendment shall be binding on the Member concerned unless the amendment provides otherwise.

AMENDMENTS TO THE CODE

Article XV

1. The Code may be amended either by the procedure set out in Article XIV or, unless expressly provided otherwise, in accordance with the procedure set out in the present Article.

2. An amendment to the Code may be proposed to the Director-General of the International Labour Office by the government of any Member of the Organization or by the group of Shipowner representatives or the group of Seafarer representatives who have been appointed to the Committee referred to in Article XIII. An amendment proposed by a government must have been proposed by, or be supported by, at least five governments of Members that have ratified the Convention or by the group of Shipowner or Seafarer representatives referred to in this paragraph.

3. Having verified that the proposal for amendment meets the requirements of paragraph 2 of this Article, the Director-General shall promptly communicate the proposal, accompanied by any comments or suggestions deemed appropriate, to all Members of the Organization, with an invitation to them to transmit their observations or suggestions concerning the proposal within a period of six months or such other period (which shall not be less than three months nor more than nine months) prescribed by the Governing Body.

4. At the end of the period referred to in paragraph 3 of this Article, the proposal, accompanied by a summary of any observations or suggestions made under that paragraph, shall be transmitted to the Committee for consideration at a meeting. An amendment shall be considered adopted by the Committee if:

(a) at least half the governments of Members that have ratified this Convention are represented in the meeting at which the proposal is considered; and

(b) a majority of at least two-thirds of the Committee members vote in favour of the amendment; and

(c) this majority comprises the votes in favour of at least half the government voting power, half the Shipowner voting power and half the Seafarer voting power of the Committee members registered at the meeting when the proposal is put to the vote.

5. Amendments adopted in accordance with paragraph 4 of this Article shall be submitted to the next session of the Conference for approval. Such approval shall require a majority of two-thirds of the votes cast by the delegates present. If such majority is not obtained, the proposed amendment shall be referred back to the Committee for reconsideration should the Committee so wish.

6. Amendments approved by the Conference shall be notified by the Director-General to each of the Members whose ratifications of this Convention were registered before the date of such approval by the Conference. These Members are referred to below as the ratifying Members . The notification shall contain a reference to the present Article and shall prescribe the period for the communication of any formal disagreement. This period shall be two years from the date of the notification unless, at the time of approval, the Conference has set a different period, which shall be a period of at least one year. A copy of the notification shall be communicated to the other Members of the Organization for their information.

7. An amendment approved by the Conference shall be deemed to have been accepted unless, by the end of the prescribed period, formal expressions of disagreement have been received by the Director-General from more than 40 per cent of the Members which have ratified the Convention and which represent not less than 40 per cent of the gross tonnage of the ships of the Members which have ratified the Convention.

8. An amendment deemed to have been accepted shall come into force six months after the end of the prescribed period for all the ratifying Members except those which had formally expressed their disagreement in accordance with paragraph 7 of this Article and have not withdrawn such disagreement in accordance with paragraph 11. However:

(a) before the end of the prescribed period, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it shall be bound by the amendment only after a subsequent express notification of its acceptance; and

(b) before the date of entry into force of the amendment, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it will not give effect to that amendment for a specified period.

9. An amendment which is the subject of a notice referred to in paragraph 8(a) of this Article shall enter into force for the Member giving such notice six months after the Member has notified the Director-General of its acceptance of the amendment or on the date on which the amendment first comes into force, whichever date is later.

10. The period referred to in paragraph 8(b) of this Article shall not go beyond one year from the date of entry into force of the amendment or beyond any longer period determined by the Conference at the time of approval of the amendment.

11. A Member that has formally expressed disagreement with an amendment may withdraw its disagreement at any time. If notice of such withdrawal is received by the Director-General after the amendment has entered into force, the amendment shall enter into force for the Member six months after the date on which the notice was registered.

12. After entry into force of an amendment, the Convention may only be ratified in its amended form.

13. To the extent that a maritime labour certificate relates to matters covered by an

amendment to the Convention which has entered into force:

(a) a Member that has accepted that amendment shall not be obliged to extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member which:

(i) pursuant to paragraph 7 of this Article, has formally expressed disagreement to the amendment and has not withdrawn such disagreement; or

(ii) pursuant to paragraph 8(a) of this Article, has given notice that its acceptance is subject to its subsequent express notification and has not accepted the amendment; and

(b) a Member that has accepted the amendment shall extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member that has given notice, pursuant to paragraph 8(b) of this Article, that it will not give effect to that amendment for the period specified in accordance with paragraph 10 of this Article.

AUTHORITATIVE LANGUAGES

Article XVI

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.



EXPLANATORY NOTE TO THE REGULATIONS AND CODE OF THE MARITIME LABOUR CONVENTION

1. This explanatory note, which does not form part of the Maritime Labour Convention, is intended as a general guide to the Convention.

2. The Convention comprises three different but related parts: the Articles, the Regulations and the Code.

3. The Articles and Regulations set out the core rights and principles and the basic obligations of Members ratifying the Convention. The Articles and Regulations can only be changed by the Conference in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation (see Article XIV of the Convention).

4. The Code contains the details for the implementation of the Regulations. It comprises Part A (mandatory Standards) and Part B (non-mandatory Guidelines). The Code can be amended through the simplified procedure set out in Article XV of the Convention. Since the Code relates to detailed implementation, amendments to it must remain within the general scope of the Articles and Regulations.

5. The Regulations and the Code are organized into general areas under five Titles:

Title 1: Minimum requirements for seafarers to work on a ship

Title 2: Conditions of employment

Title 3: Accommodation, recreational facilities, food and catering

Title 4: Health protection, medical care, welfare and social security protection

Title 5: Compliance and enforcement

6. Each Title contains groups of provisions relating to a particular right or principle (or enforcement measure in Title 5), with connected numbering. The first group in Title 1, for example, consists of Regulation 1.1, Standard A1.1 and Guideline B1.1, relating to minimum

age.

7. The Convention has three underlying purposes:

(a) to lay down, in its Articles and Regulations, a firm set of rights and principles;

(b) to allow, through the Code, a considerable degree of flexibility in the way Members implement those rights and principles; and

(c) to ensure, through Title 5, that the rights and principles are properly complied with and enforced.

8. There are two main areas for flexibility in implementation: one is the possibility for a Member, where necessary (see Article VI, paragraph 3), to give effect to the detailed requirements of Part A of the Code through substantial equivalence (as defined in Article VI, paragraph 4).

9. The second area of flexibility in implementation is provided by formulating the mandatory requirements of many provisions in Part A in a more general way, thus leaving a wider scope for discretion as to the precise action to be provided for at the national level. In such cases, guidance on implementation is given in the non-mandatory Part B of the Code. In this way, Members which have ratified this Convention can ascertain the kind of action that might be expected of them under the corresponding general obligation in Part A, as well as action that would not necessarily be required. For example, Standard A4.1 requires all ships to provide prompt access to the necessary medicines for medical care on board ship (paragraph 1(b)) and to carry a medicine chest (paragraph 4(a)). The fulfilment in good faith of this latter obligation clearly means something more than simply having a medicine chest on board each ship. A more precise indication of what is involved is provided in the corresponding Guideline B4.1.1 (paragraph 4) so as to ensure that the contents of the chest are properly stored, used and maintained.

10. Members which have ratified this Convention are not bound by the guidance concerned and, as indicated in the provisions in Title 5 on port State control, inspections would deal only with the relevant requirements of this Convention (Articles, Regulations and the Standards in Part A). However, Members are required under paragraph 2 of Article VI to give due consideration to implementing their responsibilities under Part A of the Code in the manner provided for in Part B. If, having duly considered the relevant Guidelines, a Member decides to provide for different arrangements which ensure the proper storage, use and maintenance of the contents of the medicine chest, to take the example given above, as required by the Standard in Part A, then that is acceptable. On the other hand, by following the guidance provided in Part B, the Member concerned, as well as the ILO bodies responsible for reviewing implementation of international labour Conventions, can be sure without further consideration that the arrangements the Member has provided for are adequate to implement the responsibilities under Part A to which the Guideline relates.



THE REGULATIONS AND THE CODE

Title 1. Minimum Requirements for Seafarers to Work on a Ship

Regulation

Regulation 1.1 - Minimum age

Purpose: To ensure that no under-age persons work on a ship

1. No person below the minimum age shall be employed or engaged or work on a ship.
2. The minimum age at the time of the initial entry into force of this Convention is 16 years.
3. A higher minimum age shall be required in the circumstances set out in the Code.

Standard

Standard A1.1 - Minimum age

1. The employment, engagement or work on board a ship of any person under the age of 16 shall be prohibited.
2. Night work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited. For the purposes of this Standard, night shall be defined in accordance with national law and practice. It shall cover a period of at least nine hours starting no later than midnight and ending no earlier than 5 a.m.
3. An exception to strict compliance with the night work restriction may be made by the competent authority when:
 - (a) the effective training of the seafarers concerned, in accordance with established programmes and schedules, would be impaired; or
 - (b) the specific nature of the duty or a recognized training programme requires that the seafarers covered by the exception perform duties at night and the authority determines, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, that the work will not be detrimental to their health or well-being.
4. The employment, engagement or work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited where the work is likely to jeopardize their health or safety. The types of such work shall be determined by national laws or regulations or by the competent authority, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, in accordance with relevant international standards.

Guideline

Guideline B1.1 - Minimum age

1. When regulating working and living conditions, Members should give special attention to the needs of young persons under the age of 18.

Regulation

Regulation 1.2 - Medical certificate

Purpose: To ensure that all seafarers are medically fit to perform their duties at sea

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are certified as medically fit to perform their duties.
2. Exceptions can only be permitted as prescribed in the Code.

Standard

Standard A1.2 - Medical certificate

1. The competent authority shall require that, prior to beginning work on a ship, seafarers hold a valid medical certificate attesting that they are medically fit to perform the duties they are to carry out at sea.
2. In order to ensure that medical certificates genuinely reflect seafarers' state of health, in

light of the duties they are to perform, the competent authority shall, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, and giving due consideration to applicable international guidelines referred to in Part B of this Code, prescribe the nature of the medical examination and certificate.

3. This Standard is without prejudice to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended (STCW). A medical certificate issued in accordance with the requirements of STCW shall be accepted by the competent authority, for the purpose of Regulation 1.2. A medical certificate meeting the substance of those requirements, in the case of seafarers not covered by STCW, shall similarly be accepted.

4. The medical certificate shall be issued by a duly qualified medical practitioner or, in the case of a certificate solely concerning eyesight, by a person recognized by the competent authority as qualified to issue such a certificate. Practitioners must enjoy full professional independence in exercising their medical judgement in undertaking medical examination procedures.

5. Seafarers that have been refused a certificate or have had a limitation imposed on their ability to work, in particular with respect to time, field of work or trading area, shall be given the opportunity to have a further examination by another independent medical practitioner or by an independent medical referee.

6. Each medical certificate shall state in particular that:

(a) the hearing and sight of the seafarer concerned, and the colour vision in the case of a seafarer to be employed in capacities where fitness for the work to be performed is liable to be affected by defective colour vision, are all satisfactory; and

(b) the seafarer concerned is not suffering from any medical condition likely to be aggravated by service at sea or to render the seafarer unfit for such service or to endanger the health of other persons on board.

7. Unless a shorter period is required by reason of the specific duties to be performed by the seafarer concerned or is required under STCW:

(a) a medical certificate shall be valid for a maximum period of two years unless the seafarer is under the age of 18, in which case the maximum period of validity shall be one year;

(b) a certification of colour vision shall be valid for a maximum period of six years.

8. In urgent cases the competent authority may permit a seafarer to work without a valid medical certificate until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that:

(a) the period of such permission does not exceed three months; and

(b) the seafarer concerned is in possession of an expired medical certificate of recent date.

9. If the period of validity of a certificate expires in the course of a voyage, the certificate shall continue in force until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that the period shall not exceed three months.

10. The medical certificates for seafarers working on ships ordinarily engaged on international voyages must as a minimum be provided in English.

Guideline

Guideline B1.2 - Medical certificate

Guideline B1.2.1 - International guidelines

1. The competent authority, medical practitioners, examiners, shipowners, seafarers' representatives and all other persons concerned with the conduct of medical fitness examinations of seafarer candidates and serving seafarers should follow the ILO/ WHO Guidelines for Conducting Pre-sea and Periodic Medical Fitness Examinations for Seafarers, including any subsequent versions, and any other applicable international guidelines published by the International Labour Organization, the International Maritime Organization or the World Health Organization.

Regulation

Regulation 1.3 - Training and qualifications

Purpose: To ensure that seafarers are trained or qualified to carry out their duties on board ship

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are trained or certified as competent or otherwise qualified to perform their duties.
2. Seafarers shall not be permitted to work on a ship unless they have successfully completed training for personal safety on board ship.
3. Training and certification in accordance with the mandatory instruments adopted by the International Maritime Organization shall be considered as meeting the requirements of paragraphs 1 and 2 of this Regulation.
4. Any Member which, at the time of its ratification of this Convention, was bound by the Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74), shall continue to carry out the obligations under that Convention unless and until mandatory provisions covering its subject matter have been adopted by the International Maritime Organization and entered into force, or until five years have elapsed since the entry into force of this Convention in accordance with paragraph 3 of Article VIII, whichever date is earlier.

Regulation 1.4 - Recruitment and placement

Purpose: To ensure that seafarers have access to an efficient and well-regulated seafarer recruitment and placement system

1. All seafarers shall have access to an efficient, adequate and accountable system for finding employment on board ship without charge to the seafarer.
2. Seafarer recruitment and placement services operating in a Member's territory shall conform to the standards set out in the Code.
3. Each Member shall require, in respect of seafarers who work on ships that fly its flag, that shipowners who use seafarer recruitment and placement services that are based in countries or territories in which this Convention does not apply, ensure that those services conform to the requirements set out in the Code.

Standard

Standard A1.4 - Recruitment and placement

1. Each Member that operates a public seafarer recruitment and placement service shall ensure that the service is operated in an orderly manner that protects and promotes seafarers' employment rights as provided in this Convention.

2. Where a Member has private seafarer recruitment and placement services operating in its territory whose primary purpose is the recruitment and placement of seafarers or which recruit and place a significant number of seafarers, they shall be operated only in conformity with a standardized system of licensing or certification or other form of regulation. This system shall be established, modified or changed only after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a private recruitment and placement service, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. Undue proliferation of private seafarer recruitment and placement services shall not be encouraged.

3. The provisions of paragraph 2 of this Standard shall also apply - to the extent that they are determined by the competent authority, in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, to be appropriate - in the context of recruitment and placement services operated by a seafarers' organization in the territory of the Member for the supply of seafarers who are nationals of that Member to ships which fly its flag. The services covered by this paragraph are those fulfilling the following conditions:

(a) the recruitment and placement service is operated pursuant to a collective bargaining agreement between that organization and a shipowner;

(b) both the seafarers' organization and the shipowner are based in the territory of the Member;

(c) The Member has national laws or regulations or a procedure to authorize or register the collective bargaining agreement permitting the operation of the recruitment and placement service; and

(d) the recruitment and placement service is operated in an orderly manner and measures are in place to protect and promote seafarers' employment rights comparable to those provided in paragraph 5 of this Standard.

4. Nothing in this Standard or Regulation 1.4 shall be deemed to:

(a) prevent a Member from maintaining a free public seafarer recruitment and placement service for seafarers in the framework of a policy to meet the needs of seafarers and shipowners, whether the service forms part of or is coordinated with a public employment service for all workers and employers; or (b) impose on a Member the obligation to establish a system for the operation of private seafarer recruitment or placement services in its territory.

5. A Member adopting a system referred to in paragraph 2 of this Standard shall, in its laws and regulations or other measures, at a minimum:

(a) prohibit seafarer recruitment and placement services from using means, mechanisms or lists intended to prevent or deter seafarers from gaining employment for which they are qualified;

(b) require that no fees or other charges for seafarer recruitment or placement or for providing employment to seafarers are borne directly or indirectly, in whole or in part, by the seafarer, other than the cost of the seafarer obtaining a national statutory medical certificate, the

national seafarer's book and a passport or other similar personal travel documents, not including, however, the cost of visas, which shall be borne by the shipowner; and

(c) ensure that seafarer recruitment and placement services operating in its territory:

(i) maintain an up-to-date register of all seafarers recruited or placed through them, to be available for inspection by the competent authority;

(ii) make sure that seafarers are informed of their rights and duties under their employment agreements prior to or in the process of engagement and that proper arrangements are made for seafarers to examine their employment agreements before and after they are signed and for them to receive a copy of the agreements;

(iii) verify that seafarers recruited or placed by them are qualified and hold the documents necessary for the job concerned, and that the seafarers' employment agreements are in accordance with applicable laws and regulations and any collective bargaining agreement that forms part of the employment agreement;

(iv) make sure, as far as practicable, that the shipowner has the means to protect seafarers from being stranded in a foreign port;

(v) examine and respond to any complaint concerning their activities and advise the competent authority of any unresolved complaint;

(vi) establish a system of protection, by way of insurance or an equivalent appropriate measure, to compensate seafarers for monetary loss that they may incur as a result of the failure of a recruitment and placement service or the relevant shipowner under the seafarers' employment agreement to meet its obligations to them.

6. The competent authority shall closely supervise and control all seafarer recruitment and placement services operating in the territory of the Member concerned. Any licences or certificates or similar authorizations for the operation of private services in the territory are granted or renewed only after verification that the seafarer recruitment and placement service concerned meets the requirements of national laws and regulations.

7. The competent authority shall ensure that adequate machinery and procedures exist for the investigation, if necessary, of complaints concerning the activities of seafarer recruitment and placement services, involving, as appropriate, representatives of shipowners and seafarers.

8. Each Member which has ratified this Convention shall, in so far as practicable, advise its nationals on the possible problems of signing on a ship that flies the flag of a State which has not ratified the Convention, until it is satisfied that standards equivalent to those fixed by this Convention are being applied. Measures taken to this effect by the Member that has ratified this Convention shall not be in contradiction with the principle of free movement of workers stipulated by the treaties to which the two States concerned may be parties.

9. Each Member which has ratified this Convention shall require that shipowners of ships that fly its flag, who use seafarer recruitment and placement services based in countries or territories in which this Convention does not apply, ensure, as far as practicable, that those services meet the requirements of this Standard.

10. Nothing in this Standard shall be understood as diminishing the obligations and responsibilities of shipowners or of a Member with respect to ships that fly its flag.

Guideline

Guideline B1.4 - Recruitment and placement

Guideline B1.4.1 - Organizational and operational guidelines

1. When fulfilling its obligations under Standard A1.4, paragraph 1, the competent authority should consider:

- (a) taking the necessary measures to promote effective cooperation among seafarer recruitment and placement services, whether public or private;
- (b) the needs of the maritime industry at both the national and international levels, when developing training programmes for seafarers that form the part of the ship's crew that is responsible for the ship's safe navigation and pollution prevention operations, with the participation of shipowners, seafarers and the relevant training institutions;
- (c) making suitable arrangements for the cooperation of representative shipowners' and seafarers' organizations in the organization and operation of the public seafarer recruitment and placement services, where they exist;
- (d) determining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, the conditions under which seafarers' personal data may be processed by seafarer recruitment and placement services, including the collection, storage, combination and communication of such data to third parties;
- (e) maintaining an arrangement for the collection and analysis of all relevant information on the maritime labour market, including the current and prospective supply of seafarers that work as crew classified by age, sex, rank and qualifications, and the industry's requirements, the collection of data on age or sex being admissible only for statistical purposes or if used in the framework of a programme to prevent discrimination based on age or sex;
- (f) ensuring that the staff responsible for the supervision of public and private seafarer recruitment and placement services for ship's crew with responsibility for the ship's safe navigation and pollution prevention operations have had adequate training, including approved sea-service experience, and have relevant knowledge of the maritime industry, including the relevant maritime international instruments on training, certification and labour standards;
- (g) prescribing operational standards and adopting codes of conduct and ethical practices for seafarer recruitment and placement services; and
- (h) exercising supervision of the licensing or certification system on the basis of a system of quality standards.

2. In establishing the system referred to in Standard A1.4, paragraph 2, each Member should consider requiring seafarer recruitment and placement services, established in its territory, to develop and maintain verifiable operational practices. These operational practices for private seafarer recruitment and placement services and, to the extent that they are applicable, for public seafarer recruitment and placement services should address the following matters:

- (a) medical examinations, seafarers' identity documents and such other items as may be required for the seafarer to gain employment;
- (b) maintaining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, full and complete records of the seafarers covered by their recruitment and placement system, which should include but not be limited to:
 - (i) the seafarers' qualifications;
 - (ii) record of employment;

- (iii) personal data relevant to employment; and
- (iv) medical data relevant to employment;
- (c) maintaining up-to-date lists of the ships for which the seafarer recruitment and placement services provide seafarers and ensuring that there is a means by which the services can be contacted in an emergency at all hours;
- (d) procedures to ensure that seafarers are not subject to exploitation by the seafarer recruitment and placement services or their personnel with regard to the offer of engagement on particular ships or by particular companies;
- (e) procedures to prevent the opportunities for exploitation of seafarers arising from the issue of joining advances or any other financial transaction between the shipowner and the seafarers which are handled by the seafarer recruitment and placement services;
- (f) clearly publicizing costs, if any, which the seafarer will be expected to bear in the recruitment process;
- (g) ensuring that seafarers are advised of any particular conditions applicable to the job for which they are to be engaged and of the particular shipowner's policies relating to their employment;
- (h) procedures which are in accordance with the principles of natural justice for dealing with cases of incompetence or indiscipline consistent with national laws and practice and, where applicable, with collective agreements;
- (i) procedures to ensure, as far as practicable, that all mandatory certificates and documents submitted for employment are up to date and have not been fraudulently obtained and that employment references are verified;
- (j) procedures to ensure that requests for information or advice by families of seafarers while the seafarers are at sea are dealt with promptly and sympathetically and at no cost; and
- (k) verifying that labour conditions on ships where seafarers are placed are in conformity with applicable collective bargaining agreements concluded between a shipowner and a representative seafarers' organization and, as a matter of policy, supplying seafarers only to shipowners that offer terms and conditions of employment to seafarers which comply with applicable laws or regulations or collective agreements.

3. Consideration should be given to encouraging international cooperation between Members and relevant organizations, such as:

- (a) the systematic exchange of information on the maritime industry and labour market on a bilateral, regional and multilateral basis;
- (b) the exchange of information on maritime labour legislation;
- (c) the harmonization of policies, working methods and legislation governing recruitment and placement of seafarers;
- (d) the improvement of procedures and conditions for the international recruitment and placement of seafarers; and
- (e) workforce planning, taking account of the supply of and demand for seafarers and the requirements of the maritime industry.

Title 2. Conditions of Employment

Regulation

Regulation 2.1 - Seafarers' employment agreements

Purpose: To ensure that seafarers have a fair employment agreement

1. The terms and conditions for employment of a seafarer shall be set out or referred to in a clear written legally enforceable agreement and shall be consistent with the standards set out in the Code.
2. Seafarers' employment agreements shall be agreed to by the seafarer under conditions which ensure that the seafarer has an opportunity to review and seek advice on the terms and conditions in the agreement and freely accepts them before signing.
3. To the extent compatible with the Member's national law and practice, seafarers' employment agreements shall be understood to incorporate any applicable collective bargaining agreements.

Standard

Standard A2.1 - Seafarers' employment agreements

1. Each Member shall adopt laws or regulations requiring that ships that fly its flag comply with the following requirements:
 - (a) seafarers working on ships that fly its flag shall have a seafarers' employment agreement signed by both the seafarer and the shipowner or a representative of the shipowner (or, where they are not employees, evidence of contractual or similar arrangements) providing them with decent working and living conditions on board the ship as required by this Convention;
 - (b) seafarers signing a seafarers' employment agreement shall be given an opportunity to examine and seek advice on the agreement before signing, as well as such other facilities as are necessary to ensure that they have freely entered into an agreement with a sufficient understanding of their rights and responsibilities;
 - (c) the shipowner and seafarer concerned shall each have a signed original of the seafarers' employment agreement;
 - (d) measures shall be taken to ensure that clear information as to the conditions of their employment can be easily obtained on board by seafarers, including the ship's master, and that such information, including a copy of the seafarers' employment agreement, is also accessible for review by officers of a competent authority, including those in ports to be visited; and
 - (e) seafarers shall be given a document containing a record of their employment on board the ship.
2. Where a collective bargaining agreement forms all or part of a seafarers' employment agreement, a copy of that agreement shall be available on board. Where the language of the seafarers' employment agreement and any applicable collective bargaining agreement is not in English, the following shall also be available in English (except for ships engaged only in domestic voyages):
 - (a) a copy of a standard form of the agreement; and
 - (b) the portions of the collective bargaining agreement that are subject to a port State inspection under Regulation 5.2.
3. The document referred to in paragraph 1(e) of this Standard shall not contain any statement

as to the quality of the seafarers' work or as to their wages. The form of the document, the particulars to be recorded and the manner in which such particulars are to be entered, shall be determined by national law.

4. Each Member shall adopt laws and regulations specifying the matters that are to be included in all seafarers' employment agreements governed by its national law. Seafarers' employment agreements shall in all cases contain the following particulars:

- (a) the seafarer's full name, date of birth or age, and birthplace;
- (b) the shipowner's name and address;
- (c) the place where and date when the seafarers' employment agreement is entered into;
- (d) the capacity in which the seafarer is to be employed;
- (e) the amount of the seafarer's wages or, where applicable, the formula used for calculating them;
- (f) the amount of paid annual leave or, where applicable, the formula used for calculating it;
- (g) the termination of the agreement and the conditions thereof, including:
 - (i) if the agreement has been made for an indefinite period, the conditions entitling either party to terminate it, as well as the required notice period, which shall not be less for the shipowner than for the seafarer;
 - (ii) if the agreement has been made for a definite period, the date fixed for its expiry; and
 - (iii) if the agreement has been made for a voyage, the port of destination and the time which has to expire after arrival before the seafarer should be discharged;
- (h) the health and social security protection benefits to be provided to the seafarer by the shipowner;
- (i) the seafarer's entitlement to repatriation;
- (j) reference to the collective bargaining agreement, if applicable; and
- (k) any other particulars which national law may require.

5. Each Member shall adopt laws or regulations establishing minimum notice periods to be given by the seafarers and shipowners for the early termination of a seafarers' employment agreement. The duration of these minimum periods shall be determined after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, but shall not be shorter than seven days.

6. A notice period shorter than the minimum may be given in circumstances which are recognized under national law or regulations or applicable collective bargaining agreements as justifying termination of the employment agreement at shorter notice or without notice. In determining those circumstances, each Member shall ensure that the need of the seafarer to terminate, without penalty, the employment agreement on shorter notice or without notice for compassionate or other urgent reasons is taken into account.

Guideline

Guideline B2.1 - Seafarers' employment agreements

Guideline B2.1.1 - Record of employment

1. In determining the particulars to be recorded in the record of employment referred to in Standard A2.1, paragraph 1(e), each Member should ensure that this document contains

sufficient information, with a translation in English, to facilitate the acquisition of further work or to satisfy the sea-service requirements for upgrading or promotion. A seafarers' discharge book may satisfy the requirements of paragraph 1(e) of that Standard.

Regulation

Regulation 2.2 - Wages

Purpose: To ensure that seafarers are paid for their services

1. All seafarers shall be paid for their work regularly and in full in accordance with their employment agreements.

Standard

Standard A2.2 - Wages

1. Each Member shall require that payments due to seafarers working on ships that fly its flag are made at no greater than monthly intervals and in accordance with any applicable collective agreement.

2. Seafarers shall be given a monthly account of the payments due and the amounts paid, including wages, additional payments and the rate of exchange used where payment has been made in a currency or at a rate different from the one agreed to.

3. Each Member shall require that shipowners take measures, such as those set out in paragraph 4 of this Standard, to provide seafarers with a means to transmit all or part of their earnings to their families or dependants or legal beneficiaries.

4. Measures to ensure that seafarers are able to transmit their earnings to their families include:

(a) a system for enabling seafarers, at the time of their entering employment or during it, to allot, if they so desire, a proportion of their wages for remittance at regular intervals to their families by bank transfers or similar means; and

(b) a requirement that allotments should be remitted in due time and directly to the person or persons nominated by the seafarers.

5. Any charge for the service under paragraphs 3 and 4 of this Standard shall be reasonable in amount, and the rate of currency exchange, unless otherwise provided, shall, in accordance with national laws or regulations, be at the prevailing market rate or the official published rate and not unfavourable to the seafarer.

6. Each Member that adopts national laws or regulations governing seafarers' wages shall give due consideration to the guidance provided in Part B of the Code.

Guideline

Guideline B2.2 - Wages

Guideline B2.2.1 - Specific definitions

1. For the purpose of this Guideline, the term:

(a) ***able seafarer*** means any seafarer who is deemed competent to perform any duty which may be required of a rating serving in the deck department, other than the duties of a supervisory or specialist rating, or who is defined as such by national laws, regulations or practice, or by collective agreement;

(b) **basic pay or wages** means the pay, however composed, for normal hours of work; it does not include payments for overtime worked, bonuses, allowances, paid leave or any other additional remuneration;

(c) **consolidated wage** means a wage or salary which includes the basic pay and other pay-related benefits; a consolidated wage may include compensation for all overtime hours which are worked and all other pay-related benefits, or it may include only certain benefits in a partial consolidation;

(d) **hours of work** means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;

(e) **overtime** means time worked in excess of the normal hours of work. Guideline B2.2.2 - Calculation and payment

1. For seafarers whose remuneration includes separate compensation for overtime worked:

(a) for the purpose of calculating wages, the normal hours of work at sea and in port should not exceed eight hours per day;

(b) for the purpose of calculating overtime, the number of normal hours per week covered by the basic pay or wages should be prescribed by national laws or regulations, if not determined by collective agreements, but should not exceed 48 hours per week; collective agreements may provide for a different but not less favourable treatment;

(c) the rate or rates of compensation for overtime, which should be not less than one and one-quarter times the basic pay or wages per hour, should be prescribed by national laws or regulations or by collective agreements, if applicable; and

(d) records of all overtime worked should be maintained by the master, or a person assigned by the master, and endorsed by the seafarer at no greater than monthly intervals.

2. For seafarers whose wages are fully or partially consolidated:

(a) the seafarers' employment agreement should specify clearly, where appropriate, the number of hours of work expected of the seafarer in return for this remuneration, and any additional allowances which might be due in addition to the consolidated wage, and in which circumstances;

(b) where hourly overtime is payable for hours worked in excess of those covered by the consolidated wage, the hourly rate should be not less than one and one-quarter times the basic rate corresponding to the normal hours of work as defined in paragraph 1 of this Guideline; the same principle should be applied to the overtime hours included in the consolidated wage;

(c) remuneration for that portion of the fully or partially consolidated wage representing the normal hours of work as defined in paragraph 1(a) of this Guideline should be no less than the applicable minimum wage; and

(d) for seafarers whose wages are partially consolidated, records of all overtime worked should be maintained and endorsed as provided for in paragraph 1(d) of this Guideline.

3. National laws or regulations or collective agreements may provide for compensation for overtime or for work performed on the weekly day of rest and on public holidays by at least equivalent time off duty and off the ship or additional leave in lieu of remuneration or any other compensation so provided.

4. National laws and regulations adopted after consulting the representative shipowners' and seafarers' organizations or, as appropriate, collective agreements should take into account the

following principles:

(a) equal remuneration for work of equal value should apply to all seafarers employed on the same ship without discrimination based upon race, colour, sex, religion, political opinion, national extraction or social origin;

(b) the seafarers' employment agreement specifying the applicable wages or wage rates should be carried on board the ship; information on the amount of wages or wage rates should be made available to each seafarer, either by providing at least one signed copy of the relevant information to the seafarer in a language which the seafarer understands, or by posting a copy of the agreement in a place accessible to seafarers or by some other appropriate means;

(c) wages should be paid in legal tender; where appropriate, they may be paid by bank transfer, bank cheque, postal cheque or money order;

(d) on termination of engagement all remuneration due should be paid without undue delay;

(e) adequate penalties or other appropriate remedies should be imposed by the competent authority where shipowners unduly delay, or fail to make, payment of all remuneration due;

(f) wages should be paid directly to seafarers' designated bank accounts unless they request otherwise in writing;

(g) subject to subparagraph (h) of this paragraph, the shipowner should impose no limit on seafarers' freedom to dispose of their remuneration;

(h) deduction from remuneration should be permitted only if:

(i) there is an express provision in national laws or regulations or in an applicable collective agreement and the seafarer has been informed, in the manner deemed most appropriate by the competent authority, of the conditions for such deductions; and

(ii) the deductions do not in total exceed the limit that may have been established by national laws or regulations or collective agreements or court decisions for making such deductions;

(i) no deductions should be made from a seafarer's remuneration in respect of obtaining or retaining employment;

(j) monetary fines against seafarers other than those authorized by national laws or regulations, collective agreements or other measures should be prohibited;

(k) the competent authority should have the power to inspect stores and services provided on board ship to ensure that fair and reasonable prices are applied for the benefit of the seafarers concerned; and

(l) to the extent that seafarers' claims for wages and other sums due in respect of their employment are not secured in accordance with the provisions of the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, such claims should be protected in accordance with the Protection of Workers' Claims (Employer's Insolvency) Convention, 1992 (No. 173).

5. Each Member should, after consulting with representative shipowners' and seafarers' organizations, have procedures to investigate complaints relating to any matter contained in this Guideline.

Guideline B2.2.3 - Minimum wages

1. Without prejudice to the principle of free collective bargaining, each Member should, after consulting representative shipowners' and seafarers' organizations, establish procedures for determining minimum wages for seafarers. Representative shipowners' and seafarers'

organizations should participate in the operation of such procedures.

2. When establishing such procedures and in fixing minimum wages, due regard should be given to international labour standards concerning minimum wage fixing, as well as the following principles:

(a) the level of minimum wages should take into account the nature of maritime employment, crewing levels of ships, and seafarers' normal hours of work; and

(b) the level of minimum wages should be adjusted to take into account changes in the cost of living and in the needs of seafarers.

3. The competent authority should ensure:

(a) by means of a system of supervision and sanctions, that wages are paid at not less than the rate or rates fixed; and

(b) that any seafarers who have been paid at a rate lower than the minimum wage are enabled to recover, by an inexpensive and expeditious judicial or other procedure, the amount by which they have been underpaid.

Guideline B2.2.4 - Minimum monthly basic pay or wage figure for able seafarers

1. The basic pay or wages for a calendar month of service for an able seafarer should be no less than the amount periodically set by the Joint Maritime Commission or another body authorized by the Governing Body of the International Labour Office. Upon a decision of the Governing Body, the Director-General shall notify any revised amount to the Members of the Organization.

2. Nothing in this Guideline should be deemed to prejudice arrangements agreed between shipowners or their organizations and seafarers' organizations with regard to the regulation of standard minimum terms and conditions of employment, provided such terms and conditions are recognized by the competent authority.

Regulation

Regulation 2.3 - Hours of work and hours of rest

Purpose: To ensure that seafarers have regulated hours of work or hours of rest

1. Each Member shall ensure that the hours of work or hours of rest for seafarers are regulated.

2. Each Member shall establish maximum hours of work or minimum hours of rest over given periods that are consistent with the provisions in the Code.

Standard

Standard A2.3 - Hours of work and hours of rest

1. For the purpose of this Standard, the term:

(a) **hours of work** means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;

(b) **hours of rest** means time outside hours of work; this term does not include short breaks.

2. Each Member shall within the limits set out in paragraphs 5 to 8 of this Standard fix either a maximum number of hours of work which shall not be exceeded in a given period of time, or a minimum number of hours of rest which shall be provided in a given period of time.

3. Each Member acknowledges that the normal working hours' standard for seafarers, like that for other workers, shall be based on an eight-hour day with one day of rest per week and rest on public holidays. However, this shall not prevent the Member from having procedures to authorize or register a collective agreement which determines seafarers' normal working hours on a basis no less favourable than this standard.

4. In determining the national standards, each Member shall take account of the danger posed by the fatigue of seafarers, especially those whose duties involve navigational safety and the safe and secure operation of the ship.

5. The limits on hours of work or rest shall be as follows:

(a) maximum hours of work shall not exceed:

(i) 14 hours in any 24-hour period; and

(ii) 72 hours in any seven-day period;

or

(b) minimum hours of rest shall not be less than:

(i) ten hours in any 24-hour period; and

(ii) 77 hours in any seven-day period.

6. Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

7. Musters, fire-fighting and lifeboat drills, and drills prescribed by national laws and regulations and by international instruments, shall be conducted in a manner that minimizes the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.

8. When a seafarer is on call, such as when a machinery space is unattended, the seafarer shall have an adequate compensatory rest period if the normal period of rest is disturbed by call-outs to work.

9. If no collective agreement or arbitration award exists or if the competent authority determines that the provisions in the agreement or award in respect of paragraph 7 or 8 of this Standard are inadequate, the competent authority shall determine such provisions to ensure the seafarers concerned have sufficient rest.

10. Each Member shall require the posting, in an easily accessible place, of a table with the shipboard working arrangements, which shall contain for every position at least:

(a) the schedule of service at sea and service in port; and

(b) the maximum hours of work or the minimum hours of rest required by national laws or regulations or applicable collective agreements.

11. The table referred to in paragraph 10 of this Standard shall be established in a standardized format in the working language or languages of the ship and in English.

12. Each Member shall require that records of seafarers' daily hours of work or of their daily hours of rest be maintained to allow monitoring of compliance with paragraphs 5 to 11 inclusive of this Standard. The records shall be in a standardized format established by the competent authority taking into account any available guidelines of the International Labour Organization or shall be in any standard format prepared by the Organization. They shall be in the languages required by paragraph 11 of this Standard. The seafarers shall receive a copy of

the records pertaining to them which shall be endorsed by the master, or a person authorized by the master, and by the seafarers.

13. Nothing in paragraphs 5 and 6 of this Standard shall prevent a Member from having national laws or regulations or a procedure for the competent authority to authorize or register collective agreements permitting exceptions to the limits set out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the provisions of this Standard but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watchkeeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.

14. Nothing in this Standard shall be deemed to impair the right of the master of a ship to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the immediate safety of the ship, persons on board or cargo, or for the purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea. Accordingly, the master may suspend the schedule of hours of work or hours of rest and require a seafarer to perform any hours of work necessary until the normal situation has been restored. As soon as practicable after the normal situation has been restored, the master shall ensure that any seafarers who have performed work in a scheduled rest period are provided with an adequate period of rest.

Guideline

Guideline B2.3 - Hours of work and hours of rest

Guideline B2.3.1 - Young seafarers

1. At sea and in port the following provisions should apply to all young seafarers under the age of 18:

(a) working hours should not exceed eight hours per day and 40 hours per week and overtime should be worked only where unavoidable for safety reasons;

(b) sufficient time should be allowed for all meals, and a break of at least one hour for the main meal of the day should be assured; and

(c) a 15-minute rest period as soon as possible following each two hours of continuous work should be allowed.

2. Exceptionally, the provisions of paragraph 1 of this Guideline need not be applied if:

(a) they are impracticable for young seafarers in the deck, engine room and catering departments assigned to watchkeeping duties or working on a rostered shift-work system; or

(b) the effective training of young seafarers in accordance with established programmes and schedules would be impaired.

3. Such exceptional situations should be recorded, with reasons, and signed by the master.

4. Paragraph 1 of this Guideline does not exempt young seafarers from the general obligation on all seafarers to work during any emergency as provided for in Standard A2.3, paragraph 14.

Regulation

Regulation 2.4 - Entitlement to leave

Purpose: To ensure that seafarers have adequate leave

1. Each Member shall require that seafarers employed on ships that fly its flag are given paid annual leave under appropriate conditions, in accordance with the provisions in the Code.

2. Seafarers shall be granted shore leave to benefit their health and well-being and with the operational requirements of their positions.

Standard

Standard A2.4 - Entitlement to leave

1. Each Member shall adopt laws and regulations determining the minimum standards for annual leave for seafarers serving on ships that fly its flag, taking proper account of the special needs of seafarers with respect to such leave.

2. Subject to any collective agreement or laws or regulations providing for an appropriate method of calculation that takes account of the special needs of seafarers in this respect, the annual leave with pay entitlement shall be calculated on the basis of a minimum of 2.5 calendar days per month of employment. The manner in which the length of service is calculated shall be determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country. Justified absences from work shall not be considered as annual leave.

3. Any agreement to forgo the minimum annual leave with pay prescribed in this Standard, except in cases provided for by the competent authority, shall be prohibited.

Guideline

Guideline B2.4 - Entitlement to leave

Guideline B2.4.1 - Calculation of entitlement

1. Under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country, service off-articles should be counted as part of the period of service.

2. Under conditions as determined by the competent authority or in an applicable collective agreement, absence from work to attend an approved maritime vocational training course or for such reasons as illness or injury or for maternity should be counted as part of the period of service.

3. The level of pay during annual leave should be at the seafarer's normal level of remuneration provided for by national laws or regulations or in the applicable seafarers' employment agreement. For seafarers employed for periods shorter than one year or in the event of termination of the employment relationship, entitlement to leave should be calculated on a pro-rata basis.

4. The following should not be counted as part of annual leave with pay:

(a) public and customary holidays recognized as such in the flag State, whether or not they fall during the annual leave with pay;

(b) periods of incapacity for work resulting from illness or injury or from maternity, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country;

(c) temporary shore leave granted to a seafarer while under an employment agreement; and

(d) compensatory leave of any kind, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.

Guideline B2.4.2 - Taking of annual leave

1. The time at which annual leave is to be taken should, unless it is fixed by regulation,

collective agreement, arbitration award or other means consistent with national practice, be determined by the shipowner after consultation and, as far as possible, in agreement with the seafarers concerned or their representatives.

2. Seafarers should in principle have the right to take annual leave in the place with which they have a substantial connection, which would normally be the same as the place to which they are entitled to be repatriated. Seafarers should not be required without their consent to take annual leave due to them in another place except under the provisions of a seafarers' employment agreement or of national laws or regulations.

3. If seafarers are required to take their annual leave from a place other than that permitted by paragraph 2 of this Guideline, they should be entitled to free transportation to the place where they were engaged or recruited, whichever is nearer their home; subsistence and other costs directly involved should be for the account of the shipowner; the travel time involved should not be deducted from the annual leave with pay due to the seafarer.

4. A seafarer taking annual leave should be recalled only in cases of extreme emergency and with the seafarer's consent.

Guideline B2.4.3 - Division and accumulation

1. The division of the annual leave with pay into parts, or the accumulation of such annual leave due in respect of one year together with a subsequent period of leave, may be authorized by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.

2. Subject to paragraph 1 of this Guideline and unless otherwise provided in an agreement applicable to the shipowner and the seafarer concerned, the annual leave with pay recommended in this Guideline should consist of an uninterrupted period.

Guideline B2.4.4 - Young seafarers

1. Special measures should be considered with respect to young seafarers under the age of 18 who have served six months or any other shorter period of time under a collective agreement or seafarers' employment agreement without leave on a foreign-going ship which has not returned to their country of residence in that time, and will not return in the subsequent three months of the voyage. Such measures could consist of their repatriation at no expense to themselves to the place of original engagement in their country of residence for the purpose of taking any leave earned during the voyage.

Regulation

Regulation 2.5 - Repatriation

Purpose: To ensure that seafarers are able to return home

1. Seafarers have a right to be repatriated at no cost to themselves in the circumstances and under the conditions specified in the Code.

2. Each Member shall require ships that fly its flag to provide financial security to ensure that seafarers are duly repatriated in accordance with the Code.

Standard

Standard A2.5 - Repatriation

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are entitled to repatriation in the following circumstances:

(a) if the seafarers' employment agreement expires while they are abroad; (b) when the seafarers' employment agreement is terminated:

(i) by the shipowner; or

(ii) by the seafarer for justified reasons; and also

(c) when the seafarers are no longer able to carry out their duties under their employment agreement or cannot be expected to carry them out in the specific circumstances.

2. Each Member shall ensure that there are appropriate provisions in its laws and regulations or other measures or in collective bargaining agreements, prescribing:

(a) the circumstances in which seafarers are entitled to repatriation in accordance with paragraph 1(b) and (c) of this Standard;

(b) the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation - such periods to be less than 12 months; and

(c) the precise entitlements to be accorded by shipowners for repatriation, including those relating to the destinations of repatriation, the mode of transport, the items of expense to be covered and other arrangements to be made by shipowners.

3. Each Member shall prohibit shipowners from requiring that seafarers make an advance payment towards the cost of repatriation at the beginning of their employment, and also from recovering the cost of repatriation from the seafarers' wages or other entitlements except where the seafarer has been found, in accordance with national laws or regulations or other measures or applicable collective bargaining agreements, to be in serious default of the seafarer's employment obligations.

4. National laws and regulations shall not prejudice any right of the shipowner to recover the cost of repatriation under third-party contractual arrangements.

5. If a shipowner fails to make arrangements for or to meet the cost of repatriation of seafarers who are entitled to be repatriated:

(a) the competent authority of the Member whose flag the ship flies shall arrange for repatriation of the seafarers concerned; if it fails to do so, the State from which the seafarers are to be repatriated or the State of which they are a national may arrange for their repatriation and recover the cost from the Member whose flag the ship flies;

(b) costs incurred in repatriating seafarers shall be recoverable from the shipowner by the Member whose flag the ship flies;

(c) the expenses of repatriation shall in no case be a charge upon the seafarers, except as provided for in paragraph 3 of this Standard.

6. Taking into account applicable international instruments, including the International Convention on Arrest of Ships, 1999, a Member which has paid the cost of repatriation pursuant to this Code may detain, or request the detention of, the ships of the shipowner concerned until the reimbursement has been made in accordance with paragraph 5 of this Standard.

7. Each Member shall facilitate the repatriation of seafarers serving on ships which call at its ports or pass through its territorial or internal waters, as well as their replacement on board.

8. In particular, a Member shall not refuse the right of repatriation to any seafarer because of the financial circumstances of a shipowner or because of the ship-owner's inability or unwillingness to replace a seafarer.

9. Each Member shall require that ships that fly its flag carry and make available to seafarers a copy of the applicable national provisions regarding repatriation written in an appropriate language.

Guideline

Guideline B2.5 - Repatriation

Guideline B2.5.1 - Entitlement

1. Seafarers should be entitled to repatriation:

(a) in the case covered by Standard A2.5, paragraph 1(a), upon the expiry of the period of notice given in accordance with the provisions of the seafarers' employment agreement;

(b) in the cases covered by Standard A2.5, paragraph 1(b) and (c):

(i) in the event of illness or injury or other medical condition which requires their repatriation when found medically fit to travel;

(ii) in the event of shipwreck;

(iii) in the event of the shipowner not being able to continue to fulfil their legal or contractual obligations as an employer of the seafarers by reason of insolvency, sale of ship, change of ship's registration or any other similar reason;

(iv) in the event of a ship being bound for a war zone, as defined by national laws or regulations or seafarers' employment agreements, to which the seafarer does not consent to go; and

(v) in the event of termination or interruption of employment in accordance with an industrial award or collective agreement, or termination of employment for any other similar reason.

2. In determining the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation, in accordance with this Code, account should be taken of factors affecting the seafarers' working environment. Each Member should seek, wherever possible, to reduce these periods in the light of technological changes and developments and might be guided by any recommendations made on the matter by the Joint Maritime Commission.

3. The costs to be borne by the shipowner for repatriation under Standard A2.5 should include at least the following:

(a) passage to the destination selected for repatriation in accordance with paragraph 6 of this Guideline;

(b) accommodation and food from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination;

(c) pay and allowances from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination, if provided for by national laws or regulations or collective agreements;

(d) transportation of 30 kg of the seafarers' personal luggage to the repatriation destination; and

(e) medical treatment when necessary until the seafarers are medically fit to travel to the repatriation destination.

4. Time spent awaiting repatriation and repatriation travel time should not be deducted from

paid leave accrued to the seafarers.

5. Shipowners should be required to continue to cover the costs of repatriation until the seafarers concerned are landed at a destination prescribed pursuant to this Code or are provided with suitable employment on board a ship proceeding to one of those destinations.

6. Each Member should require that shipowners take responsibility for repatriation arrangements by appropriate and expeditious means. The normal mode of transport should be by air. The Member should prescribe the destinations to which seafarers may be repatriated. The destinations should include the countries with which seafarers may be deemed to have a substantial connection including:

- (a) the place at which the seafarer agreed to enter into the engagement;
- (b) the place stipulated by collective agreement;
- (c) the seafarer's country of residence; or
- (d) such other place as may be mutually agreed at the time of engagement.

7. Seafarers should have the right to choose from among the prescribed destinations the place to which they are to be repatriated.

8. The entitlement to repatriation may lapse if the seafarers concerned do not claim it within a reasonable period of time to be defined by national laws or regulations or collective agreements.

Guideline B2.5.2 - Implementation by Members

1. Every possible practical assistance should be given to a seafarer stranded in a foreign port pending repatriation and in the event of delay in the repatriation of the seafarer, the competent authority in the foreign port should ensure that the consular or local representative of the flag State and the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate, is informed immediately.

2. Each Member should have regard to whether proper provision is made:

(a) for the return of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port for reasons for which they are not responsible:

- (i) to the port at which the seafarer concerned was engaged; or
- (ii) to a port in the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate; or
- (iii) to another port agreed upon between the seafarer and the master or shipowner, with the approval of the competent authority or under other appropriate safeguards;

(b) for medical care and maintenance of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port in consequence of sickness or injury incurred in the service of the ship and not due to their own wilful misconduct.

3. If, after young seafarers under the age of 18 have served on a ship for at least four months during their first foreign-going voyage, it becomes apparent that they are unsuited to life at sea, they should be given the opportunity of being repatriated at no expense to themselves from the first suitable port of call in which there are consular services of the flag State, or the State of nationality or residence of the young seafarer. Notification of any such repatriation, with the reasons therefor, should be given to the authority which issued the papers enabling the young seafarers concerned to take up seagoing employment.

Regulation

Regulation 2.6 - Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

Purpose: To ensure that seafarers are compensated when a ship is lost or has foundered

1. Seafarers are entitled to adequate compensation in the case of injury, loss or unemployment arising from the ship's loss or foundering.

Standard

Standard A2.6 - Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

1. Each Member shall make rules ensuring that, in every case of loss or foundering of any ship, the shipowner shall pay to each seafarer on board an indemnity against unemployment resulting from such loss or foundering.

2. The rules referred to in paragraph 1 of this Standard shall be without prejudice to any other rights a seafarer may have under the national law of the Member concerned for losses or injuries arising from a ship's loss or foundering.

Guideline

Guideline B2.6 - Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

Guideline B2.6.1 - Calculation of indemnity against unemployment

1. The indemnity against unemployment resulting from a ship's foundering or loss should be paid for the days during which the seafarer remains in fact unemployed at the same rate as the wages payable under the employment agreement, but the total indemnity payable to any one seafarer may be limited to two months' wages.

2. Each Member should ensure that seafarers have the same legal remedies for recovering such indemnities as they have for recovering arrears of wages earned during the service.

Regulation

Regulation 2.7 - Manning levels

Purpose: To ensure that seafarers work on board ships with sufficient personnel for the safe, efficient and secure operation of the ship

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers employed on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security under all conditions, taking into account concerns about seafarer fatigue and the particular nature and conditions of the voyage.

Standard

Standard A2.7 - Manning levels

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security. Every ship shall be manned by a crew that is adequate, in terms of size and qualifications, to ensure the safety and security of the ship and its personnel, under all operating conditions, in accordance with the minimum safe manning document or an equivalent issued by the competent authority, and to comply with the standards of this Convention.

2. When determining, approving or revising manning levels, the competent authority shall take into account the need to avoid or minimize excessive hours of work to ensure sufficient rest and to limit fatigue, as well as the principles in applicable international instruments, especially those of the International Maritime Organization, on manning levels.

3. When determining manning levels, the competent authority shall take into account all the requirements within Regulation 3.2 and Standard A3.2 concerning food and catering.

Guideline

Guideline B2.7 - Manning levels

Guideline B2.7.1 - Dispute settlement

1. Each Member should maintain, or satisfy itself that there is maintained, efficient machinery for the investigation and settlement of complaints or disputes concerning the manning levels on a ship.

2. Representatives of shipowners' and seafarers' organizations should participate, with or without other persons or authorities, in the operation of such machinery.

Regulation

Regulation 2.8 - Career and skill development and opportunities for seafarers' employment

Purpose: To promote career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Each Member shall have national policies to promote employment in the maritime sector and to encourage career and skill development and greater employment opportunities for seafarers domiciled in its territory.

Standard

Standard A2.8 - Career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Each Member shall have national policies that encourage career and skill development and employment opportunities for seafarers, in order to provide the maritime sector with a stable and competent workforce.

2. The aim of the policies referred to in paragraph 1 of this Standard shall be to help seafarers strengthen their competencies, qualifications and employment opportunities.

3. Each Member shall, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, establish clear objectives for the vocational guidance, education and training of seafarers whose duties on board ship primarily relate to the safe operation and navigation of the ship, including ongoing training.

Guideline

Guideline B2.8 - Career and skill development and employment opportunities for seafarers

Guideline B2.8.1 - Measures to promote career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Measures to achieve the objectives set out in Standard A2.8 might include:

(a) agreements providing for career development and skills training with a shipowner or an

organization of shipowners; or

(b) arrangements for promoting employment through the establishment and maintenance of registers or lists, by categories, of qualified seafarers; or

(c) promotion of opportunities, both on board and ashore, for further training and education of seafarers to provide for skill development and portable competencies in order to secure and retain decent work, to improve individual employment prospects and to meet the changing technology and labour market conditions of the maritime industry.

Guideline B2.8.2 - Register of seafarers

1. Where registers or lists govern the employment of seafarers, these registers or lists should include all occupational categories of seafarers in a manner determined by national law or practice or by collective agreement.

2. Seafarers on such a register or list should have priority of engagement for seafaring.

3. Seafarers on such a register or list should be required to be available for work in a manner to be determined by national law or practice or by collective agreement.

4. To the extent that national laws or regulations permit, the number of seafarers on such registers or lists should be periodically reviewed so as to achieve levels adapted to the needs of the maritime industry.

5. When a reduction in the number of seafarers on such a register or list becomes necessary, all appropriate measures should be taken to prevent or minimize detrimental effects on seafarers, account being taken of the economic and social situation of the country concerned.

Title 3. Accommodation, Recreational Facilities, Food and Catering

Regulation

Regulation 3.1 - Accommodation and recreational facilities

Purpose: To ensure that seafarers have decent accommodation and recreational facilities on board

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag provide and maintain decent accommodations and recreational facilities for seafarers working or living on board, or both, consistent with promoting the seafarers' health and well-being.

2. The requirements in the Code implementing this Regulation which relate to ship construction and equipment apply only to ships constructed on or after the date when this Convention comes into force for the Member concerned. For ships constructed before that date, the requirements relating to ship construction and equipment that are set out in the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92), and the Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133), shall continue to apply to the extent that they were applicable, prior to that date, under the law or practice of the Member concerned. A ship shall be deemed to have been constructed on the date when its keel is laid or when it is at a similar stage of construction.

3. Unless expressly provided otherwise, any requirement under an amendment to the Code relating to the provision of seafarer accommodation and recreational facilities shall apply only to ships constructed on or after the amendment takes effect for the Member concerned.

Standard

Standard A3.1 - Accommodation and recreational facilities

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that ships that fly its flag:
 - (a) meet minimum standards to ensure that any accommodation for seafarers, working or living on board, or both, is safe, decent and in accordance with the relevant provisions of this Standard; and
 - (b) are inspected to ensure initial and ongoing compliance with those standards.
2. In developing and applying the laws and regulations to implement this Standard, the competent authority, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, shall:
 - (a) take into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention, in light of the specific needs of seafarers that both live and work on board ship, and
 - (b) give due consideration to the guidance contained in Part B of this Code.
3. The inspections required under Regulation 5.1.4 shall be carried out when:
 - (a) a ship is registered or re-registered; or
 - (b) the seafarer accommodation on a ship has been substantially altered.
4. The competent authority shall pay particular attention to ensuring implementation of the requirements of this Convention relating to:
 - (a) the size of rooms and other accommodation spaces;
 - (b) heating and ventilation;
 - (c) noise and vibration and other ambient factors;
 - (d) sanitary facilities;
 - (e) lighting; and
 - (f) hospital accommodation.
5. The competent authority of each Member shall require that ships that fly its flag meet the minimum standards for on-board accommodation and recreational facilities that are set out in paragraphs 6 to 17 of this Standard.
6. With respect to general requirements for accommodation:
 - (a) there shall be adequate headroom in all seafarer accommodation; the minimum permitted headroom in all seafarer accommodation where full and free movement is necessary shall be not less than 203 centimetres; the competent authority may permit some limited reduction in headroom in any space, or part of any space, in such accommodation where it is satisfied that such reduction:
 - (i) is reasonable; and
 - (ii) will not result in discomfort to the seafarers;

- (b) the accommodation shall be adequately insulated;
- (c) in ships other than passenger ships, as defined in Regulation 2(e) and (f) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (the SOLAS Convention), sleeping rooms shall be situated above the load line amidships or aft, except that in exceptional cases, where the size, type or intended service of the ship renders any other location impracticable, sleeping rooms may be located in the fore part of the ship, but in no case forward of the collision bulkhead;
- (d) in passenger ships, and in special ships constructed in compliance with the IMO Code of Safety for Special Purpose Ships, 1983, and subsequent versions (hereinafer called special purpose ships), the competent authority may, on condition that satisfactory arrangements are made for lighting and ventilation, permit the location of sleeping rooms below the load line, but in no case shall they be located immediately beneath working alleyways;
- (e) there shall be no direct openings into sleeping rooms from cargo and machinery spaces or from galleys, storerooms, drying rooms or communal sanitary areas; that part of a bulkhead separating such places from sleeping rooms and external bulkheads shall be efficiently constructed of steel or other approved substance and be watertight and gas-tight;
- (f) the materials used to construct internal bulkheads, panelling and sheeting, floors and joinings shall be suitable for the purpose and conducive to ensuring a healthy environment;
- (g) proper lighting and sufficient drainage shall be provided; and
- (h) accommodation and recreational and catering facilities shall meet the requirements in Regulation 4.3, and the related provisions in the Code, on health and safety protection and accident prevention, with respect to preventing the risk of exposure to hazardous levels of noise and vibration and other ambient factors and chemicals on board ships, and to provide an acceptable occupational and on-board living environment for seafarers.

7. With respect to requirements for ventilation and heating:

- (a) sleeping rooms and mess rooms shall be adequately ventilated;
- (b) ships, except those regularly engaged in trade where temperate climatic conditions do not require this, shall be equipped with air conditioning for seafarer accommodation, for any separate radio room and for any centralized machinery control room;
- (c) all sanitary spaces shall have ventilation to the open air, independently of any other part of the accommodation; and
- (d) adequate heat through an appropriate heating system shall be provided, except in ships exclusively on voyages in tropical climates.

8. With respect to requirements for lighting, subject to such special arrangements as may be permitted in passenger ships, sleeping rooms and mess rooms shall be lit by natural light and provided with adequate artificial light.

9. When sleeping accommodation on board ships is required, the following requirements for sleeping rooms apply:

- (a) in ships other than passenger ships, an individual sleeping room shall be provided for each seafarer; in the case of ships of less than 3,000 gross tonnage or special purpose ships, exemptions from this requirement may be granted by the competent authority after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;
- (b) separate sleeping rooms shall be provided for men and for women;

- (c) sleeping rooms shall be of adequate size and properly equipped so as to ensure reasonable comfort and to facilitate tidiness;
- (d) a separate berth for each seafarer shall in all circumstances be provided;
- (e) the minimum inside dimensions of a berth shall be at least 198 centimetres by 80 centimetres;
- (f) in single berth seafarers' sleeping rooms the floor area shall not be less than:
 - (i) 4.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;
 - (ii) 5.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;
 - (iii) 7 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;
- (g) however, in order to provide single berth sleeping rooms on ships of less than 3,000 gross tonnage, passenger ships and special purpose ships, the competent authority may allow a reduced floor area;
- (h) in ships of less than 3,000 gross tonnage other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms may be occupied by a maximum of two seafarers; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 7 square metres;
- (i) on passenger ships and special purpose ships the floor area of sleeping rooms for seafarers not performing the duties of ships' officers shall not be less than:
 - (i) 7.5 square metres in rooms accommodating two persons;
 - (ii) 11.5 square metres in rooms accommodating three persons;
 - (iii) 14.5 square metres in rooms accommodating four persons;
- (j) on special purpose ships sleeping rooms may accommodate more than four persons; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 3.6 square metres per person;
- (k) on ships other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms for seafarers who perform the duties of ships' officers, where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person shall not be less than:
 - (i) 7.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;
 - (ii) 8.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;
 - (iii) 10 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;
- (l) on passenger ships and special purpose ships the floor area for seafarers performing the duties of ships' officers where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person for junior officers shall not be less than 7.5 square metres and for senior officers not less than 8.5 square metres; junior officers are understood to be at the operational level, and senior officers at the management level;
- (m) the master, the chief engineer and the chief navigating officer shall have, in addition to their sleeping rooms, an adjoining sitting room, day room or equivalent additional space; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;
- (n) for each occupant, the furniture shall include a clothes locker of ample space (minimum 475 litres) and a drawer or equivalent space of not less than 56 litres; if the drawer is

incorporated in the clothes locker then the combined minimum volume of the clothes locker shall be 500 litres; it shall be fitted with a shelf and be able to be locked by the occupant so as to ensure privacy;

(o) each sleeping room shall be provided with a table or desk, which may be of the fixed, drop-leaf or slide-out type, and with comfortable seating accommodation as necessary.

10. With respect to requirements for mess rooms:

(a) mess rooms shall be located apart from the sleeping rooms and as close as practicable to the galley; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned; and

(b) mess rooms shall be of adequate size and comfort and properly furnished and equipped (including ongoing facilities for refreshment), taking account of the number of seafarers likely to use them at any one time; provision shall be made for separate or common mess room facilities as appropriate.

11. With respect to requirements for sanitary facilities:

(a) all seafarers shall have convenient access on the ship to sanitary facilities meeting minimum standards of health and hygiene and reasonable standards of comfort, with separate sanitary facilities being provided for men and for women;

(b) there shall be sanitary facilities within easy access of the navigating bridge and the machinery space or near the engine room control centre; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;

(c) in all ships a minimum of one toilet, one wash basin and one tub or shower or both for every six persons or less who do not have personal facilities shall be provided at a convenient location;

(d) with the exception of passenger ships, each sleeping room shall be provided with a washbasin having hot and cold running fresh water, except where such a washbasin is situated in the private bathroom provided;

(e) in passenger ships normally engaged on voyages of not more than four hours' duration, consideration may be given by the competent authority to special arrangements or to a reduction in the number of facilities required; and

(f) hot and cold running fresh water shall be available in all wash places.

12. With respect to requirements for hospital accommodation, ships carrying 15 or more seafarers and engaged in a voyage of more than three days' duration shall provide separate hospital accommodation to be used exclusively for medical purposes; the competent authority may relax this requirement for ships engaged in coastal trade; in approving on-board hospital accommodation, the competent authority shall ensure that the accommodation will, in all weathers, be easy of access, provide comfortable housing for the occupants and be conducive to their receiving prompt and proper attention.

13. Appropriately situated and furnished laundry facilities shall be available.

14. All ships shall have a space or spaces on open deck to which the seafarers can have access when off duty, which are of adequate area having regard to the size of the ship and the number of seafarers on board.

15. All ships shall be provided with separate offices or a common ship's office for use by deck and engine departments; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.

16. Ships regularly trading to mosquito-infested ports shall be fitted with appropriate devices as required by the competent authority.

17. Appropriate seafarers' recreational facilities, amenities and services, as adapted to meet the special needs of seafarers who must live and work on ships, shall be provided on board for the benefit of all seafarers, taking into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention.

18. The competent authority shall require frequent inspections to be carried out on board ships, by or under the authority of the master, to ensure that seafarer accommodation is clean, decently habitable and maintained in a good state of repair. The results of each such inspection shall be recorded and be available for review.

19. In the case of ships where there is need to take account, without discrimination, of the interests of seafarers having differing and distinctive religious and social practices, the competent authority may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, permit fairly applied variations in respect of this Standard on condition that such variations do not result in overall facilities less favourable than those which would result from the application of this Standard.

20. Each Member may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, exempt ships of less than 200 gross tonnage where it is reasonable to do so, taking account of the size of the ship and the number of persons on board in relation to the requirements of the following provisions of this Standard:

(a) paragraphs 7(b), 11(d) and 13; and

(b) paragraph 9(f) and (h) to (l) inclusive, with respect to floor area only.

21. Any exemptions with respect to the requirements of this Standard may be made only where they are expressly permitted in this Standard and only for particular circumstances in which such exemptions can be clearly justified on strong grounds and subject to protecting the seafarers' health and safety.

Guideline

Guideline B3.1 - Accommodation and recreational facilities

Guideline B3.1.1 - Design and construction

1. External bulkheads of sleeping rooms and mess rooms should be adequately insulated. All machinery casings and all boundary bulkheads of galleys and other spaces in which heat is produced should be adequately insulated where there is a possibility of resulting heat effects in adjoining accommodation or passageways. Measures should also be taken to provide protection from heat effects of steam or hot-water service pipes or both.

2. Sleeping rooms, mess rooms, recreation rooms and alleyways in the accommodation space should be adequately insulated to prevent condensation or overheating.

3. The bulkhead surfaces and deckheads should be of material with a surface easily kept clean. No form of construction likely to harbour vermin should be used.

4. The bulkhead surfaces and deckheads in sleeping rooms and mess rooms should be capable

of being easily kept clean and light in colour with a durable, nontoxic finish.

5. The decks in all seafarer accommodation should be of approved material and construction and should provide a non-slip surface impervious to damp and easily kept clean.

6. Where the floorings are made of composite materials, the joints with the sides should be profiled to avoid crevices.

Guideline B3.1.2 - Ventilation

1. The system of ventilation for sleeping rooms and mess rooms should be controlled so as to maintain the air in a satisfactory condition and to ensure a sufficiency of air movement in all conditions of weather and climate.

2. Air-conditioning systems, whether of a centralized or individual unit type, should be designed to:

(a) maintain the air at a satisfactory temperature and relative humidity as compared to outside air conditions, ensure a sufficiency of air changes in all air-conditioned spaces, take account of the particular characteristics of operations at sea and not produce excessive noises or vibrations; and

(b) facilitate easy cleaning and disinfection to prevent or control the spread of disease.

3. Power for the operation of the air conditioning and other aids to ventilation required by the preceding paragraphs of this Guideline should be available at all times when seafarers are living or working on board and conditions so require. However, this power need not be provided from an emergency source.

Guideline B3.1.3 - Heating

1. The system of heating the seafarer accommodation should be in operation at all times when seafarers are living or working on board and conditions require its use.

2. In all ships in which a heating system is required, the heating should be by means of hot water, warm air, electricity, steam or equivalent. However, within the accommodation area, steam should not be used as a medium for heat transmission. The heating system should be capable of maintaining the temperature in seafarer accommodation at a satisfactory level under normal conditions of weather and climate likely to be met within the trade in which the ship is engaged. The competent authority should prescribe the standard to be provided.

3. Radiators and other heating apparatus should be placed and, where necessary, shielded so as to avoid risk of fire or danger or discomfort to the occupants.

Guideline B3.1.4 - Lighting

1. In all ships, electric light should be provided in the seafarer accommodation. If there are not two independent sources of electricity for lighting, additional lighting should be provided by properly constructed lamps or lighting apparatus for emergency use.

2. In sleeping rooms an electric reading lamp should be installed at the head of each berth.

3. Suitable standards of natural and artificial lighting should be fixed by the competent authority.

Guideline B3.1.5 - Sleeping rooms

1. There should be adequate berth arrangements on board, making it as comfortable as possible for the seafarer and any partner who may accompany the seafarer.

2. Where the size of the ship, the activity in which it is to be engaged and its layout make it

reasonable and practicable, sleeping rooms should be planned and equipped with a private bathroom, including a toilet, so as to provide reasonable comfort for the occupants and to facilitate tidiness.

3. As far as practicable, sleeping rooms of seafarers should be so arranged that watches are separated and that no seafarers working during the day share a room with watchkeepers.
4. In the case of seafarers performing the duty of petty officers there should be no more than two persons per sleeping room.
5. Consideration should be given to extending the facility referred to in Standard A3.1, paragraph 9(m), to the second engineer officer when practicable.
6. Space occupied by berths and lockers, chests of drawers and seats should be included in the measurement of the floor area. Small or irregularly shaped spaces which do not add effectively to the space available for free movement and cannot be used for installing furniture should be excluded.
7. Berths should not be arranged in tiers of more than two; in the case of berths placed along the ship's side, there should be only a single tier where a sidelight is situated above a berth.
8. The lower berth in a double tier should be not less than 30 centimetres above the floor; the upper berth should be placed approximately midway between the bottom of the lower berth and the lower side of the deckhead beams.
9. The framework and the lee-board, if any, of a berth should be of approved material, hard, smooth, and not likely to corrode or to harbour vermin.
10. If tubular frames are used for the construction of berths, they should be completely sealed and without perforations which would give access to vermin.
11. Each berth should be fitted with a comfortable mattress with cushioning bottom or a combined cushioning mattress, including a spring bottom or a spring mattress. The mattress and cushioning material used should be made of approved material. Stuffing of material likely to harbour vermin should not be used.
12. When one berth is placed over another, a dust-proof bottom should be fitted beneath the bottom mattress or spring bottom of the upper berth.
13. The furniture should be of smooth, hard material not liable to warp or corrode.
14. Sleeping rooms should be fitted with curtains or equivalent for the sidelights.
15. Sleeping rooms should be fitted with a mirror, small cabinets for toilet requisites, a book rack and a sufficient number of coat hooks.

Guideline B3.1.6 - Mess rooms

1. Mess room facilities may be either common or separate. The decision in this respect should be taken after consultation with seafarers' and shipowners' representatives and subject to the approval of the competent authority. Account should be taken of factors such as the size of the ship and the distinctive cultural, religious and social needs of the seafarers.
2. Where separate mess room facilities are to be provided to seafarers, then separate mess rooms should be provided for:
 - (a) master and officers; and
 - (b) petty officers and other seafarers.
3. On ships other than passenger ships, the floor area of mess rooms for seafarers should be

not less than 1.5 square metres per person of the planned seating capacity.

4. In all ships, mess rooms should be equipped with tables and appropriate seats, fixed or movable, sufficient to accommodate the greatest number of seafarers likely to use them at any one time.

5. There should be available at all times when seafarers are on board:

(a) a refrigerator, which should be conveniently situated and of sufficient capacity for the number of persons using the mess room or mess rooms;

(b) facilities for hot beverages; and

(c) cool water facilities.

6. Where available pantries are not accessible to mess rooms, adequate lockers for mess utensils and proper facilities for washing utensils should be provided.

7. The tops of tables and seats should be of damp-resistant material.

Guideline B3.1.7 - Sanitary accommodation

1. Washbasins and tub baths should be of adequate size and constructed of approved material with a smooth surface not liable to crack, flake or corrode.

2. All toilets should be of an approved pattern and provided with an ample flush of water or with some other suitable flushing means, such as air, which are available at all times and independently controllable.

3. Sanitary accommodation intended for the use of more than one person should comply with the following:

(a) floors should be of approved durable material, impervious to damp, and should be properly drained;

(b) bulkheads should be of steel or other approved material and should be watertight up to at least 23 centimetres above the level of the deck;

(c) the accommodation should be sufficiently lit, heated and ventilated;

(d) toilets should be situated convenient to, but separate from, sleeping rooms and wash rooms, without direct access from the sleeping rooms or from a passage between sleeping rooms and toilets to which there is no other access; this requirement does not apply where a toilet is located in a compartment between two sleeping rooms having a total of not more than four seafarers; and (e) where there is more than one toilet in a compartment, they should be sufficiently screened to ensure privacy.

4. The laundry facilities provided for seafarers' use should include:

(a) washing machines;

(b) drying machines or adequately heated and ventilated drying rooms; and (c) irons and ironing boards or their equivalent.

Guideline B3.1.8 - Hospital accommodation

1. The hospital accommodation should be designed so as to facilitate consultation and the giving of medical first aid and to help prevent the spread of infectious diseases.

2. The arrangement of the entrance, berths, lighting, ventilation, heating and water supply should be designed to ensure the comfort and facilitate the treatment of the occupants.

3. The number of hospital berths required should be prescribed by the competent authority.
4. Sanitary accommodation should be provided for the exclusive use of the occupants of the hospital accommodation, either as part of the accommodation or in close proximity thereto. Such sanitary accommodation should comprise a minimum of one toilet, one washbasin and one tub or shower.

Guideline B3.1.9 - Other facilities

1. Where separate facilities for engine department personnel to change their clothes are provided, they should be:
 - (a) located outside the machinery space but with easy access to it; and
 - (b) fitted with individual clothes lockers as well as with tubs or showers or both and washbasins having hot and cold running fresh water.

Guideline B3.1.10 - Bedding, mess utensils and miscellaneous provisions

1. Each Member should consider applying the following principles:
 - (a) clean bedding and mess utensils should be supplied by the shipowner to all seafarers for use on board during service on the ship, and such seafarers should be responsible for their return at times specified by the master and on completion of service in the ship;
 - (b) bedding should be of good quality, and plates, cups and other mess utensils should be of approved material which can be easily cleaned; and
 - (c) towels, soap and toilet paper for all seafarers should be provided by the shipowner.

Guideline B3.1.11 - Recreational facilities, mail and ship visit arrangements

1. Recreational facilities and services should be reviewed frequently to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.
2. Furnishings for recreational facilities should as a minimum include a bookcase and facilities for reading, writing and, where practicable, games.
3. In connection with the planning of recreation facilities, the competent authority should give consideration to the provision of a canteen.
4. Consideration should also be given to including the following facilities at no cost to the seafarer, where practicable:
 - (a) a smoking room;
 - (b) television viewing and the reception of radio broadcasts;
 - (c) showing of films, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and, where necessary, changed at reasonable intervals;
 - (d) sports equipment including exercise equipment, table games and deck games;
 - (e) where possible, facilities for swimming;
 - (f) a library containing vocational and other books, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and changed at reasonable intervals;
 - (g) facilities for recreational handicrafts;
 - (h) electronic equipment such as a radio, television, video recorders, DVD/CD player, personal computer and software and cassette recorder/player;

(i) where appropriate, the provision of bars on board for seafarers unless these are contrary to national, religious or social customs; and

(j) reasonable access to ship-to-shore telephone communications, and email and Internet facilities, where available, with any charges for the use of these services being reasonable in amount.

5. Every effort should be given to ensuring that the forwarding of seafarers' mail is as reliable and expeditious as possible. Efforts should also be considered for avoiding seafarers being required to pay additional postage when mail has to be readdressed owing to circumstances beyond their control.

6. Measures should be considered to ensure, subject to any applicable national or international laws or regulations, that whenever possible and reasonable seafarers are expeditiously granted permission to have their partners, relatives and friends as visitors on board their ship when in port. Such measures should meet any concerns for security clearances.

7. Consideration should be given to the possibility of allowing seafarers to be accompanied by their partners on occasional voyages where this is practicable and reasonable. Such partners should carry adequate insurance cover against accident and illness; the shipowners should give every assistance to the seafarer to effect such insurance.

Guideline B3.1.12 - Prevention of noise and vibration

1. Accommodation and recreational and catering facilities should be located as far as practicable from the engines, steering gear rooms, deck winches, ventilation, heating and air-conditioning equipment and other noisy machinery and apparatus.

2. Acoustic insulation or other appropriate sound-absorbing materials should be used in the construction and finishing of bulkheads, deckheads and decks within the sound-producing spaces as well as self-closing noise-isolating doors for machinery spaces.

3. Engine rooms and other machinery spaces should be provided, wherever practicable, with soundproof centralized control rooms for engine-room personnel. Working spaces, such as the machine shop, should be insulated, as far as practicable, from the general engine-room noise and measures should be taken to reduce noise in the operation of machinery.

4. The limits for noise levels for working and living spaces should be in conformity with the ILO international guidelines on exposure levels, including those in the ILO code of practice entitled Ambient factors in the workplace, 2001, and, where applicable, the specific protection recommended by the International Maritime Organization, and with any subsequent amending and supplementary instruments for acceptable noise levels on board ships. A copy of the applicable instruments in English or the working language of the ship should be carried on board and should be accessible to seafarers.

5. No accommodation or recreational or catering facilities should be exposed to excessive vibration.

Regulation

Regulation 3.2 - Food and catering

Purpose: To ensure that seafarers have access to good quality food and drinking water provided under regulated hygienic conditions

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry on board and serve food and

drinking water of appropriate quality, nutritional value and quantity that adequately covers the requirements of the ship and takes into account the differing cultural and religious backgrounds.

2. Seafarers on board a ship shall be provided with food free of charge during the period of engagement.

3. Seafarers employed as ships' cooks with responsibility for food preparation must be trained and qualified for their position on board ship.

Standard

Standard A3.2 - Food and catering

1. Each Member shall adopt laws and regulations or other measures to provide minimum standards for the quantity and quality of food and drinking water and for the catering standards that apply to meals provided to seafarers on ships that fly its flag, and shall undertake educational activities to promote awareness and implementation of the standards referred to in this paragraph.

2. Each Member shall ensure that ships that fly its flag meet the following minimum standards:

(a) food and drinking water supplies, having regard to the number of seafarers on board, their religious requirements and cultural practices as they pertain to food, and the duration and nature of the voyage, shall be suitable in respect of quantity, nutritional value, quality and variety;

(b) the organization and equipment of the catering department shall be such as to permit the provision to the seafarers of adequate, varied and nutritious meals prepared and served in hygienic conditions; and

(c) catering staff shall be properly trained or instructed for their positions.

3. Shipowners shall ensure that seafarers who are engaged as ships' cooks are trained, qualified and found competent for the position in accordance with requirements set out in the laws and regulations of the Member concerned.

4. The requirements under paragraph 3 of this Standard shall include a completion of a training course approved or recognized by the competent authority, which covers practical cookery, food and personal hygiene, food storage, stock control, and environmental protection and catering health and safety.

5. On ships operating with a prescribed manning of less than ten which, by virtue of the size of the crew or the trading pattern, may not be required by the competent authority to carry a fully qualified cook, anyone processing food in the galley shall be trained or instructed in areas including food and personal hygiene as well as handling and storage of food on board ship.

6. In circumstances of exceptional necessity, the competent authority may issue a dispensation permitting a non-fully qualified cook to serve in a specified ship for a specified limited period, until the next convenient port of call or for a period not exceeding one month, provided that the person to whom the dispensation is issued is trained or instructed in areas including food and personal hygiene as well as handling and storage of food on board ship.

7. In accordance with the ongoing compliance procedures under Title 5, the competent authority shall require that frequent documented inspections be carried out on board ships, by or under the authority of the master, with respect to:

- (a) supplies of food and drinking water;
 - (b) all spaces and equipment used for the storage and handling of food and drinking water; and
 - (c) galley and other equipment for the preparation and service of meals.
8. No seafarer under the age of 18 shall be employed or engaged or work as a ship's cook.

Guideline

Guideline B3.2 - Food and catering

Guideline B3.2.1 - Inspection, education, research and publication

1. The competent authority should, in cooperation with other relevant agencies and organizations, collect up-to-date information on nutrition and on methods of purchasing, storing, preserving, cooking and serving food, with special reference to the requirements of catering on board a ship. This information should be made available, free of charge or at reasonable cost, to manufacturers of and traders in ships' food supplies and equipment, masters, stewards and cooks, and to shipowners' and seafarers' organizations concerned. Appropriate forms of publicity, such as manuals, brochures, posters, charts or advertisements in trade journals, should be used for this purpose.
2. The competent authority should issue recommendations to avoid wastage of food, facilitate the maintenance of a proper standard of hygiene, and ensure the maximum practicable convenience in working arrangements.
3. The competent authority should work with relevant agencies and organizations to develop educational materials and on-board information concerning methods of ensuring proper food supply and catering services.
4. The competent authority should work in close cooperation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and with national or local authorities dealing with questions of food and health, and may where necessary utilize the services of such authorities.

Guideline B3.2.2 - Ships' cooks

1. Seafarers should only be qualified as ships' cooks if they have:
 - (a) served at sea for a minimum period to be prescribed by the competent authority, which could be varied to take into account existing relevant qualifications or experience;
 - (b) passed an examination prescribed by the competent authority or passed an equivalent examination at an approved training course for cooks.
2. The prescribed examination may be conducted and certificates granted either directly by the competent authority or, subject to its control, by an approved school for the training of cooks.
3. The competent authority should provide for the recognition, where appropriate, of certificates of qualification as ships' cooks issued by other Members, which have ratified this Convention or the Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69), or other approved body.

Title 4. Health Protection, Medical Care, Welfare and Social Security Protection

Regulation

Regulation 4.1 - Medical care on board ship and ashore

Purpose: To protect the health of seafarers and ensure their prompt access to medical care on board ship and ashore

1. Each Member shall ensure that all seafarers on ships that fly its flag are covered by adequate measures for the protection of their health and that they have access to prompt and adequate medical care whilst working on board.
2. The protection and care under paragraph 1 of this Regulation shall, in principle, be provided at no cost to the seafarers.
3. Each Member shall ensure that seafarers on board ships in its territory who are in need of immediate medical care are given access to the Member's medical facilities on shore.
4. The requirements for on-board health protection and medical care set out in the Code include standards for measures aimed at providing seafarers with health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore.

Standard

Standard A4.1 - Medical care on board ship and ashore

1. Each Member shall ensure that measures providing for health protection and medical care, including essential dental care, for seafarers working on board a ship that flies its flag are adopted which:
 - (a) ensure the application to seafarers of any general provisions on occupational health protection and medical care relevant to their duties, as well as of special provisions specific to work on board ship;
 - (b) ensure that seafarers are given health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore, including prompt access to the necessary medicines, medical equipment and facilities for diagnosis and treatment and to medical information and expertise;
 - (c) give seafarers the right to visit a qualified medical doctor or dentist without delay in ports of call, where practicable;
 - (d) ensure that, to the extent consistent with the Member's national law and practice, medical care and health protection services while a seafarer is on board ship or landed in a foreign port are provided free of charge to seafarers; and
 - (e) are not limited to treatment of sick or injured seafarers but include measures of a preventive character such as health promotion and health education programmes.
2. The competent authority shall adopt a standard medical report form for use by the ships' masters and relevant onshore and on-board medical personnel. The form, when completed, and its contents shall be kept confidential and shall only be used to facilitate the treatment of seafarers.
3. Each Member shall adopt laws and regulations establishing requirements for on-board hospital and medical care facilities and equipment and training on ships that fly its flag.
4. National laws and regulations shall as a minimum provide for the following requirements:
 - (a) all ships shall carry a medicine chest, medical equipment and a medical guide, the specifics of which shall be prescribed and subject to regular inspection by the competent

authority; the national requirements shall take into account the type of ship, the number of persons on board and the nature, destination and duration of voyages and relevant national and international recommended medical standards;

(b) ships carrying 100 or more persons and ordinarily engaged on international voyages of more than three days' duration shall carry a qualified medical doctor who is responsible for providing medical care; national laws or regulations shall also specify which other ships shall be required to carry a medical doctor, taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board;

(c) ships which do not carry a medical doctor shall be required to have either at least one seafarer on board who is in charge of medical care and administering medicine as part of their regular duties or at least one seafarer on board competent to provide medical first aid; persons in charge of medical care on board who are not medical doctors shall have satisfactorily completed training in medical care that meets the requirements of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended (STCW); seafarers designated to provide medical first aid shall have satisfactorily completed training in medical first aid that meets the requirements of STCW; national laws or regulations shall specify the level of approved training required taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board; and

(d) the competent authority shall ensure by a prearranged system that medical advice by radio or satellite communication to ships at sea, including specialist advice, is available 24 hours a day; medical advice, including the onward transmission of medical messages by radio or satellite communication between a ship and those ashore giving the advice, shall be available free of charge to all ships irrespective of the flag that they fly.

Guideline

Guideline B4.1 - Medical care on board ship and ashore

Guideline B4.1.1 - Provision of medical care

1. When determining the level of medical training to be provided on board ships that are not required to carry a medical doctor, the competent authority should require that:

(a) ships which ordinarily are capable of reaching qualified medical care and medical facilities within eight hours should have at least one designated seafarer with the approved medical first-aid training required by STCW which will enable such persons to take immediate, effective action in case of accidents or illnesses likely to occur on board a ship and to make use of medical advice by radio or satellite communication; and

(b) all other ships should have at least one designated seafarer with approved training in medical care required by STCW, including practical training and training in life-saving techniques such as intravenous therapy, which will enable the persons concerned to participate effectively in coordinated schemes for medical assistance to ships at sea, and to provide the sick or injured with a satisfactory standard of medical care during the period they are likely to remain on board.

2. The training referred to in paragraph 1 of this Guideline should be based on the contents of the most recent editions of the International Medical Guide for Ships, the Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods, the Document for Guidance - An International Maritime Training Guide, and the medical section of the International Code of Signals as well as similar national guides.

3. Persons referred to in paragraph 1 of this Guideline and such other seafarers as may be required by the competent authority should undergo, at approximately five-year intervals, refresher courses to enable them to maintain and increase their knowledge and skills and to keep up-to-date with new developments.

4. The medicine chest and its contents, as well as the medical equipment and medical guide carried on board, should be properly maintained and inspected at regular intervals, not exceeding 12 months, by responsible persons designated by the competent authority, who should ensure that the labelling, expiry dates and conditions of storage of all medicines and directions for their use are checked and all equipment functioning as required. In adopting or reviewing the ship's medical guide used nationally, and in determining the contents of the medicine chest and medical equipment, the competent authority should take into account international recommendations in this field, including the latest edition of the International Medical Guide for Ships, and other guides mentioned in paragraph 2 of this Guideline.

5. Where a cargo which is classified dangerous has not been included in the most recent edition of the Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods, the necessary information on the nature of the substances, the risks involved, the necessary personal protective devices, the relevant medical procedures and specific antidotes should be made available to the seafarers. Such specific antidotes and personal protective devices should be on board whenever dangerous goods are carried. This information should be integrated with the ship's policies and programmes on occupational safety and health described in Regulation 4.3 and related Code provisions.

6. All ships should carry a complete and up-to-date list of radio stations through which medical advice can be obtained; and, if equipped with a system of satellite communication, carry an up-to-date and complete list of coast earth stations through which medical advice can be obtained. Seafarers with responsibility for medical care or medical first aid on board should be instructed in the use of the ship's medical guide and the medical section of the most recent edition of the International Code of Signals so as to enable them to understand the type of information needed by the advising doctor as well as the advice received.

Guideline B4.1.2 - Medical report form

1. The standard medical report form for seafarers required under Part A of this Code should be designed to facilitate the exchange of medical and related information concerning individual seafarers between ship and shore in cases of illness or injury.

Guideline B4.1.3 - Medical care ashore

1. Shore-based medical facilities for treating seafarers should be adequate for the purposes. The doctors, dentists and other medical personnel should be properly qualified.

2. Measures should be taken to ensure that seafarers have access when in port to:

(a) outpatient treatment for sickness and injury;

(b) hospitalization when necessary; and

(c) facilities for dental treatment, especially in cases of emergency.

3. Suitable measures should be taken to facilitate the treatment of seafarers suffering from disease. In particular, seafarers should be promptly admitted to clinics and hospitals ashore, without difficulty and irrespective of nationality or religious belief, and, whenever possible, arrangements should be made to ensure, when necessary, continuation of treatment to supplement the medical facilities available to them.

Guideline B4.1.4 - Medical assistance to other ships and international cooperation

1. Each Member should give due consideration to participating in international cooperation in the area of assistance, programmes and research in health protection and medical care. Such cooperation might cover:

(a) developing and coordinating search and rescue efforts and arranging prompt medical help and evacuation at sea for the seriously ill or injured on board a ship through such means as periodic ship position reporting systems, rescue coordination centres and emergency helicopter services, in conformity with the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, as amended, and the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual;

(b) making optimum use of all ships carrying a doctor and stationing ships at sea which can provide hospital and rescue facilities;

(c) compiling and maintaining an international list of doctors and medical care facilities available worldwide to provide emergency medical care to seafarers;

(d) landing seafarers ashore for emergency treatment;

(e) repatriating seafarers hospitalized abroad as soon as practicable, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;

(f) arranging personal assistance for seafarers during repatriation, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;

(g) endeavouring to set up health centres for seafarers to:

(i) conduct research on the health status, medical treatment and preventive health care of seafarers; and

(ii) train medical and health service staff in maritime medicine;

(h) collecting and evaluating statistics concerning occupational accidents, diseases and fatalities of seafarers and integrating and harmonizing the statistics with any existing national system of statistics on occupational accidents and diseases covering other categories of workers;

(i) organizing international exchanges of technical information, training material and personnel, as well as international training courses, seminars and working groups;

(j) providing all seafarers with special curative and preventive health and medical services in port, or making available to them general health, medical and rehabilitation services; and

(k) arranging for the repatriation of the bodies or ashes of deceased seafarers, in accordance with the wishes of the next of kin and as soon as practicable.

2. International cooperation in the field of health protection and medical care for seafarers should be based on bilateral or multilateral agreements or consultations among Members.

Guideline B4.1.5 - Dependants of seafarers

1. Each Member should adopt measures to secure proper and sufficient medical care for the dependants of seafarers domiciled in its territory pending the development of a medical care service which would include within its scope workers generally and their dependants where such services do not exist and should inform the International Labour Office concerning the

measures taken for this purpose.

Regulation

Regulation 4.2 - Shipowners' liability

Purpose: To ensure that seafarers are protected from the financial consequences of sickness, injury or death occurring in connection with their employment

1. Each Member shall ensure that measures, in accordance with the Code, are in place on ships that fly its flag to provide seafarers employed on the ships with a right to material assistance and support from the shipowner with respect to the financial consequences of sickness, injury or death occurring while they are serving under a seafarers' employment agreement or arising from their employment under such agreement.
2. This Regulation does not affect any other legal remedies that a seafarer may seek.

Standard

Standard A4.2 - Shipowners' liability

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that shipowners of ships that fly its flag are responsible for health protection and medical care of all seafarers working on board the ships in accordance with the following minimum standards:

(a) shipowners shall be liable to bear the costs for seafarers working on their ships in respect of sickness and injury of the seafarers occurring between the date of commencing duty and the date upon which they are deemed duly repatriated, or arising from their employment between those dates;

(b) shipowners shall provide financial security to assure compensation in the event of the death or long-term disability of seafarers due to an occupational injury, illness or hazard, as set out in national law, the seafarers' employment agreement or collective agreement;

(c) shipowners shall be liable to defray the expense of medical care, including medical treatment and the supply of the necessary medicines and therapeutic appliances, and board and lodging away from home until the sick or injured seafarer has recovered, or until the sickness or incapacity has been declared of a permanent character; and

(d) shipowners shall be liable to pay the cost of burial expenses in the case of death occurring on board or ashore during the period of engagement.

2. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to defray the expense of medical care and board and lodging to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.

3. Where the sickness or injury results in incapacity for work the shipowner shall be liable:

(a) to pay full wages as long as the sick or injured seafarers remain on board or until the seafarers have been repatriated in accordance with this Convention; and

(b) to pay wages in whole or in part as prescribed by national laws or regulations or as provided for in collective agreements from the time when the seafarers are repatriated or landed until their recovery or, if earlier, until they are entitled to cash benefits under the legislation of the Member concerned.

4. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to pay wages in whole or in part in respect of a seafarer no longer on board to a period which shall not be less than

16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.

5. National laws or regulations may exclude the shipowner from liability in respect of:

- (a) injury incurred otherwise than in the service of the ship;
- (b) injury or sickness due to the wilful misconduct of the sick, injured or deceased seafarer; and
- (c) sickness or infirmity intentionally concealed when the engagement is entered into.

6. National laws or regulations may exempt the shipowner from liability to defray the expense of medical care and board and lodging and burial expenses in so far as such liability is assumed by the public authorities.

7. Shipowners or their representatives shall take measures for safeguarding property left on board by sick, injured or deceased seafarers and for returning it to them or to their next of kin.

Guideline

Guideline B4.2 - Shipowners' liability

1. The payment of full wages required by Standard A4.2, paragraph 3(a), may be exclusive of bonuses.
2. National laws or regulations may provide that a shipowner shall cease to be liable to bear the costs of a sick or injured seafarer from the time at which that seafarer can claim medical benefits under a scheme of compulsory sickness insurance, compulsory accident insurance or workers' compensation for accidents.
3. National laws or regulations may provide that burial expenses paid by the shipowner shall be reimbursed by an insurance institution in cases in which funeral benefit is payable in respect of the deceased seafarer under laws or regulations relating to social insurance or workers' compensation.

Regulation

Regulation 4.3 - Health and safety protection and accident prevention

Purpose: To ensure that seafarers' work environment on board ships promotes occupational safety and health

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are provided with occupational health protection and live, work and train on board ship in a safe and hygienic environment.
2. Each Member shall develop and promulgate national guidelines for the management of occupational safety and health on board ships that fly its flag, after consultation with representative shipowners' and seafarers' organizations and taking into account applicable codes, guidelines and standards recommended by international organizations, national administrations and maritime industry organizations.
3. Each Member shall adopt laws and regulations and other measures addressing the matters specified in the Code, taking into account relevant international instruments, and set standards for occupational safety and health protection and accident prevention on ships that fly its flag.

Standard

Standard A4.3 - Health and safety protection and accident prevention

1. The laws and regulations and other measures to be adopted in accordance with Regulation 4.3, paragraph 3, shall include the following subjects:

(a) the adoption and effective implementation and promotion of occupational safety and health policies and programmes on ships that fly the Member's flag, including risk evaluation as well as training and instruction of seafarers;

(b) reasonable precautions to prevent occupational accidents, injuries and diseases on board ship, including measures to reduce and prevent the risk of exposure to harmful levels of ambient factors and chemicals as well as the risk of injury or disease that may arise from the use of equipment and machinery on board ships;

(c) on-board programmes for the prevention of occupational accidents, injuries and diseases and for continuous improvement in occupational safety and health protection, involving seafarers' representatives and all other persons concerned in their implementation, taking account of preventive measures, including engineering and design control, substitution of processes and procedures for collective and individual tasks, and the use of personal protective equipment; and

(d) requirements for inspecting, reporting and correcting unsafe conditions and for investigating and reporting on-board occupational accidents.

2. The provisions referred to in paragraph 1 of this Standard shall:

(a) take account of relevant international instruments dealing with occupational safety and health protection in general and with specific risks, and address all matters relevant to the prevention of occupational accidents, injuries and diseases that may be applicable to the work of seafarers and particularly those which are specific to maritime employment;

(b) clearly specify the obligation of shipowners, seafarers and others concerned to comply with the applicable standards and with the ship's occupational safety and health policy and programme with special attention being paid to the safety and health of seafarers under the age of 18;

(c) specify the duties of the master or a person designated by the master, or both, to take specific responsibility for the implementation of and compliance with the ship's occupational safety and health policy and programme; and

(d) specify the authority of the ship's seafarers appointed or elected as safety representatives to participate in meetings of the ship's safety committee. Such a committee shall be established on board a ship on which there are five or more seafarers.

3. The laws and regulations and other measures referred to in Regulation 4.3, paragraph 3, shall be regularly reviewed in consultation with the representatives of the shipowners' and seafarers' organizations and, if necessary, revised to take account of changes in technology and research in order to facilitate continuous improvement in occupational safety and health policies and programmes and to provide a safe occupational environment for seafarers on ships that fly the Member's flag.

4. Compliance with the requirements of applicable international instruments on the acceptable levels of exposure to workplace hazards on board ships and on the development and implementation of ships' occupational safety and health policies and programmes shall be considered as meeting the requirements of this Convention.

5. The competent authority shall ensure that:

(a) occupational accidents, injuries and diseases are adequately reported, taking into account

the guidance provided by the International Labour Organization with respect to the reporting and recording of occupational accidents and diseases;

(b) comprehensive statistics of such accidents and diseases are kept, analysed and published and, where appropriate, followed up by research into general trends and into the hazards identified; and

(c) occupational accidents are investigated.

6. Reporting and investigation of occupational safety and health matters shall be designed to ensure the protection of seafarers' personal data, and shall take account of the guidance provided by the International Labour Organization on this matter.

7. The competent authority shall cooperate with shipowners' and seafarers' organizations to take measures to bring to the attention of all seafarers information concerning particular hazards on board ships, for instance, by posting official notices containing relevant instructions.

8. The competent authority shall require that shipowners conducting risk evaluation in relation to management of occupational safety and health refer to appropriate statistical information from their ships and from general statistics provided by the competent authority.

Guideline

Guideline B4.3 - Health and safety protection and accident prevention

Guideline B4.3.1 - Provisions on occupational accidents, injuries and diseases

1. The provisions required under Standard A4.3 should take into account the ILO code of practice entitled Accident prevention on board ship at sea and in port, 1996, and subsequent versions and other related ILO and other international standards and guidelines and codes of practice regarding occupational safety and health protection, including any exposure levels that they may identify.

2. The competent authority should ensure that the national guidelines for the management of occupational safety and health address the following matters, in particular:

(a) general and basic provisions;

(b) structural features of the ship, including means of access and asbestos-related risks;

(c) machinery;

(d) the effects of the extremely low or high temperature of any surfaces with which seafarers may be in contact;

(e) the effects of noise in the workplace and in shipboard accommodation; (f) the effects of vibration in the workplace and in shipboard accommodation;

(g) the effects of ambient factors, other than those referred to in subparagraphs (e) and (f), in the workplace and in shipboard accommodation, including tobacco smoke;

(h) special safety measures on and below deck;

(i) loading and unloading equipment;

(j) fire prevention and fire-fighting;

(k) anchors, chains and lines;

(l) dangerous cargo and ballast;

- (m) personal protective equipment for seafarers;
- (n) work in enclosed spaces;
- (o) physical and mental effects of fatigue;
- (p) the effects of drug and alcohol dependency;
- (q) HIV/AIDS protection and prevention; and
- (r) emergency and accident response.

3. The assessment of risks and reduction of exposure on the matters referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the physical occupational health effects, including manual handling of loads, noise and vibration, the chemical and biological occupational health effects, the mental occupational health effects, the physical and mental health effects of fatigue, and occupational accidents. The necessary measures should take due account of the preventive principle according to which, among other things, combating risk at the source, adapting work to the individual, especially as regards the design of workplaces, and replacing the dangerous by the non-dangerous or the less dangerous, have precedence over personal protective equipment for seafarers.

4. In addition, the competent authority should ensure that the implications for health and safety are taken into account, particularly in the following areas:

- (a) emergency and accident response;
- (b) the effects of drug and alcohol dependency; and
- (c) HIV/AIDS protection and prevention.

Guideline B4.3.2 - Exposure to noise

1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned, should review on an ongoing basis the problem of noise on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of exposure to noise.

2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should take account of the adverse effects of exposure to excessive noise on the hearing, health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard noise to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:

- (a) instruction of seafarers in the dangers to hearing and health of prolonged exposure to high noise levels and in the proper use of noise protection devices and equipment;
- (b) provision of approved hearing protection equipment to seafarers where necessary; and
- (c) assessment of risk and reduction of exposure levels to noise in all accommodation and recreational and catering facilities, as well as engine rooms and other machinery spaces.

Guideline B4.3.3 - Exposure to vibration

1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned, and taking into account, as appropriate, relevant international standards, should review on an ongoing basis the problem of vibration on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of vibration.

2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should cover the effect of exposure

to excessive vibration on the health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard vibration to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:

- (a) instruction of seafarers in the dangers to their health of prolonged exposure to vibration;
- (b) provision of approved personal protective equipment to seafarers where necessary; and
- (c) assessment of risks and reduction of exposure to vibration in all accommodation and recreational and catering facilities by adopting measures in accordance with the guidance provided by the ILO code of practice entitled Ambient factors in the workplace, 2001, and any subsequent revisions, taking account of the difference between exposure in those areas and in the workplace.

Guideline B4.3.4 - Obligations of shipowners

1. Any obligation on the shipowner to provide protective equipment or other accident prevention safeguards should, in general, be accompanied by provisions requiring their use by seafarers and by a requirement for seafarers to comply with the relevant accident prevention and health protection measures.
2. Account should also be taken of Articles 7 and 11 of the Guarding of Machinery Convention, 1963 (No. 119), and the corresponding provisions of the Guarding of Machinery Recommendation, 1963 (No. 118), under which the obligation to ensure compliance with the requirement that machinery in use is properly guarded, and its use without appropriate guards prevented, rests on the employer, while there is an obligation on the worker not to use machinery without the guards being in position nor to make inoperative the guards provided.

Guideline B4.3.5 - Reporting and collection of statistics

1. All occupational accidents and occupational injuries and diseases should be reported so that they can be investigated and comprehensive statistics can be kept, analysed and published, taking account of protection of the personal data of the seafarers concerned. Reports should not be limited to fatalities or to accidents involving the ship.
2. The statistics referred to in paragraph 1 of this Guideline should record the numbers, nature, causes and effects of occupational accidents and occupational injuries and diseases, with a clear indication, as applicable, of the department on board a ship, the type of accident and whether at sea or in port.
3. Each Member should have due regard to any international system or model for recording accidents to seafarers which may have been established by the International Labour Organization.

Guideline B4.3.6 - Investigations

1. The competent authority should undertake investigations into the causes and circumstances of all occupational accidents and occupational injuries and diseases resulting in loss of life or serious personal injury, and such other cases as may be specified in national laws or regulations.
2. Consideration should be given to including the following as subjects of investigation:
 - (a) working environment, such as working surfaces, layout of machinery, means of access, lighting and methods of work;
 - (b) incidence in different age groups of occupational accidents and occupational injuries and diseases;

- (c) special physiological or psychological problems created by the shipboard environment;
- (d) problems arising from physical stress on board a ship, in particular as a consequence of increased workload;
- (e) problems arising from and effects of technical developments and their influence on the composition of crews; and
- (f) problems arising from any human failures.

Guideline B4.3.7 - National protection and prevention programmes

1. In order to provide a sound basis for measures to promote occupational safety and health protection and prevention of accidents, injuries and diseases which are due to particular hazards of maritime employment, research should be undertaken into general trends and into such hazards as are revealed by statistics.
2. The implementation of protection and prevention programmes for the promotion of occupational safety and health should be so organized that the competent authority, shipowners and seafarers or their representatives and other appropriate bodies may play an active role, including through such means as information sessions, on-board guidelines on maximum exposure levels to potentially harmful ambient workplace factors and other hazards or outcomes of a systematic risk evaluation process. In particular, national or local joint occupational safety and health protection and accident prevention committees or ad hoc working parties and on-board committees, on which shipowners' and seafarers' organizations concerned are represented, should be established.
3. Where such activity takes place at company level, the representation of seafarers on any safety committee on board that shipowner's ships should be considered.

Guideline B4.3.8 - Content of protection and prevention programmes

1. Consideration should be given to including the following in the functions of the committees and other bodies referred to in Guideline B4.3.7, paragraph 2:
 - (a) the preparation of national guidelines and policies for occupational safety and health management systems and for accident prevention provisions, rules and manuals;
 - (b) the organization of occupational safety and health protection and accident prevention training and programmes;
 - (c) the organization of publicity on occupational safety and health protection and accident prevention, including films, posters, notices and brochures; and
 - (d) the distribution of literature and information on occupational safety and health protection and accident prevention so that it reaches seafarers on board ships.
2. Relevant provisions or recommendations adopted by the appropriate national authorities or organizations or international organizations should be taken into account by those preparing texts of occupational safety and health protection and accident prevention measures or recommended practices.
3. In formulating occupational safety and health protection and accident prevention programmes, each Member should have due regard to any code of practice concerning the safety and health of seafarers which may have been published by the International Labour Organization.

Guideline B4.3.9 - Instruction in occupational safety and health protection

and the prevention of occupational accidents

1. The curriculum for the training referred to in Standard A4.3, paragraph 1(a), should be reviewed periodically and brought up to date in the light of development in types and sizes of ships and in their equipment, as well as changes in manning practices, nationality, language and the organization of work on board ships.
2. There should be continuous occupational safety and health protection and accident prevention publicity. Such publicity might take the following forms:
 - (a) educational audiovisual material, such as films, for use in vocational training centres for seafarers and where possible shown on board ships;
 - (b) display of posters on board ships;
 - (c) inclusion in periodicals read by seafarers of articles on the hazards of maritime employment and on occupational safety and health protection and accident prevention measures; and
 - (d) special campaigns using various publicity media to instruct seafarers, including campaigns on safe working practices.
3. The publicity referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the different nationalities, languages and cultures of seafarers on board ships.

Guideline B4.3.10 - Safety and health education of young seafarers

1. Safety and health regulations should refer to any general provisions on medical examinations before and during employment and on the prevention of accidents and the protection of health in employment, which may be applicable to the work of seafarers. Such regulations should specify measures which will minimize occupational dangers to young seafarers in the course of their duties.
2. Except where a young seafarer is recognized as fully qualified in a pertinent skill by the competent authority, the regulations should specify restrictions on young seafarers undertaking, without appropriate supervision and instruction, certain types of work presenting special risk of accident or of detrimental effect on their health or physical development, or requiring a particular degree of maturity, experience or skill. In determining the types of work to be restricted by the regulations, the competent authority might consider in particular work involving:
 - (a) the lifting, moving or carrying of heavy loads or objects;
 - (b) entry into boilers, tanks and cofferdams;
 - (c) exposure to harmful noise and vibration levels;
 - (d) operating hoisting and other power machinery and tools, or acting as signallers to operators of such equipment;
 - (e) handling mooring or tow lines or anchoring equipment;
 - (f) rigging;
 - (g) work aloft or on deck in heavy weather;
 - (h) nightwatch duties;
 - (i) servicing of electrical equipment;
 - (j) exposure to potentially harmful materials, or harmful physical agents such as dangerous or

toxic substances and ionizing radiations;

(k) the cleaning of catering machinery; and

(l) the handling or taking charge of ships' boats.

3. Practical measures should be taken by the competent authority or through the appropriate machinery to bring to the attention of young seafarers information concerning the prevention of accidents and the protection of their health on board ships. Such measures could include adequate instruction in courses, official accident prevention publicity intended for young persons and professional instruction and supervision of young seafarers.

4. Education and training of young seafarers both ashore and on board ships should include guidance on the detrimental effects on their health and well-being of the abuse of alcohol and drugs and other potentially harmful substances, and the risk and concerns relating to HIV/AIDS and of other health risk related activities.

Guideline B4.3.11 - International cooperation

1. Members, with the assistance as appropriate of intergovernmental and other international organizations, should endeavour, in cooperation with each other, to achieve the greatest possible uniformity of action for the promotion of occupational safety and health protection and prevention of accidents.

2. In developing programmes for promoting occupational safety and health protection and prevention of accidents under Standard A4.3, each Member should have due regard to relevant codes of practice published by the International Labour Organization and the appropriate standards of international organizations.

3. Members should have regard to the need for international cooperation in the continuous promotion of activity related to occupational safety and health protection and prevention of occupational accidents. Such cooperation might take the form of:

(a) bilateral or multilateral arrangements for uniformity in occupational safety and health protection and accident prevention standards and safeguards; (b) exchange of information on particular hazards affecting seafarers and on means of promoting occupational safety and health protection and preventing accidents;

(c) assistance in testing of equipment and inspection according to the national regulations of the flag State;

(d) collaboration in the preparation and dissemination of occupational safety and health protection and accident prevention provisions, rules or manuals;

(e) collaboration in the production and use of training aids; and

(f) joint facilities for, or mutual assistance in, the training of seafarers in occupational safety and health protection, accident prevention and safe working practices.

Regulation

Regulation 4.4 - Access to shore-based welfare facilities

Purpose: To ensure that seafarers working on board a ship have access to shore-based facilities and services to secure their health and well-being

1. Each Member shall ensure that shore-based welfare facilities, where they exist, are easily accessible. The Member shall also promote the development of welfare facilities, such as

those listed in the Code, in designated ports to provide seafarers on ships that are in its ports with access to adequate welfare facilities and services.

2. The responsibilities of each Member with respect to shore-based facilities, such as welfare, cultural, recreational and information facilities and services, are set out in the Code.

Standard

Standard A4.4 - Access to shore-based welfare facilities

1. Each Member shall require, where welfare facilities exist on its territory, that they are available for the use of all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work.

2. Each Member shall promote the development of welfare facilities in appropriate ports of the country and determine, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, which ports are to be regarded as appropriate.

3. Each Member shall encourage the establishment of welfare boards which shall regularly review welfare facilities and services to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.

Guideline

Guideline B4.4 - Access to shore-based welfare facilities

Guideline B4.4.1 - Responsibilities of Members

1. Each Member should:

(a) take measures to ensure that adequate welfare facilities and services are provided for seafarers in designated ports of call and that adequate protection is provided to seafarers in the exercise of their profession; and

(b) take into account, in the implementation of these measures, the special needs of seafarers, especially when in foreign countries and when entering war zones, in respect of their safety, health and spare-time activities.

2. Arrangements for the supervision of welfare facilities and services should include participation by representative shipowners' and seafarers' organizations concerned.

3. Each Member should take measures designed to expedite the free circulation among ships, central supply agencies and welfare establishments of welfare materials such as films, books, newspapers and sports equipment for use by seafarers on board their ships and in welfare centres ashore.

4. Members should cooperate with one another in promoting the welfare of seafarers at sea and in port. Such cooperation should include the following:

(a) consultations among competent authorities aimed at the provision and improvement of seafarers' welfare facilities and services, both in port and on board ships;

(b) agreements on the pooling of resources and the joint provision of welfare facilities in major ports so as to avoid unnecessary duplication;

(c) organization of international sports competitions and encouragement of the participation of seafarers in sports activities; and

(d) organization of international seminars on the subject of welfare of seafarers at sea and in

port.

Guideline B4.4.2 - Welfare facilities and services in ports

1. Each Member should provide or ensure the provision of such welfare facilities and services as may be required, in appropriate ports of the country.
2. Welfare facilities and services should be provided, in accordance with national conditions and practice, by one or more of the following:
 - (a) public authorities;
 - (b) shipowners' and seafarers' organizations concerned under collective agreements or other agreed arrangements; and
 - (c) voluntary organizations.
3. Necessary welfare and recreational facilities should be established or developed in ports. These should include:
 - (a) meeting and recreation rooms as required;
 - (b) facilities for sports and outdoor facilities, including competitions;
 - (c) educational facilities; and
 - (d) where appropriate, facilities for religious observances and for personal counselling.
4. These facilities may be provided by making available to seafarers in accordance with their needs facilities designed for more general use.
5. Where large numbers of seafarers of different nationalities require facilities such as hotels, clubs and sports facilities in a particular port, the competent authorities or bodies of the countries of origin of the seafarers and of the flag States, as well as the international associations concerned, should consult and cooperate with the competent authorities and bodies of the country in which the port is situated and with one another, with a view to the pooling of resources and to avoiding unnecessary duplication.
6. Hotels or hostels suitable for seafarers should be available where there is need for them. They should provide facilities equal to those found in a good-class hotel, and should wherever possible be located in good surroundings away from the immediate vicinity of the docks. Such hotels or hostels should be properly supervised, the prices charged should be reasonable in amount and, where necessary and possible, provision should be made for accommodating seafarers' families.
7. These accommodation facilities should be open to all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work. Without in any way infringing this principle, it may be necessary in certain ports to provide several types of facilities, comparable in standard but adapted to the customs and needs of different groups of seafarers.
8. Measures should be taken to ensure that, as necessary, technically competent persons are employed full time in the operation of seafarers' welfare facilities and services, in addition to any voluntary workers.

Guideline B4.4.3 - Welfare boards

1. Welfare boards should be established, at the port, regional and national levels, as appropriate. Their functions should include:
 - (a) keeping under review the adequacy of existing welfare facilities and monitoring the need

for the provision of additional facilities or the withdrawal of underutilized facilities; and

(b) assisting and advising those responsible for providing welfare facilities and ensuring coordination between them.

2. Welfare boards should include among their members representatives of shipowners' and seafarers' organizations, the competent authorities and, where appropriate, voluntary organizations and social bodies.

3. As appropriate, consuls of maritime States and local representatives of foreign welfare organizations should, in accordance with national laws and regulations, be associated with the work of port, regional and national welfare boards.

Guideline B4.4.4 - Financing of welfare facilities

1. In accordance with national conditions and practice, financial support for port welfare facilities should be made available through one or more of the following:

(a) grants from public funds;

(b) levies or other special dues from shipping sources;

(c) voluntary contributions from shipowners, seafarers, or their organizations; and

(d) voluntary contributions from other sources.

2. Where welfare taxes, levies and special dues are imposed, they should be used only for the purposes for which they are raised.

Guideline B4.4.5 - Dissemination of information and facilitation measures

1. Information should be disseminated among seafarers concerning facilities open to the general public in ports of call, particularly transport, welfare, entertainment and educational facilities and places of worship, as well as facilities provided specifically for seafarers.

2. Adequate means of transport at moderate prices should be available at any reasonable time in order to enable seafarers to reach urban areas from convenient locations in the port.

3. All suitable measures should be taken by the competent authorities to make known to shipowners and to seafarers entering port any special laws and customs, the contravention of which may jeopardize their freedom.

4. Port areas and access roads should be provided by the competent authorities with adequate lighting and signposting and regular patrols for the protection of seafarers.

Guideline B4.4.6 - Seafarers in a foreign port

1. For the protection of seafarers in foreign ports, measures should be taken to facilitate:

(a) access to consuls of their State of nationality or State of residence; and

(b) effective cooperation between consuls and the local or national authorities.

2. Seafarers who are detained in a foreign port should be dealt with promptly under due process of law and with appropriate consular protection.

3. Whenever a seafarer is detained for any reason in the territory of a Member, the competent authority should, if the seafarer so requests, immediately inform the flag State and the State of nationality of the seafarer. The competent authority should promptly inform the seafarer of the right to make such a request. The State of nationality of the seafarer should promptly notify the seafarer's next of kin. The competent authority should allow consular officers of these States immediate access to the seafarer and regular visits thereafter so long as the

seafarer is detained.

4. Each Member should take measures, whenever necessary, to ensure the safety of seafarers from aggression and other unlawful acts while ships are in their territorial waters and especially in approaches to ports.

5. Every effort should be made by those responsible in port and on board a ship to facilitate shore leave for seafarers as soon as possible after a ship's arrival in port.

Regulation

Regulation 4.5 - Social security

Purpose: To ensure that measures are taken with a view to providing seafarers with access to social security protection

1. Each Member shall ensure that all seafarers and, to the extent provided for in its national law, their dependants have access to social security protection in accordance with the Code without prejudice however to any more favourable conditions referred to in paragraph 8 of article 19 of the Constitution.

2. Each Member undertakes to take steps, according to its national circumstances, individually and through international cooperation, to achieve progressively comprehensive social security protection for seafarers.

3. Each Member shall ensure that seafarers who are subject to its social security legislation, and, to the extent provided for in its national law, their dependants, are entitled to benefit from social security protection no less favourable than that enjoyed by shoreworkers.

Standard

Standard A4.5 - Social security

1. The branches to be considered with a view to achieving progressively comprehensive social security protection under Regulation 4.5 are: medical care, sickness benefit, unemployment benefit, old-age benefit, employment injury benefit, family benefit, maternity benefit, invalidity benefit and survivors' benefit, complementing the protection provided for under

2. At the time of ratification, the protection to be provided by each Member in accordance with Regulation 4.5, paragraph 1, shall include at least three of the nine branches listed in paragraph 1 of this Standard.

3. Each Member shall take steps according to its national circumstances to provide the complementary social security protection referred to in paragraph 1 of this Standard to all seafarers ordinarily resident in its territory. This responsibility could be satisfied, for example, through appropriate bilateral or multilateral agreements or contribution-based systems. The resulting protection shall be no less favourable than that enjoyed by shoreworkers resident in their territory.

4. Notwithstanding the attribution of responsibilities in paragraph 3 of this Standard, Members may determine, through bilateral and multilateral agreements and through provisions adopted in the framework of regional economic integration organizations, other rules concerning the social security legislation to which seafarers are subject.

5. Each Member's responsibilities with respect to seafarers on ships that fly its flag shall include those provided for by Regulations 4.1 and 4.2 and the related provisions of the Code, as well as those that are inherent in its general obligations under international law.

6. Each Member shall give consideration to the various ways in which comparable benefits will, in accordance with national law and practice, be provided to seafarers in the absence of adequate coverage in the branches referred to in paragraph 1 of this Standard.
7. The protection under Regulation 4.5, paragraph 1, may, as appropriate, be contained in laws or regulations, in private schemes or in collective bargaining agreements or in a combination of these.
8. To the extent consistent with their national law and practice, Members shall cooperate, through bilateral or multilateral agreements or other arrangements, to ensure the maintenance of social security rights, provided through contributory or non-contributory schemes, which have been acquired, or are in the course of acquisition, by all seafarers regardless of residence.
9. Each Member shall establish fair and effective procedures for the settlement of disputes.
10. Each Member shall at the time of ratification specify the branches for which protection is provided in accordance with paragraph 2 of this Standard. It shall subsequently notify the Director-General of the International Labour Office when it provides social security protection in respect of one or more other branches stated in paragraph 1 of this Standard. The Director-General shall maintain a register of this information and shall make it available to all interested parties.
11. The reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution, shall also include information regarding steps taken in accordance with Regulation 4.5, paragraph 2, to extend protection to other branches.

Guideline

Guideline B4.5 - Social security

1. The protection to be provided at the time of ratification in accordance with Standard A4.5, paragraph 2, should at least include the branches of medical care, sickness benefit and employment injury benefit.
2. In the circumstances referred to in Standard A4.5, paragraph 6, comparable benefits may be provided through insurance, bilateral and multilateral agreements or other effective means, taking into consideration the provisions of relevant collective bargaining agreements. Where such measures are adopted, seafarers covered by such measures should be advised of the means by which the various branches of social security protection will be provided.
3. Where seafarers are subject to more than one national legislation covering social security, the Members concerned should cooperate in order to determine by mutual agreement which legislation is to apply, taking into account such factors as the type and level of protection under the respective legislations which is more favourable to the seafarer concerned as well as the seafarer's preference.
4. The procedures to be established under Standard A4.5, paragraph 9, should be designed to cover all disputes relevant to the claims of the seafarers concerned, irrespective of the manner in which the coverage is provided.
5. Each Member which has national seafarers, non-national seafarers or both serving on ships that fly its flag should provide the social security protection in the Convention as applicable, and should periodically review the branches of social security protection in Standard A4.5, paragraph 1, with a view to identifying any additional branches appropriate for the seafarers concerned.

6. The seafarers' employment agreement should identify the means by which the various branches of social security protection will be provided to the seafarer by the shipowner as well as any other relevant information at the disposal of the shipowner, such as statutory deductions from the seafarers' wages and shipowners' contributions which may be made in accordance with the requirements of identified authorized bodies pursuant to relevant national social security schemes.

7. The Member whose flag the ship flies should, in effectively exercising its jurisdiction over social matters, satisfy itself that the shipowners' responsibilities concerning social security protection are met, including making the required contributions to social security schemes.

Title 5. Compliance and Enforcement

1. The Regulations in this Title specify each Member's responsibility to fully implement and enforce the principles and rights set out in the Articles of this Convention as well as the particular obligations provided for under its Titles 1, 2, 3 and 4.

2. Paragraphs 3 and 4 of Article VI, which permit the implementation of Part A of the Code through substantially equivalent provisions, do not apply to Part A of the Code in this Title.

3. In accordance with paragraph 2 of Article VI, each Member shall implement its responsibilities under the Regulations in the manner set out in the corresponding Standards of Part A of the Code, giving due consideration to the corresponding Guidelines in Part B of the Code.

4. The provisions of this Title shall be implemented bearing in mind that seafarers and shipowners, like all other persons, are equal before the law and are entitled to the equal protection of the law and shall not be subject to discrimination in their access to courts, tribunals or other dispute resolution mechanisms. The provisions of this Title do not determine legal jurisdiction or a legal venue.

Regulation

Regulation 5.1 - Flag State responsibilities

Purpose: To ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention with respect to ships that fly its flag

Regulation 5.1.1 - General principles

1. Each Member is responsible for ensuring implementation of its obligations under this Convention on ships that fly its flag.

2. Each Member shall establish an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, in accordance with Regulations 5.1.3 and 5.1.4 ensuring that the working and living conditions for seafarers on ships that fly its flag meet, and continue to meet, the standards in this Convention.

3. In establishing an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, a Member may, where appropriate, authorize public institutions or other organizations (including those of another Member, if the latter agrees) which it recognizes as competent and independent to carry out inspections or to issue certificates or to do both. In all cases, the Member shall remain fully responsible for the inspection and certification of the working and living conditions of the seafarers concerned on ships that fly its flag.

4. A maritime labour certificate, complemented by a declaration of maritime labour compliance, shall constitute prima facie evidence that the ship has been duly inspected by the Member whose flag it flies and that the requirements of this Convention relating to working and living conditions of the seafarers have been met to the extent so certified.

5. Information about the system referred to in paragraph 2 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard

Standard A5.1.1 - General principles

1. Each Member shall establish clear objectives and standards covering the administration of its inspection and certification systems, as well as adequate overall procedures for its assessment of the extent to which those objectives and standards are being attained.
2. Each Member shall require all ships that fly its flag to have a copy of this Convention available on board.

Guideline

Guideline B5.1.1 - General principles

1. The competent authority should make appropriate arrangements to promote effective cooperation between public institutions and other organizations, referred to in Regulations 5.1.1 and 5.1.2, concerned with seafarers' shipboard working and living conditions.
2. In order to better ensure cooperation between inspectors and shipowners, seafarers and their respective organizations, and to maintain or improve seafarers' working and living conditions, the competent authority should consult the representatives of such organizations at regular intervals as to the best means of attaining these ends. The manner of such consultation should be determined by the competent authority after consulting with shipowners' and seafarers' organizations.

Regulation

Regulation 5.1.2 - Authorization of recognized organizations

1. The public institutions or other organizations referred to in paragraph 3 of Regulation 5.1.1 (recognized organizations) shall have been recognized by the competent authority as meeting the requirements in the Code regarding competency and independence. The inspection or certification functions which the recognized organizations may be authorized to carry out shall come within the scope of the activities that are expressly mentioned in the Code as being carried out by the competent authority or a recognized organization.
2. The reports referred to in paragraph 5 of Regulation 5.1.1 shall contain information regarding any recognized organization, the extent of authorizations given and the arrangements made by the Member to ensure that the authorized activities are carried out completely and effectively.

Standard

Standard A5.1.2 - Authorization of recognized organizations

1. For the purpose of recognition in accordance with paragraph 1 of Regulation 5.1.2, the competent authority shall review the competency and independence of the organization

concerned and determine whether the organization has demonstrated, to the extent necessary for carrying out the activities covered by the authorization conferred on it, that the organization:

- (a) has the necessary expertise in the relevant aspects of this Convention and an appropriate knowledge of ship operations, including the minimum requirements for seafarers to work on a ship, conditions of employment, accommodation, recreational facilities, food and catering, accident prevention, health protection, medical care, welfare and social security protection;
- (b) has the ability to maintain and update the expertise of its personnel;
- (c) has the necessary knowledge of the requirements of this Convention as well as of applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and
- (d) is of the appropriate size, structure, experience and capability commensurate with the type and degree of authorization.

2. Any authorizations granted with respect to inspections shall, as a minimum, empower the recognized organization to require the rectification of deficiencies that it identifies in seafarers' working and living conditions and to carry out inspections in this regard at the request of a port State.

3. Each Member shall establish:

- (a) a system to ensure the adequacy of work performed by recognized organizations, which includes information on all applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and
- (b) procedures for communication with and oversight of such organizations.

4. Each Member shall provide the International Labour Office with a current list of any recognized organizations authorized to act on its behalf and it shall keep this list up to date. The list shall specify the functions that the recognized organizations have been authorized to carry out. The Office shall make the list publicly available.

Guideline

Guideline B5.1.2 - Authorization of recognized organizations

1. The organization seeking recognition should demonstrate the technical, administrative and managerial competence and capacity to ensure the provision of timely service of satisfactory quality.

2. In evaluating the capability of an organization, the competent authority should determine whether the organization:

- (a) has adequate technical, managerial and support staff;
- (b) has sufficient qualified professional staff to provide the required service, representing an adequate geographical coverage;
- (c) has proven ability to provide a timely service of satisfactory quality; and
- (d) is independent and accountable in its operations.

3. The competent authority should conclude a written agreement with any organization that it recognizes for purposes of an authorization. The agreement should include the following elements:

- (a) scope of application;

- (b) purpose;
 - (c) general conditions;
 - (d) the execution of functions under authorization;
 - (e) legal basis of the functions under authorization;
 - (f) reporting to the competent authority;
 - (g) specification of the authorization from the competent authority to the recognized organization; and
 - (h) the competent authority's supervision of activities delegated to the recognized organization.
4. Each Member should require the recognized organizations to develop a system for qualification of staff employed by them as inspectors to ensure the timely updating of their knowledge and expertise.
 5. Each Member should require the recognized organizations to maintain records of the services performed by them such that they are able to demonstrate achievement of the required standards in the items covered by the services.
 6. In establishing the oversight procedures referred to in Standard A5.1.2, paragraph 3(b), each Member should take into account the Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration, adopted in the framework of the International Maritime Organization.

Regulation

Regulation 5.1.3 - Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. This Regulation applies to ships of:
 - (a) 500 gross tonnage or over, engaged in international voyages; and
 - (b) 500 gross tonnage or over, flying the flag of a Member and operating from a port, or between ports, in another country.

For the purpose of this Regulation, international voyage means a voyage from a country to a port outside such a country.
2. This Regulation also applies to any ship that flies the flag of a Member and is not covered by paragraph 1 of this Regulation, at the request of the shipowner to the Member concerned.
3. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a maritime labour certificate certifying that the working and living conditions of seafarers on the ship, including measures for ongoing compliance to be included in the declaration of maritime labour compliance referred to in paragraph 4 of this Regulation, have been inspected and meet the requirements of national laws or regulations or other measures implementing this Convention.
4. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a declaration of maritime labour compliance stating the national requirements implementing this Convention for the working and living conditions for seafarers and setting out the measures adopted by the shipowner to ensure compliance with the requirements on the ship or ships concerned.
5. The maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall

conform to the model prescribed by the Code.

6. Where the competent authority of the Member or a recognized organization duly authorized for this purpose has ascertained through inspection that a ship that flies the Member's flag meets or continues to meet the standards of this Convention, it shall issue or renew a maritime labour certificate to that effect and maintain a publicly available record of that certificate.

7. Detailed requirements for the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, including a list of the matters that must be inspected and approved, are set out in Part A of the Code.

Standard

Standard A5.1.3 - Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. The maritime labour certificate shall be issued to a ship by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, for a period which shall not exceed five years. A list of matters that must be inspected and found to meet national laws and regulations or other measures implementing the requirements of this Convention regarding the working and living conditions of seafarers on ships before a maritime labour certificate can be issued is found in Appendix A5-I.

2. The validity of the maritime labour certificate shall be subject to an intermediate inspection by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, to ensure continuing compliance with the national requirements implementing this Convention. If only one intermediate inspection is carried out and the period of validity of the certificate is five years, it shall take place between the second and third anniversary dates of the certificate. Anniversary date means the day and month of each year which will correspond to the date of expiry of the maritime labour certificate. The scope and depth of the intermediate inspection shall be equal to an inspection for renewal of the certificate. The certificate shall be endorsed following satisfactory intermediate inspection.

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Standard, when the renewal inspection has been completed within three months before the expiry of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid from the date of completion of the renewal inspection for a period not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

4. When the renewal inspection is completed more than three months before the expiry date of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid for a period not exceeding five years starting from the date of completion of the renewal inspection.

5. A maritime labour certificate may be issued on an interim basis:

(a) to new ships on delivery;

(b) when a ship changes flag; or

(c) when a shipowner assumes responsibility for the operation of a ship which is new to that shipowner.

6. An interim maritime labour certificate may be issued for a period not exceeding six months by the competent authority or a recognized organization duly authorized for this purpose.

7. An interim maritime labour certificate may only be issued following verification that:

(a) the ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I, taking into account verification of items under subparagraphs (b), (c) and (d)

of this paragraph;

(b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with this Convention;

(c) the master is familiar with the requirements of this Convention and the responsibilities for implementation; and

(d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a declaration of maritime labour compliance.

8. A full inspection in accordance with paragraph 1 of this Standard shall be carried out prior to expiry of the interim certificate to enable issue of the full-term maritime labour certificate. No further interim certificate may be issued following the initial six months referred to in paragraph 6 of this Standard. A declaration of maritime labour compliance need not be issued for the period of validity of the interim certificate.

9. The maritime labour certificate, the interim maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall be drawn up in the form corresponding to the models given in Appendix A5-II.

10. The declaration of maritime labour compliance shall be attached to the maritime labour certificate. It shall have two parts:

(a) Part I shall be drawn up by the competent authority which shall: (i) identify the list of matters to be inspected in accordance with paragraph 1 of this Standard; (ii) identify the national requirements embodying the relevant provisions of this Convention by providing a reference to the relevant national legal provisions as well as, to the extent necessary, concise information on the main content of the national requirements; (iii) refer to ship-type specific requirements under national legislation; (iv) record any substantially equivalent provisions adopted pursuant to paragraph 3 of Article VI; and (v) clearly indicate any exemption granted by the competent authority as provided in Title 3; and

(b) Part II shall be drawn up by the shipowner and shall identify the measures adopted to ensure ongoing compliance with the national requirements between inspections and the measures proposed to ensure that there is continuous improvement.

The competent authority or recognized organization duly authorized for this purpose shall certify Part II and shall issue the declaration of maritime labour compliance.

11. The results of all subsequent inspections or other verifications carried out with respect to the ship concerned and any significant deficiencies found during any such verification shall be recorded, together with the date when the deficiencies were found to have been remedied. This record, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall, in accordance with national laws or regulations, be inscribed upon or appended to the declaration of maritime labour compliance or made available in some other way to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States and shipowners' and seafarers' representatives.

12. A current valid maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall be carried on the ship and a copy shall be posted in a conspicuous place on board where it is available to the seafarers. A copy shall be made available in accordance with national laws and regulations, upon request, to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States, and shipowners' and seafarers' representatives.

13. The requirement for an English-language translation in paragraphs 11 and 12 of this

Standard does not apply in the case of a ship not engaged in an international voyage.

14. A certificate issued under paragraph 1 or 5 of this Standard shall cease to be valid in any of the following cases:

- (a) if the relevant inspections are not completed within the periods specified under paragraph 2 of this Standard;
- (b) if the certificate is not endorsed in accordance with paragraph 2 of this Standard;
- (c) when a ship changes flag;
- (d) when a shipowner ceases to assume the responsibility for the operation of a ship; and
- (e) when substantial changes have been made to the structure or equipment covered in Title 3.

15. In the case referred to in paragraph 14(c), (d) or (e) of this Standard, a new certificate shall only be issued when the competent authority or recognized organization issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of this Standard.

16. A maritime labour certificate shall be withdrawn by the competent authority or the recognized organization duly authorized for this purpose by the flag State, if there is evidence that the ship concerned does not comply with the requirements of this Convention and any required corrective action has not been taken.

17. When considering whether a maritime labour certificate should be withdrawn in accordance with paragraph 16 of this Standard, the competent authority or the recognized organization shall take into account the seriousness or the frequency of the deficiencies.

Guideline

Guideline B5.1.3 - Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. The statement of national requirements in Part I of the declaration of maritime labour compliance should include or be accompanied by references to the legislative provisions relating to seafarers' working and living conditions in each of the matters listed in Appendix A5-I. Where national legislation precisely follows the requirements stated in this Convention, a reference may be all that is necessary. Where a provision of the Convention is implemented through substantial equivalence as provided under Article VI, paragraph 3, this provision should be identified and a concise explanation should be provided. Where an exemption is granted by the competent authority as provided in Title 3, the particular provision or provisions concerned should be clearly indicated.

2. The measures referred to in Part II of the declaration of maritime labour compliance, drawn up by the shipowner, should, in particular, indicate the occasions on which ongoing compliance with particular national requirements will be verified, the persons responsible for verification, the records to be taken, as well as the procedures to be followed where non-compliance is noted. Part II may take a number of forms. It could make reference to other more comprehensive documentation covering policies and procedures relating to other aspects of the maritime sector, for example documents required by the International Safety Management (ISM) Code or the information required by Regulation 5 of the SOLAS Convention, Chapter XI-1 relating to the ship's Continuous Synopsis Record.

3. The measures to ensure ongoing compliance should include general international requirements for the shipowner and master to keep themselves informed of the latest advances in technology and scientific findings concerning workplace design, taking into account the inherent dangers of seafarers' work, and to inform the seafarers' representatives accordingly,

thereby guaranteeing a better level of protection of the seafarers' working and living conditions on board.

4. The declaration of maritime labour compliance should, above all, be drafted in clear terms designed to help all persons concerned, such as flag State inspectors, authorized officers in port States and seafarers, to check that the requirements are being properly implemented.

5. An example of the kind of information that might be contained in a declaration of maritime labour compliance is given in Appendix B5-I.

6. When a ship changes flag as referred to in Standard A5.1.3, paragraph 14(c), and where both States concerned have ratified this Convention, the Member whose flag the ship was formerly entitled to fly should, as soon as possible, transmit to the competent authority of the other Member copies of the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance carried by the ship before the change of flag and, if applicable, copies of the relevant inspection reports if the competent authority so requests within three months after the change of flag has taken place.

Regulation

Regulation 5.1.4 - Inspection and enforcement

1. Each Member shall verify, through an effective and coordinated system of regular inspections, monitoring and other control measures, that ships that fly its flag comply with the requirements of this Convention as implemented in national laws and regulations.

2. Detailed requirements regarding the inspection and enforcement system referred to in paragraph 1 of this Regulation are set out in Part A of the Code.

Standard

Standard A5.1.4 - Inspection and enforcement

1. Each Member shall maintain a system of inspection of the conditions for seafarers on ships that fly its flag which shall include verification that the measures relating to working and living conditions as set out in the declaration of maritime labour compliance, where applicable, are being followed, and that the requirements of this Convention are met.

2. The competent authority shall appoint a sufficient number of qualified inspectors to fulfil its responsibilities under paragraph 1 of this Standard. Where recognized organizations have been authorized to carry out inspections, the Member shall require that personnel carrying out the inspection are qualified to undertake these duties and shall provide them with the necessary legal authority to perform their duties.

3. Adequate provision shall be made to ensure that the inspectors have the training, competence, terms of reference, powers, status and independence necessary or desirable so as to enable them to carry out the verification and ensure the compliance referred to in paragraph 1 of this Standard.

4. Inspections shall take place at the intervals required by Standard A5.1.3, where applicable. The interval shall in no case exceed three years.

5. If a Member receives a complaint which it does not consider manifestly unfounded or obtains evidence that a ship that flies its flag does not conform to the requirements of this Convention or that there are serious deficiencies in the implementation of the measures set out in the declaration of maritime labour compliance, the Member shall take the steps necessary

to investigate the matter and ensure that action is taken to remedy any deficiencies found.

6. Adequate rules shall be provided and effectively enforced by each Member in order to guarantee that inspectors have the status and conditions of service to ensure that they are independent of changes of government and of improper external influences.

7. Inspectors, issued with clear guidelines as to the tasks to be performed and provided with proper credentials, shall be empowered:

(a) to board a ship that flies the Member's flag;

(b) to carry out any examination, test or inquiry which they may consider necessary in order to satisfy themselves that the standards are being strictly observed; and

(c) to require that any deficiency is remedied and, where they have grounds to believe that deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights), or represent a significant danger to seafarers' safety, health or security, to prohibit a ship from leaving port until necessary actions are taken.

8. Any action taken pursuant to paragraph 7(c) of this Standard shall be subject to any right of appeal to a judicial or administrative authority.

9. Inspectors shall have the discretion to give advice instead of instituting or recommending proceedings when there is no clear breach of the requirements of this Convention that endangers the safety, health or security of the seafarers concerned and where there is no prior history of similar breaches.

10. Inspectors shall treat as confidential the source of any grievance or complaint alleging a danger or deficiency in relation to seafarers' working and living conditions or a violation of laws and regulations and give no intimation to the shipowner, the shipowner's representative or the operator of the ship that an inspection was made as a consequence of such a grievance or complaint.

11. Inspectors shall not be entrusted with duties which might, because of their number or nature, interfere with effective inspection or prejudice in any way their authority or impartiality in their relations with shipowners, seafarers or other interested parties. In particular, inspectors shall:

(a) be prohibited from having any direct or indirect interest in any operation which they are called upon to inspect; and

(b) subject to appropriate sanctions or disciplinary measures, not reveal, even after leaving service, any commercial secrets or confidential working processes or information of a personal nature which may come to their knowledge in the course of their duties.

12. Inspectors shall submit a report of each inspection to the competent authority. One copy of the report in English or in the working language of the ship shall be furnished to the master of the ship and another copy shall be posted on the ship's notice board for the information of the seafarers and, upon request, sent to their representatives.

13. The competent authority of each Member shall maintain records of inspections of the conditions for seafarers on ships that fly its flag. It shall publish an annual report on inspection activities within a reasonable time, not exceeding six months, after the end of the year.

14. In the case of an investigation pursuant to a major incident, the report shall be submitted to the competent authority as soon as practicable, but not later than one month following the conclusion of the investigation.

15. When an inspection is conducted or when measures are taken under this Standard, all reasonable efforts shall be made to avoid a ship being unreasonably detained or delayed.

16. Compensation shall be payable in accordance with national laws and regulations for any loss or damage suffered as a result of the wrongful exercise of the inspectors' powers. The burden of proof in each case shall be on the complainant.

17. Adequate penalties and other corrective measures for breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) and for obstructing inspectors in the performance of their duties shall be provided for and effectively enforced by each Member.

Guideline

Guideline B5.1.4 - Inspection and enforcement

1. The competent authority and any other service or authority wholly or partly concerned with the inspection of seafarers' working and living conditions should have the resources necessary to fulfil their functions. In particular:

(a) each Member should take the necessary measures so that duly qualified technical experts and specialists may be called upon, as needed, to assist in the work of inspectors; and

(b) inspectors should be provided with conveniently situated premises, equipment and means of transport adequate for the efficient performance of their duties.

2. The competent authority should develop a compliance and enforcement policy to ensure consistency and otherwise guide inspection and enforcement activities related to this Convention. Copies of this policy should be provided to all inspectors and relevant law-enforcement officials and should be made available to the public and shipowners and seafarers.

3. The competent authority should establish simple procedures to enable it to receive information in confidence concerning possible breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) presented by seafarers directly or by representatives of the seafarers, and permit inspectors to investigate such matters promptly, including:

(a) enabling masters, seafarers or representatives of the seafarers to request an inspection when they consider it necessary; and

(b) supplying technical information and advice to shipowners and seafarers and organizations concerned as to the most effective means of complying with the requirements of this Convention and of bringing about a continual improvement in seafarers' on-board conditions.

4. Inspectors should be fully trained and sufficient in numbers to secure the efficient discharge of their duties with due regard to:

(a) the importance of the duties which the inspectors have to perform, in particular the number, nature and size of ships subject to inspection and the number and complexity of the legal provisions to be enforced;

(b) the resources placed at the disposal of the inspectors; and

(c) the practical conditions under which inspections must be carried out in order to be effective.

5. Subject to any conditions for recruitment to the public service which may be prescribed by national laws and regulations, inspectors should have qualifications and adequate training to perform their duties and where possible should have a maritime education or experience as a seafarer. They should have adequate knowledge of seafarers' working and living conditions

and of the English language.

6. Measures should be taken to provide inspectors with appropriate further training during their employment.

7. All inspectors should have a clear understanding of the circumstances in which an inspection should be carried out, the scope of the inspection to be carried out in the various circumstances referred to and the general method of inspection.

8. Inspectors provided with proper credentials under the national law should at a minimum be empowered:

(a) to board ships freely and without previous notice; however, when commencing the ship inspection, inspectors should provide notification of their presence to the master or person in charge and, where appropriate, to the seafarers or their representatives;

(b) to question the master, seafarer or any other person, including the shipowner or the shipowner's representative, on any matter concerning the application of the requirements under laws and regulations, in the presence of any witness that the person may have requested;

(c) to require the production of any books, log books, registers, certificates or other documents or information directly related to matters subject to inspection, in order to verify compliance with the national laws and regulations implementing this Convention;

(d) to enforce the posting of notices required under the national laws and regulations implementing this Convention;

(e) to take or remove, for the purpose of analysis, samples of products, cargo, drinking water, provisions, materials and substances used or handled;

(f) following an inspection, to bring immediately to the attention of the shipowner, the operator of the ship or the master, deficiencies which may affect the health and safety of those on board ship;

(g) to alert the competent authority and, if applicable, the recognized organization to any deficiency or abuse not specifically covered by existing laws or regulations and submit proposals to them for the improvement of the laws or regulations; and

(h) to notify the competent authority of any occupational injuries or diseases affecting seafarers in such cases and in such manner as may be prescribed by laws and regulations.

9. When a sample referred to in paragraph 8(e) of this Guideline is being taken or removed, the shipowner or the shipowner's representative, and where appropriate a seafarer, should be notified or should be present at the time the sample is taken or removed. The quantity of such a sample should be properly recorded by the inspector.

10. The annual report published by the competent authority of each Member, in respect of ships that fly its flag, should contain:

(a) a list of laws and regulations in force relevant to seafarers' working and living conditions and any amendments which have come into effect during the year;

(b) details of the organization of the system of inspection;

(c) statistics of ships or other premises subject to inspection and of ships and other premises actually inspected;

(d) statistics on all seafarers subject to its national laws and regulations;

(e) statistics and information on violations of legislation, penalties imposed and cases of detention of ships; and

(f) statistics on reported occupational injuries and diseases affecting seafarers.

Regulation

Regulation 5.1.5 - On-board complaint procedures

1. Each Member shall require that ships that fly its flag have on-board procedures for the fair, effective and expeditious handling of seafarer complaints alleging breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).
2. Each Member shall prohibit and penalize any kind of victimization of a seafarer for filing a complaint.
3. The provisions in this Regulation and related sections of the Code are without prejudice to a seafarer's right to seek redress through whatever legal means the seafarer considers appropriate.

Standard

Standard A5.1.5 - On-board complaint procedures

1. Without prejudice to any wider scope that may be given in national laws or regulations or collective agreements, the on-board procedures may be used by seafarers to lodge complaints relating to any matter that is alleged to constitute a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).
2. Each Member shall ensure that, in its laws or regulations, appropriate on board complaint procedures are in place to meet the requirements of Regulation 5.1.5. Such procedures shall seek to resolve complaints at the lowest level possible. However, in all cases, seafarers shall have a right to complain directly to the master and, where they consider it necessary, to appropriate external authorities.
3. The on-board complaint procedures shall include the right of the seafarer to be accompanied or represented during the complaints procedure, as well as safeguards against the possibility of victimization of seafarers for filing complaints. The term *victimization* covers any adverse action taken by any person with respect to a seafarer for lodging a complaint which is not manifestly vexatious or maliciously made.
4. In addition to a copy of their seafarers' employment agreement, all seafarers shall be provided with a copy of the on-board complaint procedures applicable on the ship. This shall include contact information for the competent authority in the flag State and, where different, in the seafarers' country of residence, and the name of a person or persons on board the ship who can, on a confidential basis, provide seafarers with impartial advice on their complaint and otherwise assist them in following the complaint procedures available to them on board the ship.

Guideline

Guideline B5.1.5 - On-board complaint procedures

1. Subject to any relevant provisions of an applicable collective agreement, the competent authority should, in close consultation with shipowners' and seafarers' organizations, develop a model for fair, expeditious and well-documented on-board complaint-handling procedures for all ships that fly the Member's flag. In developing these procedures the following matters

should be considered:

(a) many complaints may relate specifically to those individuals to whom the complaint is to be made or even to the master of the ship. In all cases seafarers should also be able to complain directly to the master and to make a complaint externally; and

(b) in order to help avoid problems of victimization of seafarers making complaints about matters under this Convention, the procedures should encourage the nomination of a person on board who can advise seafarers on the procedures available to them and, if requested by the complainant seafarer, also attend any meetings or hearings into the subject matter of the complaint.

2. At a minimum the procedures discussed during the consultative process referred to in paragraph 1 of this Guideline should include the following:

(a) complaints should be addressed to the head of the department of the seafarer lodging the complaint or to the seafarer's superior officer;

(b) the head of department or superior officer should then attempt to resolve the matter within prescribed time limits appropriate to the seriousness of the issues involved;

(c) if the head of department or superior officer cannot resolve the complaint to the satisfaction of the seafarer, the latter may refer it to the master, who should handle the matter personally;

(d) seafarers should at all times have the right to be accompanied and to be represented by another seafarer of their choice on board the ship concerned;

(e) all complaints and the decisions on them should be recorded and a copy provided to the seafarer concerned;

(f) if a complaint cannot be resolved on board, the matter should be referred ashore to the shipowner, who should be given an appropriate time limit for resolving the matter, where appropriate, in consultation with the seafarers concerned or any person they may appoint as their representative; and

(g) in all cases seafarers should have a right to file their complaints directly with the master and the shipowner and competent authorities.

Regulation

Regulation 5.1.6 - Marine casualties

1. Each Member shall hold an official inquiry into any serious marine casualty, leading to injury or loss of life, that involves a ship that flies its flag. The final report of an inquiry shall normally be made public.

2. Members shall cooperate with each other to facilitate the investigation of serious marine casualties referred to in paragraph 1 of this Regulation.

Standard

Standard A5.1.6 - Marine casualties

(No provisions)

Guideline

Guideline B5.1.6 - Marine casualties

(No provisions)

Regulation

Regulation 5.2 - Port State responsibilities

Purpose: To enable each Member to implement its responsibilities under this Convention regarding international cooperation in the implementation and enforcement of the Convention standards on foreign ships

Regulation 5.2.1 - Inspections in port

1. Every foreign ship calling, in the normal course of its business or for operational reasons, in the port of a Member may be the subject of inspection in accordance with paragraph 4 of Article V for the purpose of reviewing compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights) relating to the working and living conditions of seafarers on the ship.
2. Each Member shall accept the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance required under Regulation 5.1.3 as prima facie evidence of compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Accordingly, the inspection in its ports shall, except in the circumstances specified in the Code, be limited to a review of the certificate and declaration.
3. Inspections in a port shall be carried out by authorized officers in accordance with the provisions of the Code and other applicable international arrangements governing port State control inspections in the Member. Any such inspection shall be limited to verifying that the matter inspected is in conformity with the relevant requirements set out in the Articles and Regulations of this Convention and in Part A only of the Code.
4. Inspections that may be carried out in accordance with this Regulation shall be based on an effective port State inspection and monitoring system to help ensure that the working and living conditions for seafarers on ships entering a port of the Member concerned meet the requirements of this Convention (including seafarers' rights).
5. Information about the system referred to in paragraph 4 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard

Standard A5.2.1 - Inspections in port

1. Where an authorized officer, having come on board to carry out an inspection and requested, where applicable, the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, finds that:
 - (a) the required documents are not produced or maintained or are falsely maintained or that the documents produced do not contain the information required by this Convention or are otherwise invalid; or
 - (b) there are clear grounds for believing that the working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention; or
 - (c) there are reasonable grounds to believe that the ship has changed flag for the purpose of

avoiding compliance with this Convention; or

(d) there is a complaint alleging that specific working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention;

a more detailed inspection may be carried out to ascertain the working and living conditions on board the ship. Such inspection shall in any case be carried out where the working and living conditions believed or alleged to be defective could constitute a clear hazard to the safety, health or security of seafarers or where the authorized officer has grounds to believe that any deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Where a more detailed inspection is carried out on a foreign ship in the port of a Member by authorized officers in the circumstances set out in subparagraph (a), (b) or (c) of paragraph 1 of this Standard, it shall in principle cover the matters listed in Appendix A5-III.

3. In the case of a complaint under paragraph 1(d) of this Standard, the inspection shall generally be limited to matters within the scope of the complaint, although a complaint, or its investigation, may provide clear grounds for a detailed inspection in accordance with paragraph 1(b) of this Standard. For the purpose of paragraph 1(d) of this Standard, complaint means information submitted by a seafarer, a professional body, an association, a trade union or, generally, any person with an interest in the safety of the ship, including an interest in safety or health hazards to seafarers on board.

4. Where, following a more detailed inspection, the working and living conditions on the ship are found not to conform to the requirements of this Convention, the authorized officer shall forthwith bring the deficiencies to the attention of the master of the ship, with required deadlines for their rectification. In the event that such deficiencies are considered by the authorized officer to be significant, or if they relate to a complaint made in accordance with paragraph 3 of this Standard, the authorized officer shall bring the deficiencies to the attention of the appropriate seafarers' and shipowners' organizations in the Member in which the inspection is carried out, and may:

(a) notify a representative of the flag State;

(b) provide the competent authorities of the next port of call with the relevant information.

5. The Member in which the inspection is carried out shall have the right to transmit a copy of the officer's report, which must be accompanied by any reply received from the competent authorities of the flag State within the prescribed deadline, to the Director-General of the International Labour Office with a view to such action as may be considered appropriate and expedient in order to ensure that a record is kept of such information and that it is brought to the attention of parties which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.

6. Where, following a more detailed inspection by an authorized officer, the ship is found not to conform to the requirements of this Convention and:

(a) the conditions on board are clearly hazardous to the safety, health or security of seafarers; or

(b) the non-conformity constitutes a serious or repeated breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights);

the authorized officer shall take steps to ensure that the ship shall not proceed to sea until any non-conformities that fall within the scope of subparagraph (a) or (b) of this paragraph have been rectified, or until the authorized officer has accepted a plan of action to rectify such non-

conformities and is satisfied that the plan will be implemented in an expeditious manner. If the ship is prevented from sailing, the authorized officer shall forthwith notify the flag State accordingly and invite a representative of the flag State to be present, if possible, requesting the flag State to reply within a prescribed deadline. The authorized officer shall also inform forthwith the appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State in which the inspection was carried out.

7. Each Member shall ensure that its authorized officers are given guidance, of the kind indicated in Part B of the Code, as to the kinds of circumstances justifying detention of a ship under paragraph 6 of this Standard.

8. When implementing their responsibilities under this Standard, each Member shall make all possible efforts to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is found to be unduly detained or delayed, compensation shall be paid for any loss or damage suffered. The burden of proof in each case shall be on the complainant.

Guideline

Guideline B5.2.1 - Inspections in port

1. The competent authority should develop an inspection policy for authorized officers carrying out inspections under Regulation 5.2.1. The objective of the policy should be to ensure consistency and to otherwise guide inspection and enforcement activities related to the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Copies of this policy should be provided to all authorized officers and should be available to the public and shipowners and seafarers.

2. When developing a policy relating to the circumstances warranting a detention of the ship under Standard A5.2.1, paragraph 6, of the competent authority should consider that, with respect to the breaches referred to in Standard A5.2.1, paragraph 6(b), the seriousness could be due to the nature of the deficiency concerned. This would be particularly relevant in the case of the violation of fundamental rights and principles or seafarers' employment and social rights under Articles III and IV. For example, the employment of a person who is under age should be considered as a serious breach even if there is only one such person on board. In other cases, the number of different defects found during a particular inspection should be taken into account: for example, several instances of defects relating to accommodation or food and catering which do not threaten safety or health might be needed before they should be considered as constituting a serious breach.

3. Members should cooperate with each other to the maximum extent possible in the adoption of internationally agreed guidelines on inspection policies, especially those relating to the circumstances warranting the detention of a ship.

Regulation

Regulation 5.2.2 - Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships calling at a port in the Member's territory who allege a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) have the right to report such a complaint in order to facilitate a prompt and practical means of redress.

Standard

Standard A5.2.2 - Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. A complaint by a seafarer alleging a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) may be reported to an authorized officer in the port at which the seafarer's ship has called. In such cases, the authorized officer shall undertake an initial investigation.
2. Where appropriate, given the nature of the complaint, the initial investigation shall include consideration of whether the on-board complaint procedures provided under Regulation 5.1.5 have been explored. The authorized officer may also conduct a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.
3. The authorized officer shall, where appropriate, seek to promote a resolution of the complaint at the ship-board level.
4. In the event that the investigation or the inspection provided under this Standard reveals a non-conformity that falls within the scope of paragraph 6 of Standard A5.2.1, the provisions of that paragraph shall be applied.
5. Where the provisions of paragraph 4 of this Standard do not apply, and the complaint has not been resolved at the ship-board level, the authorized officer shall forthwith notify the flag State, seeking, within a prescribed deadline, advice and a corrective plan of action.
6. Where the complaint has not been resolved following action taken in accordance with paragraph 5 of this Standard, the port State shall transmit a copy of the authorized officer's report to the Director-General. The report must be accompanied by any reply received within the prescribed deadline from the competent authority of the flag State. The appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State shall be similarly informed. In addition, statistics and information regarding complaints that have been resolved shall be regularly submitted by the port State to the Director-General. Both such submissions are provided in order that, on the basis of such action as may be considered appropriate and expedient, a record is kept of such information and is brought to the attention of parties, including shipowners' and seafarers' organizations, which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.
7. Appropriate steps shall be taken to safeguard the confidentiality of complaints made by seafarers.

Guideline

Guideline B5.2.2 - Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Where a complaint referred to in Standard A5.2.2 is dealt with by an authorized officer, the officer should first check whether the complaint is of a general nature which concerns all seafarers on the ship, or a category of them, or whether it relates only to the individual case of the seafarer concerned.
2. If the complaint is of a general nature, consideration should be given to undertaking a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.
3. If the complaint relates to an individual case, an examination of the results of any on-board complaint procedures for the resolution of the complaint concerned should be undertaken. If such procedures have not been explored, the authorized officer should suggest that the complainant take advantage of any such procedures available. There should be good reasons for considering a complaint before any on-board complaint procedures have been explored. These would include the inadequacy of, or undue delay in, the internal procedures or the complainant's fear of reprisal for lodging a complaint.

4. In any investigation of a complaint, the authorized officer should give the master, the shipowner and any other person involved in the complaint a proper opportunity to make known their views.

5. In the event that the flag State demonstrates, in response to the notification by the port State in accordance with paragraph 5 of Standard A5.2.2, that it will handle the matter, and that it has in place effective procedures for this purpose and has submitted an acceptable plan of action, the authorized officer may refrain from any further involvement with the complaint.

Regulation

Regulation 5.3 - Labour-supplying responsibilities

Purpose: To ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention as pertaining to seafarer recruitment and placement and the social protection of its seafarers

1. Without prejudice to the principle of each Member's responsibility for the working and living conditions of seafarers on ships that fly its flag, the Member also has a responsibility to ensure the implementation of the requirements of this Convention regarding the recruitment and placement of seafarers as well as the social security protection of seafarers that are its nationals or are resident or are otherwise domiciled in its territory, to the extent that such responsibility is provided for in this Convention.

2. Detailed requirements for the implementation of paragraph 1 of this Regulation are found in the Code.

3. Each Member shall establish an effective inspection and monitoring system for enforcing its labour-supplying responsibilities under this Convention.

4. Information about the system referred to in paragraph 3 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard

Standard A5.3 - Labour-supplying responsibilities

1. Each Member shall enforce the requirements of this Convention applicable to the operation and practice of seafarer recruitment and placement services established on its territory through a system of inspection and monitoring and legal proceedings for breaches of licensing and other operational requirements provided for in Standard A1.4.

Guideline

Guideline B5.3 - Labour-supplying responsibilities

1. Private seafarer recruitment and placement services established in the Member's territory and securing the services of a seafarer for a shipowner, wherever located, should be required to assume obligations to ensure the proper fulfilment by shipowners of the terms of their employment agreements concluded with seafarers.

Appendix A5-I

The working and living conditions of seafarers that must be inspected and approved by the flag State before certifying a ship in accordance with Standard A5.1.3, paragraph 1:

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

Food and catering

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

APPENDIX A5-II

Maritime Labour Certificate

(Note: This Certificate shall have a Declaration of Maritime Labour Compliance attached)

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the
Maritime Labour Convention, 2006
(referred to below as “the Convention”)
under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by

(full designation and address of the competent authority or recognized organization
duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Date of registry

Gross tonnage¹

IMO number

Type of ship

Name and address of the shipowner²

.....

.....

¹ For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

² *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

This is to certify:

1. That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.

2. That the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.

This Certificate is valid until subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued

at on is attached.

Completion date of the inspection on which this Certificate is based was

Issued at on

Signature of the duly authorized official issuing the Certificate

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

Endorsements for mandatory intermediate inspection and, if required, any additional inspection

This is to certify that the ship was inspected in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention.

Intermediate inspection:
(to be completed between the second and third anniversary dates)

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Additional endorsements (if required)

This is to certify that the ship was the subject of an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accommodation) or for other reasons.

Appendix A5-III

General areas that are subject to a detailed inspection by an authorized officer in a port of a Member carrying out a port State inspection pursuant to Standard A5.2.1:

Minimum age

Additional inspection:
(if required)

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Additional inspection:
(if required)

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Additional inspection:
(if required)

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Maritime Labour Convention, 2006

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

*(Note: This Declaration must be attached
to the ship's Maritime Labour Certificate)*

Issued under the authority of: *(insert name of competent
authority as defined in Article II, paragraph 1(a), of the Convention)*

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

- (a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;
- (b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;
- (c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;
- (d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and
- (e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1. Minimum age (Regulation 1.1)
2. Medical certification (Regulation 1.2)
3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)
4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)
5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)
6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)
7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7)
8. Accommodation (Regulation 3.1)
9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1)
10. Food and catering (Regulation 3.2)
11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)

- 12. On-board medical care (Regulation 4.1)
- 13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)
- 14. Payment of wages (Regulation 2.2)

Name:

Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Substantial equivalencies

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following substantial equivalencies, as provided under Article VI, paragraphs 3 and 4, of the Convention, except where stated above, are noted *(insert description if applicable)*:

.....
.....

No equivalency has been granted.

Name:

Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Exemptions

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following exemptions granted by the competent authority as provided in Title 3 of the Convention are noted:

.....
.....

No exemption has been granted.

Name:

Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

1. Minimum age (Regulation 1.1)
.....
2. Medical certification (Regulation 1.2)
.....
3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)
.....
4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)
.....
5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)
.....
6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)
.....
7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7)
.....
8. Accommodation (Regulation 3.1)
.....
9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1)
.....
10. Food and catering (Regulation 3.2)
.....
11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)
.....
12. On-board medical care (Regulation 4.1)
.....
13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)
.....
14. Payment of wages (Regulation 2.2)
.....

I hereby certify that the above measures have been drawn up to ensure ongoing compliance, between inspections, with the requirements listed in Part I.

Name of shipowner:¹

.....

Company address:

.....

Name of the authorized signatory:

.....

Title:

Signature of the authorized signatory:

.....

Date:

(Stamp or seal of the shipowner¹)

The above measures have been reviewed by (*insert name of competent authority or duly recognized organization*) and, following inspection of the ship, have been determined as meeting the purposes set out under Standard A5.1.3, paragraph 10(b), regarding measures to ensure initial and ongoing compliance with the requirements set out in Part I of this Declaration.

Name:

Title:

Address:

.....

.....

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

¹ *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on ship-owners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

Interim Maritime Labour Certificate

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the
Maritime Labour Convention, 2006
(referred to below as “the Convention”)
under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by

(full designation and address of the competent authority or recognized organization
duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Date of registry

Gross tonnage ¹

IMO number

Type of ship

Name and address of the shipowner ²

.....

This is to certify, for the purposes of Standard A5.1.3, paragraph 7, of the Convention,
that:

- (a) this ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I to the Convention, taking into account verification of items under (b), (c) and (d) below;
- (b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with the Convention;
- (c) the master is familiar with the requirements of the Convention and the responsibilities for implementation; and
- (d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a Declaration of Maritime Labour Compliance.

¹ For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

² *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

This Certificate is valid until subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4.

Completion date of the inspection referred to under (a) above was

Issued at on

Signature of the duly authorized official
issuing the interim certificate

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

Appendix A5-III

General areas that are subject to a detailed inspection by an authorized officer in a port of a Member carrying out a port State inspection pursuant to Standard A5.2.1:

Minimum age

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

APPENDIX B5-I – EXAMPLE OF A NATIONAL DECLARATION

See Guideline B5.1.3, paragraph 5
Maritime Labour Convention, 2006
Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

*(Note: This Declaration must be attached
to the ship’s Maritime Labour Certificate)*

Issued under the authority of: **The Ministry of Maritime Transport of Xxxxxx**

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage
M.S. EXAMPLE	12345	1,000

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

- (a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;
- (b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;
- (c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;
- (d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and
- (e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1. Minimum age (Regulation 1.1)
Shipping Law, No. 123 of 1905, as amended (“Law”), Chapter X; Shipping Regulations (“Regulations”), 2006, Rules 1111-1222.
Minimum ages are those referred to in the Convention.
“Night” means 9 p.m. to 6 a.m. unless the Ministry of Maritime Transport (“Ministry”) approves a different period.
Examples of hazardous work restricted to 18-year-olds or over are listed in Schedule A hereto. In the case of cargo ships, no one under 18 may work in the areas marked on the ship’s plan (to be attached to this Declaration) as “hazardous area”.

2. Medical certification (Regulation 1.2)

Law, Chapter XI; Regulations, Rules 1223-1233.

Medical certificates shall conform to the STCW requirements, where applicable; in other cases, the STCW requirements are applied with any necessary adjustments.

Qualified opticians on list approved by Ministry may issue certificates concerning eyesight.

Medical examinations follow the ILO/WHO Guidelines referred to in Guideline B1.2.1

.....
.....

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

1. Minimum age (Regulation 1.1)
*Date of birth of each seafarer is noted against his/her name on the crew list.
The list is checked at the beginning of each voyage by the master or officer acting on his or her behalf ("competent officer"), who records the date of such verification.
Each seafarer under 18 receives, at the time of engagement, a note prohibiting him/her from performing night work or the work specifically listed as hazardous (see Part I, section I, above) and any other hazardous work, and requiring him/her to consult the competent officer in case of doubt. A copy of the note, with the seafarer's signature under "received and read", and the date of signature, is kept by the competent officer.*

2. Medical certification (Regulation 1.2)
*The medical certificates are kept in strict confidence by the competent officer, together with a list, prepared under the competent officer's responsibility and stating for each seafarer on board: the functions of the seafarer, the date of the current medical certificate(s) and the health status noted on the certificate concerned.
In any case of possible doubt as to whether the seafarer is medically fit for a particular function or functions, the competent officer consults the seafarer's doctor or another qualified practitioner and records a summary of the practitioner's conclusions, as well as the practitioner's name and telephone number and the date of the consultation.*

.....
.....

2006. ÉVI TENGERÉSZETI MUNKAÜGYI EGYEZMÉNY

Preambulum

A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Általános Konferenciája,

amelyet a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal Igazgatótestülete hívott össze Genfben, és amely 2006. február 7-én a kilencvennegyedik ülészakára ült össze,

azzal a szándékkal, hogy olyan egységes és összefüggő jogi okmányt hozzon létre, amely a lehető legnagyobb mértékben magában foglalja a létező nemzetközi tengerészeti munkaügyi egyezmények és ajánlások valamennyi korszerű előírását, valamint az egyéb nemzetközi munkaügyi Egyezményekben található alapelveket is, így különösen az alábbiakban felsoroltakat:

- a kényszermunkáról szóló 1930. évi Egyezmény (29. sz.);
- az egyesülési szabadságról és a szervezkedési jog védelméről szóló 1948. évi Egyezmény (87. sz.);
- a szervezkedési jog és a kollektív tárgyalási jog elveinek alkalmazásáról szóló 1949. évi Egyezmény (98. sz.);
- a férfi és a női munkaerőnek egyenlő értékű munka esetén járó egyenlő díjazásáról szóló 1951. évi Egyezmény (100. sz.);
- a kényszermunka felszámolásáról szóló 1957. évi Egyezmény (105. sz.);
- a foglalkoztatásból és a foglalkozásból eredő hátrányos megkülönböztetésről szóló 1958. évi Egyezmény (111. sz.);
- a foglalkoztatás alsó korhatáráról szóló 1973. évi Egyezmény (138. sz.);
- a gyermekmunka legrosszabb formáiról szóló 1999. évi Egyezmény (182. sz.); és

figyelembe véve a Szervezet alapvető mandátumát, amely a tisztességes munkakörülmények létrejöttének elősegítését foglalja magában; és

felidézve az ILO-nak a Munka világra vonatkozó alapvető elvekről és jogokról szóló 1998. évi nyilatkozatát;

figyelembe véve továbbá, hogy a tengerészek a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet egyéb jogi aktusaiban foglalt rendelkezések hatálya alá is tartoznak, és vannak egyéb olyan jogaik is, amelyek valamennyi személyre vonatkozó alapvető jogokként és szabadságokként vannak elismerve, és

tekintettel arra, hogy a hajózási ipar globális jellegéből következően a tengerészeknek különleges védelemre van szükségük, és

figyelembe véve a módosított, 1974. évi az „Életbiztonság a tengeren” című Nemzetközi Egyezményben foglalt, a hajók biztonságára, a személyek épségének megővésére és a minőségi hajóüzemeltetésre vonatkozó nemzetközi szabványokat, a módosított, 1972. évi a tengeren történő összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi szabályokról szóló Egyezményt, továbbá a módosított, 1978. évi a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló Nemzetközi Egyezményben foglalt, a tengerészek képzésére és kompetenciáira vonatkozó követelményeket, és

felidézve, hogy az Egyesült Nemzetek Szervezetének 1982. évi Tengerjogi Egyezménye rögzíti azokat az általános jogi kereteket, amelyeknek megfelelően az óceánokon és tengereken folytatott valamennyi tevékenységet végezni kell, valamint

felidézve, hogy a hivatkozott Egyezmény stratégiai fontossággal bír, minthogy a tengeri iparágban végzett nemzeti, regionális és globális tevékenység és együttműködés alapját képezi, továbbá felidézve, hogy a hivatkozott Egyezmény integritását szükséges fenntartani, és

felidézve, hogy az Egyesült Nemzetek Szervezetének 1982. évi Tengerjogi Egyezményének 94. cikke meghatározza a lobogó szerinti Állam feladatait és kötelezettségeit többek között a lobogója alatt közlekedő hajókon fennálló foglalkoztatási körülmények, személyzettel való ellátottság, valamint szociális ügyek tekintetében, és

felidézve a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Alapokmánya 19. cikkének 8. bekezdését, amely kimondja, hogy bármilyen egyezménynek vagy ajánlásnak a Konferencia általi elfogadása, illetve bármilyen egyezmény valamely tagállam általi megerősítése semmi esetre sem lehet befolyással bármely olyan törvényre, ítéletre, szokásra, vagy megállapodásra, amely kedvezőbb feltételeket biztosít az érintett munkavállalóknak annál, mint amelyek az egyezményben vagy ajánlásban vannak előírva, és

abból az elhatározásból kiindulva, hogy ezen új jogi aktust oly módon dolgozza ki, hogy azt a lehető legnagyobb mértékben elfogadhatónak találják a tisztességes munka alapelvei iránt elkötelezett kormányok, hajótulajdonosok és tengerészek, továbbá hogy az aktus könnyen naprakésszé tehető legyen, valamint hogy az aktus alkalmas legyen a tényleges alkalmazásra és végrehajtásra, és

miután úgy határozott, hogy elfogad bizonyos javaslatokat egy ilyen jogi aktus realizálása érdekében, amely célkitűzés a jelen ülés napirendi pontját képezi, és

miután úgy döntött, hogy ezeket a javaslatokat nemzetközi egyezmény formájában adja közre;

a mai napon, a kétezerhatodik esztendő február havának huszonharmadik napján elfogadja az alábbi Egyezményt, amely a „2006. évi Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény” néven idézhető.

ÁLTALÁNOS KÖTELEZETTSÉGEK

I. cikk

1. A jelen Egyezményt megerősítő valamennyi Tagállam kötelezettséget vállal arra, hogy az Egyezmény rendelkezéseit teljes mértékben hatályba lépteti a VI. cikkben meghatározott módon annak érdekében, hogy biztosítsa valamennyi tengerész tisztességes foglalkoztatáshoz való jogát.

2. A Tagállamok kötelesek együttműködni egymással annak érdekében, hogy biztosítsák a jelen Egyezmény tényleges foganatosítását és végrehajtását.

FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK ÉS ALKALMAZÁSI KÖR

II. cikk

1. A jelen Egyezmény szempontjából, és amennyiben az egyes rendelkezések másképpen nem

rendelik, az alábbiakban felsorolt kifejezések a következőkben meghatározott módon értendők:

(a) az **illetékes hatóság** azt a minisztert, minisztériumot, kormányhivatalt vagy egyéb hatóságot jelenti, akinek vagy amelynek jogában áll az érintett rendelkezés tárgyára vonatkozó szabályozást, utasításokat, illetve egyéb szabályzatokat kibocsátani és érvényre juttatni;

(b) a **tengerészeti munkaügyi megfeleléségi nyilatkozat** az 5.1.3 Szabályban említett nyilatkozatot jelenti;

(c) a **bruttó űrtartalom** azt a bruttó űrtartalmat jelenti, amelyet a hajók köbözésére vonatkozó 1969. évi nemzetközi egyezmény I. Mellékletében, illetve bármely annak helyébe lépő Egyezményben foglalt, a hajók köbözéséről szóló előírásoknak megfelelően számítottak ki; azon hajók esetében pedig, amelyek a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által elfogadott, a hajók köbözésére szolgáló ideiglenes rendszer hatálya alá tartoznak, a bruttó űrtartalom az, amely a Nemzetközi Köbözési Bizonyítvány (1969) MEGJEGYZÉSEK rovatában feltüntetésre került;

(d) a **tengerészeti munkaügyi bizonyítvány** az 5.1.3 Szabályban említett bizonyítványt jelenti;

(e) a **jelen Egyezmény követelményei** kifejezés a jelen cikkeken, valamint a jelen Egyezmény Szabályaiban és a jelen Egyezményhez csatolt Szabályzat A. részében található követelményeket jelenti;

(f) a **tengerész** valamennyi olyan személyt jelenti, aki a jelen Egyezmény hatálya alá tartozó hajón bármely beosztásban alkalmazásban áll, szerződötve van, vagy ott bármilyen minőségben dolgozik;

(g) a **tengerész-munkaszerződés** kifejezés magában foglalja mind a munkaszerződést, mind pedig az írásban kötött szerződés egyes cikkeit;

(h) a **tengerészek toborzását és munkaközvetítését végző szolgáltató** bármely olyan, akár az állami, akár a magánszektorban tevékenykedő személyt, gazdasági társaságot, intézményt, ügynökséget, illetve egyéb szervezetet jelent, aki vagy amely a tengerészeknek a hajótulajdonosok részére történő toborzásával, illetőleg a tengerészeknek a hajótulajdonosokhoz való kiközvetítésével foglalkozik;

(i) a **hajó** valamennyi hajót jelenti, kivéve amely kizárólag belvizeken, illetve védett vizekben foglalt vagy azok közvetlen közelében található vizeken, vagy a kikötői előírások hatálya alá eső területeken hajózik;

(j) a **hajótulajdonos** a hajó tulajdonosát jelenti, vagy azon egyéb szervezetet vagy személyt – így például üzemben tartót, ügynököt, vagy a hajót személyzet nélkül (bare boat charterben) bérlő személyt –, amely vagy aki a tulajdonostól átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét, és e felelősség átvállalásával egyidejűleg vállalta, hogy magára veszi a jelen Egyezmény értelmében a hajótulajdonosokra háruló kötelelességeket és felelősséget, függetlenül attól, hogy rajta kívül bármely egyéb szervezet vagy személy teljesíti és vállalja-e a hajótulajdonos nevében ezen kötelelességek és felelősségek bizonyos részét.

2. Azon esetek kivételével, amikor nincs kifejezetten eltérő rendelkezés, a jelen Egyezmény valamennyi tengerészre vonatkozik.

3. Abban az esetben, ha kétség merül fel azt illetően, hogy a személyek bármely adott csoportjába tartozók a jelen Egyezmény értelmében tengerésznek tekintendők-e, a kérdésben az adott Tagállam illetékes hatósága köteles határozni a hajótulajdonosok és a tengerészek e

kérdésben érintett szervezeteivel folytatott egyeztetést követően.

4. Azon esetek kivételével, amelyekben a jelen Egyezmény kifejezetten másképpen rendelkezik, a jelen Egyezmény vonatkozik valamennyi olyan köz- vagy magántulajdonban lévő hajóra, amely rendes körülmények között kereskedelmi tevékenységet folytat, kivéve a halászati, illetve hasonló tevékenységet folytató hajókat, valamint a hagyományos építésű hajókat, így például a laposfenekű vitorlásokat és a dzsunkákat. A jelen Egyezmény nem vonatkozik a hadihajókra, illetve a haditengerészeti segédhajókra.

5. Abban az esetben, ha kétség merül fel azt illetően, hogy a jelen Egyezmény vonatkozik-e valamely hajóra vagy a hajók valamely adott csoportjára, a kérdésben az adott Tagállam illetékes hatósága köteles határozni a hajótulajdonosok és a tengerészek e kérdésben érintett szervezeteivel folytatott egyeztetést követően.

6. Amennyiben az illetékes hatóság úgy ítéli meg, hogy az adott időpontban nem volna ésszerű, illetve nem volna kivitelezhető alkalmazni a Szabályzat bizonyos – a VI. cikk 1. bekezdésében említett – részleteit az adott Tagállam lobogója alatt közlekedő valamely hajóra, vagy ilyen hajók valamely adott csoportjaira, a Szabályzat releváns rendelkezéseit addig a mértékig terjedően nem kell alkalmazni, amely mértékben az adott tárgyról a nemzeti jogszabályok vagy kollektív szerződések, illetve egyéb intézkedések eltérően rendelkeznek. Ilyen határozatot kizárólag a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel folytatott egyeztetés keretein belül hozhat az illetékes hatóság, és kizárólag olyan hajók tekintetében, amelyek bruttó úrtartalma 200 tonnánál kisebb és nemzetközi utakon nem közlekednek.

7. A Tagállamok kötelesek valamennyi olyan határozatról, amelyet a jelen cikk 3., vagy 5., vagy 6. bekezdésének értelmében hoztak, tájékoztatni a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatóját, aki köteles erről értesíteni a Szervezet Tagállamait.

8. Amennyiben a jelen Egyezmény kifejezetten másképpen nem rendelkezik, a jelen Egyezményre való utalás egyúttal a Szabályokra és a Szabályzatra való utalásként is értelmezendő.

ALAPVETŐ JOGOK ÉS ALAPELVEK

III. cikk

Valamennyi Tagállam köteles meggyőződni arról, hogy a jogszabályaiban foglalt rendelkezések a jelen Egyezménnyel összhangban tiszteletben tartják az alábbiakban felsorolt alapvető jogokat:

- (a) az egyesülési szabadság alapvető jogát és a kollektív tárgyalásra való jog tényleges elismerését;
- (b) a kényszermunka, illetve a kötelező munka valamennyi formájának felszámolását;
- (c) a gyermekmunka hatékony felszámolását; és
- (d) a foglalkoztatásból és a foglalkozásból eredő hátrányos megkülönböztetés felszámolását.

A TENGERÉSZEK FOGLALKOZTATÁSI ÉS SZOCIÁLIS JOGAI

IV. cikk

- 1. Valamennyi tengerésznek joga van a biztonsági előírásoknak megfelelő, biztonságos és veszélytelen munkahelyhez.
- 2. Valamennyi tengerésznek joga van a tisztességes foglalkoztatási feltételekhez.

3. Valamennyi tengerésznek joga van a tisztességes munka- és életkörülményekhez a hajó fedélzetén.
4. Valamennyi tengerész jogosult egészségvédelemre, orvosi ellátásra, jóléti intézkedésekre, valamint a szociális védelem egyéb formáira.
5. Valamennyi Tagállam köteles – saját joghatósága keretein belül – biztosítani, hogy a tengerészeknek a jelen cikk előző bekezdéseiben rögzített foglalkoztatási és szociális jogai teljes mértékben foganatosításra kerüljenek a jelen Egyezmény követelményeinek megfelelően. Hacsak a jelen Egyezmény eltérően nem rendelkezik, az említett foganatosítás megvalósulhat nemzeti jogszabályok útján, a vonatkozó kollektív szerződésekkel, gyakorlati tevékenységgel, illetve egyéb intézkedésekkel.

AZ ALKALMAZÁSRA ÉS A VÉGREHAJTÁSRA VONATKOZÓ KÖTELEZETTSÉGEK

V. cikk

1. Valamennyi Tagállam köteles olyan jogszabályokat vagy egyéb intézkedéseket foganatosítani és végrehajtani, amelyeket annak érdekében fogadott el, hogy eleget tegyen a jelen Egyezmény értelmében a joghatósága alá tartozó hajókra és tengerészekre vonatkozóan vállalt kötelezettségeinek.
2. Valamennyi Tagállam köteles ténylegesen gyakorolni joghatóságát és ellenőrzését a lobogója alatt közlekedő hajókra vonatkozóan egy olyan rendszer létrehozása révén, amely biztosítja a jelen Egyezmény követelményeinek való megfelelést, és amely magában foglalja a vonatkozó jogszabályok értelmében végzett rendszeres ellenőrzéseket, jelentéstételt, folyamatos felügyeleti tevékenységet, valamint jogi eljárásokat.
3. Valamennyi Tagállam köteles biztosítani, hogy a lobogója alatt közlekedő hajók a jelen Egyezményben megköveteltek szerint fedélzetükön tartsák a tengerészeti munkaügyi bizonyítványt és a tengerészeti munkaügyi megfeleléségi nyilatkozatot.
4. Azokon a hajókon, amelyekre a jelen Egyezmény vonatkozik, a lobogó szerinti Államtól eltérő más Tagállam is jogosult – a nemzetközi jognak megfelelően – ellenőrzést végezni abból a célból, hogy megállapítsa, vajon a hajó megfelel-e a jelen Egyezmény követelményeinek, amennyiben a hajó az adott Tagállam valamelyik kikötőjében tartózkodik.
5. Valamennyi Tagállam köteles ténylegesen gyakorolni joghatóságát és ellenőrzését a tengerészek toborzását és munkaközvetítését végző szolgáltatásokra vonatkozóan, amennyiben azokat az adott Tagállam területén hozták létre.
6. Valamennyi Tagállam köteles megtiltani a jelen Egyezmény követelményeinek bármilyen megsértését, és köteles – a nemzetközi jognak megfelelően – olyan szankciókat megállapítani vagy a saját jogszabályai értelmében olyan, a kialakult helyzetet javító intézkedések megtételét megkövetelni, amelyek elegendőek a követelmények megsértésének megelőzésére.
7. Valamennyi Tagállam köteles a jelen Egyezmény értelmében fennálló kötelezettségeit oly módon foganatosítani, hogy biztosítsa, hogy a bármely olyan Állam lobogója alatt közlekedő hajók, amelyek nem erősítették meg a jelen Egyezményt, ne részesüljenek kedvezőbb elbánásban, mint azok a hajók, amelyek olyan Állam lobogója alatt közlekednek, amely Állam azt megerősítette.

SZABÁLYOK ÉS A SZABÁLYZAT A. ÉS B. RÉSZE

VI. cikk

1. A Szabályok és a Szabályzat A. részének rendelkezései kötelező érvényűek. A Szabályzat

B. részének rendelkezései nem kötelező érvényűek.

2. Valamennyi Tagállam kötelezettséget vállal arra, hogy tiszteletben tartja a Szabályokban rögzített jogokat és alapelveket, és valamennyi Szabályt a Szabályzat A. részében található vonatkozó rendelkezésekben rögzített módon fogantatosítja. Ezen túlmenően a Tagállam köteles kellő alaposággal figyelembe venni kötelezettségeinek a Szabályzat B. részében meghatározott módon való fogantatosítását.

3. Az a Tagállam, amelyik nincs olyan helyzetben, hogy a Szabályzat A. részében rögzített módon érvényesíthesse a jogokat és alapelveket, jogosult – hacsak a jelen Egyezmény kifejezetten eltérően nem rendelkezik – az A. részt a jogszabályaiban vagy egyéb intézkedéseiben foglalt olyan rendelkezések révén fogantatosítani, amely rendelkezések lényegileg egyenértékűek az A. rész rendelkezéseivel.

4. Kizárólag a jelen cikk 3. bekezdése értelmében, bármely jogszabályt, kollektív szerződést vagy a végrehajtást biztosító egyéb intézkedést lényegileg egyenértékűnek kell tekinteni a jelen Egyezmény keretein belül abban az esetben, ha az érintett Tagállam meggyőződik arról, hogy az:

(a) hozzájárul a Szabályzat A. részének érintett rendelkezésében vagy rendelkezéseiben foglalt általános célok és célkitűzések teljeskörű megvalósításához; és

(b) biztosítja a Szabályzat A. része érintett rendelkezésének vagy rendelkezéseinek végrehajtását.

KONZULTÁCIÓ A HAJÓTULAJDONOSOK ÉS A TENGERÉSZEK SZERVEZETEIVEL

VII. cikk

Azokban az esetekben, ha valamely adott Tagállamban nincsenek a hajótulajdonosoknak vagy a tengerészeknek reprezentatív szervezetei, az adott Tagállam csak a XIII. cikkben említett Bizottsággal történő egyeztetés során hozhat döntést valamennyi olyan, a jelen Egyezményhez képest való eltérés, mentesség, illetve az Egyezmény rugalmas alkalmazása ügyében, amelynek vonatkozásában az Egyezmény egyébként megköveteli a hajótulajdonosok és a tengerészek szervezeteivel történő egyeztetést.

HATÁLYBA LÉPÉS

VIII. cikk

1. A jelen Egyezmény megerősítő okiratát nyilvántartásba vétel céljából a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatójának kell megküldeni.

2. Az Egyezmény csak a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet azon tagállamaira nézve kötelező, amelyek megerősítő okiratát a főigazgató nyilvántartásba vette.

3. A jelen Egyezmény tizenkét hónappal azon nap után lép hatályba, amelyen legalább 30 olyan Tagállam megerősítő okiratát vették nyilvántartásba, amely Tagállamoknak a világ kereskedelmi hajóparkja bruttó ürtartalmából való részesedése összesen legalább 33 százalékot tesz ki.

4. A továbbiakban a jelen Egyezmény minden további tagállamra nézve tizenkét hónappal azon nap után lép hatályba, melyen megerősítő okiratát nyilvántartásba vették.

FELMONDÁS

IX. cikk

1. A jelen egyezményt megerősítő Tagállam a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatójával nyilvántartásba vétel céljából közölt nyilatkozat útján mondhatja fel az Egyezményt első hatályba lépésének időpontjától számított tíz év elteltével. Az ilyen felmondás a nyilvántartásba vételét követő egy év elteltével válik hatályossá.

2. Arra a tagállamra, amely a jelen Egyezményt megerősítette, és amely az előző bekezdésben említett tíz éves időszak lejártá utáni egy éven belül nem él a jelen cikkben biztosított felmondási jogával, a kötelezettség újabb tíz éves időszakra fennmarad, és ezt követően minden újabb tíz év elteltével mondható fel a jelen Egyezmény az e cikkben előírt feltételek szerint.

A HATÁLYBA LÉPÉS JOGKÖVETKEZMÉNYEI

X. cikk

A jelen Egyezmény az alábbiakban felsorolt egyezményeket írja felül:

A tengeren való foglalkoztatás alsó korhatáráról szóló 1920. évi egyezmény (7. sz.);

A hajótörés esetén fizetendő munkanélküliségi segélyről szóló 1920. évi egyezmény (8. sz.);

A tengerészek munkaközvetítéséről szóló 1920. évi egyezmény (9. sz.);

A hajókon alkalmazott gyermekek és fiatalok orvosi vizsgálatáról szóló 1921. évi egyezmény (16. sz.);

A tengerészek munkaszerződéseiről szóló 1926. évi egyezmény (22. sz.);

A tengerészek repatriálásáról szóló 1926. évi egyezmény (23. sz.);

A kereskedelmi hajók tisztjeinek képesítési bizonyítványairól szóló 1936. évi Egyezmény (53. sz.);

A tengerészek fizetett szabadságáról szóló 1936. évi egyezmény (54. sz.);

A hajótulajdonosoknak a tengerészek megbetegedése és sérülése esetén viselt felelősségéről szóló 1936. évi egyezmény (55. sz.);

A tengerészek betegségbiztosításáról szóló 1936. évi egyezmény (56. sz.);

A hajókon való munkaidőről és a hajók személyzetének létszámáról szóló 1936. évi egyezmény (57. sz.);

A tengeren való foglalkoztatás alsó korhatáráról szóló (módosított) 1936. évi egyezmény (58. sz.);

A személyzet hajón való ételmezéséről és étkeztetéséről szóló 1946. évi egyezmény (68. sz.);

A hajószakácsok képesítéséről szóló 1946. évi egyezmény (69. sz.);

A tengerészek szociális biztonságáról szóló 1946. évi egyezmény (70. sz.);

A tengerészek fizetett szabadságáról szóló 1946. évi egyezmény (72. sz.);

A tengerészek orvosi vizsgálatáról szóló 1946. évi egyezmény (73. sz.);

A szakképzett matrózok képesítéséről szóló 1946. évi egyezmény (74. sz.);

A hajószemélyzet elhelyezéséről szóló 1946. évi egyezmény (75. sz.);

A hajószemélyzet munkabérééről, munkaidejéről és létszámáról szóló 1946. évi egyezmény (76. sz.);

A tengerészek fizetett szabadságról szóló (módosított) 1949. évi egyezmény (91. sz.);
A hajószemélyzet elhelyezéséről szóló (módosított) 1949. évi egyezmény (92. sz.);
A hajószemélyzet munkabérééről, munkaidejéről és létszámáról szóló (módosított) 1949. évi egyezmény (93. sz.);
A hajószemélyzet munkabérééről, munkaidejéről és létszámáról szóló (módosított) 1958. évi egyezmény (109. sz.);
A hajószemélyzet elhelyezéséről szóló 1970. évi egyezmény (kiegészítő rendelkezések) (133. sz.);
A tengerészek baleseteinek megelőzéséről szóló 1970. évi egyezmény (134. sz.);
A tengerészek munkaviszonyának folyamatosságáról szóló 1976. évi egyezmény (145. sz.);
A tengerészek fizetett éves szabadságáról szóló 1976. évi egyezmény (146. sz.);
A kereskedelmi hajók minimális követelményeiről szóló 1976. évi egyezmény (147. sz.);
A kereskedelmi hajók minimális követelményeiről szóló 1976. évi egyezményhez kapcsolódó 1996. évi Jegyzőkönyv (147. sz.);
A tengerészek jóléti ellátásáról szóló 1987. évi egyezmény (163. sz.);
A tengerészek egészségvédelméről és orvosi ellátásáról szóló 1987. évi egyezmény (164. sz.);
A tengerészek szociális biztonságáról szóló (módosított) 1987. évi egyezmény (165. sz.);
A tengerészek repatriálásáról szóló (módosított) 1987. évi egyezmény (166. sz.);
A tengerészek munkaügyi ellenőrzéséről szóló 1996. évi egyezmény (178. sz.);
A tengerészek toborzásáról és munkaközvetítéséről szóló 1996. évi egyezmény (179. sz.);
A tengerészek munkaidejéről és a hajók személyzetének összetételéről szóló 1996. évi egyezmény (180. sz.).

A LETÉTEMÉNYES FELADATAI

XI. cikk

1. A Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatója minden megerősítő okirat, elfogadásról szóló nyilatkozat és felmondási okirat nyilvántartásba vételéről a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet valamennyi tagállamát értesíti.
2. Amint a VIII. cikk 3. bekezdésében foglalt feltételek teljesültek, a főigazgató felhívja az Egyezmény hatálybalépésének időpontjára a Szervezet Tagállamainak figyelmét.

XII. cikk

A Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatója az Egyesült Nemzetek Alapokmányának 102. cikkének megfelelően, nyilvántartásba vétel céljából megküldi az Egyesült Nemzetek főtitkárának a jelen Egyezmény szerint nyilvántartásba vett valamennyi megerősítő okiratra, elfogadásról szóló nyilatkozatra és felmondási okiratra vonatkozó teljeskörű információt.

KÜLÖNLEGES HÁROMOLDALÚ BIZOTTSÁG

XIII. cikk

1. A Nemzetközi Munkaügyi Hivatal Igazgatótestülete, egy általa létrehozandó, a tengerészeti munkaügyi előírások területén különleges illetékességgel rendelkező bizottság útján, a jelen Egyezmény működését folyamatosan figyelemmel kíséri.
2. Azokra az ügyekre vonatkozóan, amelyek a jelen Egyezménynek megfelelően kerülnek kezelésre, a Bizottság a jelen Egyezményt megerősített minden egyes Tagállam részéről az adott Tagállam kormánya által megnevezett két-két képviselőből áll, valamint a hajótulajdonosok és a tengerészek képviselőiből, akiket a Közös Tengerészeti Bizottsággal történt egyeztetést követően az Igazgatótestület jelöl ki.
3. Azoknak a Tagállamoknak a kormányzati képviselői, amelyek még nem erősítették meg a jelen Egyezményt, részt vehetnek a Bizottság munkájában, de nincs szavazati joguk semmiféle olyan ügy vonatkozásában, amely a jelen Egyezménynek megfelelően kerül megvizsgálásra. Az Igazgatótestület meghívhat egyéb szervezeteket, illetve intézményeket is, hogy megfigyelőként a Bizottságban képviseltesék magukat.
4. A Bizottságban a hajótulajdonosokat és a tengerészeket képviselő minden egyes tag szavazatát súlyozni kell annak biztosítása érdekében, hogy a hajótulajdonosok csoportjának szavazatszama és a tengerészek csoportjának szavazatszama is ötven-ötven százalékát tegye ki az adott megbeszélésen képviselő útján jelen lévő és ott szavazásra jogosult kormányok összesített szavazatszámának.

A JELEN EGYEZMÉNY MÓDOSÍTÁSA

XIV. cikk

1. A jelen Egyezmény bármely rendelkezésének módosítását a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Általános Konferenciája fogadhatja el a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Alapokmányának 19. cikke, valamint a Szervezetnek az Egyezmények elfogadására vonatkozó szabályai és eljárásrendje alapján. A Szabályzat módosításai ugyancsak elfogadásra kerülhetnek, mégpedig a XV. cikkben foglalt eljárásrend szerint.
2. Az olyan Tagállamok esetében, amelyeknek a jelen Egyezményre vonatkozó megerősítő okiratát az adott módosítás elfogadása előtt vették nyilvántartásba, részükre megerősítés céljából el kell juttatni a módosítás szövegét.
3. A Szervezet egyéb Tagállamai esetében részükre az Egyezmény módosított szövegét kell eljuttatni az Alapokmány 19. cikkének megfelelő megerősítés céljából.
4. A módosítást elfogadottnak kell tekinteni azon a napon, amely napon legalább 30 olyan Tagállamnak magára a módosításra vagy az Egyezmény módosított szövegére vonatkozó megerősítő okiratát nyilvántartásba vették, amelyek együttes részesedése a világ hajótere bruttó űrtartalmából legalább 33 százalékot tesz ki.
5. Az Alapokmány 19. cikke alapján elfogadott módosítások a Szervezetnek csak azon Tagállamaira nézve kötelező érvényűek, amelyek megerősítő okiratát a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatója már nyilvántartásba vette.
6. A jelen cikk 2. bekezdésében említett bármely Tagállam esetében a módosítás a jelen cikk 4. bekezdésében említett elfogadás napjától számított 12 hónap eltelte után lép hatályba, vagy pedig 12 hónap eltelte után attól a naptól számítva, amelyen az adott Tagállamnak a módosításra vonatkozó megerősítő okiratát nyilvántartásba vették, attól függően, hogy melyik időpont következik be később.
7. A jelen cikk 3. bekezdésében említett Tagállamok esetében – a jelen cikk 9. bekezdésének fenntartása mellett – a módosított Egyezmény a jelen cikk 4. bekezdésében említett elfogadás

napjától számított 12 hónap eltelte után lép hatályba, vagy pedig 12 hónap eltelte után attól a naptól számítva, amelyen az adott Tagállamoknak az Egyezményre vonatkozó megerősítő okiratát nyilvántartásba vették, attól függően, hogy melyik időpont következik be később.

8. Azon Tagállamok esetében, amelyeknek a jelen Egyezményre vonatkozó megerősítő okiratát valamely módosítás elfogadását megelőzően vették nyilvántartásba, de az adott Tagállamok még nem erősítették meg a módosítást, a jelen Egyezmény a szóban forgó módosítás nélkül marad hatályban.

9. Bármely olyan Tagállam, amelynek a jelen Egyezményre vonatkozó megerősítő okiratát valamely módosítás elfogadását követően, de még a jelen cikk 4. bekezdésében említett napot megelőzően vették nyilvántartásba, jogosult a megerősítő okirathoz csatolt nyilatkozatban kijelenteni, hogy megerősítése a szóban forgó módosítás nélküli Egyezményre vonatkozik. Az ilyen nyilatkozattal ellátott megerősítő okirat esetében az érintett Tagállam számára a megerősítő okirat nyilvántartásba vételének napjától számított 12 hónap eltelte után lép hatályba az Egyezmény. Amennyiben a megerősítő okirathoz nem csatolnak ilyen nyilatkozatot, illetve amennyiben a megerősítő okiratot a 4. bekezdésben említett napon vagy azt követően veszik nyilvántartásba, úgy az Egyezmény az érintett Tagállam számára a megerősítő okirat nyilvántartásba vételének napjától számított 12 hónap eltelte után lép hatályba, a módosítás pedig a jelen cikk 7. bekezdésének megfelelő hatályba lépésekor válik kötelező erejűvé az érintett Tagállamra nézve, hacsak maga a módosítás másképp nem rendelkezik.

A SZABÁLYZAT MÓDOSÍTÁSA

XV. cikk

1. A Szabályzat módosítható vagy a XIV. cikkben rögzített eljárás révén, vagy pedig – kifejezetten eltérő rendelkezés hiányában – a jelen cikkben rögzített eljárásnak megfelelően.

2. A Szabályzat módosítására vonatkozó indítványt nyújthat be a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatójához a Szervezet bármely Tagállamának kormánya, illetve a hajótulajdonosok képviselőinek csoportja vagy a tengerészek képviselőinek csoportja, amely csoportok tagjait a XIII. cikkben említett Bizottságba jelölték. Az olyan módosítást, amelyet valamely kormány indítványoz, közösen kell indítványoznia vagy támogatnia kell az Egyezményt addigra ratifikáló Tagállamok kormányai közül legalább ötnek, vagy pedig a hajótulajdonosok, illetve a tengerészek képviselőiből álló, a jelen bekezdésben említett csoportnak.

3. A főigazgató – miután meggyőződött arról, hogy a módosításra vonatkozó indítvány megfelel a jelen cikk 2. bekezdésében foglalt követelményeknek – köteles az indítványt az általa helyénvalónak ítélt bármiféle megjegyzésekkel vagy javaslatokkal együtt azonnal közölni a Szervezet valamennyi Tagállamával, azzal a felhívással, hogy hat hónapon belül, vagy az Igazgatótanács által előírt egyéb határidőn belül – amely nem lehet három hónapnál rövidebb, sem pedig kilenc hónapnál hosszabb – nyújtsák be az indítvánnyal kapcsolatos észrevételeiket, illetve javaslataikat.

4. A jelen cikk 3. bekezdésében említett időszak végén az indítványt – a hivatkozott bekezdés értelmében tett valamennyi észrevétel, illetve javaslat összegzésével együtt – át kell adni a Bizottságnak abból a célból, hogy azt bizottsági ülés keretében elbírálja. A módosítást akkor kell a Bizottság által elfogadottnak tekinteni, ha:

(a) a jelen Egyezményt addigra megerősített Tagállamok kormányainak legalább fele képviselteti magát az indítványt elbíráló ülésen; és

- (b) a Bizottság tagjainak legalább kétharmados többsége a módosítás mellett szavaz; és
- (c) ez a többség úgy oszlik meg az indítvány szavazásra bocsátásának időpontjában az ülés jelenléti ívén szereplő valamennyi bizottsági tag körében, hogy a kormányok által kitett szavazatszámnak legalább a fele, a hajótulajdonosok által kitett szavazatszámnak a fele, és a tengerészek által kitett szavazatszámnak a fele is az indítvány mellett szól.

5. A jelen cikk 4. bekezdésének megfelelően elfogadott módosításokat jóváhagyás céljából a Konferencia következő ülészaka elé kell terjeszteni. E jóváhagyáshoz a jelenlévő küldöttek által leadott szavazatok kétharmados többsége szükséges. Amennyiben ez a többség nincs meg, az indítványozott módosítást vissza kell utalni a Bizottsághoz újbóli elbírálásra, amennyiben a Bizottság ezt igényli.

6. A Konferencia által jóváhagyott módosításokról a főigazgató köteles értesíteni valamennyi olyan Tagállamot, amelynek a jelen Egyezményre vonatkozó megerősítő okiratát azt a napot megelőzően vették nyilvántartásba, amely napon a Konferencia a módosítást jóváhagyta. Ezen Tagállamok a továbbiakban mint „ratifikáló Tagállamok” kerülnek említésre. Az értesítésnek tartalmaznia kell a jelen cikkre való hivatkozást, és határidőt kell megszabnia bármely formális ellenvetés közlésére. Ez a határidő az értesítés napjától számított két év, hacsak a jóváhagyással egyidejűleg a Konferencia meg nem szabott valamely más határidőt, amely határidő azonban nem lehet egy évnél rövidebb. Az értesítés egy-egy példányát tájékoztatás céljából el kell juttatni a Szervezet egyéb Tagállamainak is.

7. A Konferencia által jóváhagyott módosítást elfogadottnak kell tekinteni, hacsak az előírt határidő végére a főigazgató nem kap formális ellenvetést kifejező tájékoztatást az Egyezményt megerősített Tagállamok több mint 40 százalékától, amely Tagállamoknak együttesen az Egyezményt megerősített Tagállamok hajóira jutó bruttó úrtartalomnak legalább a 40 százalékát is képviselniük kell.

8. Az elfogadottnak tekintett módosítás hat hónappal az előírt határidő végét követően lép hatályba valamennyi ratifikáló Tagállam számára, azok kivételével, amelyek a jelen cikk 7. bekezdésének megfelelően formálisan kifejezték ellenvetéseiket, és ezen ellenvetéseiket nem vonták vissza a 11. bekezdésnek megfelelően. Ugyanakkor:

- (a) az előírt határidő végét megelőzően bármely ratifikáló Tagállam értesítheti a főigazgatót, hogy csak akkortól fogva tekinti magára kötelező érvényűnek a módosítást, amikor a módosításnak általa való elfogadásáról kifejezett utólagos értesítést küldött; és
- (b) a módosítás hatályba lépésének napját megelőzően bármely ratifikáló Tagállam értesítheti a főigazgatót arról, hogy valamely meghatározott ideig nem lépteti hatályba az adott módosítást.

9. Az olyan módosítás, amely a jelen cikk 8(a) bekezdésében említett értesítés tárgyát képezi, az értesítést kibocsátó Tagállam számára hat hónappal azt követően lép hatályba, hogy a Tagállam értesítette a főigazgatót a módosítás általa történt elfogadásáról, vagy pedig azon a napon, amely napon a módosítás először hatályba lép, attól függően, hogy melyik időpont következik be később.

10. A jelen cikk 8(b) bekezdésében említett időtartam nem haladhatja meg a módosítás hatályba lépésének napjától számított egy évet, illetve bármely olyan hosszabb időtartamot, amelyet a Konferencia a módosítás jóváhagyásával egyidejűleg meghatározott.

11. Az olyan Tagállamok, amelyek formálisan kifejezték ellenvetéseiket az Egyezmény valamely módosításával kapcsolatban, bármely időpontban visszavonhatják ezen ellenvetéseiket. Amennyiben az ilyen visszavonásról szóló értesítést a főigazgató azt követően

kapja kézhez, hogy a módosítás már hatályba lépett, akkor a módosítás az adott Tagállam számára hat hónappal az ilyen értesítés nyilvántartásba vételének napját követően lép hatályba.

12. Valamely módosítás hatályba lépését követően az Egyezmény kizárólag módosított formájában erősíthető meg.

13. Addig a mértékig terjedően, amely mértékben bármely tengerészeti munkaügyi bizonyítvány kapcsolatba hozható az Egyezmény valamely, már hatályba lépett módosítása által szabályozott ügyekkel:

- (a) az a Tagállam, amely elfogadta az adott módosítást, nem kötelezhető arra, hogy jóhiszeműen kiterjessze az Egyezménynek való megfelelés feltételezését az olyan hajók részére kibocsátott tengerészeti munkaügyi bizonyítványokra vonatkozóan, amelyek egy másik Tagállam lobogója alatt közlekednek, és ez a másik Tagállam:
 - (i) a jelen cikk 7. bekezdése értelmében formálisan kifejezte ellenvetéseit a módosítással kapcsolatban, és ezen ellenvetéseket még nem vonta vissza; illetve
 - (ii) a jelen cikk 8(a) bekezdése értelmében értesítést küldött arról, hogy a módosításnak a maga részéről történő elfogadását a kifejezett utólagos értesítéstől teszi függővé, és még nem fogadta el a módosítást; és
- (b) az a Tagállam, amely elfogadta az adott módosítást, köteles jóhiszeműen kiterjeszteni az Egyezménynek való megfelelés feltételezését az olyan hajók részére kibocsátott tengerészeti munkaügyi bizonyítványokra vonatkozóan, amelyek egy másik Tagállam lobogója alatt közlekednek, és ez a másik Tagállam a jelen cikk 8(b) bekezdése értelmében értesítést küldött arról, hogy a szóban forgó módosítást nem lépteti hatályba a jelen cikk 10. bekezdésének megfelelően meghatározott időtartamig.

HITELES NYELVEK

XVI. cikk

A jelen Egyezmény francia és angol szövegváltozatai egyaránt hitelesek.



A Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény Szabályaihoz és Szabályzatához fűzött magyarázó jegyzet

1. A jelen magyarázó jegyzet, amely nem képezi a Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény részét, az Egyezményre vonatkozó általános útmutatónak készült.
2. Az Egyezmény három különböző, ám egymáshoz kapcsolódó részt foglal magában: a cikkeket, a Szabályokat, valamint a Szabályzatot.
3. A cikkek és a Szabályok rögzítik a lényegi jogokat és alapelveket, valamint az Egyezményt megerősített Tagállamok alapvető kötelezettségeit. A cikkeket és a Szabályokat kizárólag a Konferencia módosíthatja a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Alapokmánya 19. cikkének keretein belül (lásd az Egyezmény XIV. cikkét).
4. A Szabályzatban a Szabályok foganatosítására vonatkozó részletek találhatóak. A Szabályzat az A. részt (kötelezően alkalmazandó Előírások) és a B. részt (nem kötelezően

alkalmazandó Útmutatók) foglalja magában. A Szabályzatot az Egyezmény XV. cikkében rögzített egyszerűsített eljárás révén lehet módosítani. Minthogy a Szabályzat a részletes végrehajtáshoz kapcsolódik, valamennyi módosításának a cikkek és a Szabályok általános hatáskörén belül kell maradnia.

5. A Szabályok és a Szabályzat általános témakörök szerint elrendezve öt Fejezetre tagolódnak:

1. *Fejezet:* A hajókon dolgozó tengerészekre vonatkozó, minimálisan betartandó követelmények
2. *Fejezet:* A foglalkoztatás feltételei
3. *Fejezet:* Elhelyezés, szabadidős létesítmények, élelmezés és étkeztetés
4. *Fejezet:* Egészségvédelem, orvosi ellátás, jóléti ellátás és társadalombiztosítási védelem
5. *Fejezet:* Megfelelés és végrehajtás

6. Minden egyes Fejezet több csoportnyi rendelkezést tartalmaz, amelyek egy-egy adott joghoz vagy alapelvhez – illetve az 5. Fejezetben egy-egy, a végrehajtást biztosító intézkedéshez – kapcsolódnak, és összefüggő sorszámozással vannak jelölve. Például az 1. Fejezetben található első csoport az 1.1 Szabályból, az A1.1 Előírásból, valamint a B1.1 Útmutatóból áll, melyek a foglalkoztatás alsó korhatárához kapcsolódnak.

7. Az Egyezménynek az alábbi három alapvető célja van:

- (a) hogy cikkeiben és Szabályaiban lefektesse a jogok és alapelvek szilárd rendszerét;
- (b) hogy a Szabályzat révén jelentős mértékű rugalmasságot engedélyezzen annak tekintetében, hogy ezen jogokat és alapelveket a Tagállamok milyen módon fogantossítják; és
- (c) hogy az 5. Fejezet révén biztosítsa a jogok és alapelvek megfelelő betartását és végrehajtását.

8. A fogantossítás tekintetében két fő területen érvényesül a rugalmasság: az egyik a Tagállamnak az a lehetősége, hogy amennyiben ez szükséges – lásd a VI. cikk 3. bekezdését – a Szabályzat A. részében foglalt részletes követelményeket lényegi egyenértékűség alkalmazásával léptesse érvénybe (a lényegi egyenértékűségnek a VI. cikk 4. bekezdésében foglalt meghatározása értelmében).

9. A fogantossítás tekintetében érvényesülő rugalmasság másik területét úgy biztosítja az Egyezmény, hogy az A. részben foglalt rendelkezések jelentős részének a kötelezően alkalmazandó követelményeit általánosabb formában fogalmazza meg, ezáltal nagyobb teret engedve az egyes Tagállamok saját belátásának a nemzeti szintű rendelkezésekben meghatározandó intézkedések pontos tartalmát illetően. Ezekben az esetekben a végrehajtásra vonatkozó útmutatást a Szabályzat B. részének nem kötelezően alkalmazandó rendelkezései tartalmazzák. Ily módon a jelen Egyezményt ratifikáló Tagállamok megállapíthatják azt is, hogy az A. rész vonatkozó általános kötelezettségei értelmében az intézkedéseknek milyen fajtáit várják el tőlük, és azt is, hogy melyek a nem feltétlenül elvárt intézkedések. Így például az A4.1 Előírás valamennyi hajótól megköveteli, hogy biztosítsa a hajón nyújtott orvosi ellátáshoz szükséges gyógyszerekhez való mielőbbi hozzáférést [1(b) bekezdés], valamint azt, hogy a hajón legyen gyógyszertár [4(a) bekezdés]. Ez utóbbi kötelezettség jöhízemű teljesítése nyilvánvalóan többet foglal magában annál, mint hogy egyszerűen csak minden hajó fedélzetén legyen egy gyógyszertár. Hogy pontosabban miről is van szó, az a vonatkozó B4.1.1 Útmutatóban (4. bekezdés)

kerül feltüntetésre, annak biztosítása érdekében, hogy a gyógyszereszekrény tartalma megfelelően legyen tárolva, felhasználva, illetve karbantartva.

10. A jelen Egyezményt ratifikáló Tagállamokat nem kötelezi az érintett útmutatás, és amint az az 5. Fejezetnek a kikötő szerinti Állam által elvégzendő ellenőrzésekre vonatkozó rendelkezéseiből is kitűnik, az ellenőrzések csak a jelen Egyezmény releváns követelményeit veszik figyelembe (vagyis a cikkeket, a Szabályokat, valamint az A. részben foglalt Előírásokat). Ugyanakkor a Tagállamok a VI. cikk 2. bekezdése értelmében kötelesek alaposan fontolóra venni azt, hogy a Szabályzat A. része értelmében fennálló kötelezettségeiket a B. részben rögzített módon fogantossítsák. Hogy a fenti példánál maradjunk: ha valamely Tagállam a vonatkozó Útmutatók alapos megfontolását követően úgy dönt, hogy másféle intézkedések elrendelésével biztosítja a gyógyszereszekrény tartalmának megfelelő tárolását, felhasználását és karbantartását, az A. részben foglalt Előírás követelményeinek megfelelően, akkor ez teljes mértékben elfogadható. Másrészt viszont azzal, ha a B. rész rendelkezéseiben foglalt útmutatást követi, az érintett Tagállam további megfontolások nélkül is biztos lehet benne – a Nemzetközi Munkaügyi Szervezetnek azokkal a testületeivel együtt, amelyek a nemzetközi munkaügyi egyezmények végrehajtásának felügyeletéért felelősek –, hogy az adott Tagállam által elrendelt intézkedések alkalmasak az A. rész értelmében fennálló azon kötelezettségek fogantossítására, amelyekhez az érintett Útmutató kapcsolódik.



A SZABÁLYOK ÉS A SZABÁLYZAT

1. FEJEZET – A HAJÓKON DOLGOZÓ TENGERÉSZEKRE VONATKOZÓ, MINIMÁLISAN BETARTANDÓ KÖVETELMÉNYEK

Szabály

1.1 Szabály – A foglalkoztatás alsó korhatára

Cél: Annak biztosítása, hogy a foglalkoztatás alsó korhatáránál fiatalabb korúak ne dolgozzanak hajón

1. A foglalkoztatás alsó korhatáránál fiatalabb korú személyek hajón nem állhatnak alkalmazásban, nem lehetnek szerződötve, és nem dolgozhatnak.
2. A jelen Egyezmény legelső hatályba lépésének idején a foglalkoztatás alsó korhatára 16 év.
3. A Szabályzatban meghatározott körülmények esetén magasabb alsó korhatár betartását kell megkövetelni.

Előírás

A1.1 Előírás – A foglalkoztatás alsó korhatára

1. Meg kell tiltani bármely 16 évesnél fiatalabb személy hajón való alkalmazását, oda való szerződötését vagy ottani munkavégzését.
2. Meg kell tiltani a 18. életévüket be nem töltött tengerészek éjszakai munkavégzését. A jelen Előírás szempontjából az „éjszaka” jelentését a nemzeti jogszabályoknak és a gyakorlatnak megfelelően kell meghatározni. Az éjszaka legalább kilencórás időszakot kell jelentsen,

amely legkésőbb éjfélkor kezdődhet, és legkorábban hajnali 05:00 órakor érhet véget.

3. Az illetékes hatóság eltekinthet az éjszakai munkára vonatkozó korlátozás szigorú betartásának megkövetelésétől, amennyiben:

(a) az károsan befolyásolná az érintett tengerészek hathatós – az elfogadott programok és időbeosztás alapján történő – kiképzését; vagy

(b) valamely adott feladatkör sajátos természete vagy valamely jóváhagyott képzési program megköveteli, hogy a kivétel hatálya alá tartozó tengerészek éjszaka végezzék munkájukat, a hatóság pedig – a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel történt egyeztetést követően – úgy ítéli meg, hogy az adott munka nem fogja károsan befolyásolni ezen tengerészek egészségét vagy jólétét.

4. Meg kell tiltani a 18. életévüket be nem töltött tengerészek alkalmazását, szerződtetését, valamint munkavégzését, amennyiben az adott munka veszélyeztetheti egészségüket vagy biztonságukat. Az ilyen munkák fajtáit a nemzeti jogszabályokban kell meghatározni, vagy az illetékes hatóságnak kell megszabnia őket, minden esetben a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel történt egyeztetést követően és a vonatkozó nemzetközi előírásokkal összhangban.

B1.1 Útmutató – A foglalkoztatás alsó korhatára

1. A munka- és életkörülmények szabályozása során a Tagállamok fordítsanak különös figyelmet a 18. életévüket be nem töltött fiatalok személyek szükségleteire.

Szabály

1.2 Szabály – Orvosi igazolás

Cél: Annak biztosítása, hogy valamennyi tengerész egészségileg alkalmas legyen a tengeri munkavégzésre

1. A tengerészek nem dolgozhatnak hajón, amennyiben nem rendelkeznek orvosi igazolással arról, hogy feladataik ellátására egészségileg alkalmasak.

2. Kivételt csak a Szabályzatban előírt esetekben és módon lehet engedélyezni.

Előírás

A1.2 Előírás – Orvosi igazolás

1. Az illetékes hatóság köteles előírni, hogy a hajón való munkavégzés megkezdését megelőzően a tengerészek rendelkezzenek érvényes orvosi igazolással, amely tanúsítja, hogy egészségileg alkalmasak a tengeren elvégzendő feladataik ellátására.

2. Annak biztosítása érdekében, hogy az orvosi igazolások a tengerészek valós egészségi állapotát tükrözzék az elvégzendő feladataik fényében, az illetékes hatóság – a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel történt egyeztetést követően, valamint a jelen Szabályzat B. részében hivatkozott vonatkozó nemzetközi irányelvek gondos mérlegelését követően – köteles pontosan előírni az orvosi vizsgálat és az orvosi igazolás természetét.

3. A jelen Előírás nem érinti a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi módosított Nemzetközi Egyezmény (a továbbiakban: STCW) rendelkezéseit. Az 1.2 Szabályban meghatározott célra az illetékes hatóság köteles

elfogadni az STCW követelményeinek megfelelően kibocsátott orvosi igazolást. Az STCW hatálya alá nem tartozó tengerészek esetében hasonlóképpen el kell fogadni az említett követelményeknek lényegében megfelelő orvosi igazolást.

4. Az orvosi igazolást megfelelően képesített orvosnak kell kiállítania, illetve a kizárólag a látással kapcsolatos igazolás esetében olyan személynek, akit az illetékes hatóság az ilyen igazolás kiadására megfelelően képesítettnek ismert el. Az orvosi vizsgálatok lefolytatása során az orvosoknak teljeskörű szakmai függetlenséget kell élvezniük az orvosi szakvéleményük kialakításában.

5. Azok a tengerészek, akiktől megtagadták az orvosi igazolás kiadását vagy akiknél korlátozott munkavégzési képességet állapítottak meg – így különösen a munkavégzés időtartamát, a betölthető munkaköröket vagy a kereskedelmi területet illetően –, jogosultak egy további vizsgálaton részt venni egy másik független orvos vagy független orvosi szakértő előtt.

6. Valamennyi orvosi igazolásnak kifejezetten tanúsítania kell, hogy:

(a) az érintett tengerész hallása és látása, valamint színlátása – amennyiben a tengerész olyan munkakörökben kerül alkalmazásra, ahol munkavégzési képességét befolyásolhatja a hibás színérzékelés – mind megfelelő; és

(b) az érintett tengerész nem szenved olyan betegségben, amelyet vélhetően súlyosbítana a tengeri szolgálat, vagy amely alkalmatlanná tenné a tengerészt a tengeri szolgálatra, illetve amely veszélyeztetné a fedélzeten tartózkodó többi személy egészségét.

7. Hacsak az érintett tengerész által elvégzendő sajátos feladatok miatt vagy az STCW értelmében rövidebb időszak nem kötelező, akkor:

(a) az orvosi igazolás legfeljebb kétéves időtartamra érvényes, kivéve, ha a tengerész a 18. életévét még nem töltötte be, mely esetben az érvényesség maximális időtartama 1 év;

(b) a színlátásra vonatkozó igazolás érvényességi ideje legfeljebb hat év.

8. Sürgős esetekben az illetékes hatóság érvényes orvosi igazolás nélkül is engedélyezheti a tengerész munkavégzését a legközelebbi olyan érintett kikötőig, ahol a tengerész be tudja szerezni az orvosi igazolást valamely képesített orvostól, feltéve, hogy:

(a) az ilyen engedély időtartama nem haladja meg a három hónapot; és

(b) az érintett tengerész a közelmúltban lejárt orvosi igazolással rendelkezik.

9. Amennyiben egy igazolás érvényességi ideje a tengeri út során jár le, az igazolás érvényes marad a legközelebbi olyan érintett kikötőig, ahol a tengerész be tudja szerezni az orvosi igazolást valamely képesített orvostól, feltéve, hogy ennek időtartama nem haladja meg a három hónapot.

10. A rendszerint nemzetközi utakon közlekedő hajókon szolgálatot teljesítő tengerészeket angol nyelvű orvosi igazolással kell ellátni, több nyelv esetén angol nyelven is kiállítandó az orvosi igazolás.

Útmutató

B1.2 Útmutató – Orvosi igazolás

B1.2.1 Útmutató – Nemzetközi irányelvek

1. Az illetékes hatóságnak, az orvosoknak, az orvosi vizsgálatokat elvégzőknek, a hajótulajdonosoknak, a tengerészek képviselőinek, és minden más olyan személynek, aki érintett a tengerésznek jelentkezők, illetve a szolgálatot teljesítő tengerészek orvosi

alkalmassági vizsgálatainak elvégzésében, követniük kell a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet és az Egészségügyi Világszervezet által kiadott, *Útmutató a tengerészek behajózás előtti vagy időszakos orvosi alkalmassági vizsgálatának elvégzéséhez* című kiadványban foglalt irányelveket, beleértve a hivatkozott dokumentum bármely későbbi változatát is, valamint bármely egyéb olyan vonatkozó nemzetközi útmutatót, amelyet a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet vagy az Egészségügyi Világszervezet adott ki.

Szabály

1.3 Szabály – Képzés és képesítés

Cél: Annak biztosítása, hogy a tengerészek megfelelően képzettek, illetve képesítettek legyenek a hajón teljesítendő feladataik ellátására

1. Kizárólag a feladataik elvégzésére kiképzett, vagy arra alkalmasnak minősített, vagy arra egyéb módon képesített tengerészek dolgozhatnak hajón.
2. Kizárólag olyan tengerész munkavégzése engedélyezhető hajón, aki sikeresen elvégezte a hajófedélzeti személyi biztonságra vonatkozó képzést.
3. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által elfogadott, kötelező érvényű jogi aktusoknak megfelelő képzés és képesítés úgy tekintendő, mint amely eleget tesz a jelen Szabály 1. és 2. bekezdésében foglalt követelményeknek.
4. Bármely olyan Tagállam, amely a jelen Egyezmény általa történő ratifikálásának idején a szakképzett matrózok képesítéséről szóló 1946. évi 74. sz. Egyezmény hatálya alá tartozott, köteles továbbra is eleget tenni a hivatkozott Egyezmény értelmében fennálló kötelezettségeinek, mindaddig, amíg a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet nem fogad el és nem léptet érvénybe a hivatkozott Egyezmény tárgyát érintő kötelező érvényű rendelkezéseket, vagy amíg öt év el nem telik a jelen Egyezmény érvénybe lépésétől számítva a VIII. Cikk 3. bekezdése értelmében, attól függően, hogy melyik időpont következik be előbb.

Szabály

1.4 Szabály – Toborzás és munkaközvetítés

Cél: Annak biztosítása, hogy a tengerészek hatékony és megfelelően szabályozott tengerész-toborzó és munkaközvetítő rendszerhez férjenek hozzá

1. Kötelező valamennyi tengerész részére hozzáférést biztosítani egy hatékony, megfelelő és számonkérhető rendszerhez, amely – a tengerészek számára térítésmentesen – segíti a tengerészek hajón való elhelyezkedését.
2. Az adott Tagállam területén működő, tengerészek toborzását és munkaközvetítését végző szolgáltatások meg kell feleljenek a Szabályzatban foglalt előírásoknak.
3. Minden egyes Tagállam köteles megkövetelni a lobogója alatt közlekedő hajókon dolgozó tengerészek vonatkozásában, hogy azok a hajótulajdonosok, amelyek a jelen Egyezmény hatókörén kívül eső országokban vagy területeken működő tengerész-toborzó és munkaközvetítő szolgáltatásokat is igénybe vesznek, biztosítsák, hogy az említett szolgáltatások is megfeleljenek a Szabályzatban rögzített követelményeknek.

Előírás

A1.4 Előírás – Toborzás és munkaközvetítés

1. Valamennyi Tagállam, amely állami tengerész-toborzó és munkaközvetítő szolgáltatást működtet, köteles biztosítani, hogy a szolgáltatás rendben működjön, mégpedig úgy, hogy védelmezze a tengerészek jelen Egyezményben biztosított munkavállalói jogait és előmozdítsa azok érvényesülését.

2. Amennyiben valamely Tagállam területén olyan tengerész-toborzó és munkaközvetítő magánszolgáltatások működnek, amelyek elsődleges célja a tengerészek toborzása és kiközvetítése, vagy amelyek jelentős számú tengerészt toboroznak és közvetítenek ki, akkor ezen szolgáltatások kizárólag valamely szabványosított engedélyezési, tanúsítási vagy egyéb szabályozási rendszernek megfelelően működtethetők. Ilyen rendszert kizárólag a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel való egyeztetést követően lehet létrehozni, módosítani vagy megváltoztatni. Amennyiben kétség merül fel azt illetően, hogy a jelen Egyezmény vonatkozik-e valamely toborzó és munkaközvetítő magánszolgáltatásra, akkor a kérdést az adott Tagállam illetékes hatósága köteles eldönteni a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel való egyeztetést követően. A tengerész-toborzó és munkaközvetítő magánszolgáltatások indokolatlan elterjedését nem szabad bátorítani.

3. A jelen Előírás 2. bekezdésének rendelkezései vonatkoznak – olyan mértékben, ahogyan azt az illetékes hatóság a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel való egyeztetést követően helyénvalónak ítéli meg – azokra a toborzással és munkaközvetítéssel foglalkozó szolgáltatásokra is, amelyeket valamely tengerész-szervezet működtet egy adott Tagállam területén abból a célból, hogy az adott Tagállam állampolgárainak számító tengerészeket közvetítsen olyan hajókra, melyek az adott Tagállam lobogója alatt közlekednek. A jelen bekezdés az alábbiakban felsorolt feltételeknek megfelelő szolgáltatásokra vonatkozik:

- (a) a toborzó és munkaközvetítő szolgáltatás valamely kollektív szerződés alapján működik, amely az említett szervezet és valamely hajótulajdonos között jött létre;
- (b) mind a tengerész-szervezet, mind pedig a hajótulajdonos az adott Tagállam területén van bejegyezve;
- (c) a Tagállamban olyan nemzeti jogszabályok, illetve előírások vannak érvényben, vagy olyan eljárások vannak bevezetve, amelyek alapján jóváhagyásra vagy nyilvántartásba vételre kerül az említett toborzó és munkaközvetítő szolgáltatás működtetését megengedő kollektív szerződés; és
- (d) a toborzó és munkaközvetítő szolgáltatás szabályos módon működik, és a jelen Előírás 5. bekezdésében foglaltakhoz hasonló intézkedések vannak érvényben, melyek védik a tengerészek munkavállalói jogait, valamint előmozdíják azok érvényesülését.

4. A jelen Előírás, valamint az 1.4 Szabály egyetlen pontja sem tekinthető úgy, mint amely:

- (a) megakadályozná bármelyik Tagállamot abban, hogy ingyenes állami tengerész-toborzó és munkaközvetítő szolgáltatást tartson fenn a tengerészek számára – arra vonatkozó programjának keretében, hogy kielégítse a tengerészek és a hajótulajdonosok szükségleteit –, függetlenül attól, hogy az adott szolgáltatás egy valamennyi munkavállalóra és munkáltatóra kiterjedő állami foglalkoztatási szolgálat részét képezi-e, vagy azzal összehangoltan együttműködik-e; vagy
- (b) arra kötelezné bármelyik Tagállamot, hogy magántulajdonú tengerész-toborzó és munkaközvetítő szolgáltatások működtetésére vonatkozó rendszert építsen ki a területén.

5. Az a Tagállam, amely a jelen Előírás 2. bekezdésében leírt rendszert vezet be, köteles jogszabályai vagy egyéb intézkedései keretében legalább az alábbiakban felsoroltakat megtenni:

- (a) megtiltani, hogy a tengerész-toborzó és munkaközvetítő szolgáltatások bármely olyan eszközt, eljárást, illetve listát alkalmazzanak, melynek célja megelőzni vagy meggátolni, hogy a tengerészek a képzettségüknek megfelelő állást kapjanak;
- (b) megkövetelni, hogy a tengerész-toborzásért, munkaközvetítésért, illetve a tengerészek álláshoz juttatásáért semmiféle közvetítési díj vagy egyéb költség ne terhelje a tengerészeket, sem közvetlen, sem pedig közvetett módon, sem részben, sem pedig egészben, kivéve annak költségét, hogy a tengerész megszerezze a nemzeti jogszabályok által megkövetelt orvosi igazolást, az államilag előírt tengerészkönyvet, valamint az útlevelet vagy egyéb hasonló személyes útiokmányokat, ebbe nem beleértve ugyanakkor a vízumok költségeit, melyeket a hajótulajdonos köteles viselni; és
- (c) biztosítani, hogy az érintett Tagállam területén működő tengerész-toborzó és munkaközvetítő szolgáltatások:
 - (i) naprakész nyilvántartást vezessenek valamennyi tengerésztől, akit ők toboroztak vagy közvetítettek ki, és ez a nyilvántartás álljon az illetékes hatóság rendelkezésére ellenőrzés céljából;
 - (ii) győződjenek meg arról, hogy a tengerészek a szerződtetésüket megelőzően vagy annak folyamán tájékoztatást kapnak a munkamegállapodásuk értelmében fennálló jogaikról és kötelezettségeikről, és győződjenek meg arról is, hogy a megfelelő körülmények biztosítása révén a tengerészek alaposan megvizsgálhatják munkamegállapodásukat annak aláírása előtt és után, továbbá megkapják a munkamegállapodás egy példányát;
 - (iii) győződjenek meg arról, hogy az általuk toborzott, illetve kiközvetített tengerészek rendelkeznek az adott munkához szükséges végzettséggel és okmányokkal, és arról is, hogy a tengerészek munkaszerződéseik összhangban vannak a vonatkozó jogszabályokkal és előírásokkal, valamint azon kollektív szerződésekkel, amelyek részét képezik a munkamegállapodásnak;
 - (iv) lehetőség szerint bizonyosodjanak meg arról, hogy a hajótulajdonosnak megvannak a megfelelő eszközei, melyekkel a tengerészeket megvédheti attól, hogy külföldi kikötőben hátramaradjanak;
 - (v) a tevékenységükkel kapcsolatos valamennyi panaszt kivizsgálják és megválaszolják, valamint tájékoztassák az illetékes hatóságot valamennyi megoldatlan panaszról;
 - (vi) olyan védőrendszert építsenek ki biztosítások vagy azzal egyenértékű alkalmas intézkedések révén, amely a tengerészeket kártalanítja abban az esetben, ha anyagi veszteséget szenvednek abból következően, hogy valamely toborzó és munkaközvetítő szolgáltatás vagy az érintett hajótulajdonos nem teljesíti a tengerészekkel szemben a tengerész munkaszerződés szerint fennálló kötelezettségeit.

6. Az illetékes hatóság köteles szorosan felügyelni és ellenőrizni az érintett Tagállam területén működő valamennyi, tengerészek toborzásával és munkaközvetítésével foglalkozó szolgáltatást. A területen működő magántulajdonú szolgáltatások működéséhez szükséges bármely engedély, tanúsítvány vagy egyéb hasonló felhatalmazás csak akkor adható ki, illetve újítható meg, ha az illetékes hatóság megbizonyosodott róla, hogy az érintett tengerész-

toborzó és munkaközvetítő szolgáltatás megfelel a nemzeti jogszabályokban foglalt követelményeknek.

7. Az illetékes hatóság köteles biztosítani, hogy a tengerész-toborzó és munkaközvetítő szolgáltatások tevékenységét érintő panaszok kivizsgálásához szükség szerint rendelkezésre álljanak a megfelelő hivatali erőforrások és eljárások, és ezekbe – amennyiben ez helyénvaló – vonják be a hajótulajdonosok és a tengerészek képviselőit is.

8. Valamennyi Tagállam, amely ratifikálta a jelen Egyezményt, köteles a lehető legteljesebb mértékben felhívni állampolgárai figyelmét a lehetséges nehézségekre, amelyek akkor adódhatnak, ha ezen állampolgárok olyan állam lobogója alatt közlekedő hajóra szerződnek, amely még nem ratifikálta a jelen Egyezményt – mindaddig, amíg az adott Tagállam meg nem győződik róla, hogy az érintett állam a jelen Egyezményben foglaltakkal egyenértékű előírásokat alkalmaz. A jelen Egyezményt ratifikáló Tagállam fentieknek megfelelő intézkedései nem lehetnek ellentétesek a munkavállalók szabad mozgásának alapelveivel, amelyet az érintett két állam által mint aláíró felek által esetlegesen aláírt egyezmények biztosítanak.

9. Valamennyi Tagállam, amely ratifikálta a jelen Egyezményt, köteles megkövetelni, hogy a lobogója alatt közlekedő hajók tulajdonosai a jelen Egyezmény hatálya alá nem tartozó országokban vagy területeken működő tengerész-toborzó és munkaközvetítő szolgáltatások igénybe vétele esetén a tőlük telhető mértékben biztosítsák, hogy az ilyen szolgáltatások megfeleljenek a jelen Előírás követelményeinek.

10. A jelen Előírásban foglaltak nem értelmezhetők úgy, hogy csökkentenék a hajótulajdonosok kötelezettségeit és felelősségét, vagy bármely Tagállam kötelezettségeit és felelősségét a lobogója alatt közlekedő hajók tekintetében.

Útmutató

B1.4 Útmutató – Toborzás és munkaközvetítés

B1.4.1 Útmutató – Szervezeti és működési útmutatók

1. Az A1.4 Előírás 1. bekezdése értelmében fennálló kötelezettségeinek teljesítése során az illetékes hatóság:

- (a) vegye fontolóra a szükséges intézkedések megtételét a tengerész-toborzó és munkaközvetítő szolgáltatások közötti hatékony együttműködés elősegítésére, legyenek azok akár állami, akár magántulajdonban;
- (b) vegye figyelembe a tengerészeti ipar szükségleteit mind nemzeti, mind pedig nemzetközi szinten, amikor a hajótulajdonosok, a tengerészek és az érintett oktatási intézmények bevonásával kialakítja a képzési programokat azon tengerészek számára, akik a hajón a biztonságos navigációért és a szennyezést megelőző műveletekért felelős személyzetet alkotják;
- (c) vegye fontolóra a megfelelő lépések megtételét annak elősegítésére, hogy az állami tengerész-toborzó és munkaközvetítő szolgáltatások megszervezésében és működtetésében – amennyiben léteznek ilyenek – együttműködjenek a hajótulajdonosok és a tengerészek reprezentatív szervezetei;
- (d) vegye fontolóra azon feltételek előírását – megfelelően figyelembe véve a magánszférához való jog érvényesülését, valamint a bizalmas adatok védelmének szükségességét –, amelyek teljesülése esetén a tengerész-toborzó és munkaközvetítő szolgáltatások jogosultak lehetnek a tengerészek személyes adatainak kezelésére, beleértve az ilyen adatok gyűjtését, tárolását, kombinálását és harmadik fél részére

történő közlését is;

- (e) vegye fontolóra valamely olyan rendszer fenntartását, amely a tengerészeti munkaerőpiacra vonatkozó valamennyi releváns információ gyűjtésére és elemzésére szolgál, beleértve a legénységként alkalmazott tengerészek jelenlegi és várható állományának életkor, nem, rang és képzettség szerinti megoszlását, továbbá beleértve a tengerészeti ipar követelményeit – hozzátevé ugyanakkor, hogy az életkorra, illetve a nemre vonatkozó adatok gyűjtése kizárólag statisztikai célból engedhető meg, vagy valamely olyan program keretei között, amely az életkor vagy a nemek szerinti megkülönböztetés megelőzésére szolgál;
- (f) vegye fontolóra annak biztosítását, hogy azok a munkatársak, akik a hajó biztonságos navigációjáért és a szennyezés megelőzésére irányuló műveletekért felelős tengerészeket közvetítő, állami és magántulajdonú tengerész-toborzó és munkaközvetítő szolgáltatások felügyeletét végzik, megfelelő kiképzést kapjanak – beleértve a tengeri szolgálatban töltött elismert munkatapasztalatot is –, és releváns ismeretekkel rendelkezzenek a tengerészeti iparról, beleértve a képzésről, a képesítésről, és a munkaügyi előírásokról szóló, vonatkozó nemzetközi tengerészeti jogi okmányokat is;
- (g) vegye fontolóra a működési szabályok előírását, valamint a magatartást és az etikus gyakorlatot szabályozó kódexek elfogadását a tengerész-toborzó és munkaközvetítő szolgáltatások számára; és
- (h) vegye fontolóra az engedélyezési, illetve tanúsítási rendszer feletti hatósági felügyelet gyakorlását valamely minőségi normarendszer alapján.

2. Az A1.4 Előírás 2. bekezdésében hivatkozott rendszer kialakítása során valamennyi Tagállam vegye fontolóra annak megkövetelését, hogy a területén alapított tengerész-toborzó és munkaközvetítő szolgáltatások ellenőrizhető működési gyakorlatot alakítsanak ki és tartsanak fenn. Az ilyen működési gyakorlat a magántulajdonú tengerész-toborzó és munkaközvetítő szolgáltatások esetében – valamint az alkalmazható mértékig az állami tengerész-toborzó és munkaközvetítő szolgáltatások esetében is – szabályozza az alábbiakban felsorolt kérdéseket:

- (a) az orvosi vizsgálatokat, a tengerészek személyi azonosító okmányait, és egyéb olyan tételeket, amelyekre a tengerészeknek szükségük lehet a munkavállaláshoz;
- (b) teljes körű és hiánytalan nyilvántartás vezetését a toborzó és munkaközvetítő rendszerükben található tengerészekről – megfelelően figyelembe véve a magánszférához való jog érvényesülését, valamint a bizalmas adatok védelmének szükségességét –, amely nyilvántartás kiterjed, de nem korlátozódik a következőkre:
 - (i) a tengerészek képesítéseire;
 - (ii) a korábbi munkaviszonyok jegyzékére;
 - (iii) a munkaviszonnyal kapcsolatos személyes adatokra; és
 - (iv) a munkaviszonnyal kapcsolatos orvosi adatokra;
- (c) naprakész nyilvántartás vezetését azon hajókról, amelyek részére az adott tengerész-toborzó és munkaközvetítő szolgáltatás tengerészeket közvetít, és annak biztosítását, hogy a szolgáltatások vészhelyzet esetén a nap minden órájában elérhetőek legyenek valamilyen formában;
- (d) olyan eljárások bevezetését, amelyek biztosítják, hogy a tengerész-toborzó és munkaközvetítő szolgáltatások, illetve azok alkalmazottai nem zsákmányolhatják ki a tengerészeket valamely adott hajóra vagy valamely adott társasághoz való szerződötetés

felkínálása révén;

- (e) olyan eljárások bevezetését, amelyek kizárják a tengerészek kizsákmányolásának lehetőségét a munkába álláskor kapott fizetéselőleg kifizetésén keresztül, illetve bármely más olyan pénzügyi tranzakción keresztül, amely a hajótulajdonos és a tengerész között jön létre és amelyet a tengerész-toborzó és munkaközvetítő szolgáltatás kezel;
- (f) mindazon költségeknek – ha vannak ilyenek – az egyértelmű nyilvánosságra hozatalát, amelyeket a tengerésznek kell viselnie a toborzási folyamat során;
- (g) annak biztosítását, hogy a tengerészeket felvilágosítsák a szerződésük szerinti leendő állásukra vonatkozó sajátos feltételekről, valamint az adott hajótulajdonosnak a munkavállalásukkal kapcsolatos iránymutatásairól;
- (h) a természetes igazságosság elveinek megfelelő eljárások bevezetését az alkalmatlansággal, illetve a fegyelmi kérdésekkel kapcsolatos esetek kezelésére, összhangban a nemzeti jogszabályokkal és gyakorlattal, valamint – vonatkozó esetekben – a kollektív szerződésekkel;
- (i) olyan eljárások bevezetését, amelyek a lehető legteljesebb mértékben biztosítják, hogy valamennyi, a munkavállalás kapcsán benyújtott kötelező bizonyítvány és okirat a naprakész állapotot mutatja, és nem csalárd módon szerezték be őket, a korábbi munkaviszonyokra vonatkozó referenciák pedig ellenőrzésre kerültek;
- (j) olyan eljárások bevezetését, amelyek biztosítják, hogy ha a tengerészek családja információt vagy tanácsot kér, amíg a tengerész a tengeren tartózkodik, akkor a kérést azonnal, segítőkész módon és térítésmentesen teljesítsék; és
- (k) annak ellenőrzését, hogy a munkaügyi körülmények azokon a hajókon, ahová a tengerészeket kiközvetítik, megfelelnek a hajótulajdonos és a tengerészek reprezentatív szervezete között kötött, vonatkozó kollektív szerződésnek; továbbá annak alapelveként való rögzítését, hogy a tengerészeket csak olyan hajótulajdonosoknak közvetítik ki, akik a vonatkozó jogszabályoknak vagy kollektív szerződéseknek megfelelő szerződéses munkavállalási feltételeket kínálnak a tengerészeknek.

3. Fontolóra kell venni a Tagállamok és a releváns szervezetek közötti nemzetközi együttműködés ösztönzését, így például:

- (a) a rendszeres információcserét a tengerészeti ipar és a tengerészeti munkaerőpiac vonatkozásában kétoldalú, regionális és többoldalú alapon;
- (b) az információcserét a tengerészeti munkaügyi törvénykezés vonatkozásában;
- (c) a tengerészek toborzását és munkaközvetítését szabályozó iránymutatások, munkamódszerek és törvényi rendelkezések összehangolását;
- (d) a tengerészek nemzetközi toborzásával és munkaközvetítésével kapcsolatos eljárások és körülmények javítását; és
- (e) a munkaerő-tervezést, a tengerészek kínálati és keresleti piacának, valamint a tengerészeti ipar igényeinek figyelembe vételével.

2. FEJEZET – A FOGLALKOZTATÁS FELTÉTELEI

Szabály

2.1 Szabály – A tengerészek munkaszerződései

Cél: Annak biztosítása, hogy a tengerészek tisztességes munkamegállapodással rendelkezzenek

1. A tengerész foglalkoztatására vonatkozó kikötéseket és feltételeket egyértelmű, írott, jogilag érvényesíthető szerződésben kell rögzíteni vagy hivatkozással abba belefoglalni, továbbá e kikötéseknek és feltételeknek összhangban kell állniuk a Szabályzatban rögzített előírásokkal.

2. Biztosítani kell, hogy a tengerészek munkaszerződéseit az egyes tengerészek olyan feltételek között fogadják el, amely feltételek szavatolják, hogy a tengerésznek lehetősége legyen a szerződésben foglalt kikötéseket és feltételeket áttekinteni és azokról tanácsot kérni, valamint szavatolják, hogy a tengerész e kikötéseket és feltételeket szabad akaratából fogadhassa el, mielőtt a szerződést aláírja.

3. A tengerészek munkaszerződései – az adott Tagállam nemzeti jogszabályaival és gyakorlatával összeegyeztethető mértékig – úgy értelmezendők, mint amelyek magukban foglalják valamennyi vonatkozó kollektív szerződést.

Előírás

A2.1 Előírás – A tengerészek munkaszerződései

1. Valamennyi Tagállam köteles olyan jogszabályokat elfogadni, amelyek megkövetelik, hogy az adott Tagállam lobogója alatt közlekedő hajók megfeleljenek az alábbiakban felsorolt követelményeknek:

- (a) az adott Tagállam lobogója alatt közlekedő hajókon dolgozó tengerészek mindegyike rendelkezzen olyan tengerész munkaszerződéssel, amelyet egyrészt maga a tengerész, másrészt a hajótulajdonos vagy a hajótulajdonos valamely képviselője aláírt – illetve amennyiben a tengerész nem alkalmazott, akkor rendelkezzen más szerződéses vagy hasonló megállapodás létrejöttét igazoló bizonyítékkal –, és amely a jelen Egyezmény követelményeinek megfelelően tisztességes munka- és életkörülményeket biztosít a tengerész számára a hajón;
- (b) a tengerész munkaszerződést aláíró tengerészek számára legyen biztosítva a lehetőség arra, hogy a szerződést alaposan áttekinthessék és azzal kapcsolatban tanácsot kérhessenek, mielőtt aláírják, valamint legyen biztosítva valamennyi egyéb feltétel is, amely szükséges annak szavatolásához, hogy a tengerészek szabad akaratukból kötik meg a szerződést, jogaiknak és kötelezettségeiknek megfelelő ismerete mellett;
- (c) legyen a hajótulajdonos és az érintett tengerész birtokában is egy-egy eredeti, aláírással ellátott példány a tengerész munkaszerződésből;
- (d) történjenek intézkedések annak biztosítására, hogy a tengerészek – beleértve a hajóparancsnokot is – a fedélzeten könnyen megkaphassák a foglalkoztatásuk feltételeire vonatkozó egyértelmű információkat, és hogy ezen információk, beleértve a tengerészek munkaszerződésének egy példányát is, áttekintés céljából álljanak az illetékes hatóságok – az érintett kikötőkben működő illetékes hatóságokat is beleértve – tisztviselőinek rendelkezésére; és
- (e) a tengerészek kézhez kapjanak egy dokumentumot – az eddigi munkaviszonyaik jegyzékét –, amely a hajón való foglalkoztatásuk adatait rögzíti.

2. Amennyiben valamely kollektív szerződés alkotja a tengerész munkaszerződés egészét vagy részét, e kollektív szerződés egy példányát a fedélzeten kell hordozni. Amennyiben a tengerész munkaszerződés, illetve bármely vonatkozó kollektív szerződés nem angol nyelven készült, úgy a következőknek rendelkezésre kell állniuk angol nyelven is (kivéve azokon a

hajókon, amelyek kizárólag belföldi utakon közlekednek):

- (a) a megállapodás szabványos változatának egy példánya; és
- (b) a kollektív szerződés azon részei, melyek az 5.2 Szabály értelmében a kikötő szerinti Állam által végzett ellenőrzés tárgyi hatálya alá esnek.

3. A jelen Előírás 1(e) bekezdésében említett dokumentum nem tartalmazhat semminemű megállapítást a tengerészek munkájának minőségére, illetve a tengerészek munkabérére vonatkozóan. A dokumentum formátumát, a rögzítendő adatok körét és ezen adatok rögzítésének módját a nemzeti jogszabályokban kell meghatározni.

4. Valamennyi Tagállam köteles olyan jogszabályokat elfogadni, amelyek meghatározzák az adott Tagállam nemzeti jogszabályainak hatálya alá tartozó valamennyi tengerész munkaszerződésben kötelezően rögzítendő részletek körét. A tengerész-munkamegállapodásoknak minden esetben tartalmazniuk kell az alábbiakban felsorolt adatokat:

- (a) a tengerész teljes neve, születési ideje vagy életkora, és születési helye;
- (b) a hajótulajdonos neve és címe;
- (c) a tengerész munkaszerződés aláírásának helye és ideje;
- (d) a munkakör, amelyben a tengerész foglalkoztatva lesz;
- (e) a tengerész munkabérének összege, vagy – ahol ez értelmezhető – a munkabér kiszámítására használt szabály;
- (f) a fizetett éves szabadság mennyisége, vagy – ahol ez értelmezhető – a kiszámítására használt szabály;
- (g) a megállapodás megszűnése és ennek feltételei, beleértve az alábbiakat is:
 - (i) amennyiben a megállapodás határozatlan időre jött létre, akkor azokat a feltételeket kell közölni, amelyek szerint az egyes felek a szerződést megszüntethetik, a kötelező felmondási idő megjelölésével együtt, mely időszak nem lehet rövidebb a hajótulajdonos számára, mint a tengerész számára;
 - (ii) amennyiben a szerződés határozott időre jött létre, akkor a lejártának napjaként meghatározott időpontot kell közölni; és
 - (iii) amennyiben a szerződés egyetlen hajóútra szólóan jött létre, akkor a rendeltetési kikötő nevét kell közölni, és annak az időnek a hosszát, amelynek a megérkezés után el kell telnie, mielőtt a tengerészt el lehet bocsátani;
- (h) a hajótulajdonos által a tengerész részére biztosítandó egészségügyi és társadalombiztosítási járulékok;
- (i) a tengerész repatriálásra való jogosultsága;
- (j) utalás a kollektív szerződésre, amennyiben van ilyen; és
- (k) a nemzeti jogszabályok által megkövetelt valamennyi egyéb részlet.

5. Valamennyi Tagállam köteles olyan jogszabályokat elfogadni, amelyek meghatározzák a tengerész munkaszerződés lejárat előtti megszűnése esetén a tengerész, illetve a hajótulajdonos részéről adandó kötelező legrövidebb felmondási időt. A kötelező legrövidebb felmondási időszakok hosszát a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel folytatott egyeztetéseket követően kell meghatározni, de semmi esetre sem lehetnek hét napnál rövidebbek.

6. A kötelező legrövidebb felmondási időnél rövidebb felmondási idővel is megszűnhet a szerződés olyan körülmények esetében, amelyek fennállása a nemzeti jogszabályok, előírások vagy a vonatkozó kollektív szerződések szerint indokoltá teszi a munkaszerződés rövidebb határidejű vagy azonnali felmondással történő megszüntetését. Az ilyen körülmények meghatározása során valamennyi Tagállam köteles biztosítani, hogy figyelembevételre kerüljön a tengerészek azon igénye, hogy munkamegállapodásukat rövidebb határidejű vagy azonnali felmondással is megszüntethessék, mégpedig szankciók elszívése nélkül, ha erre különleges családi események miatt vagy egyéb sürgős okból szükségük van.

Útmutató

B2.1 Útmutató – A tengerészek munkaszerződései

B2.1.1 Útmutató – Korábbi munkaviszonyok jegyzéke

1. Az A2.1 Előírás 1(e) bekezdésében említett jegyzékben – az eddigi munkaviszonyok jegyzékében – feljegyzendő adatok körének meghatározása során valamennyi Tagállam biztosítsa, hogy a jegyzék – angol nyelvre is lefordítva – elegendő információt tartalmazzon ahhoz, hogy birtokosa további munkáért folyamodhasson a segítségével, illetve hogy megfeleljen a felminősítéshez vagy előléptetéshez szükséges, tengeri szolgálatra vonatkozó követelményeknek. A tengerész elbocsátási könyve megfelelni az említett Előírás 1(e) bekezdésében foglalt követelményeknek.

Szabály

2.2 Szabály – Munkabérek

Cél: Annak biztosítása, hogy a tengerészek szolgálataikért fizetséget kapjanak

1. Valamennyi tengerészt rendszeres időközönként, a munkamegállapodásának mindenben megfelelően kell megfizetni a munkájáért.

Előírás

A2.2 Előírás – Munkabérek

1. Valamennyi Tagállam köteles megkövetelni, hogy a lobogója alatt közlekedő hajókon dolgozó tengerészeknek járó összegeket egy hónapnál nem hosszabb időközönként fizessék ki, a vonatkozó kollektív szerződésnek megfelelően, ha van ilyen.

2. A tengerészek havonta kapjanak kimutatást az esedékes kifizetésekről és a kifizetett összegekről, beleértve a munkabért, a munkabéren felüli kifizetéseket, valamint a kifizetésnél használt valutaárfolyamot is, amennyiben a kifizetés nem a megállapodás szerinti pénznemben vagy átváltási árfolyamon történt.

3. Valamennyi Tagállam köteles megkövetelni, hogy a hajótulajdonosok tegyenek intézkedéseket – így például a jelen Előírás 4. bekezdésében foglaltakat – annak érdekében, hogy a tengerészek számára lehetőséget biztosítsanak arra, hogy a keresetük egészét vagy részét eljuttathassák a családjuknak, eltartott családtagjaiknak, vagy jogszabály szerinti kedvezményezettjeiknek.

4. Azok az intézkedések, amelyeket annak biztosítása érdekében kell megtenni, hogy a tengerészek eljuttathassák a keresetüket a családjuknak, a következőket foglalják magukban:

(a) egy olyan rendszer létrehozását, amely lehetővé teszi a tengerészek számára, hogy alkalmazásba állásuk idején vagy alkalmazásuk folyamán, ha úgy kívánják, a munkabérük egy részét kijelölhessék a családjuk részére banki átutalással vagy hasonló

módon rendszeres időközönként történő kiutalásra; és

- (b) annak megkövetelését, hogy a kijelölt munkabér-hányadok átutalása a kellő időben megtörténjen, közvetlenül a tengerész által megnevezett személy vagy személyek részére.

5. A jelen Előírás 3. és 4. bekezdése értelmében nyújtott szolgáltatásokért esetlegesen felszámított valamennyi díj összege legyen méltányos, a valutaátváltási arányszám pedig – amennyiben egyéb kikötés másképpen nem rendel – a nemzeti jogszabályokkal összhangban a mindenkori piaci értéknek vagy a hivatalos közleményben meghatározott értéknek feleljen meg, és semmiképpen ne legyen hátrányos a tengerészre nézve.

6. Valamennyi olyan Tagállam, amely a tengerészek munkabérét szabályozó nemzeti jogszabályokat léptet hatályba, köteles megfelelően figyelembe venni a Szabályzat B. részében foglalt útmutatást.

Útmutató

B2.2 Útmutató – Munkabérek

B2.2.1 Útmutató – Specifikus fogalmak meghatározása

1. A jelen Útmutató értelmében az alábbi fogalmak meghatározása a következő:

- (a) a *szakképzett tengerész* valamennyi olyan tengerészt jelenti, aki kellően szakképzettnek tekinthető a fedélzeti részlegben szolgálatot teljesítő beosztásba tartozó hajósoktól megkövetelt bármely feladat ellátására – kivéve a felügyeleti vagy szakértői beosztásúak feladatait –, illetve aki a nemzeti jogszabályok, előírások, illetve gyakorlat, vagy valamely kollektív szerződés szerint szakképzett tengerésznek minősül;
- (b) az *alapfizetés vagy alapbér* a rendes munkaidőben végzett munkáért járó fizetséget jelenti, függetlenül attól, hogy az milyen elemekből tevődik össze; nem tartalmazza a ledolgozott túlórákért járó fizetség, a prémiumok, a járadékok, a fizetett szabadságok, illetve a fizetésen felüli bármely egyéb járandóságok összegét;
- (c) a *konzolidált (összevont) bér* az alapfizetést és a fizetéshez kapcsolódó egyéb juttatásokat is tartalmazó munkabért vagy fizetést jelenti; a konzolidált bér tartalmazhatja az összes ledolgozott túlóráért járó térítést és a fizetéshez kapcsolódó valamennyi egyéb juttatást is, de az is lehetséges, hogy részleges konzolidálás formájában csak bizonyos juttatásokat tartalmazzon;
- (d) a *munkaidő* azt az időt jelenti, amelyben a tengerész a hajó részére történő munkavégzésre van kötelezve;
- (e) a *túlmunka* a rendes munkaidőn túlmenően ledolgozott időt jelenti.

B2.2.2 Útmutató – Kiszámítás és kifizetés

1. Azokra a tengerészekre vonatkozóan, akiknek a részére kifizetett összeg magában foglalja a ledolgozott túlórákért járó külön térítést:

- (a) a munkabér kiszámításához: a tengeren és a kikötőben ledolgozott rendes munkaidő ne haladja meg a napi nyolc órát;
- (b) a túlmunka kiszámításához: az alapfizetés vagy alapbér által lefedett heti rendes munkaidő óraszám a nemzeti jogszabályokban legyen meghatározva, ha azt kollektív szerződés nem szabja meg, de a heti 48 órát ne haladja meg; a kollektív szerződés rögzíthet más eljárást is, amely azonban nem lehet a fenténél kedvezőtlenebb;
- (c) a túlmunkáért járó térítés óradíjai ne legyenek alacsonyabbak az egy óráért járó

alapfizetés vagy alaphér egy és egynegyedénél; a túlmunkáért járó térítés óradíjai a nemzeti jogszabályokban legyenek meghatározva, vagy kollektív szerződésekben, ha ez az adott esetre vonatkozatható; és

- (d) a hajóparancsnok vagy az általa kijelölt személy vezessen feljegyzést valamennyi ledolgozott túlóráról, és e feljegyzést a tengerész legfeljebb egy hónapos időközönként aláírásával ellenjegyezze.

2. Azokra a tengerészekre vonatkozóan, akiknek a munkabére teljes egészében vagy részlegesen konszolidált (összevont):

- (a) a tengerészek munkamegállapodása határozza meg egyértelműen, amennyiben ez helyénvaló, a tengeréstől a kapott járandóságok fejében elvárt munkaórák számát, valamint a konszolidált béren túlmenően neki járó valamennyi lehetséges további járadékot, és azok juttatásának feltételeit;
- (b) amennyiben a konszolidált bér fejében ledolgozott munkaidőn túlmenően teljesített túlórákért külön órabér kerül kifizetésre, úgy ez az órabér ne legyen kevesebb, mint a – jelen Útmutató 1. bekezdésében foglalt meghatározás szerinti – rendes munkaidőben ledolgozott óráknak megfelelő alap-órabér egy és egynegyede; ugyanez az alapelv vonatkozzék azokra a túlórákra is, amelyek a konszolidált bérben benne foglaltatnak;
- (c) az a járandóság, amely a teljesen vagy részlegesen konszolidált bérnek a – jelen Útmutató 1(a) bekezdésében foglalt meghatározás szerinti – rendes munkaidőben ledolgozott órákért járó részét képezi, ne legyen kevesebb, mint a hatályos előírások szerint megállapított minimálbér; és
- (d) a részlegesen konszolidált munkabérben részesülő tengerészek esetében – amint arról a jelen Útmutató 1(d) bekezdése rendelkezik – valamennyi ledolgozott túlóráról vezessenek feljegyzést, a feljegyzések pedig kerüljenek ellenjegyzésre.

3. A nemzeti jogszabályok, előírások, illetve a kollektív szerződések úgy is rendelkezhetnek, hogy a túlórákért, illetve a heti pihenőnapokon és a hivatalos munkaszüneti napokon végzett munkáért – ellentételezésül – legalább ezek mennyiségével egyenértékű szolgáltatón kívül töltött idő és hajón kívül töltött idő járjon, vagy pedig pótszabadság járjon az ilyen rendelkezések szerint esedékes járandóság vagy bármely egyéb ellentételezés helyében.

4. A hajótulajdonosok és a tengerészek reprezentatív szervezeteivel folytatott egyeztetéseket követően elfogadott nemzeti jogszabályok és előírások – illetve amennyiben ez az adott esetre vonatkozatható, a kollektív szerződések – vegyék figyelembe az alábbiakban felsorolt alapelveket:

- (a) az egyenlő értékű munkáért egyenlő díjazás illessen meg valamennyi olyan tengerészt, aki ugyanazon a hajón áll alkalmazásban, mégpedig faji hovatartozás, bőrszín, nemi, illetve vallási hovatartozás, politikai meggyőződés, származási hely vagy társadalmi háttér szerinti megkülönböztetés nélkül;
- (b) a tengerészek munkamegállapodását – amely meghatározza a hatályos munkabérek, illetve a munkabérek alapjául szolgáló hatályos arányszámokat – a hajó fedélzetén kell hordozni; a munkabérek összegével, illetve a munkabérek alapjául szolgáló arányszámokkal kapcsolatos információkat valamennyi tengerész számára hozzáférhetővé kell tenni, mégpedig vagy olyan módon, hogy a releváns információkat tartalmazó tájékoztatóból legalább egy aláírt, valamely általa beszélt nyelven lévő példányt a tengerész rendelkezésére bocsátanak, vagy olyan módon, hogy a megállapodás egy példánya a tengerészek számára hozzáférhető helyen kifüggesztésre kerül, vagy pedig valamely más megfelelő módon;

- (c) a munkabér törvényes fizetőeszközben kerüljön kifizetésre; amennyiben ez megfelelő, a munkabér banki átutalás, bankutalvány, postai csekk vagy pénzesutalvány útján is kifizethető;
- (d) a szerződéses viszony végeztével valamennyi esedékes járandóság kerüljön kifizetésre, mégpedig indokolatlan késedelem nélkül;
- (e) az illetékes hatóság rójon ki alkalmas büntetéseket, illetve egyéb megfelelő jóvátételi kötelezettségeket a hajótulajdonosokra, amennyiben azok indokolatlan késedelembe esnek az esedékes járandóságok maradéktalan megfizetésében, illetve ezirányú kötelességüket elmulasztják teljesíteni;
- (f) a munkabérek közvetlenül a tengerészek saját maguk által megjelölt bankszámláira kerüljenek átutalásra, kivéve abban az esetben, ha írásban másféle megoldást kérelmeznek;
- (g) a hajótulajdonos – a jelen bekezdés (h) albekezdése kikötéseinek fenntartása mellett – semmilyen módon ne korlátozza a tengerészek arra vonatkozó szabadságát, hogy hogyan rendelkeznek a járandóságaikkal;
- (h) a járandóságokból levonások csak a következő esetekben legyenek engedélyezhetőek:
 - (i) ha az adott levonást illetően a nemzeti jogszabályokban vagy valamely vonatkozó kollektív szerződésben kifejezett rendelkezés szerepel, és az adott levonás feltételeiről a tengerészt az illetékes hatóság által legmegfelelőbbnek ítélt módon tájékoztatták; és
 - (ii) ha a levonások végösszege nem haladja meg azt a határt, amelyet a nemzeti jogszabályok, illetve kollektív szerződések vagy bírósági határozatok az ilyen levonások esetére esetleg megállapítottak;
- (i) a tengerészek járandóságait a munkaviszonyba lépésükkel, illetve a munkaviszonyuk fenntartásával kapcsolatban ne sújtsák levonásokkal;
- (j) legyen tilos a tengerészekkel szemben bárminemű pénzbírság alkalmazása, kivéve azon pénzbírságokat, amelyek alkalmazására nemzeti jogszabályok, illetve kollektív szerződések vagy egyéb intézkedések adnak felhatalmazást;
- (k) az illetékes hatóság legyen jogosult ellenőrizni a hajó fedélzetén működő boltokat és szolgáltatásokat annak biztosítása érdekében, hogy azok méltányos és ésszerű árszabást alkalmazzanak az érintett tengerészek javára; és
- (l) addig a mértékig terjedően, amilyen mértékben a tengerészek munkabér-követelései és a munkaviszonyukkal kapcsolatban nekik járó egyéb összegekről szóló követeléseik nem biztosítottak a tengerizálogjogokról és jelzálogokról („International Convention on Maritime Liens and Mortgages”) szóló 1993. évi nemzetközi egyezmény rendelkezéseinek megfelelően, az ilyen követelések a munkavállalók igényeinek védelméről (a munkáltató fizetési képtelensége esetén) szóló 1992. évi 173. sz. egyezmény rendelkezései szerint legyenek biztosítva.

5. A hajótulajdonosok és a tengerészek reprezentatív szervezeteivel folytatott egyeztetéseket követően valamennyi Tagállam hozzon létre eljárásokat a jelen Útmutatóban érintett bármely ügygel kapcsolatban emelt panaszok kivizsgálására.

B2.2.3 Útmutató – Minimálbér

1. Anélkül, hogy ez a kollektív tárgyalás szabadságának elvét hátrányosan érintené, a hajótulajdonosok és a tengerészek reprezentatív szervezeteivel folytatott egyeztetéseket

követően valamennyi Tagállam hozzon létre a tengerészek minimálbérének meghatározására szolgáló eljárásokat. A hajótulajdonosok és a tengerészek reprezentatív szervezetei vegyenek részt az ilyen eljárások működtetésében.

2. Az ilyen eljárások létrehozása, valamint a minimálberek meghatározása során szenteljének kellő figyelmet a minimálbér meghatározásával kapcsolatos nemzetközi munkaügyi előírásoknak, továbbá az alábbi elveknek:

- (a) a minimálberek szintje vegye tekintetbe a tengerészeti foglalkoztatás természetét, a hajók személyzettel való ellátottságának szintjét, valamint a tengerészek rendes munkaidejét; és
- (b) a minimálberek szintje úgy legyen igazítva, hogy tekintetbe vegye a megélhetési költségekben, valamint a tengerészek szükségleteiben történt változásokat.

3. Az illetékes hatóság biztosítsa:

- (a) valamely felügyeleti rendszer és szankciók révén azt, hogy a munkabérek a megállapított arányszámoknál nem alacsonyabb arányszám vagy arányszámok szerint kerülnek kifizetésre; és
- (b) hogy valamennyi tengerésznek, akit a minimálbérnél alacsonyabb arányszám szerint fizettek ki, lehetősége legyen kis költséggel járó és gyors bírósági eljárás vagy egyéb eljárás segítségével visszaszerezni azt az összeget, amivel a fizetsége elmaradt a kívánt szinttől.

B2.2.4 Útmutató – A szakképzett tengerészek minimális havi alapfizetésének, illetve alapbérének összege

1. A szakképzett tengerésznek egy naptári hónapnyi szolgálataért járó alapfizetése, illetve alapbére ne maradjon el attól az összegtől, amelyet a Közös Tengerészeti Bizottság vagy más, a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal Igazgatótanácsa által meghatalmazott testület rendszeres időközönként meghatároz. Az Igazgatótanács döntését követően a főigazgató értesíti a Szervezet Tagállamait a módosított összegekről.

2. A jelen Útmutató egyetlen részét sem szabad úgy értelmezni, mint amely hátrányosan érintené a hajótulajdonosok vagy ezek szervezetei, valamint a tengerészek szervezetei között létrejött megállapodásokat a foglalkoztatásra vonatkozó, minimális előírásnak számító kikötések és feltételek szabályozásáról, feltéve, hogy ezen kikötéseket és feltételeket az illetékes hatóság is elismeri.

Szabály

2.3 Szabály – Munkaidő és pihenőidő

Cél: Annak biztosítása, hogy a tengerészek szabályozott munkaidővel, illetve pihenőidővel rendelkezzenek

- 1. Valamennyi Tagállam köteles biztosítani, hogy a tengerészek munkaideje, illetve pihenőideje szabályozva legyen.
- 2. Valamennyi Tagállam köteles meghatározott időszakra vetítve megállapítani a munkaidő maximális mértékét vagy a pihenőidő minimális mértékét, oly módon, hogy az összhangban legyen a Szabályzat rendelkezéseivel.

Előírás

A2.3 Előírás – Munkaidő és pihenőidő

1. A jelen Előírás szempontjából az alábbi kifejezések a következőket jelentik:

- (a) a *munkaidő* azt az időt jelenti, amelyben a tengerész a hajó részére történő munkavégzésre kötelezett;
- (b) a *pihenőidő* a munkaidőn kívüli időt jelenti; a kifejezés nem foglalja magában a munka közben tartott rövid szünetek idejét.

2. Valamennyi Tagállam köteles – a jelen Előírás 5.–8. bekezdéseiben előírt kereteken belül – megállapítani vagy a munkaidőnek azt a maximális óraszámát, amelyet egy adott időszakon belül nem szabad túllépni, vagy pedig a pihenőidőnek azt a minimális óraszámát, amelyet egy adott időszakon belül kötelező biztosítani.

3. Valamennyi Tagállam elismeri, hogy a tengerészek rendes munkaidejére vonatkozó előírásnak – más munkavállalókéhoz hasonlóan – a nyolcórás munkanapon, a heti egy pihenőnapon és a hivatalos munkaszüneti napok alkalmával kapott pihenőkön kell alapulnia. Mindazonáltal ez nem akadályoz meg egyetlen Tagállamot sem abban, hogy olyan eljárásokat állítson fel, amelyek révén engedélyezheti, illetve bejegyezheti a tengerészek rendes munkaidejét a fenti előírásnál semmivel sem kedvezőtlenebb alapokon megállapító kollektív szerződéseket.

4. A nemzeti előírások megállapítása során valamennyi Tagállam köteles figyelembe venni azon veszélyeket, melyeket a tengerészek kimerültsége jelenthet, így különösen azoké a tengerészeké, akik feladatai a navigációs biztonságot, valamint a hajó biztonságos és veszélytelen üzemelését érintik.

5. A munkaidőre, illetve a pihenőidőre kötelezően vonatkozó korlátozások az alábbiak:

(a) a maximális munkaidő nem haladhatja meg:

- (i) a 14 órát bármely 24 órás időszakon belül; és
- (ii) a 72 órát bármely hétnapos időszakon belül;

vagy

(b) a minimális pihenőidő nem lehet kevesebb, mint:

- (i) tíz óra bármely 24 órás időszakon belül; és
- (ii) 77 óra bármely hétnapos időszakon belül.

6. A pihenőidő legfeljebb két rész-időszakra osztható, melyek közül az egyik időszak legalább hat óra hosszú kell legyen, a két egymást követő pihenőidőszak között eltelt idő hosszúsága pedig nem haladhatja meg a 14 órát.

7. A hajóvizsgálatokat, tűzoltási és mentőcsónak-gyakorlatokat, továbbá a nemzeti jogszabályokban és nemzetközi jogi aktusokban előírt egyéb gyakorlatokat olyan módon kell lefolytatni, hogy azok a lehető legkevésbé zavarják meg a pihenőidőszakokat, és ne okozzanak kimerültséget.

8. Amikor egy tengerészt rendkívüli munkára rendelnek ki – mert például egy gépállás kezelő nélkül marad –, kötelező a tengerész részére megfelelő pótlólagos pihenőidőszakot biztosítani, ha a munkára való kirendelések a rendes pihenőidejét zavarták meg.

9. Amennyiben erre vonatkozóan nincs hatályban kollektív szerződés vagy döntőbíróági ítélet, illetve amennyiben az illetékes hatóság úgy határoz, hogy a hatályos kollektív szerződésben vagy döntőbíróági ítéletben a jelen Előírás 7. vagy 8. bekezdésére vonatkozóan hozott rendelkezések elégtelenek, akkor az illetékes hatóság köteles meghatározni a megfelelő rendelkezéseket, amelyek elegendő pihenőidőt biztosítanak az érintett tengerészek számára.

10. Valamennyi Tagállam köteles megkövetelni, hogy valamely könnyen hozzáférhető helyen kifüggesztésre kerüljön a fedélzeti munkabeosztást tartalmazó táblázat, amely valamennyi beosztásra vonatkozóan tartalmazza legalább a következőket:

- (a) a tengeri szolgálat és a kikötői szolgálat munkabeosztását; és
- (b) a nemzeti jogszabályok, vagy a vonatkozó kollektív szerződések által megkövetelt maximális munkaidőt vagy minimális pihenőidőt.

11. A jelen Előírás 10. bekezdésében említett táblázatot szabványosított formában kell elkészíteni a hajó munkanyelvén vagy munkanyelvein, valamint angol nyelven.

12. Valamennyi Tagállam köteles megkövetelni, hogy a tengerészek napi munkaidejéről vagy napi pihenőidejéről folyamatos nyilvántartást vezessenek, annak érdekében, hogy lehetővé váljon a jelen Előírás 5.-től 11.-ig terjedő bekezdéseinek való megfelelés folyamatos ellenőrzése. A nyilvántartást az illetékes hatóság által – a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet esetleg rendelkezésre álló útmutatásainak figyelembe vételével – kialakított, szabványosított formában, vagy a Szervezet által kialakított bármely szabványosított formában kell vezetni. A nyilvántartást a jelen Előírás 11. bekezdésében megkövetelt nyelveken kell vezetni. Valamennyi tengerésznek kapnia kell egy példányt a rá vonatkozó nyilvántartásból, melyet a hajóparancsnok vagy az általa meghatalmazott személy, továbbá a tengerész köteles aláírásával ellenjegyezni.

13. A jelen Előírás 5. és 6. bekezdésében foglaltak egyetlen Tagállamot sem akadályoznak meg abban, hogy olyan nemzeti jogszabályokat hozzon, vagy olyan eljárást állítson fel az illetékes hatósága számára, amelyek vagy amely révén jóvá lehet hagyni, illetve be lehet jegyezni olyan kollektív szerződéseket is, amelyek az itt rögzített korlátozások tekintetében kivételeket engednek meg. Az ilyen kivételeknek a lehető legnagyobb mértékben követniük kell a jelen Előírás rendelkezéseit, de az őrszolgálatot ellátó tengerészek vagy a rövid utakon közlekedő hajókon dolgozó tengerészek számára gyakoribb vagy hosszabb szabadságolási időszakokat, illetve kiegészítő szabadság megítélését is elrendelhetik.

14. A jelen Előírásban foglaltak semmiképpen sem értelmezhetők úgy, hogy bármilyen mértékben csorbítanak a hajóparancsnoknak azon jogát, hogy a tengerésztől bármennyi órányi munka elvégzését megkövetelje a hajó, a hajón tartózkodó személyek vagy a rakomány biztonságának azonnali biztosítása érdekében, vagy a tengeren vészhelyzetben lévő egyéb hajóknak, illetve személyeknek való segítségnyújtás érdekében. Ennek megfelelően a hajóparancsnok jogosult felfüggeszteni a munkaidőre, illetve a pihenőidőre vonatkozó beosztást, és szükség szerint bármennyi órányi munka elvégzését megkövetelni a tengerésztől mindaddig, amíg a normális állapotokat helyre nem állították. A normális állapotok helyreállítását követő leghamarabbi alkalmas időpontban a hajóparancsnok köteles gondoskodni arról, hogy valamennyi tengerész, aki a beosztás szerinti pihenőidejében munkát végzett, megfelelő pihenőidőt kapjon.

Útmutató

B2.3 Útmutató – Munkaidő és pihenőidő

B2.3.1 Útmutató – Fiatalkorú tengerészek

1. A tengeren és a kikötőben a következő rendelkezések vonatkoznak valamennyi, 18. életévét be nem töltött fiatal korú tengerészre:

- (a) a munkaidő ne haladja meg a napi nyolc órát, valamint a heti 40 órát, túlórában végzett munka pedig csak abban az esetben legyen megengedett, ha az biztonsági okokból elkerülhetetlen;

- (b) valamennyi étkezésre elegendő idő álljon rendelkezésre, és legalább egyórás szünet legyen biztosítva a napi főétkezésre; és
 - (c) minden két órányi folyamatos munka után a lehető leghamarabb következzen egy 15 perces pihenő.
2. Kivételes esetben a jelen Útmutató 1. bekezdésében foglalt rendelkezések alkalmazása mellőzhető, amennyiben azok:
- (a) kivitelezhetetlennek bizonyulnak azokra a fedélzeti, gépházi vagy étkeztetési részlegben dolgozó fiatalkorú tengerészekre vonatkozóan, akiket őrszolgálatra osztottak be, vagy akik szolgálati jegyzék szerinti többműszakos munkavégzési rendszerben dolgoznak; illetve
 - (b) hátráltatnák a fiatalkorú tengerészek előre megszabott programok és ütemtervek szerinti, hatékony képzsését.
3. Az ilyen kivételes esetek – az okok megjelölésével együtt – kerüljenek nyilvántartásba vételre, a nyilvántartást pedig a hajóparancsnok lássa el aláírásával.
4. A jelen Útmutató 1. bekezdése nem menti fel a fiatalkorú tengerészeket a valamennyi tengerészre vonatkozó azon általános kötelezettség alól, hogy bármely vészhelyzet esetén az A2.3 Előírás 14. bekezdése szerint munkát végezzenek.

Szabály

2.4 Szabály – Szabadságra való jogosultság

Cél: Annak biztosítása, hogy a tengerészek megfelelő szabadságolásban részesüljenek

1. Valamennyi Tagállam köteles megkövetelni, hogy a lobogója alatt közlekedő hajókon alkalmazásban álló tengerészek – megfelelő feltételek mellett és a Szabályzat rendelkezéseinek megfelelően – fizetett éves szabadságot kapjanak.
2. Egészségük és jólétük biztosítása érdekében a tengerészeknek kötelező partraszállási eltávozásra engedélyt adni a beosztásuk üzemeltetési követelményeinek megfelelően.

Előírás

A2.4 Előírás – Szabadságra való jogosultság

1. Valamennyi Tagállam köteles olyan jogszabályokat elfogadni, amelyek meghatározzák az adott Tagállam lobogója alatt közlekedő hajókon szolgáló tengerészek éves szabadságára vonatkozó, minimálisan betartandó előírásokat, kellően figyelembe véve a tengerészek különleges szükségleteit is az éves szabadság tekintetében.
2. Az éves fizetett szabadságra való jogosultságot – bármely olyan kollektív szerződés, törvény vagy előírás fenntartása mellett, amely a tengerészek e vonatkozásban fennálló különleges szükségleteit is figyelembe vevő, megfelelő módszert ír elő a jogosultság mértékének kiszámítására – a munkaviszony minden egyes hónapjára vonatkozóan legalább 2,5 naptári napot alapul véve kell kiszámítani. A szolgálati idő hosszának kiszámítására használt módszert az egyes országok illetékes hatósága vagy megfelelő intézményrendszere köteles megszabni. A munkából való igazolt távollétek nem tekinthetők az éves szabadságba tartozónak.
3. Kötelező megtiltani a jelen Előírásban előírt minimális éves fizetett szabadságról való

lemondást kikötő mindennemű szerződést, kivéve ezeknek az illetékes hatóság szabályozása által engedélyezett eseteit.

Útmutató

B2.4 Útmutató – Szabadságra való jogosultság

B2.4.1 Útmutató – A jogosultság mértékének kiszámítása

1. Az egyes országok illetékes hatósága vagy megfelelő intézményrendszere által meghatározandó feltételek szerint a munkakörön kívüli munkavégzés számítson bele a szolgálatban töltött időbe.
2. Az illetékes hatóság vagy valamely vonatkozó kollektív szerződés által meghatározandó feltételek szerint számítson bele a szolgálatban töltött időbe az, ha a tengerész valamely jóváhagyott tengerészeti szakképzési tanfolyamon való részvétel céljából, vagy betegség, sérülés, illetve szülési szabadság következtében van távol a munkából.
3. Az éves szabadság folyamán a tengerész fizetésének szintje legyen az adott tengerész rendes járandóságának szintjén, amint az a nemzeti jogszabályokban vagy a vonatkozó tengerész munkaszerződésben megállapításra került. Az egy évnél rövidebb időszakokra alkalmazott tengerészek esetében, illetve a munkaviszony megszűnése esetében a szabadságra való jogosultság mértéke arányosan kerüljön megállapításra.
4. Az alábbiak ne számítsanak az éves fizetett szabadság részének:
 - (a) a lobogó szerinti Államban hivatalos és szokásos munkaszüneti napokként elismert napok, akár az éves fizetett szabadság idejére esnek, akár nem;
 - (b) a betegségből, sérülésből vagy gyermekszülésből eredő munkaképtelenség időszakai, az egyes országok illetékes hatósága vagy megfelelő intézményrendszere által meghatározandó feltételek szerint;
 - (c) az érvényes munkamegállapodás hatálya alá tartozó tengerésznek adott ideiglenes partraszállási eltávozás; és
 - (d) bármilyen pótlólagos szabadság, az egyes országok illetékes hatósága vagy megfelelő intézményrendszere által meghatározandó feltételek szerint.

B2.4.2 Útmutató – Az éves szabadság kivétele

1. Az éves szabadság kivételének időzítését – hacsak azt előírás, kollektív szerződés, döntőbírói ítélet, vagy a nemzeti gyakorlattal összhangban lévő egyéb eszköz meg nem határozza – a hajótulajdonos állapítsa meg az érintett tengerészekkel vagy azok képviselőivel folytatott egyeztetést követően, és amennyire csak lehetséges, velük egyetértésben.
2. A tengerészeknek elvi szabály szerint álljon jogukban azon a helyen kivenni az éves szabadságukat, amelyhez szoros szálakkal kapcsolódnak; rendes körülmények között ez azonos azzal a hellyel, ahová jogosultság szerint repatriálni kell őket. A tengerészekről – bejegyzésük nélkül – ne követeljék meg, hogy ettől eltérő helyen vegyék ki a nekik járó éves szabadságukat, hacsak erről a vonatkozó tengerész munkaszerződés vagy a nemzeti jogszabályok másképp nem rendelkeznek.
3. Amennyiben a tengerészekről megkövetelik, hogy a jelen Útmutató 2. bekezdésében engedélyezett helytől eltérő egyéb helyen vegyék ki éves szabadságukat, akkor a tengerészek legyenek jogosultak ingyenesen utazni a szerződésük vagy toborzásuk helyéig, attól függően, hogy melyik esik közelebb az otthonukhoz; létfenntartási és egyéb közvetlenül kapcsolódó költségeik a hajótulajdonost terheljék; az utazással töltött időt pedig ne vonják le a tengerésznek járó éves fizetett szabadságból.

4. Az éves szabadságát töltő tengerész kizárólag a legsúlyosabb vészhelyzet esetén – és akkor is csak a tengerész saját beleegyezésével – legyen visszahívható a szolgálatba.

B2.4.3 Útmutató – A szabadságolási időszak részekre bontása és összevonása

1. Az egyes országok illetékes hatósága által vagy megfelelő intézményrendszerén keresztül engedélyezhető az éves fizetett szabadság részekre bontása, illetve az egy évre vonatkozóan járó ilyen éves szabadság összevonása valamely következő szabadságolási időszakkal.

2. A jelen Útmutató 1. bekezdésének fenntartásával, továbbá amennyiben a hajótulajdonos és az érintett tengerész vonatkozásában hatályos megállapodás másképpen nem rendelkezik, a jelen Útmutatóban ajánlott éves fizetett szabadság egyetlen, megszakítás nélküli időszakkból álljon.

B2.4.4 Útmutató – Fiatalkorú tengerészek

1. Különleges intézkedések bevezetését kell megfontolni azokra a 18. életévüket be nem töltött fiatalkorú tengerészekre vonatkozóan, akik valamely kollektív szerződés vagy tengerész munkaszerződés alapján hat hónapig vagy bármely egyéb rövidebb ideig szolgáltak szabadságolás nélkül valamely olyan hosszú járatú hajón, amely ezen időszak alatt nem tért vissza a tartózkodási hely szerinti országukba, és amely az út következő három hónapja során sem fog oda visszatérni. Ezen intézkedések állhatnak a fiatalkorú tengerészek térítésmentes repatriálásából a tartózkodási hely szerinti országukon belül az eredeti szerződésük helyére, abból a célból, hogy ott a megtett tengeri út alapján nekik járó szabadságot kivehessék.

Szabály

2.5 Szabály – Repatriálás

Cél: Annak biztosítása, hogy a tengerészek képesek legyenek otthonukba hazatérni

1. A tengerészek jogosultak a térítésmentes (saját költségvállalásuk nélküli) repatriálásra a Szabályzatban foglalt körülmények fennállása esetén, valamint a Szabályzatban meghatározott feltételekkel.

2. Valamennyi Tagállam köteles megkövetelni, hogy a lobogója alatt közlekedő hajók mutassanak fel pénzügyi biztosítékokat annak szavatolása érdekében, hogy a tengerészek repatriálása a Szabályzatnak mindenben megfelelően történjék meg.

Előírás

A2.5 Előírás – Repatriálás

1. Valamennyi Tagállam köteles biztosítani, hogy a lobogója alatt közlekedő hajókon tartózkodó tengerészek jogosultak legyenek a repatriálásra az alábbi körülmények fennállása esetén:

- (a) ha a tengerész-munkamegállapodásuk a hajó külföldi tartózkodása közben jár le;
- (b) ha a tengerész-munkamegállapodásukat megszünteti:
 - (i) a hajótulajdonos; vagy
 - (ii) alapos indokból kifolyólag maga a tengerész; továbbá
- (c) abban az esetben, ha a tengerészek többé nem képesek ellátni a munkamegállapodásuk értelmében fennálló feladataikat, illetve az adott sajátságos körülmények között már nem várható el tőlük, hogy ellássák azokat.

2. Valamennyi Tagállam köteles biztosítani, hogy jogszabályai, illetve egyéb intézkedései

vagy a kollektív szerződések olyan megfelelő rendelkezéseket tartalmazzanak, amelyek előírják az alábbiakban felsoroltakat:

- (a) azokat a körülményeket, amelyek fennállása esetén a tengerészek jogosultak a jelen Előírás 1(b) és (c) bekezdéseinek megfelelő repatriálásra;
- (b) a fedélzeten töltött szolgálati időszakok maximális időtartamát, amelynek elteltével a tengerész jogosult a repatriálásra – azzal a kikötéssel, hogy ezen időszakok hossza nem haladhatja meg a 12 hónapot; és
- (c) a repatriáláshoz a hajótulajdonosok által megadandó jogosultságok pontos körét, beleértve azon jogosultságokat, amelyek a repatriálás célállomásaihoz, az igénybe vehető közlekedési eszközökhöz, a megtérítendő kiadási tételekhez, valamint a hajótulajdonosok által teendő egyéb intézkedésekhez kapcsolódnak.

3. Valamennyi Tagállam köteles megtiltani a hajótulajdonosoknak azt, hogy a tengerészekről a munkaviszonyuk kezdetén a repatriálásuk költségeire vonatkozó előleg megfizetését követeljék meg; továbbá azt is, hogy a repatriálás költségeit a tengerészek munkabéréből vagy egyéb járandóságaiból történő levonás révén visszanyerjék, kivéve abban az esetben, ha a tengerésztől – a nemzeti jogszabályoknak, egyéb intézkedéseknek, vagy a vonatkozó kollektív szerződéseknek megfelelően – bebizonyosodott, hogy tengerészi munkaviszonyából eredő kötelezettségeit illetően súlyos mulasztásba esett.

4. A nemzeti jogszabályok nem érinthetik hátrányosan a hajótulajdonosnak arra vonatkozó bármiféle jogát, hogy harmadik személyekkel fennálló szerződéses megállapodások értelmében visszanyerhesse a repatriálás költségeit.

5. Abban az esetben, ha valamely hajótulajdonos a repatriálásra jogosult tengerészek vonatkozásában elmulaszt intézkedéseket tenni a repatriálásra, vagy elmulasztja kifizetni a repatriálás költségeit, akkor:

- (a) annak a Tagállamnak az illetékes hatósága, amelynek lobogója alatt a hajó közlekedik, köteles biztosítani az érintett tengerészek repatriálását; amennyiben pedig az illetékes hatóság ennek a kötelezettségének nem tesz eleget, akkor az az állam, amelyből a tengerészeket repatriálni kell, illetve az az állam, amelynek a tengerészek az állampolgárai, jogosult biztosítani a repatriálásukat, és jogosult ennek költségeit megtéríttetni azzal a Tagállammal, amelynek a lobogója alatt a hajó közlekedik;
- (b) az a Tagállam, amelynek a lobogója alatt a hajó közlekedik, jogosult a tengerészek repatriálása során felmerült költségeit a hajótulajdonossal megtéríttetni;
- (c) a repatriálás költségei semmilyen esetben sem terhelhetik a tengerészeket, kivéve a jelen Előírás 3. bekezdésében foglalt rendelkezések szerint.

6. Az a Tagállam, amely a jelen Szabályzat értelmében megfizette a repatriálás költségeit, a vonatkozó nemzetközi jogi okmányok – így többek között a hajók feltartóztatásáról szóló 1999. évi Nemzetközi Egyezmény („International Convention on Arrest of Ships”) – figyelembe vételével jogosult feltartóztatni az érintett hajótulajdonos hajóit, illetve jogosult indítványozni azok feltartóztatását, mindaddig, amíg a költségek megtérítése a jelen Előírás 5. bekezdésének megfelelően meg nem történik.

7. Valamennyi Tagállam köteles elősegíteni az adott Tagállam valamely kikötőjét érintő, valamint valamely felségvizén vagy belvizén áthaladó hajókon szolgáló tengerészek repatriálását, továbbá a fedélzeten való pótlásukat is.

8. A fenti rendelkezés értelmében különösen egyetlen Tagállam sem tagadhatja meg a repatriálás jogát egyetlen tengerésztől sem a hajótulajdonos anyagi körülményeire való

hivatkozással, és arra való hivatkozással sem, hogy a hajótulajdonos nem képes vagy nem hajlandó valamely tengerész pótlásáról gondoskodni.

9. Valamennyi Tagállam köteles megkövetelni, hogy a lobogója alatt közlekedő hajók a repatriálásra vonatkozó, hatályban lévő nemzeti rendelkezések egy – valamely megfelelő nyelven írt – példányát a fedélzeten hordozzák és a tengerészek számára elérhetővé tegyék.

Útmutató

B2.5 Útmutató – Repatriálás

B2.5.1 Útmutató – Jogosultság

1. A tengerészek legyenek jogosultak a repatriálásra:

- (a) az A2.5 Előírás 1(a) bekezdésében szabályozott esetben, a tengerész munkaszerződés rendelkezéseinek megfelelően megadott felmondási időszak lejártával;
- (b) az A2.5 Előírás 1 (b) és (c) bekezdéseiben szabályozott esetekben:
 - (i) a repatriálást szükségessé tevő betegség, sérülés vagy egyéb egészségi állapot esetén, amennyiben a tengerészeket egészségileg alkalmasnak nyilvánítják az utazás megtételére;
 - (ii) hajótörés esetén;
 - (iii) abban az esetben, ha a hajótulajdonos – mint a tengerészek munkáltatója – fizetéseképtelenségéből, a hajó eladásából, a hajó lajstromozásának megváltozásából, vagy bármely más hasonló okból kifolyólag nem képes a továbbiakban teljesíteni törvény szerinti vagy szerződésben vállalt kötelezettségeit;
 - (iv) abban az esetben, ha a hajó – a nemzeti jogszabályokban vagy a tengerészek munkamegállapodásában foglalt meghatározás szerinti – háborús övezetbe tart, és a tengerész nem adja beleegyezését ahhoz, hogy ő maga is a hajóval tartson; és
 - (v) abban az esetben, ha a munkaviszony valamely munkaügyi bírósági ítéletnek vagy kollektív szerződésnek megfelelően megszűnik vagy szünetel, illetve ha a munkaviszony bármely más hasonló okból kifolyólag megszűnik.

2. Annak meghatározása során, hogy mi legyen a fedélzeten töltött szolgálati időszakok maximális hossza, amelynek elteltével a tengerész a jelen Szabályzatnak megfelelően jogosult a repatriálásra, figyelembe kell venni a tengerészek munkakörnyezetét befolyásoló tényezőket. Valamennyi Tagállam igyekezzon ezeket a szolgálati időszakokat – ahol csak lehet – lerövidíteni a technológia változásainak és fejlődésének fényében; ebben valamennyi Tagállam útmutatásként használhatja a Közös Tengerészeti Bizottság e témában tett bármely ajánlását.

3. A repatriálásnak az A2.5 Előírás értelmében a hajótulajdonos által viselendő költségei foglalják magukban legalább az alábbiakban felsoroltak költségeit:

- (a) eljutás a jelen Útmutató 6. bekezdésének megfelelően a repatriálás célállomásaként kiválasztott helyre;
- (b) szállás és ételmezés attól a pillanattól kezdve, hogy a tengerész elhagyja a hajót, egészen addig, amíg meg nem érkezik a repatriálás célállomására;
- (c) fizetés és járadékok attól a pillanattól kezdve, hogy a tengerész elhagyja a hajót, egészen addig, amíg meg nem érkezik a repatriálás célállomására, feltéve hogy a nemzeti jogszabályok vagy a kollektív szerződések ezt így rendelik;

- (d) a tengerész személyes poggyászána a repatriálás célállomásáig való elszállítása, 30 kg-ig terjedően; és
 - (e) szükség szerint orvosi kezelés mindaddig, amíg a tengerész egészségileg alkalmas nem lesz arra, hogy elutazhasson repatriálásának célállomására.
4. A repatriálásra várva töltött idő, valamint a repatriáláshoz kapcsolódó utazással töltött idő ne kerüljön levonásra a tengerészeknek járó fizetett szabadság idejéből.
5. A hajótulajdonosokat kötelezzék arra, hogy mindaddig fedezzék a repatriálás költségeit, amíg az érintett tengerészek a jelen Szabályzat értelmében előírt valamelyik célállomáson partra nem szállnak, vagy megfelelő alkalmazásba nem állnak valamely olyan hajón, ami valamelyik ilyen célállomás felé tart.
6. Valamennyi Tagállam követelje meg a hajótulajdonosoktól, hogy a repatriálás érdekében teendő intézkedésekért – megfelelő és gyors eljárást biztosító eszközök révén – felelősséget vállaljanak. Az utazás módja rendes esetben a légitözlekedés legyen. Az egyes Tagállamok írják elő azoknak a célállomásoknak a körét, ahová a tengerészek repatriálhatók. A célállomások között szerepeljenek azok az országok, amelyekről úgy ítéltetik meg, hogy a tengerészek szoros szálakkal kapcsolódhatnak hozzájuk, beleértve:
- (a) azt a helyet, ahol a tengerész beleegyezett a szerződésébe;
 - (b) a kollektív szerződésben meghatározott helyet;
 - (c) a tengerész tartózkodási hely szerinti országot; illetve
 - (d) bármely egyéb helyet, amelyet a szerződés idején kölcsönös megegyezéssel elfogadtak.
7. A tengerészeknek álljon jogában az előírt célállomások közül kiválasztani a repatriálásuk tényleges helyét.
8. A repatriálásra való jogosultság elévülhet, amennyiben az érintett tengerészek azt a nemzeti jogszabályokban vagy a kollektív szerződésekben meghatározandó ésszerű időszakon belül nem veszik igénybe.

B2.5.2 Útmutató – Végrehajtás a Tagállamok részéről

1. Azoknak a tengerészeknek, akik valamely külföldi kikötőben hátramaradtak, miközben repatriálásuk folyamatban van, minden lehetséges gyakorlati segítséget meg kell adni; abban az esetben pedig, ha közülük valamelyik tengerész repatriálása késedelmet szenved, az adott külföldi kikötő illetékes hatósága biztosítsa, hogy a lobogó szerinti Állam konzuli vagy helyi képviselője, valamint – attól függően, hogy ezek közül melyik a helyénvalóbb – a tengerész állampolgárság szerinti Állama vagy tartózkodási hely szerinti Állama erről haladéktalanul értesüljön.
2. Valamennyi Tagállam fordítson figyelmet arra, hogy megfelelő intézkedések vannak-e érvényben a következő esetekre vonatkozóan:
- (a) hogy azokat a külföldi ország lobogója alatt közlekedő hajón alkalmazásban álló tengerészeket, akiket nekik fel nem róható okokból kifolyólag valamely külföldi kikötőben partra tettek, visszaszállítsák:
 - (i) abba a kikötőbe, ahol az érintett tengerészt szerződtették; illetve
 - (ii) attól függően, hogy e kettő közül melyik a helyénvalóbb, a tengerész állampolgársága szerinti Állam vagy a tartózkodási helye szerinti Állam valamely kikötőjébe; illetve

- (iii) valamely egyéb kikötőbe, amelyről a tengerész a hajóparancsnokkal vagy a hajótulajdonossal közösen megegyezett, az illetékes hatóság jóváhagyása vagy egyéb megfelelő biztosítékok mellett;
- (b) hogy orvosi ellátást és eltartást biztosítsanak azoknak a külföldi ország lobogója alatt közlekedő hajón alkalmazásban álló tengerészeknek, akiket valamely külföldi kikötőben partra tettek valamely olyan betegség vagy sérülés következtében, amelyet a hajó részére végzett szolgálat közben szereztek, de nem a saját szándékos kötelességmulasztásukból eredően.

3. Amennyiben a 18. életévüket be nem töltött fiatalok tengerészekről – miután első hosszú járatú útjuk során már legalább négy hónapot szolgáltak valamely hajón – nyilvánvalóan bebizonyosodik, hogy nem alkalmasak a tengeri életre, akkor legyen a számukra biztosított a lehetőség arra, hogy térítésmentesen repatriálják őket az első olyan alkalmas érintett kikötőből, amelyben a lobogó szerinti Államnak, vagy az adott fiatalok tengerész állampolgárság szerinti vagy tartózkodási hely szerinti Államának konzuli szolgálata működik. Valamennyi ilyen repatriálásról – annak okait is megadva – értesítsék azt a hatóságot, amely az érintett fiatalok tengerészek számára kibocsátotta a tengerhajózási munkaviszonyba állásukat lehetővé tevő okiratokat.

Szabály

2.6 Szabály – A hajó elpusztulása, illetve elsüllyedése esetén a tengerészeknek fizetendő kártalanítás

Cél: Annak biztosítása, hogy a tengerészek kártalanításban részesüljenek a hajó elpusztulása, illetve elsüllyedése esetén

1. A tengerészek megfelelő kártalanításra jogosultak a hajó elpusztulása, illetve elsüllyedése folytán bekövetkező sérülésekért, veszteségekért, valamint munkanélkülivé válásért.

Előírás

A2.6 Előírás – A hajó elpusztulása, illetve elsüllyedése esetén a tengerészeknek fizetendő kártalanítás

1. Valamennyi Tagállam köteles olyan szabályokat alkotni, amelyek biztosítják, hogy valamennyi esetben, amikor bármely hajó elpusztul vagy elsüllyed, a hajótulajdonos köteles legyen az ilyen elpusztulásból, illetve süllyedésből eredő munkanélküliség esetére szóló segélyt fizetni a fedélzeten tartózkodó valamennyi tengerész számára.

2. A jelen Előírás 1. bekezdésében említett szabályok nem érinthetnek hátrányosan semmiféle egyéb – a hajó elsüllyedéséből, illetve megfenekléséből eredő veszteségekre, illetve sérülésekre vonatkozó – jogot, amellyel a tengerész az érintett Tagállam nemzeti jogszabályainak értelmében rendelkezik.

Útmutató

B2.6 Útmutató – A hajó elpusztulása, illetve elsüllyedése esetén a tengerészeknek fizetendő kártalanítás

B2.6.1 Útmutató – A munkanélküliségi segély kiszámítása

1. A hajó elpusztulása vagy elsüllyedése folytán bekövetkező munkanélküliség esetén fizetendő segély azokra a napokra szólóan kerüljön kifizetésre, amely napokon a tengerész ténylegesen munka nélkül maradt, mégpedig a munkaszerződés értelmében fizetendő munkabérré vonatkozó arányszámokkal megegyező mértékben; mindazonáltal a bármely

tengerésznek fizetendő teljes kártalanítás összege az adott tengerész kéthavi munkabérének megfelelő összegre korlátozható.

2. Valamennyi Tagállam biztosítsa, hogy a tengerészeknek ugyanazon jogorvoslati lehetőségek álljanak rendelkezésükre az ilyen kártalanítások behajtása céljából, mint amelyek a szolgálatban megkeresett, de elmaradt munkabérük behajtása céljából rendelkezésükre állnak.

Szabály

2.7 Szabály – A személyzet létszámának szintje

Cél: Annak biztosítása, hogy a tengerészek olyan hajókon dolgozzanak, amelyek a biztonságos, hatékony és veszélytelen üzemeltetéshez elegendő személyzettel vannak ellátva

1. Valamennyi Tagállam köteles megkövetelni, hogy a lobogója alatt közlekedő valamennyi hajó elegendő számú tengerészt foglalkoztasson a fedélzetén, annak biztosítása érdekében, hogy a hajók üzemeltetése minden körülmények között biztonságosan, hatékonyan, valamint a veszélytelen működésre kellő figyelmet fordítva történjen, mindeközben szem előtt tartva a tengerészek kimerültségében rejlő veszélyeket, valamint az út sajátos természetét és körülményeit is.

Előírás

A2.7 Előírás – A személyzet létszámának szintje

1. Valamennyi Tagállam köteles megkövetelni, hogy a lobogója alatt közlekedő valamennyi hajó elegendő számú tengerésszel a fedélzetén közlekedjen, annak biztosítása érdekében, hogy a hajók üzemeltetése biztonságosan, hatékonyan, valamint a veszélytelen működésre kellő figyelmet fordítva történjen. Valamennyi hajót olyan személyzettel kell ellátni, amely létszámát és tagjainak képesítését tekintve is alkalmas arra, hogy – az illetékes hatóság által kibocsátott, a biztonsághoz szükséges minimális személyzeti létszámra vonatkozó dokumentumnak, vagy azzal egyenértékű rendelkezésnek megfelelően – bármely üzemi körülmények között biztosítsa a hajó és a hajószemélyzet biztonságát és épségét, továbbá alkalmas arra is, hogy megfeleljen a jelen Egyezmény előírásainak.

2. A személyzeti létszám szintjeinek meghatározása, jóváhagyása, illetve módosítása során az illetékes hatóság köteles figyelembe venni a túlságosan hosszú munkaidő elkerülésének, illetve minimálisra csökkentésének szükségességét annak érdekében, hogy biztosítható legyen a megfelelő pihenés, és csökkenthető legyen a kimerültség veszélye, továbbá köteles figyelembe venni a vonatkozó nemzetközi jogi aktusokban – így különösen a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet jogi aktusaiban – a személyzeti létszám szintjét illetően lefektetett alapelveket.

3. A személyzeti létszám szintjeinek meghatározása során az illetékes hatóság köteles figyelembe venni a 3.2 Szabályban és az A3.2 Előírásaiban az élelmezéssel és étkeztetéssel kapcsolatban előírt valamennyi követelményt.

Útmutató

B2.7 Útmutató – A személyzet létszámának szintje

B2.7.1 Útmutató – A jogviták rendezése

1. Valamennyi Tagállam tartson fenn olyan hatékony, intézményesített hivatali rendszert, amely a hajón érvényes személyzeti létszámmal kapcsolatban felmerülő panaszok, illetve

jogviták kivizsgálására és rendezésére szolgál, vagy győződjön meg arról, hogy ilyen rendszer létezik.

2. A hajótulajdonosok és a tengerészek szervezeteinek képviselői – egyéb személyek, illetve hatóságok közreműködésével vagy anélkül – vegyenek részt az ilyen intézményi rendszer működtetésében.

Szabály

2.8 Szabály – Karrier- és készségfejlesztés, valamint a tengerészek munkalehetőségei

Cél: A karrier- és készségfejlesztés, valamint a tengerészek rendelkezésére álló munkalehetőségek ügyének előmozdítása

1. Valamennyi Tagállam köteles nemzeti iránymutatásokat kidolgozni abból a célból, hogy előmozdítsa a tengerészeti iparágban való foglalkoztatás ügyét, valamint abból a célból, hogy ösztönözze az adott Tagállam területén állandó lakhellyel rendelkező tengerészek rendelkezésére álló karrier- és készségfejlesztési lehetőségeket és munkalehetőségeik bővítését.

Előírás

A2.8 Előírás – Karrier- és készségfejlesztés, valamint a tengerészek munkalehetőségei

1. Valamennyi Tagállam köteles olyan nemzeti iránymutatásokat kidolgozni, amelyek ösztönzik a tengerészek rendelkezésére álló karrier- és készségfejlesztési lehetőségek és munkalehetőségek bővülését, annak érdekében, hogy a tengerészeti iparág stabil és hozzáértő munkaerő-bázishoz jusson.

2. A jelen Előírás 1. bekezdésében említett iránymutatások céljául azt kell kitűzni, hogy segítsék a tengerészeket a kompetenciáik, képesítéseik és munkalehetőségeik körének bővítésében.

3. Valamennyi Tagállam köteles a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel folytatott egyeztetéseket követően világos célkitűzéseket megfogalmazni azoknak a tengerészeknek a részére nyújtott pályaválasztási tanácsadást, oktatást és képzést illetően – beleértve a folyamatos képzést is –, akik a hajók fedélzetén elsősorban a hajó biztonságos üzemeltetéséhez és navigációjához kapcsolódó feladatokat végeznek.

Útmutató

B2.8 Útmutató – Karrier- és készségfejlesztés, valamint a tengerészek munkalehetőségei

B2.8.1 Útmutató – A karrier- és készségfejlesztés, valamint a tengerészek rendelkezésére álló munkalehetőségek ügyének előmozdítására tett intézkedések

1. Az A2.8 Előírásban rögzített célkitűzések elérése érdekében hozott intézkedések között szerepelhetnek az alábbiak:

- (a) valamely hajótulajdonossal vagy a hajótulajdonosok valamely szervezetével kötött megállapodások, amelyek biztosítják a karrierfejlesztést és a készségek képzés útján való fejlesztését; illetve
- (b) olyan intézkedések, amelyek a szakképesítéssel rendelkező tengerészekről kategóriák szerint vezetett nyilvántartások vagy jegyzékek elkészítésén és karbantartásán keresztül segítik elő a foglalkoztatást; illetve
- (c) a tengerészek részére a fedélzetén és a szárazföldön rendelkezésre álló továbbképzési és

oktatási lehetőségek előmozdítása abból a célból, hogy biztosítva legyen számukra készségeik fejlesztése és a továbbvihető kompetenciák megszerzése, mégpedig annak érdekében, hogy tisztességes munkát szerezhessenek és azt megtarthassák, továbbá hogy egyéni foglalkoztatási kilátásaikat javíthassák, valamint hogy megfelelhessenek a tengerészeti iparág változó technológiai követelményeinek és munkaerőpiaci feltételeinek.

B2.8.2 Útmutató – Tengerészek nyilvántartása

1. Amennyiben nyilvántartások vagy jegyzékek szabályozzák a tengerészek foglalkoztatását, úgy az ilyen nyilvántartások vagy jegyzékek tartalmazzák a tengerészek valamennyi foglalkozási kategóriáját a nemzeti jogszabályok, illetve gyakorlat, vagy a kollektív szerződések által meghatározandó módon.
2. Az ilyen nyilvántartásokban vagy jegyzékekben szereplő tengerészek elsőbbséget kell élvezzenek a tengerészként való szerződtetés tekintetében.
3. Az ilyen nyilvántartásokban vagy listákon szereplő tengerészekről követeljük meg, hogy – a nemzeti jogszabályok, illetve gyakorlat, vagy a kollektív szerződések által meghatározandó módon – álljanak rendelkezésre munkvégzés céljából.
4. Az ilyen nyilvántartásokban vagy jegyzékekben szereplő tengerészek számát – a nemzeti jogszabályok által megengedett mértékig terjedően – rendszeres időközönként vizsgálják felül, hogy a tengerészeti iparág szükségleteihez igazított létszám-szinteket lehessen elérni.
5. Amennyiben szükségessé válik az ilyen nyilvántartásokban vagy jegyzékekben szereplő tengerészek számának csökkentése, akkor minden alkalmas intézkedést meg kell tenni annak érdekében, hogy elkerülhetők vagy minimálisra csökkenthetők legyenek a tengerészekre háruló káros hatások, figyelembe véve mindeközben az érintett ország gazdasági és társadalmi helyzetét.

3. FEJEZET – LAKÓTEREK, PIHENÉSI KÖRÜLMÉNYEK, ÉLELMEZÉS ÉS ÉTKEZTETÉS

Szabály

3.1 Szabály – Lakóterek és pihenési körülmények

Cél: Annak biztosítása, hogy a tengerészek számára megfelelő lakóterek és pihenési körülmények álljanak rendelkezésre a fedélzeten

1. Valamennyi Tagállam köteles gondoskodni arról, hogy a lobogója alatt közlekedő hajók megfelelő lakótereket és pihenési körülményeket nyújtsanak és tartsanak fenn a fedélzeten dolgozó, vagy ott élő, illetve ott dolgozó és ott is élő tengerészek számára, összhangban a tengerészek egészségének és jólétének előmozdítására irányuló törekvésekkel.
2. A jelen Szabály végrehajtására vonatkozó Szabályzatban foglalt, a hajó szerkezetével és felszerelésével kapcsolatos követelmények kizárólag azokra a hajókra vonatkoznak, amelyeket a jelen Egyezménynek az adott Tagállamban való hatályba lépése napján vagy azt követően építettek. Az említett napot megelőzően épített hajókra vonatkozó szerkezeti és felszerelési követelmények, amelyeket a hajószemélyzet elhelyezéséről szóló (módosított) 1949. évi 92. sz., valamint a hajószemélyzet elhelyezéséről (kiegészítő rendelkezések) szóló 1970. évi 133. sz. egyezmények tartalmazznak, továbbra is alkalmazhatók maradnak abban a mértékben, amely mértékben alkalmazhatók voltak az említett napot

megelőzően az érintett Tagállam jogszabályainak, illetve gyakorlatának értelmében. Egy hajót azon a napon kell megépítettnek tekinteni, amely napon a hajó gerince lefektetésre kerül, vagy az építése ehhez hasonló szakaszba ér.

3. Amennyiben valamely rendelkezés kifejezetten eltérően nem rendel, a Szabályzat valamely módosítása értelmében fennálló, a tengerészek lakótereinek és pihenési körülményeinek biztosítására vonatkozó bármely követelmény csak azokra a hajókra vonatkozik, amelyek a módosításnak az adott Tagállamban történő hatályba lépése napján vagy azt követően épültek.

Előírás

A3.1 Előírás – Lakóterek és pihenési körülmények

1. Valamennyi Tagállam köteles olyan jogszabályokat elfogadni, amelyek megkövetelik, hogy az adott Tagállam lobogója alatt közlekedő hajók:

- (a) megfeleljenek egyes minimálisan betartandó előírásoknak annak biztosítása érdekében, hogy a fedélzeten dolgozó, ott élő, illetve ott dolgozó és ott is élő tengerészek mindennemű elhelyezése biztonságos és tisztességes legyen, továbbá megfeleljen a jelen Előírás vonatkozó rendelkezéseinek; és
- (b) ellenőrzésre kerüljenek az említett előírásoknak való kezdeti és folyamatos megfelelés biztosítása érdekében.

2. A jelen Előírás végrehajtását biztosító jogszabályok kidolgozása és alkalmazása során az illetékes hatóság – a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel való egyeztetést követően – köteles:

- (a) figyelembe venni a 4.3 Szabályt és a Szabályzat kapcsolódó rendelkezéseit az egészség- és biztonságvédelemre, valamint balesetmegelőzésre vonatkozóan, a hajón élő és ott is dolgozó tengerészek jellegzetes szükségleteinek fényében; és
- (b) megfelelő figyelmet szentelni a jelen Szabályzat B. részében foglalt útmutatásnak.

3. Az 5.1.4 Szabály értelmében megkövetelt ellenőrzéseket a következő esetekben kell lefolytatni:

- (a) a hajó lajstromozásakor, valamint átlajstromozásakor; illetve
- (b) ha a hajón a tengerészek lakótereiben lényeges változás történt.

4. Az illetékes hatóság köteles különös figyelmet fordítani a jelen Egyezményben meghatározott azon követelmények teljesítésének biztosítására, amelyek az alábbiakban felsoroltakat érintik:

- (a) a kabinok és egyéb lakóterek méreteit;
- (b) a fűtést és a szellőztetést;
- (c) a zajt, a rezgést és egyéb környezeti tényezőket;
- (d) a szaniterlétesítményeket;
- (e) a világítást; és
- (f) a betegszobát.

5. Valamennyi Tagállam illetékes hatósága köteles megkövetelni, hogy az adott Tagállam lobogója alatt közlekedő hajók feleljenek meg a hajófedélzeti elhelyezésre és szabadidős létesítményekre vonatkozó, minimálisan betartandó előírásoknak, amelyeket a jelen Előírás 6.–17. bekezdései tartalmaznak.

6. A lakóterekre vonatkozó általános követelményeket illetően:

- (a) a tengerészek elhelyezésére szolgáló valamennyi helyiségnek megfelelő belmagassággal kell rendelkeznie; a tengerészek elhelyezésére szolgáló valamennyi olyan területen, ahol teljes és akadálytalan mozgásra van szükség, a megengedett legkisebb belmagasság nem lehet alacsonyabb 203 centiméternél; az illetékes hatóság engedélyezheti a belmagasság kismértékű csökkentését a szállásterületeken belül bármely helyiségbenben vagy helyiség-részben, amennyiben meggyőződött arról, hogy ez a csökkentés:
 - (i) ésszerűen indokolt; és
 - (ii) nem okoz kényelmetlenséget a tengerészeknek;
- (b) a tengerészek elhelyezésére szolgáló lakótereket megfelelően szigetelni kell;
- (c) az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi módosított Nemzetközi Egyezmény (a továbbiakban: „SOLAS Egyezmény”) 2(e) és (f) Szabályában foglalt meghatározás szerint személyhajónak minősülő hajók kivételével valamennyi hajón kötelező a hálólhelyiségeket a hajó közepén vagy hátulsó részén, a merülésvonal fölött elhelyezni – azzal a kitételrel, hogy kivételes esetekben, amikor a hajó mérete, típusa vagy rendeltetése miatt bármely egyéb elhelyezés kivitelezhetetlennek bizonyul, akkor a hálólhelyiségek elhelyezhetők a hajó elülső részén is, de semmi esetre sem az ütköző (kollíziós) válaszfal előtt;
- (d) személyhajókon, valamint a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet a különleges rendeltetésű hajók biztonságára vonatkozó 1983. évi Szabályzatával (*Code of Safety for Special Purpose Ships*) és annak későbbi változataival összhangban épített különleges rendeltetésű hajókon (a továbbiakban: „különleges rendeltetésű hajók”) az illetékes hatóság engedélyezheti a hálólhelyiségeknek a merülésvonal alatti elhelyezését azzal a feltétellel, hogy a világítás és a szellőzés kialakítása megfelelően megtörtént, de a hálólhelyiségek semmi esetre sem helyezhetők el közvetlenül a szolgálati átjárók alatt;
- (e) a rakterek és gépterek, illetve a hajókonyhák, élelmiszerraktárak, szárítóhelyiségek és közös használatú szaniterblokkok nem nyílhatnak közvetlenül a kabinokba; a válaszfalak ilyen tereket a kabinoktól elválasztó részei, valamint a külső falak is megfelelő szilárdságú acélból vagy egyéb jóváhagyott, víz- és gáztömörséget biztosító anyagból készüljenek;
- (f) a belső válaszfalak, faburkolatok és fém lemezburkolatok, padlók és összeeresztések megépítéséhez használt anyagok legyenek a célnak megfelelőek és járuljanak hozzá az egészséges környezet biztosításához;
- (g) legyen biztosítva a megfelelő világítás és a megfelelően méretezett vízvezető hálózat; és
- (h) a lakóterek, továbbá a pihenőhelyek és az étkeztetésre szolgáló helyiségek feleljenek meg a 4.3 Szabályban, valamint a Szabályzat kapcsolódó rendelkezéseiben foglalt, egészség- és biztonságvédelemre, valamint balesetmegelőzésre vonatkozó követelményeknek, tekintettel a veszélyes zaj- és rezgésterhelési szinteknek, valamint a hajón található egyéb környezeti tényezőknek és vegyszereknek való kitettség kockázatának csökkentésére, továbbá a tengerészek számára elfogadható munkahelyi és lakhatósági körülmények biztosítására.

7. A szellőzésre és a fűtésre vonatkozó követelményeket illetően:

- (a) a kabinok és étkezőhelyiségek szellőzése megfelelő legyen;

- (b) a hajókon – azok kivételével, amelyek rendszeresen olyan területen teljesítenek kereskedelmi utakat, ahol a mérsékelt éghajlati viszonyok ezt nem indokolják – légkondicionáló berendezéssel kell ellátni a tengerészek lakótereit, a különálló rádiófülkéket és a géptéri központi gépvezérlőhelyiséget;
- (c) valamennyi szaniterblokkot szabad térbe nyíló, a lakóterek egyéb részétől független szívószellőzéssel kell ellátni; és
- (d) a megfelelő fűtésrendszeren keresztül biztosítani kell a megfelelő hőmérsékletet, kivéve azokon a hajókon, amelyek kizárólag trópusi éghajlatú helyeken közlekednek.

8. A világításra vonatkozó követelményeket illetően – a személyhajókon engedélyezett speciális intézkedések függvényében – a kabinokat és az étkezőhelyiségeket természetes fényvel kell megvilágítani, és el kell látni megfelelő mesterséges fényforrással is.

9. Amennyiben a hajón szükséges az alváshoz szolgáló szálláshelyek kialakítása, akkor a hálólhelyiségekre az alábbiakban felsorolt követelmények vonatkoznak:

- (a) a személyhajók kivételével valamennyi hajón minden egyes tengerész számára egyéni hálólhelyiséget kell biztosítani; a 3000 tonnánál kisebb nettó űrtartalmú hajók, valamint a különleges rendeltetésű hajók esetében ezen követelmény tekintetében az illetékes hatóság mentességet ítélt meg a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel történt egyeztetést követően;
- (b) a férfiak és a nők részére külön hálólhelyiségeket kell biztosítani;
- (c) a hálólhelyiségek megfelelő méretűek és jól felszereltek kell legyenek az ésszerűen elvárható kényelem biztosítása, valamint a rend és a tisztaság fenntartásának megkönnyítése érdekében;
- (d) minden körülmények között biztosítani kell, hogy minden egyes tengerész számára külön hálólhely álljon rendelkezésre;
- (e) a hálólhely minimális belső mérete 198 centiméter × 80 centiméter legyen;
- (f) a tengerészek számára kialakított, egy hálólhellyel rendelkező hálólhelyiségek alapterülete nem lehet kevesebb, mint:
 - (i) 4,5 négyzetméter a 3000 tonnánál kisebb nettó űrtartalmú hajókon;
 - (ii) 5,5 négyzetméter a 3000 vagy azt meghaladó, de 10000 tonnánál kisebb nettó űrtartalmú hajókon;
 - (iii) 7 négyzetméter a 10000 tonna vagy annál nagyobb nettó űrtartalmú hajókon;
- (g) ugyanakkor annak érdekében, hogy biztosítható legyen az egy hálólhellyel rendelkező hálólhelyiségek kialakítása a 3000 tonnánál kisebb nettó űrtartalmú hajókon, a személyhajókon és a különleges rendeltetésű hajókon, az illetékes hatóság engedélyezheti a fentieknél kisebb beépített alapterülettel rendelkező helyiségek kialakítását is;
- (h) a 3000 tonnánál kisebb nettó űrtartalmú hajókon – a személyhajók és a különleges rendeltetésű hajók kivételével – egy hálólhelyiségben legfeljebb két tengerész lehet elszállásolva; ezen hálólhelyiségek beépített alapterülete nem lehet 7 négyzetméternél kisebb;
- (i) a személyhajókon és a különleges rendeltetésű hajókon a nem tiszti feladatokat ellátó tengerészek hálólhelyiségeinek beépített alapterülete nem lehet kisebb, mint:
 - (i) 7,5 négyzetméter a kétszemélyes helyiségek esetén;

- (ii) 11,5 négyzetméter a háromszemélyes helyiségek esetén;
- (iii) 14,5 négyzetméter a négyszemélyes helyiségek esetén;
- (j) a különleges rendeltetésű hajókon a hálólhelyiségek négynél több személy elszállásolására is alkalmasak lehetnek; az ilyen hálólhelyiségek beépített alapterülete nem lehet kisebb, mint 3,6 négyzetméter személyenként;
- (k) a hajókon – a személyhajók és a különleges rendeltetésű hajók kivételével – a tiszti feladatokat ellátó tengerészek hálólhelyiségeinek egy személyre jutó beépített alapterülete, amennyiben nem áll rendelkezésre külön szalon vagy dolgozószoba, nem lehet kisebb, mint:
 - (i) 7,5 négyzetméter a 3000 tonnánál kisebb bruttó űrtartalmú hajókon;
 - (ii) 8,5 négyzetméter a 3000 vagy azt meghaladó, de 10000 tonnánál kisebb bruttó űrtartalmú hajókon;
 - (iii) 10 négyzetméter a 10000 tonna vagy annál nagyobb bruttó űrtartalmú hajókon;
- (l) a személyhajókon, valamint a különleges rendeltetésű hajókon a tiszti feladatokat ellátó tengerészek számára biztosítandó beépített alapterület, amennyiben nem áll rendelkezésre külön szalon vagy dolgozószoba, a következő: az altisztek számára biztosítandó, egy személyre jutó beépített alapterület nem lehet kevesebb 7,5 négyzetméternél, a tisztek esetében pedig nem lehet kevesebb 8,5 négyzetméternél; a meghatározás szerint az altisztek az üzemeltetési szinten vannak, a tisztek pedig a vezetői szinten;
- (m) a hajóparancsnoknak, a gépüzemvezetőnek és az első tisztnek a saját külön hálólhelyiségén felül biztosítani kell egy-egy, az adott hálólhelyiséggel szomszédos szalont, dolgozószobát vagy ezzel egyenértékű további területet; ez alól a követelmény alól a 3000 tonnánál kisebb bruttó űrtartalmú hajókat az illetékes hatóság mentesítheti a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel történt egyeztetést követően;
- (n) a bútorzat minden egyes személy részére tartalmazzon egy tágas (legalább 475 literes) zárható ruhásszekrényt és egy 56 literesnél nem kisebb fiókot vagy azzal egyenértékű tárolóhelyet; amennyiben a fiók a ruhásszekrény része, akkor a ruhásszekrény teljes térfogata legalább 500 liter kell legyen; a ruhásszekrényben lennie kell egy polcnak, a szekrénynek pedig a magánszféra biztosítása érdekében a használója által zárhatónak kell lennie;
- (o) minden kabint el kell látni egy asztallal vagy íróasztallal, amely lehet rögzített, lehajtható vagy kihúzható lapú, valamint a szükség szerinti számban kényelmes ülőalkalmatossággal.

10. Az étkezőhelyiségekre vonatkozó követelményeket illetően:

- (a) az étkezőhelyiségeket a hálólhelyiségektől távol kell elhelyezni, a lehető legközelebb a hajókonyhához; ez alól a követelmény alól a 3000 tonnánál kisebb bruttó űrtartalmú hajóknak mentességet az illetékes hatóság a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel történt egyeztetést követően adhat; és
- (b) az étkezőhelyiségek kellően tágasak, kényelmesek, valamint megfelelően bútorozottak és felszereltek legyenek – beleértve a frissítőket szolgáltató, folyamatosan üzemelő berendezéseket is –, figyelembe véve az azokat egy időben használó tengerészek lehetséges számát; intézkedni kell – igény szerint – különálló, illetve közös étkezőhelyiségek kialakításáról.

11. A szaniterblokkokra vonatkozó követelményeket illetően:

- (a) valamennyi tengerész számára könnyű hozzáférést kell biztosítani a hajón a szaniterblokkokhoz, amelyeknek meg kell felelniük a minimális egészségügyi és higiéniai előírásoknak, valamint a kényelemre vonatkozó ésszerű követelményeknek; a férfiak és a nők részére külön közegészségügyi létesítményeket kell biztosítani;
- (b) szaniterblokkokat kell létesíteni a parancsnoki hídról, valamint a géptérből könnyen elérhető helyeken, illetve a géptéri vezérlőközpont közelében; ez alól a követelmény alól az illetékes hatóság mentességet adhat a 3000 tonnánál kisebb bruttó úrtartalmú hajóknak, a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel történt egyeztetést követően;
- (c) valamennyi hajón kötelező biztosítani, hogy hat vagy annál kevesebb olyan személyre, aki nem rendelkezik egyéni használatra szolgáló helyiségekkel, jusson a megfelelő helyeken legalább egy illemhely, egy mosdókagyló és egy fürdőkád vagy zuhanyzó, vagy mindkettő;
- (d) a személyhajók kivételével a hajókon minden kabint fel kell szerelni meleg és hideg folyó édesvízzel ellátott mosdókagylóval, kivéve amennyiben az adott helyiséghez tartozó külön fürdőszoba fel van szerelve ilyen mosdókagylóval;
- (e) az olyan személyhajók esetében, amelyek általában négy óránál nem hosszabb utakat tesznek meg, az illetékes hatóság fontolóra veheti, hogy speciális intézkedéseket hozzon, vagy csökkentse a kötelezően előírt létesítmények számát; és
- (f) meleg és hideg folyó édesvíz legyen elérhető minden mosdóhelyen.

12. A betegszobára vonatkozó követelményeket illetően: azokon a három napnál hosszabb útra induló hajókon, amelyekben 15 vagy annál több tengerész van, kötelező olyan külön betegszobát biztosítani, amely kizárólag gyógyászati célra használható; az illetékes hatóság enyhítheti ezt a követelményt a parti kereskedelemmel foglalkozó hajók esetében; a fedélzeti kórházi helyiségek jóváhagyása során az illetékes hatóság köteles biztosítani, hogy azok minden időjárási körülmények között könnyen megközelíthetőek legyenek, kényelmes szállást biztosítsanak a bent tartózkodók számára, és elősegítsék, hogy a bent tartózkodók azonnali és megfelelő ápolásban részesüljenek.

13. Megfelelően elhelyezett és felszerelt mosodai létesítményeket kell rendelkezésre bocsátani.

14. Valamennyi hajón lennie kell egy vagy több helynek a nyílt fedélzeten, ahol a tengerészek akkor tartózkodhatnak, amikor nincsenek szolgálatban; az ilyen helyeknek a hajó méretét, valamint a hajón tartózkodó tengerészek számát figyelembe véve megfelelő nagyságúnak kell lenniük.

15. Valamennyi hajón lennie kell külön irodáknak vagy egy közös hajóirodának a fedélzeti és a gépszolgálat használatára; a 3000 tonnánál kisebb bruttó úrtartalmú hajóknak az illetékes hatóság mentességet adhat ez alól a követelmény alól a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel történt egyeztetést követően.

16. A szúnyogok által ellepített kikutókat rendszeresen látogató hajókat fel kell szerelni az illetékes hatóság által előírt megfelelő berendezésekkel.

17. A tengerészek számára megfelelő szabadidős létesítményeket, szórakozási lehetőségeket és szolgáltatásokat kell biztosítani, amelyek alkalmasak a hajón élő és dolgozó tengerészek különleges szükségleteinek kielégítésére, és a fedélzeten valamennyi tengerésznek szolgálatára állnak, figyelembe véve a 4.3 Szabályt, továbbá a Szabályzat kapcsolódó

rendelkezéseit az egészség- és biztonságvédelemre, valamint a balesetmegelőzésre vonatkozóan.

18. Az illetékes hatóságnak meg kell követelnie, hogy valamennyi hajón gyakori ellenőrzések folyjanak a hajóparancsnok által vagy az ő felhatalmazása alapján, annak biztosítása érdekében, hogy a tengerészek lakóterei tiszták, normálisan lakhatóak, valamint jól karbantartott állapotúak legyenek. Minden ilyen ellenőrzés eredményeit rögzíteni kell, és a feljegyzéseket megtekintés céljából elérhetővé kell tenni.

19. Olyan hajók esetében, ahol felmerül annak szükségessége, hogy – diszkrimináció nélkül – figyelembe vegyék a különböző és eltérő vallási és társadalmi gyakorlatot követő tengerészek érdekeit, az illetékes hatóság a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel történt egyeztetést követően engedélyezheti a jelen Előírástól való, tisztességesen alkalmazott eltéréseket, azzal a feltétellel, hogy az ilyen eltérések nem eredményeznek összességükben annál kedvezőtlenebb lehetőségeket nyújtó létesítményeket, mint amelyek a jelen Előírás alkalmazásából adódnának.

20. Valamennyi Tagállamnak jogában áll – a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel történt egyeztetést követően – ésszerűen indokolt esetben mentességet adni a 200 tonnánál kisebb nettó úrtartalmú hajóknak – figyelembe véve a hajó méretét, valamint a hajón tartózkodó személyek létszámát – a jelen Előírás alábbiakban felsorolt rendelkezéseiben foglalt követelményekkel összefüggésben:

(a) 7(b), 11(d) és 13. bekezdések; és

(b) 9(f) bekezdés, és a 9. bekezdés albekezdései (h)-tól (l)-ig bezárólag, csak a beépített alapterületre vonatkozóan.

21. A jelen Előírás követelményeire vonatkozóan kizárólag akkor lehet bármiféle mentességet adni, ha a mentesség megadását a jelen Előírás kifejezetten engedi, és akkor is csak olyan konkrét körülmények között, amelyek az adott mentesség megadását egyértelműen, alapos érvek szerint indokolják, azzal a kikötéssel, hogy a tengerészek egészsége és biztonsága nem sérülhet.

Útmutató

B3.1 Útmutató –Lakóterek és pihenési körülmények

B3.1.1 Útmutató – Tervezés és építés

1. A hálólhelyiségek és az étkezőhelyiségek külső válaszfalait megfelelően kell szigetelni. Minden gépi berendezés burkolatát, valamint a hajókonyhák és a hő termelődésével járó tevékenységre szolgáló egyéb területek falát alkotó határoló válaszfalakat megfelelő szigeteléssel kell ellátni, ahol fennáll annak a lehetősége, hogy eredő hőhatások érik a szomszédos szálláshelyeket vagy átjárókat. Szintén intézkedéseket kell tenni a gőz- vagy melegvíz-elágazóvezetékek (vagy mindkettő) hőhatásai ellen való védelem biztosítása érdekében.

2. A kabinokat, étkezőhelyiségeket, pihenőhelyiségeket és a személyzeti helyiségek területén lévő folyosókat megfelelően szigetelni kell a páralecsapódás, illetve a túlmelegedés megelőzése érdekében.

3. A panelek felülete, a válaszfalak és a mennyezet burkolata könnyen tisztán tartható felületű anyagból készüljön. Nem használhatók olyan szerkezetek, amelyek élőhelyet nyújthatnak a kártevőknek.

4. A kabinok és az étkezőhelyiségek belső paneljei, válaszfalainak és mennyezetének burkolata könnyen tisztán tartható, világos színű legyen, a felület kiképzése pedig tartós, nem

mérgező anyaggal történjen.

5. A tengerészek elhelyezésére szolgáló valamennyi lakótér padlója jóváhagyott anyagból és kivitelben készüljön, legyen csúszásmentes felületű, a nedvességnek ellenálló, valamint könnyen tisztán tartható.

6. Amennyiben a padlózat többkomponensű anyagból készül, a falak mentén az illesztéseket résmentes kivitelben kell elkészíteni.

B3.1.2 Útmutató – Szellőzés

1. A kabinok és az étkezőhelyiségek szellőzőrendszerét ellenőrzés alatt kell tartani annak érdekében, hogy a levegő kielégítő állapotát fenntartsák, valamint minden időjárási és éghajlati viszony közepette biztosítva legyen a megfelelő légmozgás.

2. Az akár központi, akár egyedi egységekből álló légkondicionáló rendszereket úgy kell megtervezni, hogy:

(a) a külső levegő állapotához képest kielégítő hőmérsékletű és relatív páratartalmú levegőt biztosítsanak, valamennyi légkondicionált területen elégséges számú levegőcserét tegyenek lehetővé, figyelembe vegyék a tengeri üzemeltetés sajátos jellemzőit, és ne keltsenek túl nagy zajt, illetve rezgést; és

(b) lehetővé tegyék a könnyű tisztíthatóságot és fertőtlenítést a fertőző betegségek terjedésének megakadályozása, illetve megfékezése érdekében.

3. A jelen Útmutató fenti bekezdéseiben előírt légkondicionáló berendezések és egyéb, szellőzést támogató eszközök üzemeltetéséhez szükséges villamos energia mindig álljon rendelkezésre, ha tengerészek élnek vagy dolgoznak a hajón, és ha a körülmények ezt megkívánják. Ugyanakkor ezt a villamos energiát a kimaradás esetére szolgáló tartalék áramforrásból nem szükséges biztosítani.

B3.1.3 Útmutató – Fűtés

1. A tengerészek elhelyezésére szolgáló szálláshelyek fűtésrendszere mindig üzemeljen, ha tengerészek élnek vagy dolgoznak a hajón, és ha használatát a körülmények megkívánják.

2. Valamennyi olyan hajón, ahol szükség van fűtésrendszerre, a fűtést meleg vízzel, meleg levegővel, elektromos árammal, gőzzel vagy ezekkel egyenértékű módon kell megoldani. Ugyanakkor a személyzeti helyiségekben a hőátvitel anyagaként gőz nem használható. A személyzeti helyiségekben a fűtésrendszer legyen képes kielégítő hőmérséklet fenntartására a hajó közlekedése során valószínűsíthetően előforduló normális időjárási és éghajlati viszonyok közepette. Az ehhez szükséges előírást az illetékes hatóság határozza meg.

3. A radiátorokat és egyéb fűtőberendezéseket úgy kell elhelyezni és – amennyiben szükséges – védőburkolattal ellátni, hogy elkerülhető legyen a tűz és egyéb veszélyek kockázata, valamint a bentlakók számára se jelentsenek kényelmetlenséget.

B3.1.4 Útmutató – Világítás

1. Valamennyi hajón a tengerészek lakótereiben villamos világítást kell biztosítani. Amennyiben a világításhoz nem áll rendelkezésre két, egymástól független áramforrás, akkor vészvilágítást kell biztosítani megfelelően kialakított lámpákkal vagy világítótestekkel.

2. A kabinokban villamos árammal működő olvasólámpát kell felszerelni minden egyes hálóhely fejrésze fölé.

3. A természetes és mesterséges megvilágításra vonatkozó megfelelő előírásokat az illetékes hatóságnak kell meghatároznia.

B3.1.5 Útmutató – Hálólhelyiségek a kabinokban

1. A hajón megfelelően kell kialakítani és elhelyezni a hálólhelyeket, olyan kényelmessé téve azokat a tengerészek, valamint az őket esetleg kísérő partnerük számára, amennyire csak lehetséges.
2. A bentlakók számára az ésszerű mértékű kényelem biztosítása, valamint a rend és a tisztaság fenntartásának megkönnyítése érdekében a kabinok hálólhelyiségeit illemhelyet is tartalmazó privát fürdőszobával kell tervezni és felszerelni, amennyiben a hajó mérete, tervezett tevékenysége, illetve szerkezete, belső elrendezése alapján ez ésszerű és kivitelezhető.
3. A lehetőségekhez mérten a tengerészek hálólhelyiségeit úgy kell beosztani, hogy az őrszolgálatot ellátó váltások külön legyenek, és a nappal dolgozó tengerészek ne lakjanak egy helyiségben az őrszolgálatot ellátókkal.
4. Tengerészaltiszti feladatokat ellátó tengerészek esetében két személynél több ne legyen egy hálólhelyiségben elszállásolva.
5. Megfontolandó az A3.1 Előírás 9(m) bekezdésében foglalt lehetőség kiterjesztése a második géptisztre, amennyiben ez kivitelezhető.
6. A hálólhelyek, valamint a zárható szekrények, fiókos szekrények és székek által elfoglalt területet is bele kell számítani a beépített alapterületbe. Nem számítanak azok a kicsi vagy szabálytalan alakú terek, amelyek nem növelik ténylegesen a szabad mozgásra alkalmas teret, és amelyekben nem lehet bútort elhelyezni.
7. Az ágyak legfeljebb kétszintűek lehetnek; a hajó oldala mentén elhelyezett ágyak esetében nem alakítható ki emeletes elrendezés ott, ahol a hálólhely fölött oldalablak található.
8. A kétszintes ágy alsó hálólhelye nem lehet a padlótól számítva 30 centiméternél alacsonyabban; a felső hálólhelyet az alsó hálólhely alja és a fedélzeti gerenda alsó éle közötti távolság körülbelül felénél kell elhelyezni.
9. A hálólhelyek vázszerkezete és – ha van ilyen – biztonsági peremdeszkája, jóváhagyott anyagból készüljön, amely kemény, sima, és nagy valószínűséggel ellenáll a korróziónak és a kártevőknek.
10. Amennyiben a hálólhelyek építéséhez csővázis szerkezetet használnak, a csöveket teljesen le kell zárni, és mentesnek kell lenniük a kártevők által esetleg hozzáférhető perforációktól.
11. Valamennyi hálólhelyet el kell látni kényelmes, rugalmas csillapító hatású aljjal rendelkező matraccal vagy kombinált rugalmas csillapító hatású matraccal, beleértve a rugós aljat vagy rugós matracot is. A matrac és a rugalmas csillapító hatású párnázat jóváhagyott anyagból készüljön. Nem szabad olyan töltőanyagot használni, amelybe a kártevők nagy valószínűség szerint megtelepedhetnének.
12. Amennyiben egy hálólhely egy másik fölött helyezkedik el, a felső hálólhely alsó matraca, illetve rugós alja alá pormentes aljat kell illeszteni.
13. A bútorzat sima és kemény anyagból készüljön, amely nem hajlamos a vetemedésre és a korrózióra.
14. A hálólhelyiségek ablakait el kell látni függönnyel vagy azzal egyenértékű árnyékolással az oldalablakok miatt.
15. A hálólhelyiségeket fel kell szerelni tükörrel, egy kis szekrénnel a tisztálkodószerek számára, egy könyvespolccal és elegendő mennyiségű ruhaakasztóval.

B3.1.6 Útmutató – Étkezőhelyiségek

1. Az étkezők lehetnek közös vagy különálló helyiségek. Az erre vonatkozó döntést a tengerészek és a hajótulajdonosok képviselőivel történt egyeztetést, valamint az illetékes hatóság jóváhagyását követően lehet meghozni. Figyelembe kell venni olyan tényezőket, mint például a hajó mérete és a tengerészek különböző kulturális, vallási és szociális szükségletei.
2. Amennyiben különálló étkezőhelyiségeket kell kialakítani a tengerészek számára, akkor legyenek különálló étkezőhelyiségek:
 - (a) a hajóparancsnok és a tisztek; valamint
 - (b) a tengerészaltisztek és a többi tengerész számára.
3. A hajókon – a személyhajók kivételével – a tengerészek étkezőhelyiségeinek beépített alapterülete ne legyen kisebb 1,5 négyzetméternél személyenként, ahol is a személyek száma a tervezett befogadóképességben kerül meghatározásra.
4. Az étkezőhelyiségeket minden hajón annyi asztallal és megfelelő, rögzített vagy mozgatható székekkel kell ellátni, amennyi elegendő a helyiségeket egy időben használó tengerészek várható legnagyobb létszámának elhelyezésére is.
5. Mindenkor, amikor tengerészek tartózkodnak a hajón, rendelkezésre kell állnia:
 - (a) egy könnyen megközelíthető hűtőszekrénynek, amely az étkezőhelyiség(ek)et használó valamennyi személy számára elegendő tárolóhellyel rendelkezik;
 - (b) forró italok készítésére alkalmas eszközöknek; és
 - (c) hideg vizet szolgáltató berendezéseknek.
6. Ahol a rendelkezésre álló tárolóhelyiségek nem közelíthetők meg az étkezőhelyiségekből, ott a konyhaedények és evőeszközök tárolására megfelelő zárható szekrényeket, az eszközök elmosogatásához pedig megfelelő berendezéseket kell biztosítani.
7. Az asztalok, valamint az ülőhelyek ülőfelületei nedvességálló anyagból készüljenek.

B3.1.7 Útmutató – Szaniterhelyiségek

1. A mosdókagylók és a fürdőkádak megfelelő méretűek legyenek és olyan jóváhagyott anyagból készüljenek, amelynek sima felülete nem hajlamos a repedésre, a lepattogzásra és a korrózióra.
2. Valamennyi illemhely egy egységes, elfogadott minta alapján készüljön, és legyen biztosítva elegendő öblítővíz vagy más egyéb alkalmas öblítési módszer, például levegő, ami mindig rendelkezésre áll és más rendszerektől függetlenül működtethető.
3. Azok a szaniterhelyiségek, amelyek egynél több személy használatára készülnek, a következőknek feleljenek meg:
 - (a) a padló jóváhagyott, tartós, nedvességálló anyagból készüljön, és megfelelő vízelvezető hálózattal rendelkezzen;
 - (b) a válaszfalak acélból vagy egyéb jóváhagyott anyagból készüljenek, és a fedélzet szintje felett legalább 23 centiméter magasságig vízmentesek legyenek;
 - (c) a helyiség rendelkezzen megfelelő világítással, fűtéssel és szellőzéssel;
 - (d) az illemhelyek a hálókagylóktól és a mosdóktól kényelmes távolságra, de azoktól elkülönítve kerüljenek kialakításra, anélkül, hogy közvetlenül megközelíthetők lennének a hálókagylókból, vagy a hálókagylókat az egyéb megközelítési lehetőséggel nem rendelkező illemhelyekkel összekötő átjárókból; jelen követelmény nem vonatkozik arra

az esetre, ha az illemhely két olyan hálólhelyiség között képez egy helyiséget, amelyekben összesen nem több mint négy tengerész lakik; és

- (e) ahol egy helyiségben több illemhely is van, ezek megfelelő válaszfalakkal legyenek elválasztva egymástól a diszkréció biztosítása érdekében.

4. A tengerészek részére biztosított mosodai létesítmények legyenek felszerelve:

- (a) mosógépekkel;
- (b) szárítógépekkel vagy megfelelően fűtött és szellőztetett szárítószobákkal; és
- (c) vasalókkal és vasalódeszkákkal, illetve azokkal egyenértékű eszközökkel.

B3.1.8 Útmutató – betegszobák

1. A betegszobákat úgy kell megtervezni, hogy lehetővé tegyék a konzultációt és az orvosi elsősegélynyújtást, valamint elősegítsék a fertőző betegségek terjedésének megelőzését.

2. A bejárat, a hálólhelyek, a világítás, a szellőzés, a fűtés és a vízellátás elhelyezését, elrendezését úgy kell megtervezni, hogy biztosítsa a betegek kényelmét és megkönnyítse kezelésüket.

3. A betegszobai hálólhelyek szükséges számát az illetékes hatóságnak kell előírnia.

4. Vagy a betegszoba részeként, vagy annak közvetlen közelében külön szaniterhelyiséget kell biztosítani a betegszobában elhelyezett kizárólagos használatára. Az ilyen betegszoba tartalmazzon legalább egy illemhelyet, egy mosdókagylót, és egy fürdőkádat vagy zuhanyzót.

B3.1.9 Útmutató – Egyéb létesítmények

1. Amennyiben a gépszemélyzet részére külön öltözőhelyiségek állnak rendelkezésre, azokat:

- (a) a géptéren kívül, de onnan könnyen megközelíthető helyen kell elhelyezni; és
- (b) személyes használatra szolgáló, zárható öltözőszekrényekkel kell ellátni, valamint fürdőkádakkal, zuhanyzókkal vagy mindkettővel, továbbá meleg és hideg folyó édesvízzel ellátott mosdókagylókkal.

B3.1.10 Útmutató – Ágynemű, konyhaedények és evőeszközök, valamint egyéb rendelkezések

1. Valamennyi Tagállam vegye fontolóra a következő alapelvek alkalmazását:

- (a) a tiszta ágyneműt és az edényeket, evőeszközöket a hajótulajdonos bocsássa rendelkezésre valamennyi tengerész számára, hogy azokat a hajón teljesített szolgálatuk ideje alatt a fedélzeten használják, a tengerészek pedig legyenek felelősek ezen javaknak a hajóparancsnok által meghatározott időpontokban, valamint a hajón teljesített szolgálati idejük lejártával egyidejűleg történő visszaszolgáltatásáért;
- (b) az ágynemű jó minőségű legyen, a tányérok, csészék és egyéb evőeszközök pedig jóváhagyott anyagokból készüljenek, amelyeket könnyű tisztítani; és
- (c) a törülközőket, a szappant és a toalettpapírt a hajótulajdonos biztosítsa valamennyi tengerész számára.

B3.1.11 Útmutató – Pihenési körülmények, valamint a levelezést és a hajólátogatást érintő intézkedések

1. A pihenési körülményeket és szolgáltatásokat gyakran felül kell vizsgálni, hogy megfelelőségük biztosítva legyen, különös tekintettel a tengerészek változó szükségleteire, amelyek a technika, az üzemeltetés terén, vagy a hajózási ipar egyéb területein bekövetkezett

fejleményekből fakadnak.

2. A pihenőhelyiségek berendezése tartalmazzon legalább egy könyvespolcot, valamint olvasásra, írásra és – ahol kivitelezhető – társasjátékok játszására szolgáló alkalmatosságokat.

3. A pihenőhelyiségek tervezésével kapcsolatban az illetékes hatóság vizsgálja meg a büfé létesítésének lehetőségét.

4. Szintén megvizsgálandó az alábbi lehetőségeknek a tengerészek számára térítésmentesen történő biztosítása, ahol ez kivitelezhető:

- (a) dohányzóhelyiség;
- (b) televíziózás és rádióműsorok hallgatása;
- (c) filmvetítések, az utazás hosszúságának megfelelő mennyiségű filmből álló készlettel, amelyet – szükség szerint – ésszerű időközönként le kell cserélni;
- (d) sportfelszerelések, beleértve a testedző gépeket, asztali játékokat és fedélzeti játékokat is;
- (e) úszásra alkalmas létesítmények, ahol ez lehetséges;
- (f) szakmai és egyéb könyveket is tartalmazó könyvtár, amelynek készlete az utazás hosszúságának megfelelő nagyságú, és a készletet elfogadható időközönként lecserélik;
- (g) szabadidős kézműves tevékenységekre alkalmas létesítmények;
- (h) villamos készülékek, így például rádió, televízió, képmagnó, DVD/CD-lejátszó, személyi számítógép és szoftver, valamint felvételre és lejátszásra alkalmas kazettás magnetofon;
- (i) ahol ez helyénvaló, bárók biztosítása a fedélzeten a tengerészek számára, hacsak ez nem ellentétes az adott nemzeti, vallási vagy társadalmi szokásrendszerrel; és
- (j) ésszerű hozzáférés a hajót a szárazfölddel összekapcsoló telefonvonalhoz, valamint – ahol ilyen van – az e-mailezési és internetezési lehetőséghez, azzal a kikötéssel, hogy az ezen szolgáltatások használata fejében esetleg fizetendő díjnak ésszerű mértékűnek kell lenniük.

5. Mindent meg kell tenni annak biztosítása érdekében, hogy a tengerészek leveleinek továbbítása a lehető legmegbízhatóbb és leggyorsabb legyen. Megfontolandó az is, hogy intézkedések történjenek arra nézve, hogy a tengerészek mentesülhessenek az extra postaköltség megfizetése alól, amennyiben önhibájukon kívül a leveleket új címre átirányítva kell kézbesíteni.

6. Megfontolandó olyan intézkedések bevezetése, amelyek – valamennyi vonatkozó nemzeti és nemzetközi jogszabály fenntartásával – biztosítják, hogy minden olyan esetben, amikor ez lehetséges és ésszerűen elfogadható, a tengerészek mihamarabb engedélyt kapjanak arra, hogy látogatóként fogadják a hajójuk fedélzetén a partnereiket, rokonaikat és barátait, ha a hajó kiköt. Ezen intézkedéseknek meg kell felelniük a biztonsági ellenőrzésekre vonatkozó valamennyi kívánalomnak.

7. Megfontolandó, hogy a tengerészek lehetőséget kapjanak arra, hogy alkalmanként egy-egy útra elkísérje őket a partnerük, amennyiben ez kivitelezhető és ésszerűen elfogadható. E partnereknek rendelkezniük kell megfelelő baleset- és betegbiztosítással; a hajótulajdonos adjon meg minden segítséget a tengerészeknek az ilyen biztosítások megkötéséhez.

B3.1.12 Útmutató – A zaj- és rezgésterhelés megelőzése

1. Az elhelyezésre szolgáló, a szabadidős, valamint az étkeztetésre szolgáló létesítmények a lehető legtávolabb legyenek elhelyezve a hajtógépektől, a kormánygéptértől, a fedélzeti csörlőktől, a szellőző-, fűtő- és légkondicionáló berendezésektől, valamint az egyéb zajos gépektől és felszerelésektől.
2. Hangszigetelést vagy egyéb megfelelő hangelnyelő anyagokat kell alkalmazni a válaszfalak, mennyezetek és padlók burkolatánál és felületi kiképzésénél a zajos helyiségekben, továbbá önzáró, zajszigetelő ajtókat a gép berendezések elhelyezésére szolgáló helyiségekben.
3. A géptereket és gépek elhelyezésére szolgáló egyéb helyiségeket – amennyiben ez kivitelezhető – hangszigetelt központi vezérlőhelyiségekkel kell felszerelni a gépszemélyzet számára. A munkaterületeket, így például a gépjavító műhelyt, amennyire csak lehet, szigeteléssel kell védeni a géptér általános zajától, és intézkedni kell a gépek üzemeltetése során keletkező zaj csökkentéséről.
4. A munka- és lakóterületek megengedett zajszintje feleljen meg a zajterhelésnek való kitettség szintjeiről szóló, a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet által kiadott nemzetközi irányelveknek – beleértve a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet által 2001-ben kiadott, *Környezeti tényezők a munkahelyen (Ambient factors in the workplace)* című eljárási kézikönyvben foglalt irányelveket is –, továbbá amennyiben ez alkalmazható, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet ajánlásaiban foglalt konkrét védelmi szinteknek is, valamint bármely későbbi, módosításokat vagy kiegészítéseket tartalmazó jogi okmányoknak is a hajókon elfogadható zajszintek vonatkozásában. A vonatkozó jogi aktus egy-egy angol nyelvű vagy a hajón használatos munkanyelven lévő példányát a hajón kell tartani, és hozzáférhetővé kell tenni a tengerészek számára.
5. A lakó-, pihenő-, illetve étkeztetésre szolgáló helyiségeket nem szabad túlzott rezgésnek kitenni.

Szabály

3.2 Szabály – Élelmezés és étkeztetés

Cél: Annak biztosítása, hogy a tengerészek számára jó minőségű élelmiszer és ivóvíz álljon rendelkezésre szabályozott higiéniai körülmények között

1. Valamennyi Tagállam köteles biztosítani, hogy a lobogója alatt közlekedő hajókon megfelelő minőségű, tápértékű és mennyiségű élelmiszert és ivóvizet szállítsanak és szolgáljanak fel, amelynek megfelelően fedeznie kell a hajó élelmiszer- és ivóvízigényét, valamint figyelembe kell vennie a kulturális és vallási különbségeket.
2. A hajón szolgáló tengerészeket szerződésük időtartama alatt térítésmentesen kell élelmiszerral ellátni.
3. A hajószakácsként alkalmazott tengerészeknek, akik felelősek az ételek elkészítéséért, megfelelő képzettséggel és végzettséggel kell rendelkezniük a hajón betöltött pozíciójuk elfoglalásához.

Előírás

A3.2 Előírás – Élelmezés és étkeztetés

1. Valamennyi Tagállam köteles olyan jogszabályokat, illetve egyéb intézkedéseket érvénybe léptetni, amelyek minimálisan betartandó előírásokat állapítanak meg az adott Tagállam lobogója alatt közlekedő hajók tekintetében az élelmiszer és az ivóvíz mennyiségét és

minőségét, valamint a tengerészeknek felszolgált ételekre vonatkozó étkeztetési előírásokat illetően; továbbá valamennyi Tagállam köteles oktatási tevékenységet folytatni a jelen bekezdésben hivatkozott előírások mind szélesebb körű ismeretének és alkalmazásának előmozdítása érdekében.

2. Valamennyi Tagállam köteles biztosítani, hogy a lobogója alatt közlekedő hajók megfeleljenek az alábbiakban felsorolt, minimálisan betartandó előírásoknak:

- (a) az élelmiszer- és ivóvízkészletek legyenek megfelelőek a mennyiség, tápérték, minőség és változatosság szempontjából, tekintetbe véve a hajón tartózkodó tengerészek számát, vallási szükségleteit és kulturális szokásait az élelmiszerekre vonatkozóan, valamint az utazás hosszúságát és természetét;
- (b) az étkeztetési részleg elrendezése és felszerelése olyan legyen, ami lehetővé teszi a tengerészek ellátását megfelelő, változatos és tápláló ételekkel, amelyeket higiénikus körülmények között készítenek el és szolgálnak fel; és
- (c) az étkeztetési részleg személyzete rendelkezzen a pozíciója betöltéséhez szükséges, megfelelő képzettséggel, vagy kapja meg a megfelelő kioktatást.

3. A hajótulajdonosok kötelesek biztosítani, hogy a hajószakácsként szerződtetett tengerészek az érintett Tagállam jogszabályaiban megfogalmazott követelményeknek megfelelően rendelkezzenek a megfelelő képzettséggel és végzettséggel, és minősüljenek alkalmasnak a pozíció betöltésére.

4. A jelen Előírás 3. bekezdése értelmében rögzített követelmények foglalják magukban az illetékes hatóság által jóváhagyott vagy elismert képzési tanfolyam elvégzését, amely tanfolyamnak legyen része a gyakorlati szakácsművészet, az élelmiszer- és személyi higiénia, az élelmiszertárolás, a készletgazdálkodás, a környezetvédelem, valamint az étkeztetésre vonatkozó egészségügyi és munkavédelmi szabályok.

5. A tíz főnél kevesebb előírt személyzettel üzemelő hajók esetében – amelyeknél a személyzet létszámából vagy a hajó kereskedelmi tevékenységének jellegéből adódóan az illetékes hatóság eltekinthet a teljeskörűen képesített szakács szerződtetésének követelményétől – csak olyan személyek foglalkozhatnak élelmiszer-feldolgozással a hajókonyhán, akik kiképzésben vagy kioktatásban részesültek többek között az élelmiszer- és személyi higiénia, valamint az élelmiszerkezelésnek és -tárolásnak a hajókon érvényes szabályaira vonatkozóan.

6. Kivételes esetben, kényszerítő erejű körülmények között az illetékes hatóság felmentést adhat ki, amely lehetővé teszi egy nem teljeskörűen képesített szakács alkalmazását valamely meghatározott hajón, mégpedig valamely meghatározott és korlátozott időszakra vonatkozóan, vagy a legközelebbi alkalmas érintett kikötőig, vagy egy hónapnál nem hosszabb időtartamra, mindezt azzal a feltétellel, hogy az a személy, akinek a részére a felmentést kibocsátották, már kiképzésben vagy kioktatásban részesült többek között az élelmiszer- és személyi higiénia, valamint az élelmiszerkezelésnek és -tárolásnak a hajókon érvényes szabályaira vonatkozóan.

7. A megfelelés folyamatos fenntartására szolgáló, az 5. Fejezetben megfogalmazott eljárásokkal összhangban az illetékes hatóság köteles megkövetelni, hogy a hajóparancsnok által vagy az ő felhatalmazása alapján olyan ellenőrzések folyjanak a hajókon, amelyek gyakoriak, jól dokumentáltak, és kiterjednek a következőkre:

- (a) az élelmiszer- és ivóvízkészletekre;
- (b) az élelmiszer és az ivóvíz tárolására és kezelésére használt valamennyi területre és

felszerelésre; és

(c) az ételek elkészítésére és felszolgálására használt hajókonyhai és egyéb felszerelésekre.

8. Olyan tengerész, aki nem töltötte be a 18. életévét, hajószakácsként nem alkalmazható, nem szerződthető, és nem is dolgozhat ilyen beosztásban.

Útmutató

B3.2 Útmutató – Élelmezés és étkeztetés

B3.2.1 Útmutató – Ellenőrzések, oktatás, kutatás és publikációs tevékenység

1. Az illetékes hatóság – együttműködve egyéb megfelelő ügynökségekkel és szervezetekkel – gyűjtsön naprakész információkat a táplálkozástudomány tárgyköréből és az élelmiszerek beszerzési, tárolási, minőségmegőrzési, főzési és tálalási módszereiről, különös tekintettel a hajók fedélzetén történő étkeztetés követelményeire. Ezeket az információkat térítésmentesen vagy ésszerű áron elérhetővé kell tenni a hajókra való élelmiszerkészletek és felszerelések gyártói és kereskedői részére, a hajóparancsnokok, eleségtárosok, szakácsok részére, valamint a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezetei részére. E célból a propaganda megfelelő formáit kell használni, így például kézikönyveket, brosúrákat, plakátokat, táblázatokat, vagy kereskedelmi folyóiratokban elhelyezett hirdetéseket.

2. Az illetékes hatóság adjon ki ajánlásokat az élelmiszerpazarlás elkerülése, a megfelelő higiéniai előírások fenntartásának elősegítése, valamint a lehető legkellemesebb munkakörülmények biztosítása érdekében.

3. Az illetékes hatóság a megfelelő ügynökségekkel és szervezetekkel közösen dolgozza ki az oktatási segédanyagokat és a fedélzeti tájékoztató anyagokat a megfelelő élelmiszerellátás és étkeztetési szolgáltatás biztosításának módszereit illetően.

4. Az illetékes hatóság szoros együttműködésben dolgozzon a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel, valamint az élelmiszerekkel és az egészségüggyel foglalkozó nemzeti, illetve helyi hatóságokkal, továbbá szükség szerint vegye igénybe ezen hatóságok szolgálatait.

B3.2.2 Útmutató – Hajószakácsok

1. Egy tengerész csak akkor legyen hajószakácsnak minősíthető, amennyiben:

(a) legalább az illetékes hatóság által előírandó minimális ideig szolgált a tengeren, mely időszak azonban különböző is lehet, figyelembe véve a meglévő releváns végzettséget, illetve munkatapasztalatot;

(b) az illetékes hatóság által előírt vizsgát letette, vagy azzal egyenértékű vizsgát tett valamely jóváhagyott szakácsképző tanfolyamon.

2. Az előírt vizsgát levezetheti, továbbá a bizonyítványt kiadhatja közvetlenül az illetékes hatóság, vagy az illetékes hatóság ellenőrzése mellett valamely jóváhagyott, szakácsképzést folytató iskola is.

3. Az illetékes hatóság gondoskodjon arról, hogy – amennyiben ez helyénvaló – elismerésre kerüljenek a jelen Egyezményt vagy a hajószakácsok képzéséről szóló 1946. évi (69. sz.) egyezményt ratifikáló egyéb Tagállamok által kiadott, illetve egyéb jóváhagyott testületek által kiadott, hajószakács-képzést igazoló bizonyítványok.

4. FEJEZET – EGÉSZSÉGVÉDELEM, ORVOSI ELLÁTÁS, JÓLÉTI ELLÁTÁS ÉS TÁRSADALOMBIZTOSÍTÁSI VÉDELEM

Szabály

4.1 Szabály – Orvosi ellátás a hajón és a parton

Cél: A tengerészek egészségének védelme és az orvosi ellátáshoz való mielőbbi hozzáférésük biztosítása a hajó fedélzetén és a parton

1. Valamennyi Tagállam köteles gondoskodni arról, hogy a lobogója alatt közlekedő hajókon valamennyi tengerész egészségének védelme megfelelő intézkedésekkel biztosítva legyen, és a hajón történő munkavégzés ideje alatt valamennyien hozzájussanak az azonnali és megfelelő orvosi ellátáshoz.
2. A jelen Szabály 1. bekezdése értelmében biztosítandó egészségvédelmet és ellátást elvi szabály szerint térítés nélkül kell a tengerészek rendelkezésére bocsátani.
3. Valamennyi Tagállam köteles gondoskodni arról, hogy a területén közlekedő hajókon lévő, azonnali orvosi ellátásra szoruló tengerészek hozzáférhessenek az adott Tagállam szárazföldi egészségügyi létesítményeihez.
4. A fedélzeti egészségvédelemnek és orvosi ellátásnak a Szabályzatban rögzített követelményei között az olyan intézkedésekre vonatkozó előírások is megtalálhatók, amely intézkedéseknek az a céljuk, hogy a tengerészek részére biztosítsák a szárazföldi munkások számára általában elérhető egészségvédelemmel és orvosi ellátással a lehető legnagyobb mértékben megegyező szolgáltatásokat.

Előírás

A4.1 Előírás – Orvosi ellátás a hajó fedélzetén és a parton

1. Valamennyi Tagállam köteles gondoskodni arról, hogy a lobogója alatt közlekedő hajók fedélzetén dolgozó tengerészek egészségvédelmét és orvosi ellátását – az alapvető fogászati ellátást is beleértve – biztosító olyan intézkedéseket fogantosszon, amelyek:
 - (a) biztosítják, hogy a tengerészek vonatkozásában alkalmazásra kerüljön valamennyi, a feladataik szempontjából releváns, foglalkozási egészségvédelemre és orvosi ellátásra vonatkozó általános rendelkezés, valamint valamennyi, kifejezetten a hajófedélzeten végzett munkára vonatkozó speciális rendelkezés;
 - (b) biztosítják, hogy a tengerészek részére rendelkezésre álljanak a szárazföldi munkások számára általában elérhető egészségvédelemmel és orvosi ellátással a lehető legnagyobb mértékben megegyező szolgáltatások, beleértve a szükséges gyógyszerekhez, diagnózis és kezelés céljára szolgáló orvosi felszerelésekhez és létesítményekhez, valamint orvosi információkhoz és orvosi szakértelemhez való mielőbbi hozzáférést is;
 - (c) feljogosítják a tengerészeket, hogy az érintett kikötőkben – amennyiben ez a gyakorlatban kivitelezhető – késedelem nélkül felkeressenek valamely képzett orvost vagy fogászt;
 - (d) biztosítják, hogy a tengerészek a hajó fedélzetén, illetve idegen kikötőben partra szállva térítés nélkül vehessék igénybe az orvosi ellátást és az egészségvédelmi szolgáltatásokat, olyan mértékben, amennyire ez a Tagállam nemzeti jogszabályaival és gyakorlatával összeegyeztethető; és
 - (e) nem korlátozódnak beteg vagy sérült tengerészek kezelésére, hanem megelőző jellegű intézkedéseket, így például az egészséges életmód elősegítését célzó, illetve egészséges életmódra nevelő programokat is tartalmaznak.

2. Az illetékes hatóság köteles az orvosi jelentéshez rendszeresített szabványos űrlapot bevezetni a hajóparancsnokok, illetve az érintett szárazföldi és fedélzeti egészségügyi személyzet általi használatra. Kitöltés után az űrlapot és tartalmát bizalmasan kell kezelni, és csak a tengerészek orvosi kezelésének elősegítésére szabad felhasználni.

3. Valamennyi Tagállam köteles olyan jogszabályokat hozni, amelyek lefektetik az adott Tagállam lobogója alatt közlekedő hajókon a fedélzeti kórházi és orvosi ellátási létesítményekre, felszerelésekre, valamint a képzésre vonatkozó követelményeket.

4. A nemzeti jogszabályoknak legalább az alábbiakban felsorolt követelmények teljesülését kell biztosítaniuk:

- (a) minden hajón lennie kell gyógyszereszkrénynek, orvosi felszereléseknek és orvosi kézikönyvnek, amelyek részletes követelményeit az illetékes hatóság köteles előírni, az előírtak betartását pedig rendszeresen ellenőrizni; a nemzeti követelményekben figyelembe kell venni a hajó típusát, a fedélzeten tartózkodó személyek számát, valamint az utak természetét, rendeltetési állomását és időtartamát, továbbá a vonatkozó nemzeti és nemzetközi ajánlott egészségügyi előírásokat;
- (b) a 100 vagy több személyt szállító, rendszeresen három napnál hosszabb időtartamú nemzetközi utakat megtevő hajókon képzett orvosnak kell lennie, aki felelős az orvosi ellátás biztosításáért; a nemzeti jogszabályokban, illetve rendelkezésekben azt is meg kell határozni, hogy milyen egyéb hajókon kell kötelező jelleggel orvost alkalmazni, figyelembe véve egyebek mellett olyan tényezőket, mint az utak időtartama, természete és körülményei, valamint a fedélzeten lévő tengerészek száma;
- (c) azon hajók esetében, amelyeknek a fedélzetén nincs orvos, meg kell követelni vagy azt, hogy a fedélzeten legyen legalább egy olyan tengerész, aki a szokásos feladatai részeként felelős az orvosi ellátásáért és a gyógyszerek beadásáért, vagy pedig azt, hogy a fedélzeten legyen legalább egy olyan tengerész, aki ki van képezve az orvosi elsősegélynyújtásra; a fedélzeten az orvosi ellátás biztosításával megbízott, orvosi végzettséggel nem rendelkező személyeknek e felelősségvállalását megelőzően kielégítő módon el kell végezniük valamely olyan orvosi ellátást oktató képzést, amely megfelel a módosított a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi Nemzetközi Egyezmény (a továbbiakban: STCW) követelményeinek; az orvosi elsősegélynyújtással megbízott tengerészeknek e felelősségvállalását megelőzően kielégítő módon el kell végezniük valamely olyan orvosi elsősegélynyújtó tanfolyamot, amely megfelel az STCW követelményeinek; a nemzeti jogszabályokban meg kell határozni a jóváhagyott képzések elvárt szintjét, figyelembe véve egyebek mellett olyan tényezőket, mint az utak időtartama, természete és körülményei, valamint a fedélzeten lévő tengerészek száma; és
- (d) az illetékes hatóság egy előzetesen megszervezett rendszer segítségével köteles biztosítani, hogy a rádió vagy műholdas távközlési rendszeren keresztül közvetített orvosi tanácsadás lehetősége, beleértve a szakorvosi tanácsadást is, a nap 24 órájában rendelkezésre álljon a tengeren közlekedő hajók részére; az orvosi tanácsadás – beleértve az orvosi jellegű üzeneteknek a hajó, valamint a szárazföldi tanácsadók közötti, rádió vagy műholdas távközlési rendszeren keresztül történő közvetítését is – térítésmentesen hozzáférhető kell legyen valamennyi hajó számára, függetlenül attól, hogy milyen lobogó alatt közlekedik.

Útmutató

B4.1 Útmutató – Orvosi ellátás a hajó fedélzetén és a parton

B4.1.1 Útmutató – Orvosi ellátás biztosítása

1. A hajóorvos alkalmazására nem kötelezett hajók fedélzetén biztosított orvosi ellátáshoz szükséges képzettség szintjének meghatározásakor az illetékes hatóság támassza az alábbi követelményeket:

- (a) azokon a hajókon, amelyek normális esetben nyolc órán belül el tudják érni a megfelelő képzettséggel rendelkező orvosi ellátást és egészségügyi létesítményeket, legyen legalább egy olyan kijelölt tengerész, aki rendelkezik az STCW által megkövetelt, jóváhagyott orvosi elsősegélynyújtási képzettséggel, és a képzettsége lehetővé teszi számára, hogy a hajó fedélzetén várhatóan előforduló balesetek, illetve betegségek esetében azonnal hatékony intézkedéseket tegyen, valamint fel tudja használni a rádióon vagy műholdas távközlési rendszeren keresztül kapott orvosi tanácsokat; és
- (b) valamennyi egyéb hajón legyen legalább egy olyan kijelölt tengerész, aki rendelkezik az STCW által megkövetelt, jóváhagyott orvosi ellátási képzettséggel – amely magában foglalja a gyakorlati képzést, valamint az életmentő technikákra, például az intravénás kezelésre való kiképzést is –, és a képzettsége lehetővé teszi az érintett személy számára azt, hogy hatékonyan részt vegyen a tengeren közlekedő hajóknak való orvosi segítségnyújtás céljából kidolgozott, koordinált programokban, és azt, hogy a betegeknek, illetve sérülteknek kielégítő színvonalú orvosi ellátást nyújtson olyan hosszú ideig, ameddig várhatóan a hajó fedélzetén tartózkodnak.

2. A jelen Útmutató 1. bekezdésében említett képzés a következő dokumentumok legfrissebb kiadásainak tartalmán alapuljon: *Nemzetközi Egészségügyi Útmutató Tengeri Hajók Számára (International Medical Guide for Ships)*, *Veszélyes árukkal kapcsolatos balesetknél használatos orvosi elsősegély-kézikönyv (Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods)*, *Útmutató dokumentum – Nemzetközi tengerészeti képzési kézikönyv (Document for Guidance – An International Maritime Training Guide)*, a *Nemzetközi Kódjelzések Könyve (International Code of Signals)* orvosi része, valamint a hasonló nemzeti kézikönyvek.

3. A jelen Útmutató 1. bekezdésében említett személyek, valamint mindazon egyéb tengerészek, akiktől ezt az illetékes hatóság megköveteli, körülbelül öt éves időközönként vegyenek részt az ismeretfelújító tanfolyamokon, minthogy ez lehetővé teszi számukra, hogy szinten tartsák, illetve bővítsék tudásukat és képességeiket, valamint lépést tartsanak az új szakmai fejleményekkel.

4. A gyógyszereszkerenyt és tartalmát, valamint a fedélzeten lévő orvosi felszereléseket és orvosi kézikönyvet megfelelően karban kell tartani, azokat az illetékes hatóság által kinevezett felelős személyeknek szabályos, 12 hónapot meg nem haladó időközönként ellenőrizniük kell, az ilyen ellenőrzés keretében biztosítva azt, hogy valamennyi gyógyszer címkézése, lejáratí ideje és tárolási körülményei, valamint használati utasítása megvizsgálásra került, és a felszerelés valamennyi darabja a megkívánt módon működik. A hajókon országos szinten használt orvosi kézikönyv elfogadása, illetve módosítása során, valamint a gyógyszereszkereny tartalmának és az orvosi felszerelések körének meghatározása során az illetékes hatóság vegye figyelembe az ezen a területen létező nemzetközi ajánlásokat, beleértve a *Nemzetközi Egészségügyi Útmutató Tengeri Hajók Számára (International Medical Guide for Ships)* legfrissebb kiadását, valamint a jelen Útmutató 2. bekezdésében említett egyéb útmutatókat is.

5. Amennyiben valamely veszélyesnek minősített rakomány nem szerepel a *Veszélyes árukkal kapcsolatos balesetknél használatos orvosi elsősegély-kézikönyv (Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods)* legfrissebb kiadásában, akkor az

érintett anyagok természetére, a lehetséges kockázatokra, a szükséges személyi védőfelszerelésekre, az alkalmazható egészségügyi eljárásokra és a specifikus ellenszerekre vonatkozó, szükséges információkat hozzáférhetővé kell tenni a tengerészek számára. A hivatkozott specifikus ellenszerek és személyi védőfelszerelések mindig legyenek a fedélzeten, amikor veszélyes árut szállítanak. A szükséges információk legyenek egybefoglalva a hajó munkavédelemre és munkahelyi egészségügyre vonatkozó – a 4.3 Szabályban, valamint a Szabályzat kapcsolódó rendelkezéseiben ismertetett – iránymutatásaival és programjaival.

6. Valamennyi hajón álljon rendelkezésre egy teljes és naprakész lista azokról a rádióállomásokról, amelyektől orvosi tanácsadást lehet kérni; továbbá amennyiben a hajó fel van szerelve műholdas távközlési rendszerrel, akkor álljon rendelkezésre rajta egy naprakész és teljes lista azokról a parti földi állomásokról, amelyektől orvosi tanácsadást lehet kérni. A fedélzeti orvosi ellátásért, illetve orvosi elsősegélynyújtásért felelős tengerészek legyenek kiképezve a hajó orvosi kézikönyvének, valamint a *Nemzetközi Kódjelzések Könyve (International Code of Signals)* legújabb kiadása orvosi részének a használatára, hogy ezáltal képessé váljanak megérteni, milyen típusú információra van szüksége a tanácsadó orvosnak, valamint megérteni a kapott orvosi tanácsot is.

B4.1.2 Útmutató – Orvosi jelentésekhez rendszeresített űrlap

1. A tengerészekről a jelen Szabályzat A. része értelmében megkövetelt, orvosi jelentéshez rendszeresített szabványos űrlapot úgy kell megtervezni, hogy betegség, illetve sérülés esetén az megkönnyítse az egyes tengerészekre vonatkozó egészségügyi, illetve egészségüggyel kapcsolatos információk kicserélését a hajó és a szárazföld között.

B4.1.3 Útmutató – Orvosi ellátás a parton

1. A tengerészek kezelésére szolgáló szárazföldi egészségügyi létesítményeknek meg kell felelniük rendeltetési céljaiknak. Az orvosoknak, fogászoknak és az egészségügyi személyzet további tagjainak megfelelően képzettnek kell lenniük.

2. Intézkedéseket kell hozni annak biztosítására, hogy a kikötőkben tartózkodó tengerészek hozzáférjenek a következő szolgáltatásokhoz:

- (a) a betegségek és sérülések ambuláns kezeléséhez;
- (b) szükség esetén kórházi kezeléshez; és
- (c) a fogorvosi kezelésre szolgáló létesítményekhez, különösen sürgős esetekben.

3. Megfelelő intézkedéseket kell hozni a betegségben szenvedő tengerészek kezelésének megkönnyítésére. Így különösen azt kell biztosítani, hogy a tengerészeket mielőbb felvegyék a szárazföldi klinikákra és kórházakba, minden nehézség nélkül, valamint függetlenül a nemzetiségüktől és vallási meggyőződésüktől, ezen felül amennyiben lehetséges, szükség esetén biztosítani kell a kezelésük folytatását a számukra elérhető egészségügyi létesítmények által nyújtott lehetőségek kiegészítése céljából.

B4.1.4 Útmutató – Orvosi segítségnyújtás más hajóknak, illetve nemzetközi együttműködés

1. Valamennyi Tagállamnak alaposan fontolóra kell vennie az egészségvédelem és az orvosi ellátás területén folytatott segítségnyújtásra, programokra és kutatásra irányuló nemzetközi együttműködésben való részvétele lehetőségeit. Ez az együttműködés a következőket foglalhatja magában:

- (a) a felkutatási és mentési intézkedések fejlesztése és koordinálása, valamint a fedélzeten súlyosan megbetegedett vagy megsérült személyek számára a mielőbbi orvosi segítség és tengeri evakuálás megszervezése, olyan eszközökkel, mint például a hajók helyzetét

rendszeres időközönként jelentő rendszerek, a mentést koordináló központok, illetve a sürgősségi helikopterszolgálatok, összhangban a tengeri felkutatásról és mentésről szóló módosított 1979. évi nemzetközi egyezmény (International Convention on Maritime Search and Rescue), valamint a *Nemzetközi légi és tengeri felkutatási és mentési kézikönyv (IAMSAR, International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual)* rendelkezéseivel;

- (b) valamennyi, a fedélzetén orvost alkalmazó hajó optimális felhasználása, valamint a tengeren olyan hajók állomásoztatása, amelyek alkalmasak kórházi ellátás nyújtására és rendelkeznek mentési lehetőségekkel;
- (c) a tengerészek számára sürgősségi orvosi ellátás biztosítása céljából világszerte rendelkezésre álló orvosok és egészségügyi ellátó létesítmények nemzetközileg kezelt listájának összeállítása és karbantartása;
- (d) a tengerészek partra szállítása sürgősségi kezelés céljából;
- (e) a külföldön kórházba került tengerészek repatriálása a lehető legkorábbi időpontban, az adott esetért felelős orvosok szaktanácsának megfelelően, amely figyelembe veszi az érintett tengerész kívánságait és szükségleteit is;
- (f) személyes segítség megszervezése a tengerészek repatriálásának folyamán, az adott esetért felelős orvosok szaktanácsának megfelelően, amely figyelembe veszi az érintett tengerész kívánságait és szükségleteit is;
- (g) konkrét lépések megtétele a tengerészeknek szánt egészségügyi központok felállítására, azzal a céllal, hogy ezek:
 - (i) kutatást végezzenek a tengerészek egészségügyi állapotával, orvosi kezelésével és megelőző jellegű orvosi ellátásával kapcsolatban; és
 - (ii) az orvosi és egészségügyi szolgáltató személyzetet kiképezzék a tengerészeti orvostudományban;
- (h) a tengerészek foglalkozási baleseteire, megbetegedéseire és haláleseteire vonatkozó statisztikai adatok gyűjtése és kiértékelése, valamint a statisztikák integrálása és harmonizálása a más egyéb kategóriákba tartozó dolgozók foglalkozási baleseteire és megbetegedéseire vonatkozó statisztikák bármely meglévő országos rendszerével;
- (i) a technikai információk, képzési anyagok és kiképző személyzet nemzetközi cseréjének megszervezése, valamint nemzetközi képzési tanfolyamok, szemináriumok és munkacsoportok szervezése;
- (j) speciális gyógyító, illetve megelőző jellegű egészségügyi és orvosi szolgáltatások biztosítása valamennyi tengerész számára a kikötőkben, vagy az általános egészségügyi, orvosi és rehabilitációs szolgáltatásokhoz való hozzáférés biztosítása a számukra; és
- (k) az elhunyt tengerészek holtteste vagy hamvai repatriálásának megszervezése, összhangban a legközelebbi rokonok kívánságaival, a lehető leghamarabbi időpontban.

2. A tengerészek egészségvédelmének és orvosi ellátásának területén folytatott nemzetközi együttműködésnek a Tagállamok közötti kétoldalú vagy többoldalú megegyezéseken, illetve konzultációkon kell alapulnia.

B4.1.5 Útmutató – A tengerészek eltartott családtagjai

1. Valamennyi Tagállam hozzon intézkedéseket arra nézve, hogy a tengerészeknek az adott Tagállam területén lakó eltartott családtagjai számára megfelelő és kielégítő orvosi ellátást nyújthasson, addig is, amíg létre nem hoz egy olyan orvosi ellátószolgálatot, amelynek

hatálya alá általában a dolgozók és azok eltartott családtagjai tartoznak, ha ilyen szolgáltatás az adott Tagállamban jelenleg nem létezik; továbbá tájékoztassa a Nemzetközi Munkaügyi Hivatalt az e célból hozott intézkedésekről.

Szabály

4.2 Szabály – A hajótulajdonosok felelőssége

Cél: Annak biztosítása, hogy a tengerészek védettek legyenek a foglalkoztatásukkal összefüggésben felmerülő betegség, sérülés, illetve haláleset pénzügyi következményeivel szemben

1. Valamennyi Tagállam köteles biztosítani, hogy olyan, a Szabályzattal összhangban lévő intézkedések legyenek érvényben a lobogója alatt közlekedő hajókon, amelyek az ezen hajókon alkalmazott tengerészeknek biztosítják a jogot a hajótulajdonostól eredő anyagi segítségnyújtásra és támogatásra az olyan betegség, sérülés, illetve haláleset pénzügyi következményeinek vonatkozásában, amely betegség, sérülés, illetve haláleset valamely tengerész munkaszerződés alapján végzett szolgálat idején következik be, vagy az ilyen megállapodás hatálya alatt fennálló munkaviszonyból ered.

2. A jelen Szabály nem érint semmiféle egyéb, a tengerészek által igénybe vehető jogorvoslati lehetőséget.

Előírás

A4.2 Előírás – A hajótulajdonosok felelőssége.

1. Valamennyi Tagállam köteles olyan jogszabályokat elfogadni, amelyek megkövetelik, hogy az adott Tagállam lobogója alatt közlekedő hajók tulajdonosai felelősséget vállaljanak a hajóik fedélzetén dolgozó valamennyi tengerész egészségvédelméért és orvosi ellátásáért, mégpedig az alábbiakban felsorolt, minimálisan betartandó előírásoknak megfelelően:

- (a) a hajótulajdonosok kötelesek állni a hajóikon dolgozó tengerészek olyan betegségével, illetve sérülésével kapcsolatos költségeket, amely betegség vagy sérülés a szolgálatteljesítés megkezdésének napjától a megfelelőnek ítélt repatriálás megtörténtének napjáig tartó időszakban következik be, vagy e két időpont közötti időszakban fennálló alkalmazásból eredően lép fel;
- (b) a hajótulajdonosok kötelesek pénzügyi biztosítékot nyújtani, amely a tengerésznek – a vonatkozó nemzeti jogszabályokban, tengerész munkaszerződésben vagy kollektív szerződésben meghatározottak szerinti – munkahelyi sérülés, betegség vagy veszély következtében beálló halála vagy hosszú távú rokkantsága esetén az érintett tengerész részére kárpótlást biztosít;
- (c) a hajótulajdonosok kötelesek viselni az orvosi ellátás költségeit – beleértve az orvosi kezelést, valamint a szükséges gyógyszerekkel és terápiás segédeszközökkel való ellátást is –, továbbá annak költségeit, hogy otthonától távol biztosítva legyen a tengerész ellátása és szállása mindaddig, amíg a beteg, illetve sérült tengerész fel nem épül, vagy amíg betegségét vagy munkaképtelenségét tartós jellegűnek nem nyilvánítják; és
- (d) a hajótulajdonosok kötelesek fedezni az alkalmazásra szóló szerződés időtartama alatt a fedélzeten vagy a szárazföldön bekövetkező halál esetében a temetés költségeit.

2. A nemzeti jogszabályok a hajótulajdonosnak az orvosi ellátás, valamint ételmezés és szállás költségeinek fedezésére vonatkozó kötelezettségét olyan időtartamra

korlátozhatják, amely nem lehet rövidebb a sérülés bekövetkeztének, illetve a betegség kezdetének napjától számított 16 hetes időtartamnál.

3. Amennyiben a betegség, illetve sérülés munkaképtelenséget eredményez, akkor a hajótulajdonos köteles:

- (a) kifizetni a teljes munkabért mindaddig, amíg a beteg, illetve sérült tengerész a fedélzeten marad, vagy amíg az érintett tengerész repatriálása a jelen Egyezménynek megfelelően meg nem történt; és
- (b) a nemzeti jogszabályokban lefektetett szabályoknak, illetve a kollektív szerződés kikötéseinek megfelelően kifizetni a munkabér teljes egészét vagy egy részét, attól az időponttól kezdve, amikor az érintett tengerészt repatriálták vagy partra szállították, mindaddig, amíg fel nem gyógyul, illetve – amennyiben ez következik be korábban – mindaddig, amíg az érintett Tagállam törvényi szabályozása szerint pénzbeli juttatásra jogosult.

4. A nemzeti jogszabályok a hajótulajdonosnak arra vonatkozó kötelezettségét, hogy teljes egészében vagy részben kifizesse a már nem a hajófedélzeten tartózkodó tengerészek munkabérét, olyan időtartamra korlátozhatják, amely nem lehet rövidebb a sérülés bekövetkeztének, illetve a betegség kezdetének napjától számított 16 hetes időtartamnál.

5. A nemzeti jogszabályok kizárhatják a hajótulajdonos felelősségvállalási kötelezettségét azon esetekre vonatkozóan, amelyekben:

- (a) a sérülés nem a hajón teljesített szolgálatban történt;
- (b) a beteg, sérült vagy elhunyt tengerész szándékos kötelességmulasztásából következően lépett fel a sérülés, illetve betegség; és
- (c) szándékosan eltitkolt betegség vagy fogyatékosság állt fenn az alkalmazásra irányuló szerződés megkötésének időpontjában.

6. A nemzeti jogszabályok olyan mértékben mentesíthetik a hajótulajdonost azon kötelezettsége alól, hogy fedezze az orvosi ellátás, ételmezés és szállás, valamint temetés költségeit, amilyen mértékben ezen kötelezettséget az állami hatóságok magukra vállalják.

7. A hajótulajdonosok, illetve képviselőik kötelesek intézkedéseket hozni azon célból, hogy a beteg, sérült, illetve elhunyt tengerészek által a hajófedélzeten hátrahagyott vagyontárgyakat megőrizzék, majd visszajuttassák nekik vagy a legközelebbi rokonaiknak.

Útmutató

B4.2 Útmutató – A hajótulajdonosok felelőssége

1. Az A4.2 Előírás 3(a) bekezdésének követelménye értelmében kifizetett teljes munkabérnek nem kell magában foglalnia a fizetésen felüli jutalmakat.

2. A nemzeti jogszabályok rendelkezhetnek úgy, hogy a hajótulajdonosnak a beteg, illetve sérült tengerész költségeinek fedezésére vonatkozó kötelezettsége megszűnjék attól az időponttól kezdve, amelytől az érintett tengerész valamely kötelező betegbiztosítási, kötelező balesetbiztosítási vagy dolgozói baleseti kártérítési megállapodás alapján egészségügyi juttatásra tarthat igényt.

3. A nemzeti jogszabályok rendelkezhetnek úgy, hogy a hajótulajdonos által kifizetett temetési költségeket valamely biztosítóintézet megtérítse a hajótulajdonos számára azokban az esetekben, amelyekben – a társadalombiztosításra vagy a dolgozók kártérítésére vonatkozó jogszabályok alapján – az elhunyt tengerész vonatkozásában temetési juttatás megállapítására

van lehetőség.

Szabály

4.3 Szabály – Egészség- és biztonságvédelem, balesetmegelőzés

Cél: Annak biztosítása, hogy a tengerészek munkahelyi környezete a hajókon elősegítse a munkahelyi biztonságot és egészségügyet

1. Valamennyi Tagállam köteles biztosítani, hogy a lobogója alatt közlekedő hajókon lévő tengerészek munkahelyi egészségvédelemben részesüljenek, és a hajók fedélzetén biztonságos és higiénikus körülmények között élhessenek, dolgozhassanak és tanulhassanak.
2. Valamennyi Tagállam köteles nemzeti iránymutatásokat kidolgozni és életbe léptetni a lobogója alatt közlekedő hajók vonatkozásában a munkahelyi biztonság és egészségügy irányítása céljából, mégpedig a hajótulajdonosok és a tengerészek reprezentatív szervezeteivel folytatott egyeztetést követően, figyelembe véve a nemzetközi szervezetek, a nemzeti kormányok és a tengerészeti iparágat képviselő szervezetek által javasolt vonatkozó szabályzatokat, útmutatókat és előírásokat.
3. Valamennyi Tagállam köteles a Szabályzatban meghatározott területek szabályozását célzó jogszabályokat és egyéb intézkedéseket elfogadni, figyelembe véve a kapcsolódó nemzetközi jogi aktusokat, továbbá köteles előírásokat kidolgozni a lobogója alatt közlekedő hajók vonatkozásában a munkavédelmet, valamint balesetmegelőzést illetően.

Előírás

A4.3 Előírás – Egészség- és biztonságvédelem, balesetmegelőzés

1. A 4.3 Szabály 3. bekezdésének megfelelően elfogadandó jogszabályoknak és egyéb intézkedéseknek a következő területek szabályozására kell kiterjedniük:
 - (a) az adott Tagállam lobogója alatt közlekedő hajók vonatkozásában a munkavédelmet érintő eljárások és programok elfogadása, hatékony megvalósítása és népszerűsítése, beleértve a kockázatelemzést, valamint a tengerészek képzését és oktatását is;
 - (b) ésszerű óvintézkedések megfogalmazása a hajó fedélzetén bekövetkező foglalkozási balesetek, sérülések és betegségek megelőzésére, beleértve a környezeti tényezőknek és vegyszereknek való káros szintű kitettség kockázatát csökkentő, illetve megelőző intézkedéseket, valamint a hajó fedélzetén található berendezések és gépek használatából eredő sérülés és betegség kockázatát csökkentő, illetve megelőző intézkedéseket is;
 - (c) fedélzeti programok kidolgozása a foglalkozási balesetek, sérülések és betegségek megelőzésére, valamint a munkavédelem folyamatos javítására, bevonva a tengerészek képviselőit és a programok megvalósításában érintett valamennyi egyéb személyt, ezzel együtt pedig figyelembe véve a lehetséges megelőző intézkedéseket, beleértve a mérnöki és tervezési folyamatok szabályozását, a kollektív és egyéni feladatoknak folyamatokkal és eljárásokkal való helyettesítését, valamint a személyi védőfelszerelések használatát; és
 - (d) követelmények megfogalmazása a nem biztonságos körülmények vizsgálati felmérését, jelentését és kijavítását illetően, valamint a fedélzeti munkahelyi balesetek kivizsgálását és jelentését illetően.
2. A jelen Előírás 1. bekezdésében említett rendelkezésekben:

- (a) kötelező figyelembe venni az általánosságban a munkavédelemmel, valamint a kifejezetten az egyes veszélyekkel foglalkozó, vonatkozó nemzetközi jogi okmányokat, továbbá kötelező foglalkozni valamennyi olyan, a munkahelyi balesetek, sérülések és megbetegedések megelőzése szempontjából releváns kérdéssel, amely a tengerészek munkavégzésének vonatkozásában felmerülhet, és különösen azokkal, amelyek kifejezetten a tengeri foglalkoztatásra jellemzőek;
- (b) kötelező világosan meghatározni a hajótulajdonosok, tengerészek, valamint egyéb érintettek kötelezettségeit arra vonatkozóan, hogy betartsák a vonatkozó előírásokat, valamint betartsák a hajó munkavédelmet illető iránymutatásaiban és programjában foglaltakat, mindeközben különös figyelmet fordítva a 18. életévüket be nem töltött tengerészek biztonságára és egészségére;
- (c) kötelező meghatározni a hajóparancsnok, a hajóparancsnok által kijelölt személy, vagy mindkét említett személy kötelezettségeit azzal kapcsolatban, hogy a meghatározott személynek kifejezett személyes felelősséget kell vállalnia a hajó munkavédelmet érintő iránymutatásainak és programjának megvalósításáért és betartásáért; és
- (d) kötelező rögzíteni a hajó tengerészei közül kijelölt vagy megválasztott biztonsági képviselők hatáskörét a hajó biztonsági bizottságának ülésein való részvételük tekintetében. Ilyen bizottságot valamennyi olyan hajón létre kell hozni, amely öt vagy annál több tengerésszel közlekedik.

3. A 4.3 Szabály 3. bekezdésében említett jogszabályokat és egyéb intézkedéseket rendszeresen át kell tekinteni a hajótulajdonosok és a tengerészek szervezeteinek képviselőivel való egyeztetés során, és ha szükséges, felül kell vizsgálni őket, hogy figyelembe vegyék a technológiai fejlődésben és a tudományos kutatásban bekövetkezett fejleményeket, mégpedig azzal a céllal, hogy előmozdítsák a munkavédelemre vonatkozó iránymutatások és programok folyamatos javítását, valamint biztonságos munkakörülményeket biztosítsanak az adott Tagállam lobogója alatt közlekedő hajókon tartózkodó tengerészeknek.

4. A hajók fedélzetén felmerülő munkahelyi veszélyeknek való kitettség elfogadható szintjeiről szóló, valamint a hajók munkahelyi biztonságot és egészségügyet érintő iránymutatásainak és programjainak kifejlesztéséről és megvalósításáról szóló, vonatkozó nemzetközi jogi okmányok követelményeinek való megfelelést úgy kell tekinteni, mint a jelen Egyezmény követelményeinek való megfelelést.

5. Az illetékes hatóság köteles biztosítani, hogy:

- (a) a foglalkozási balesetek, sérülések és megbetegedések megfelelően jelentve legyenek, figyelembe véve a Nemzetközi Munkaügyi Szervezetnek a munkahelyi balesetek és megbetegedések jelentésére és feljegyzésére vonatkozó iránymutatását;
- (b) az ilyen balesetokről és megbetegedésekről minden részletre kiterjedő statisztikák legyenek vezetve, kielemezve és publikálva, valamint – amennyiben ez helyénvaló – további kutatásokra is sor kerüljön az általános tendenciákra és az azonosított veszélyekre vonatkozóan; és
- (c) a munkahelyi balesetek kivizsgálásra kerüljenek.

6. A munkavédelemmel kapcsolatos események jelentésére és kivizsgálására szolgáló eljárásokat úgy kell megtervezni, hogy biztosítsák a tengerészek személyes adatainak védelmét; ebben figyelembe kell venni a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet által erre a területre vonatkozóan kiadott iránymutatást.

7. Az illetékes hatóság köteles együttműködni a hajótulajdonosok és a tengerészek szervezeteivel azon intézkedések meghozatalában, amelyek segítségével valamennyi tengerészt tájékoztatni lehet a hajók fedélzetén felmerülő konkrét veszélyekről, például azáltal, hogy a megfelelő utasításokat tartalmazó hivatalos figyelmeztetések kerülnek kihelyezésre.

8. Az illetékes hatóság köteles megkövetelni, hogy a munkavédelem kérdésének kezelésével kapcsolatban kockázatértékelést végző hajótulajdonosok e tevékenység során vegyék figyelembe a saját hajóikról, valamint az illetékes hatóság által rendelkezésükre bocsátott általános statisztikákból származó megfelelő statisztikai információkat.

Útmutató

B4.3 Útmutató – Egészség- és biztonságvédelem, balesetmegelőzés

B4.3.1 Útmutató – A munkahelyi balesetekre, sérülésekre és megbetegedésekre vonatkozó rendelkezések

1. Az A4.3 Előírás értelmében megkövetelt rendelkezések vegyék figyelembe a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet által 1996-ban kiadott, *Balesetmegelőzés hajók fedélzetén a tengeren és a kikötőben (Accident prevention on board ship at sea and in port)* című gyakorlati szabályzatot, illetve ennek későbbi változatait, valamint a munkavédelemre vonatkozóan a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet vagy más nemzetközi fórum által elfogadott, egyéb kapcsolódó előírásokat, útmutatókat és gyakorlati szabályzatokat, beleértve az ezekben esetleg meghatározott bármiféle terhelési szinteket is.

2. Az illetékes hatóság biztosítsa, hogy a munkavédelem kezelésére vonatkozó nemzeti útmutatók külön is foglalkozzanak az alábbiakban felsorolt kérdésekkel:

- (a) általános és alapvető rendelkezések;
- (b) a hajó szerkezeti tulajdonságai, beleértve a hajóra lépés eszközeit, valamint az azbeszt használatához kapcsolódó kockázatokat is;
- (c) gépi berendezések;
- (d) azon felületek rendkívül alacsony vagy magas hőmérsékletének hatásai, amelyekkel a tengerészek érintkezésbe kerülhetnek;
- (e) a zaj hatásai a munkavégzés helyein és alakóterekben;
- (f) a rezgés hatásai a munkavégzés helyein és alakóterekben;
- (g) az (e) és (f) albekezdésekben említettektől eltérő környezeti tényezők hatásai a munkavégzés helyein és alakóterekben, beleértve a dohányfüstöt is;
- (h) különleges biztonsági intézkedések a fedélzeten és a fedélzet szintje alatt;
- (i) berendezések berakodása és kirakodása;
- (j) tűzvédelem és tűzoltás;
- (k) horgonyok, láncok és kötelek;
- (l) veszélyes áru és ballaszt;
- (m) személyi védőfelszerelések a tengerészek számára;
- (n) munkavégzés zárt, szűk helyeken;
- (o) a fáradtság fizikai és mentális hatásai;
- (p) a kábítószer- és alkoholfüggőség hatásai;

- (q) a HIV/AIDS-fertőzés elleni védelem, valamint megelőzés; és
- (r) reagálás vészhelyzetben és balesetekkor.

3. A jelen Útmutató 2. bekezdésében említett területek tekintetében a kockázatok értékelése, illetve a kockázatoknak való kitettség csökkentése során figyelembe kell venni a fizikai jellegű foglalkozás egészségügyi hatásokat, beleértve a terhek kézzel való mozgatását, a zajt és a rezgést, a kémiai és biológiai foglalkozás egészségügyi hatásokat, a mentális jellegű foglalkozás egészségügyi hatásokat, a fáradtság fizikai és mentális egészségügyi hatásait, valamint a foglalkozási baleseteket is. A szükséges intézkedésekben megfelelően figyelembe kell venni a megelőzés elvét, amely szerint a tengerészeknek biztosított személyi védőfelszerelésekkel szemben elsőbbséget kell élveznie – egyebek mellett – a kockázatok keletkezésük helyén történő leküzdésének, a munkavégzés egyénre szabottá tételének (különösen a munkahelyek tervezésénél), valamint a veszélyes dolgok veszélytelen vagy kevésbé veszélyes dolgokkal történő helyettesítésének.

4. Ezek mellett az illetékes hatóság biztosítsa, hogy az egészség és a biztonság szempontjait is figyelembe vegyék, különösen az alábbiakban felsorolt területeken:

- (a) reagálás vészhelyzetben és balesetekkor;
- (b) a kábítószer- és alkoholfüggőség hatásai; és
- (c) a HIV/AIDS-fertőzés elleni védelem, valamint megelőzés.

B4.3.2 Útmutató – Zajterhelésnek való kitettség

1. Az illetékes hatóság az illetékes nemzetközi testületekkel, valamint a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteinek képviselőivel közösen folyamatos jelleggel tekintse át a zaj által a hajók fedélzetén okozott problémákat, azzal a céllal, hogy ésszerűen megvalósítható mértékben javítsa a tengerészek védelmét a zajnak való kitettség káros hatásaival szemben.

2. A jelen Útmutató 1. bekezdésében említett áttekintés során figyelembe kell venni a túl nagy zajnak való kitettség által a tengerészek hallására, egészségére és kényelmére gyakorolt káros hatásokat, valamint a tengerészek védelme érdekében a hajófedélzeti zaj csökkentésére előírandó vagy javasolandó intézkedéseket. A megfontolandó intézkedések közé a következők tartoznak:

- (a) a tengerészek tájékoztatása a nagy zajnak való hosszú távú kitettség által a hallásra és az egészségre gyakorolt veszélyekről, valamint a zajvédő eszközök és felszerelések helyes használatáról;
- (b) ahol szükséges, ott a tengerészeknek jóváhagyott hallásvédő eszközök biztosítása; és
- (c) a kockázatok felmérése, illetve a zajnak való kitettség szintjének csökkentése valamennyi szálláshelyen, szabadidős és étkeztetésre szolgáló létesítményben, valamint a gépházakban és egyéb gépészeti területeken.

B4.3.3 Útmutató – Rezgésterhelésnek való kitettség

1. Az illetékes hatóság az illetékes nemzetközi testületekkel, valamint a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteinek képviselőivel közösen – továbbá értelemszerűen figyelembe véve a vonatkozó nemzetközi előírásokat – folyamatos jelleggel tekintse át a rezgés által a hajók fedélzetén okozott problémákat, azzal a céllal, hogy ésszerűen megvalósítható mértékben javítsa a tengerészek védelmét a rezgésterhelés káros hatásaival szemben.

2. A jelen Útmutató 1. bekezdésében említett áttekintés során figyelembe kell venni a túl nagy rezgésterhelésnek való kitettség által a tengerészek egészségére és kényelmére gyakorolt

hatásokat, valamint a tengerészek védelme érdekében a hajófedélzeti rezgés csökkentésére előírandó vagy javasolandó intézkedéseket. A megfontolandó intézkedések közé a következők tartoznak:

- (a) a tengerészek tájékoztatása a rezgésterhelésnek való hosszú távú kitettség által az egészségre gyakorolt veszélyekről;
- (b) ahol szükséges, ott a tengerészeknek jóváhagyott személyi védőfelszerelés biztosítása; és
- (c) a kockázatok felmérése, illetve a rezgésterhelésnek való kitettség csökkentése valamennyi lakótérben, pihenő- és étkeztetésre szolgáló helyiségben, olyan intézkedések elfogadásával, amelyek összhangban vannak a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet által 2001-ben kiadott, *Környezeti tényezők a munkahelyen (Ambient factors in the workplace)* című gyakorlati szabályzat révén és annak bármely későbbi módosítása révén nyújtott iránymutatással, figyelembe véve a különbséget a fenti területeken felmerülő kitettség és a munkavégzés helyein felmerülő kitettség között.

B4.3.4 Útmutató – A hajótulajdonosok kötelezettségei

1. A hajótulajdonosnak bármely arra vonatkozó kötelezettségét, hogy védőfelszereléseket vagy egyéb balesetmegelőző biztonsági berendezéseket biztosítson, általánosságban olyan rendelkezéseknek kell kisélniük, amelyek megkövetelik, hogy a tengerészek használják az említett eszközöket, valamint egy olyan követelménynek is, amelynek értelmében a tengerészek kötelesek betartani a vonatkozó balesetmegelőzési és egészségvédelmi intézkedéseket.

2. Szintén figyelembe kell venni a gépek védőburkolatáról szóló 1963. évi 119. sz. egyezmény 7. és 11. cikkeit, valamint a gépek védőburkolatáról szóló 1963. évi 118. sz. ajánlás megfelelő rendelkezéseit, amelyek értelmében a munkáltató kötelessége biztosítani azon követelmény betartását, hogy az üzemben lévő gépek megfelelő védőburkolatokkal legyenek ellátva, és a megfelelő védőburkolatok nélkül való használatuk meg legyen akadályozva, ugyanakkor pedig a munkavállalók kötelessége, hogy ne használják a gépi berendezéseket a helyükön lévő védőburkolatok nélkül, és ne akadályozzák meg a gépekhez biztosított védőburkolatok működését.

B4.3.5 Útmutató – Jelentéstétel, statisztikai adatgyűjtés

1. Valamennyi munkahelyi balesetet, illetve munkahelyi sérülést és megbetegedést jelenteni kell, hogy ezeket ki lehessen vizsgálni, valamint ezek alapján minden részletre kiterjedő statisztikákat lehessen készíteni, elemezni és publikálni, figyelembe véve ugyanakkor az érintett tengerészek személyes adatainak védelmét. A jelentések körét nem szabad csak a halálesetekre, illetve a hajót érintő balesetekre korlátozni.

2. A jelen Útmutató 1. bekezdésében említett statisztikák jegyezzék fel a munkahelyi balesetek, illetve munkahelyi sérülések és megbetegedések számát, természetét, okait és hatásait, világosan megjelölve, ha lehet, a hajó érintett részlegét, a baleset típusát, és azt, hogy az eset a tengeren vagy a kikötőben történt-e.

3. Valamennyi Tagállam megfelelően vegye figyelembe a tengerészek baleseteinek nyilvántartásához rendelkezésre álló olyan nemzetközi rendszereket, illetve modelleket, amelyeket a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet dolgozott ki.

B4.3.6 Útmutató – Vizsgálatok

1. Az illetékes hatóság vizsgálja ki valamennyi olyan foglalkozási baleset, illetve foglalkozási

sérülés és megbetegedés okait és körülményeit, amely halálhoz vagy súlyos személyi sérüléshez vezet, valamint indítson vizsgálatot a nemzeti jogszabályokban meghatározott minden egyéb esetben.

2. Meg kell fontolni, hogy az alábbiakban felsoroltak vizsgálat tárgyát képezzék:

- (a) a munkahelyi környezet, így például a munkafelületek, a gépek elrendezése, a berendezések megközelíthetősége, a világítás és a munkamódszerek;
- (b) a foglalkozási balesetek, illetve foglalkozási sérülések és megbetegedések előfordulási gyakorisága a különböző korcsoportokban;
- (c) a hajófedélzeti környezet által okozott különleges fiziológiai, illetve pszichológiai problémák;
- (d) a hajó fedélzetén kialakuló fizikai stresszből eredő problémák, így különösen a nagyfokú munkaterhelés következtében kialakuló;
- (e) az új technikai fejleményekből származó problémák, illetve az új technikai fejlemények hatásai, továbbá mindezek befolyása a legénység összetételére; és
- (f) az emberi mulasztásból eredő problémák.

B4.3.7 Útmutató – Védelmet és megelőzést biztosító nemzeti programok

1. Annak érdekében, hogy a munkahelyi biztonság- és egészségvédelem elősegítésére, valamint a tengerészeti foglalkoztatással járó különleges veszélyek következtében fellépő balesetek, sérülések és megbetegedések megelőzésére szolgáló intézkedések szilárd alapja biztosítva legyen, az általános tendenciákra és a statisztikák által felfedett veszélyforrásokra vonatkozóan kutatásokat kell folytatni.

2. A munkavédelem elősegítésére szolgáló, védelmet és megelőzést biztosító programok megvalósítását úgy kell szervezni, hogy abban aktív szerepet játszasson az illetékes hatóság, a hajótulajdonosok és a tengerészek vagy ezek képviselői, továbbá egyéb megfelelő testületek, mégpedig többek között olyan eszközök révén, mint a tájékoztatás céljából összehívott ülések, illetve a potenciálisan káros munkahelyi környezeti tényezőknek való kitettség maximálisan megengedhető szintjeire, valamint a szisztematikus kockázatértékelési folyamatban feltárt más veszélyekre és kutatási eredményekre vonatkozóan a hajófedélzeten alkalmazott irányelvek. A fentiekben belül is különösen olyan, nemzeti vagy helyi szintű, munkahelyi biztonság- és egészségvédelmi, valamint balesetmegelőzési közös bizottságokat, illetve eseti munkacsoportokat és fedélzeti bizottságokat kell létrehozni, amelyekben a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezetei képviseltetik magukat.

3. Amennyiben az ilyen tevékenység vállalati szinten zajlik, akkor meg kell fontolni, hogy a tengerészek képviselve legyenek az adott hajótulajdonos hajóinak fedélzetén működő valamennyi biztonsági bizottságban.

B4.3.8 Útmutató – A védelmet és megelőzést biztosító programok tartalma

1. Meg kell fontolni, hogy a B4.3.7 Útmutató 2. bekezdésében említett bizottságok és egyéb testületek feladatai közé az alábbiakban felsorolt feladatok is bekerüljenek:

- (a) a munkavédelmi irányítási rendszerekre, valamint a balesetmegelőzési rendelkezésekre, szabályokra és kézikönyvekre vonatkozó nemzeti útmutatók és iránymutatások kidolgozása;
- (b) munkavédelmi, valamint balesetmegelőzési képzések és programok szervezése;
- (c) a munkavédelemmel, valamint balesetmegelőzéssel kapcsolatos propaganda

megszervezése, beleértve a filmek, plakátok, figyelmeztető táblák és broszúrák elkészítését is; és

(d) a munkavédelemről, valamint balesetmegelőzésről szóló szakkiadványok és információk terjesztése oly módon, hogy azok eljussanak a hajók fedélzetén tartózkodó tengerészekhez.

2. A munkavédelmi, valamint balesetmegelőzési intézkedések, illetve ajánlott eljárások szövegét megfogalmazó személyek vegyék figyelembe a megfelelő nemzeti hatóságok vagy szervezetek, illetve nemzetközi szervezetek által elfogadott vonatkozó rendelkezéseket, ajánlásokat.

3. A munkavédelmi, valamint balesetmegelőzési programok kidolgozása során valamennyi Tagállam fordítson megfelelő figyelmet a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet által publikált, a tengerészek munkavédelmére vonatkozó valamennyi gyakorlati szabályzatra.

B4.3.9 Útmutató – Munkavédelmi, valamint munkahelyi balesetmegelőzési oktatás

1. Az A4.3 Előírás 1(a) bekezdésében említett képzés tantervét rendszeres időközönként felül kell vizsgálni, és a hajók típusában, méretében és felszereltségében tapasztalt fejlemények, valamint a személyzettel való ellátás gyakorlatában, a személyzet tagjainak állampolgárságában és nyelvtudásában, továbbá a fedélzeti munkaszervezésben történt változások fényében időszerűvé kell tenni.

2. A munkavédelem, valamint balesetmegelőzés kérdésének folyamatos publicitást kell biztosítani. Az említett publicitás a következő formákat öltheti:

(a) oktató célzatú audiovizuális anyagok (így például filmek) biztosítása a tengerészek szakmai oktatási központjaiban való alkalmazás és – ahol csak lehetséges – a hajók fedélzetén való bemutatás céljára;

(b) plakátok elhelyezése a hajók fedélzetén;

(c) a tengerészeti foglalkoztatással járó veszélyekről, továbbá a munkavédelmi, valamint balesetmegelőzési intézkedésekről szóló cikkek elhelyezése a tengerészek által olvasott folyóiratokban; és

(d) a tengerészek oktatására szolgáló speciális kampányok – beleértve a biztonságos munkavégzési gyakorlatra vonatkozó kampányokat is – folytatása különböző propagandacsatornák használatával.

3. A jelen Útmutató 2. bekezdésében említett publicitás vonatkozásában figyelembe kell venni a hajók fedélzetén dolgozó tengerészek állampolgársága, nyelvtudása és kulturális háttere közötti különbségeket.

B4.3.10 Útmutató – Fiatal tengerészek biztonsági és egészségügyi oktatása

1. A biztonsági és egészségügyi jogszabályok vegyék figyelembe a munkaviszony létrejöttét megelőzően, valamint a munkaviszony fennállása folyamán végzett orvosi vizsgálatokra vonatkozó, továbbá a munkaviszony során a balesetek megelőzésére és az egészség védelmére vonatkozó olyan általános rendelkezéseket, amelyek a tengerészek munkájára alkalmazhatók. Az említett jogszabályok határozzanak meg olyan intézkedéseket, amelyekkel minimálisra csökkenthetők a fiatal tengerészeket feladataik teljesítése során fenyegető munkahelyi veszélyek.

2. A jogszabályoknak – azon esetek kivételével, ha az illetékes hatóság valamely fiatal tengerészt valamely releváns szakterületen teljes mértékben képzettnek nyilvánított – korlátozniuk kell a fiatal tengerészek által – megfelelő felügyelet és oktatás nélkül – folytatott

munkavégzést egyes olyan munkák esetében, amelyek különös mértékű baleseti kockázattal járnak, amelyeknél különös mértékben fennáll az egészségre vagy a fizikai fejlődésre kifejtett káros hatás kockázata, illetve amelyek meghatározott szintű érettséget, gyakorlatot vagy készségeket követelnek meg. A jogszabályok által korlátozandó munkafajták körének meghatározásánál az illetékes hatóság különösen az alábbiakban felsorolt tevékenységeket is magukban foglaló munkafajtákat veheti fontolóra:

- (a) nehéz terhek vagy tárgyak emelése, mozgatása, illetve szállítása;
- (b) kazánokba, tartályokba és vizgátokba való belépés;
- (c) káros szintű zaj- és rezgésterhelésnek való kitettség;
- (d) emelőgépek és más erőgépek, szerszámok működtetése, illetve az ilyen berendezések kezelői mellett jelzőként való közreműködés;
- (e) kikötő- vagy vontatókötelek, illetve kikötő-horgonyberendezések kezelése;
- (f) kötél munkák;
- (g) magasban vagy fedélzeten viharos időben végzett munka;
- (h) éjszakai őrszolgálat;
- (i) villamos berendezések kezelése;
- (j) potenciálisan káros anyagoknak, vagy káros fizikai hatásoknak – így például veszélyes vagy toxikus anyagoknak és ionizáló sugárzásoknak – való kitettség;
- (k) étkeztetéshez kapcsolódó gépi berendezések tisztítása; és
- (l) a hajók csónakjainak kezelése vagy irányítása.

3. Az illetékes hatóság részéről, vagy a megfelelő hivatalos szervezeti kereteken keresztül gyakorlati intézkedéseket kell hozni arra vonatkozóan, hogy felhívják a fiatalok tengerészek figyelmét a fedélzeti balesetmegelőzésre és egészségük védelmére vonatkozó információkra. Az ilyen intézkedések között szerepelhetnek a megfelelő tanfolyami képzések, a fiataloknak szánt hivatalos balesetmegelőzési propaganda-anyagok, valamint a fiatalok tengerészek professzionális oktatása és felügyelete.

4. A fiatalok tengerészek szárazföldi és hajófedélzeti oktatása és képzése tartalmazza útmutatást az alkohol- és kábítószerfogyasztás, valamint egyéb potenciálisan káros anyagokkal való visszaélés által az egészségükre és jólétükre gyakorolt káros hatások tekintetében, valamint útmutatást a HIV/AIDS-fertőzéshez és egyéb, egészségügyi kockázatokkal járó cselekedetekhez kapcsolódó kockázatok és megfontolások tekintetében.

B4.3.11 Útmutató – Nemzetközi együttműködés

1. A Tagállamoknak adott esetben kormányközi és egyéb nemzetközi szervezetek segítségével, de mindenképpen egymással együttműködve törekedniük kell arra, hogy a lehető legegységesebb módon lépjenek fel a munkavédelem, valamint balesetmegelőzés előmozdítása terén.

2. A munkavédelem, valamint balesetmegelőzés előmozdítására szolgáló programoknak az A4.3 Előírás értelmében történő kidolgozása során az egyes Tagállamoknak megfelelő figyelmet kell fordítaniuk a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet által publikált, vonatkozó gyakorlati szabályzatokra, valamint a nemzetközi szervezetek megfelelő előírásaira.

3. A munkavédelemhez, valamint a munkahelyi balesetmegelőzéshez kapcsolódó

tevékenységek folyamatos előmozdítása terén a Tagállamoknak figyelembe kell venniük a nemzetközi együttműködés szükségességét. Ezen együttműködés a következő formákat is öltetheti:

- (a) kétoldalú vagy többoldalú megállapodások a munkavédelem, valamint balesetmegelőzés előírásainak és biztonsági berendezéseinek egységesítésére;
- (b) információcsere a tengerészeket érintő konkrét veszélyekről, továbbá a munkavédelem, valamint balesetmegelőzés előmozdításának lehetséges eszközeiről;
- (c) a lobogó szerinti Állam nemzeti jogszabályainak megfelelő segítségnyújtás a felszerelési tárgyak tesztelésében és az ellenőrzések lefolytatásában;
- (d) együttműködés a munkavédelemre, valamint balesetmegelőzésre vonatkozó rendelkezések, szabályok, illetve kézikönyvek elkészítésében és terjesztésében;
- (e) együttműködés az oktatási segédanyagok elkészítésében és használatában; és
- (f) a tengerészek munkavédelmet, balesetmegelőzést, valamint biztonságos munkavégzési gyakorlatot érintő oktatása érdekében közös létesítmények létrehozása, vagy kölcsönös segítség nyújtása.

Szabály

4.4 Szabály – Hozzáférés a parti jóléti létesítményekhez

Cél: Annak elérése, hogy a hajókon dolgozó tengerészek egészségük és jólétük biztosítása érdekében hozzáférhessenek a parti létesítményekhez és szolgáltatásokhoz

1. Valamennyi Tagállam köteles biztosítani, hogy a szárazföldi jóléti létesítmények – amennyiben léteznek ilyenek – könnyen hozzáférhetőek legyenek. Az egyes Tagállamok emellett kötelesek elősegíteni a jóléti létesítmények – például a Szabályzatban felsoroltak – létrehozását egyes kijelölt kikötőkben, annak érdekében, hogy az adott Tagállam kikötőiben lévő hajókon tartózkodó tengerészek számára biztosítva legyen a megfelelő jóléti létesítményekhez és szolgáltatásokhoz való hozzáférés.
2. Az egyes Tagállamoknak a szárazföldi létesítményekre, így például a jóléti, kulturális, szabadidős és tájékoztató létesítményekre és szolgáltatásokra vonatkozó kötelezettségei a Szabályzatban vannak meghatározva.

Előírás

A4.4 Előírás – Hozzáférés a parti jóléti létesítményekhez

1. Valamennyi Tagállam köteles megkövetelni, amennyiben a területén jóléti létesítmények találhatóak, hogy azok valamennyi tengerész számára hozzáférhetőek és használhatóak legyenek, függetlenül a tengerészek állampolgárságától, faji hovatartozásától, bőrszínétől, nemi hovatartozásától, vallásától, politikai meggyőződésétől és társadalmi háttérétől, valamint függetlenül attól, hogy mi a lobogó szerinti Állama annak a hajónak, amelyen alkalmazásban állnak, szerződötve vannak vagy dolgoznak.
2. Valamennyi Tagállam köteles előmozdítani a jóléti létesítmények létrehozását az ország megfelelő kikötőiben, és köteles a hajótulajdonosok, valamint a tengerészek érintett szervezeteivel való egyeztetést követően meghatározni, hogy melyik kikötőket kell ebből a szempontból megfelelőnek tekinteni.
3. Valamennyi Tagállam köteles ösztönözni a jóléti bizottságok felállítását, amelyek azután kötelesek rendszeresen ellenőrizni a jóléti létesítményeket és szolgáltatásokat,

annak biztosítása érdekében, hogy azok továbbra is megfelelőek maradjanak annak fényében, ahogyan a tengerészek szükségletei megváltoznak a hajózási iparban bekövetkező technikai, üzemeltetési és egyéb fejlemények miatt.

Útmutató

B4.4 Útmutató – Hozzáférés a part jóléti létesítményekhez

B4.4.1 Útmutató – A Tagállamok kötelezettségei

1. Valamennyi Tagállam:

- (a) hozzon intézkedéseket annak biztosítására, hogy a kijelölt érintett kikötőkben megfelelő jóléti létesítmények és szolgáltatások álljanak a tengerészek rendelkezésére, valamint hogy a tengerészek megfelelő védelemben részesüljenek a szakmájuk gyakorlása során; és
- (b) ezen intézkedések foganatosítása során vegye figyelembe a tengerészek különleges szükségleteit – különösen azon esetekben, amikor idegen országban vannak, illetve háborús övezetbe kerülnek – a biztonságuk, egészségük és szabadidős elfoglaltságaik tekintetében.

2. A jóléti létesítmények és szolgáltatások felügyeletére vonatkozóan tett intézkedéseknek magukban kell foglalniuk a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett reprezentatív szervezeteinek részvételét is.

3. Valamennyi Tagállam hozzon olyan intézkedéseket, amelyeknek a célja elősegíteni az adott Tagállamok hajóinak fedélzetén és a szárazföldi jóléti központokban tartózkodó tengerészek használatára szolgáló jóléti kellékek – így például filmek, könyvek, újságok és sporteszközök – szabad forgalmát a hajók, a központi ellátóügynökségek és a jóléti intézmények között.

4. A Tagállamoknak együtt kell működniük egymással abban, hogy elősegítsék a tengerészek jólétét mind a tengeren, mind pedig a kikötőkben. Az együttműködés foglalja magában a következőket:

- (a) az illetékes hatóságok közötti egyeztetéseket, amelyek azt célozzák, hogy rendelkezésre álljanak és fejlesztésre kerüljenek a tengerészeket szolgáló jóléti létesítmények és szolgáltatások, mind a kikötőkben, mind pedig a hajók fedélzetén;
- (b) megállapodásokat az erőforrások egyesítéséről, továbbá a jóléti létesítmények közös biztosításáról a nagyobb kikötőkben, hogy elkerülhetők legyenek a fölösleges kettőzések;
- (c) nemzetközi sportversenyek szervezését, továbbá a tengerészek sporttevékenységekben való részvételének ösztönzését; és
- (d) a tengerészek számára a tengeren és a kikötőkben biztosítandó jólét tárgykörében tartott nemzetközi szemináriumok szervezését.

B4.4.2 Útmutató – Jóléti létesítmények és szolgáltatások a kikötőkben

1. Valamennyi Tagállam biztosítsa azt – vagy gondoskodjon annak biztosításáról –, hogy országa megfelelő kikötőiben rendelkezésre álljanak a szükség szerinti jóléti létesítmények és szolgáltatások.

2. A jóléti létesítményeket és szolgáltatásokat a nemzeti feltételeknek és gyakorlatnak megfelelően az alábbiak közül egy vagy több szerv bocsássa rendelkezésre:

- (a) az állami hatóságok;

(b) a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezetei, kollektív szerződések vagy egyéb kölcsönösen elfogadott megállapodások alapján; illetve

(c) önkéntes szervezetek.

3. A kikötőkben létre kell hozni, illetve tovább kell fejleszteni a szükséges jóléti és szabadidős létesítményeket. Ezek között a következők szerepeljenek:

(a) tárgyalók és szabadidős helyiségek, szükség szerint;

(b) létesítmények a sport- és szabadtéri tevékenységekhez, beleértve a versenyeket is;

(c) oktatási létesítmények; és

(d) ahol ez alkalmazható, a vallásgyakorlásra és személyes tanácsadásra szolgáló létesítmények.

4. Ezeket a létesítményeket oly módon is biztosítani lehet a tengerészeknek, hogy számukra – szükségleteikkel összhangban – hozzáférhetővé teszik az általánosabb használatra tervezett létesítményeket.

5. Ahol egy adott kikötőben nagyszámú, különböző állampolgárságú tengerésznek van szüksége különféle létesítményekre, így például szállodákra, klubokra és sportlétesítményekre, ott a tengerészek származás szerinti országainak és a lobogó szerinti Államoknak az illetékes hatóságai vagy testületei, továbbá az érintett nemzetközi szövetségek konzultáljanak és működjenek együtt annak az országnak az illetékes hatóságaival és testületeivel, amelyben az adott kikötő található, valamint egymással is, abból a célból, hogy egyesítsék erőforrásaikat és elkerüljék a szükségtelen kettőzéseket.

6. A tengerészek számára megfelelő szállodákat, illetve szállókat kell biztosítani ott, ahol ilyenekre szükség van. Ezek rendelkezzenek olyan felszereltséggel, amilyen egy jó minőségű szállodában is megtalálható, és ha csak lehet, jó környezetben legyenek, távol a dokkok közvetlen közelségétől. Az említett szállodák, illetve szállók rendelkezzenek megfelelő felügyelettel, áraik legyenek ésszerűek, továbbá amennyiben szükséges és lehetséges, legyen biztosított a szálláslehetőség a tengerészek családjai számára is.

7. Ezeknek a szálláslehetőségeknek nyitva kell állniuk minden tengerész számára, függetlenül állampolgárságuktól, faji hovatartozásuktól, bőrszínüktől, nemi hovatartozásuktól, vallásuktól, politikai meggyőződésüktől és társadalmi hátterüktől, valamint függetlenül attól, hogy mi a lobogó szerinti Állama annak a hajónak, amelyen alkalmazásban állnak, szerződötve vannak vagy dolgoznak. Anélkül, hogy a fenti elv bármilyen módon sérülne, egyes kikötőkben szükség lehet arra, hogy több különböző típusú, de hasonló színvonalú létesítményt biztosítsanak, amelyek viszont igazodnak a tengerészek különböző csoportjainak szokásaihoz és szükségleteihez.

8. Intézkedéseket kell hozni annak biztosítására, hogy – szükség szerint – technikailag megfelelően képezett személyeket alkalmazzanak teljes munkaidőben a tengerészek jóléti létesítményeinek és szolgáltatásainak üzemeltetésére, az esetleges önkéntes dolgozókon felül.

B4.4.3 Útmutató – Jóléti Tanácsok

1. Jóléti tanácsokat kell létrehozni kikötői, regionális és nemzeti szinten, amint megfelelőnek ítéltetik. Ezek funkciói között szerepeljenek az alábbiak:

(a) folyamatosan ellenőrizni a meglévő jóléti létesítmények kielégítő voltát, és figyelemmel kísérni, hogy van-e igény további létesítmények létrehozására vagy a nem megfelelően kihasznált létesítmények megszüntetésére; és

(b) segíteni a jóléti létesítmények rendelkezésre bocsátásáért felelős személyeket és

tanácsadást nyújtani nekik, valamint biztosítani közöttük a koordinációt.

2. A jóléti tanácsok tagjai között szerepeljenek a hajótulajdonosok és a tengerészek szervezeteinek képviselői, az illetékes hatóságok, és – ahol ez alkalmazható – önkéntes szervezetek és társadalmi testületek is.

3. A tengeri Államok konzuljai és a külföldi jóléti szervezetek helyi képviselői az alkalmazható mértékig – összhangban a nemzeti jogszabályokkal – álljanak kapcsolatban a kikötői, regionális és nemzeti jóléti tanácsok munkájával.

B4.4.4 Útmutató – A jóléti létesítmények finanszírozása

1. A nemzeti feltételekkel és gyakorlattal összhangban a kikötői jóléti létesítmények részére az alábbi lehetőségek közül egy vagy több lehetőségen keresztül kell pénzügyi támogatást biztosítani:

- (a) közpénzekből való támogatás;
- (b) vámok és egyéb, hajózási forrásokból származó különleges illetékek;
- (c) a hajótulajdonosoktól, a tengerészekről, illetve ezek szervezeteitől származó önkéntes hozzájárulások; és
- (d) más forrásokból származó önkéntes hozzájárulások.

2. Amennyiben jóléti adókat, vámokat és különleges illetékeket vetnek ki, ezeket csak azokra a célokra szabad használni, amely célokra kivetették őket.

B4.4.5 Útmutató – Az információk terjesztése, valamint egyes könnyítő intézkedések

1. A tengerészek között terjeszteni kell az érintett kikötőkben lévő és a nagyközönség számára nyitott lehetőségekre – így különösen a közlekedésre, a jóléti, szórakozási és oktatási létesítményekre és az istentiszteletek helyszíneire –, valamint a kifejezetten tengerészek számára biztosított létesítményekre vonatkozó információkat.

2. Megfelelő közlekedési lehetőségeknek kell rendelkezésre állniuk mérsékelt áron, bármely ésszerű időpontban, hogy segítségükkel a tengerészek a kikötő alkalmas pontjairól elérhessék a város különféle részeit.

3. Az illetékes hatóságok hozzanak meg minden megfelelő intézkedést arra nézve, hogy a hajótulajdonosokkal és a kikötőbe belépő tengerészekkel megismertessenek minden olyan különleges törvényt és szokást, amelynek megszegése veszélyeztetheti a szabadságukat.

4. A kikötői területeket és a bekötőutakat az illetékes hatóságok lássák el megfelelő közvilágítással és útjelző táblákkal, valamint biztosítsanak rendszeres járőrszolgálatot a tengerészek védelmére.

B4.4.6 Útmutató – Idegen kikötőben tartózkodó tengerészek

1. Az idegen kikötőkben tartózkodó tengerészek védelmére olyan intézkedéseket kell hozni, amelyek megkönnyítik:

- (a) az állampolgárság szerinti Államuk, illetve a tartózkodási helyük szerinti Államuk konzuljaival való kapcsolatfelvételt; és
- (b) a konzulok és a helyi, illetve nemzeti hatóságok közötti hatékony együttműködést.

2. Az idegen kikötőben őrizetbe vett tengerészekkel kapcsolatban mielőbb intézkedni kell, mégpedig a megfelelő jogi eljárás keretén belül és megfelelő konzuli védelem mellett.

3. Amennyiben egy tengerészt bármilyen okból őrizetbe vesznek valamely Tagállam területén, akkor az illetékes hatóság – ha a tengerész ezt kérelmezi – haladéktalanul tájékoztassa a lobogó szerinti Államot és a tengerész állampolgársága szerinti Államot. Az illetékes hatóság mielőbb tájékoztassa a tengerészt arról a jogáról, hogy ilyen kérelemmel élhet. A tengerész állampolgársága szerinti Állam mielőbb tájékoztassa a tengerész legközelebbi hozzátartozóit. Az illetékes hatóság tegye lehetővé ezen Államok konzuli tisztviselőinek, hogy haladéktalanul találkozhassanak a tengerésszel, valamint ezt követően a rendszeres látogatást is, mindaddig, amíg a tengerész őrizetben van.

4. Valamennyi Tagállam hozzon intézkedéseket arra nézve – amilyen mértékben ez szükséges –, hogy mindaddig, amíg a hajók a felségvizein és különösen a kikötőibe vezető útvonalakon tartózkodnak, megvédje a tengerészeket a támadásoktól és egyéb törvénytelen cselekedetektől.

5. A kikötői, valamint a fedélzeti illetékeseknek mindent meg kell tenniük, hogy a hajónak a kikötőbe érkezése után a lehető leghamarabb kiadható legyen a tengerészek számára a partraszállási eltávozás.

Szabály

4.5 Szabály – Társadalombiztosítás

Cél: Annak elérése, hogy a tengerészek társadalombiztosítási védelemhez való hozzáférését biztosító intézkedések szülessenek

1. Valamennyi Tagállam köteles biztosítani, hogy valamennyi tengerész, valamint – az adott Tagállam nemzeti törvényei által megszabott mértékben – a tengerészek eltartott családtagjai is részesüljenek társadalombiztosítási védelemben a Szabályzatnak megfelelően, anélkül azonban, hogy ez az Alapokmány 19. cikkének 8. bekezdésében említett bármely, ennél előnyösebb feltételeket hátrányosan érintené.

2. Valamennyi Tagállam vállalja, hogy – nemzeti adottságainak megfelelően – önállóan, valamint nemzetközi együttműködés keretében is lépéseket tesz annak érdekében, hogy a tengerészek számára fokozatosan kiterjesztett társadalombiztosítási védelmet nyújthasson.

3. Valamennyi Tagállam köteles biztosítani, hogy a szociális biztonságról szóló jogszabályainak hatálya alá tartozó tengerészek, valamint – az adott Tagállam nemzeti törvényei által megszabott mértékben – ezek eltartott családtagjai is jogosultak legyenek a társadalombiztosítási védelem előnyeit élvezni, mégpedig a szárazföldi dolgozókra vonatkozó feltételeknél semmivel sem kedvezőtlenebb feltételek mellett.

Előírás

A4.5 Előírás – Társadalombiztosítás

1. A 4.5 Szabály értelmében biztosítandó, fokozatosan kiterjesztett társadalombiztosítási védelem elérése érdekében az alábbiakban felsorolt ágazatokat kell számításba venni: orvosi ellátás, táppénz (betegbiztosítás), munkanélküli segély, öregségi juttatás, munkahelyi baleseti juttatás, családi juttatás, anyasági segély, rokkantsági segély, és özvegyi juttatás, amelyek kiegészítik az orvosi ellátásról szóló 4.1 és a hajótulajdonosok kötelezettségeiről szóló 4.2 Szabályok értelmében, valamint a jelen Egyezmény egyéb fejezetei értelmében biztosított védelmet.

2. A ratifikálás időpontjában az egyes Tagállamok által a 4.5 Szabály 1. bekezdésének megfelelően biztosított védelemnek legalább hármat kell tartalmaznia a jelen Előírás 1.

bekezdésében felsorolt kilenc ágazat közül.

3. Valamennyi Tagállam köteles a saját nemzeti körülményeinek megfelelően lépéseket tenni annak érdekében, hogy a jelen Előírás 1. bekezdésében említett kiegészítő társadalombiztosítási védelmet biztosítsa valamennyi tengerésznek, akinek tartózkodási helye rendes körülmények között a területén van. Ezen kötelezettségnek meg lehet felelni például megfelelő kétoldalú vagy többoldalú megállapodások révén, vagy anyagi hozzájáruláson alapuló rendszereken keresztül. Az ily módon biztosított védelem semmivel sem lehet kedvezőtlenebb, mint az, amelyben az adott Tagállam területén tartózkodási hellyel rendelkező szárazföldi dolgozók részesülnek.

4. A Tagállamoknak – a jelen Előírás 3. bekezdésében megszabott kötelezettségekkel együtt is – jogukban áll kétoldalú és többoldalú egyezmények révén, valamint a regionális gazdasági integrációért felelős szervezetek keretei között elfogadott rendelkezések révén más szabályokat meghatározni azokra a szociális biztonságot szabályozó törvényekre vonatkozóan, amelyek hatálya alá a tengerészek tartoznak.

5. Az egyes Tagállamoknak a lobogójuk alatt közlekedő hajókon lévő tengerészekre vonatkozó kötelezettségei közé tartoznak a 4.1 és 4.2 Szabályokban, valamint a Szabályzat kapcsolódó rendelkezéseiben megszabott kötelezettségek, továbbá a nemzetközi jogszabályok értelmében fennálló általános kötelességeikben benne foglaltatott kötelezettségek.

6. Valamennyi Tagállam köteles fontolóra venni azokat a különböző lehetőségeket, amelyek révén – az adott Tagállam nemzeti jogszabályainak és gyakorlatának megfelelően – akkor is hasonló előnyökkel járó juttatásokat biztosíthat a tengerészeknek, ha az adott Tagállamban a jelen Előírás 1. bekezdésében említett ágazatokat illetően még hiányzik a megfelelő törvényi fedezet.

7. A 4.5 Szabály 1. bekezdése értelmében nyújtandó védelmet biztosítani lehet jogszabályok révén, magánszemélyek által igénybe vehető társadalombiztosítási programok, illetve kollektív szerződések révén, vagy ezek bármely kombinációja révén, amint az a legmegfelelőbb.

8. A saját nemzeti törvényeikkel és gyakorlatukkal összeegyeztethető mértékig a Tagállamok kötelesek kétoldalú vagy többoldalú egyezmények, illetve egyéb megállapodások keretében együttműködni annak érdekében, hogy szavatolják a fennmaradását a tartózkodási helyüktől függetlenül valamennyi tengerész által megszerzett vagy éppen megszerzés alatt álló, szociális biztonságra vonatkozó jogoknak, amelyek saját hozzájáruláson alapuló, illetve saját hozzájárulást nem igénylő társadalombiztosítási rendszereken keresztül biztosíthatnak.

9. Valamennyi Tagállam köteles tisztességes és hatékony eljárásokat rendszeresíteni a viták rendezésére.

10. A ratifikálás időpontjában valamennyi Tagállam köteles meghatározni azokat az ágazatokat, amelyekre vonatkozóan a jelen Előírás 2. bekezdésének megfelelően védelmet biztosít. A Tagállam ezt követően köteles értesíteni a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatóját, ha a jelen Előírás 1. bekezdésében rögzített ágazatok közül az így meghatározottakon felül már egy vagy több másikban is biztosítja a társadalombiztosítási védelmet. A főigazgató köteles nyilvántartást vezetni ezen információkról, és a nyilvántartást köteles minden érdekelt fél számára hozzáférhetővé tenni.

11. Az Alapokmány 22. cikke értelmében a Nemzetközi Munkaügyi Hivatalnak küldött jelentések kötelezően tartalmazzanak információkat arra vonatkozólag is, hogy milyen intézkedések történtek a 4.5 Szabály 2. bekezdésének megfelelően a társadalombiztosítási védelem más ágazatokra való kiterjesztése érdekében.

Útmutató

B4.5 Útmutató – Társadalombiztosítás

1. A megerősítés időpontjában az A4.5 Előírás 2. bekezdésének megfelelően biztosítandó védelem tartalmazza legalább az orvosi ellátás, a táppénz (betegbiztosítás), valamint a foglalkozási baleseti juttatás ágazatát.
2. Az A4.5 Előírás 6. bekezdésében hivatkozott körülmények fennállása esetén hasonló juttatásokat lehet nyújtani biztosítási szerződéseken, kétoldalú vagy többoldalú megállapodásokon, illetve egyéb hatékony eszközökön keresztül, figyelembe véve a vonatkozó kollektív szerződések rendelkezéseit. Amennyiben ilyen intézkedéseket fogadnak el, az ilyen intézkedések hatálya alatt védelmet élvező tengerészeket tájékoztatni kell azokról az eszközökről, amelyek révén számukra a társadalombiztosítási védelem különböző ágazatai biztosítva lesznek.
3. Amennyiben a tengerészek egynél több, a szociális biztonságra vonatkozó nemzeti törvényhozás hatálya alá tartoznak, az érintett Tagállamoknak együtt kell működniük annak érdekében, hogy kölcsönös megállapodás révén meghatározzák, melyik törvényhozás törvényeit kell alkalmazni, olyan tényezőket is figyelembe véve, mint hogy melyik törvényhozás hatálya alatt előnyösebb a védelem fajtája és mértéke az érintett tengerész számára, valamint hogy maga a tengerész mit részesít előnyben.
4. Az A4.5 Előírás 9. bekezdése értelmében rendszeresítendő eljárásokat úgy kell kidolgozni, hogy lefedjék az érintett tengerészek követeléseikhez kapcsolódóan releváns valamennyi vitát, függetlenül attól, hogy ennek teljesülését milyen módon biztosítják.
5. Valamennyi Tagállam, amelynek a lobogója alatt közlekedő hajóin a saját állampolgárai, más államok állampolgárai, vagy ezek vegyesen szolgálnak tengerészként, biztosítsa a rájuk vonatkozó módon az Egyezményben foglalt társadalombiztosítási védelmet, és rendszeres időközönként vizsgálja felül a társadalombiztosítási védelemnek az A4.5 Előírás 1. bekezdésében felsorolt ágazatait, abból a célból, hogy azonosítsa az esetleges további ágazatokat, amelyek az érintett tengerészek számára megfelelőek lehetnek.
6. A tengerész munkaszerződésben meg kell határozni azokat az eszközöket, amelyek révén a hajótulajdonos a társadalombiztosítási védelem különböző ágazatait biztosítja a tengerészeknek, továbbá meg kell határozni valamennyi egyéb, a hajótulajdonos rendelkezésére álló releváns információt is, így például a tengerészek béréből származó, törvényi kötelezettség szerinti levonásokat, valamint azokat a járulékokat, amelyek – a vonatkozó nemzeti társadalombiztosítási programoknak megfelelően – a hajótulajdonosok által fizethetők a felhatalmazással rendelkező, meghatározott testületek követelményeivel összhangban.
7. A Tagállam, amelynek lobogója alatt a hajó közlekedik, a szociális ügyekre vonatkozó hatáskörének effektív gyakorlása során megnyugtatóan győződjék meg arról, hogy a hajótulajdonosok eleget tesznek a társadalombiztosítási védelemre vonatkozó kötelezettségeiknek, beleértve azt is, hogy befizetik a megkövetelt járulékokat a társadalombiztosítási alapokba.

5. FEJEZET – MEGFELELÉS ÉS VÉGREHAJTÁS

1. A jelen Fejezetben található Szabályok határozzák meg valamennyi Tagállam felelősségi körét arra nézve, hogy teljeskörűen fogantossítsák és érvényesítsék a jelen Egyezmény

cikkeiben rögzített alapelveket és jogokat, valamint a jelen Egyezmény 1., 2., 3. és 4. Fejezeteinek értelmében fennálló kifejezett kötelezettségeket.

2. A VI. cikk 3. és 4. bekezdései, amelyek megengedik a Szabályzat A. részének lényegében ekvivalens rendelkezések alkalmazásával történő foganatosítását, nem vonatkoznak a Szabályzat A. részének a jelen Fejezetben található részére.

3. A VI. cikk 2. bekezdésének megfelelően valamennyi Tagállam köteles a Szabályok értelmében fennálló kötelezettségeit a Szabályzat A. részének vonatkozó Előírásaiban rögzített módon foganatosítani, ennek során megfelelően figyelembe véve a Szabályzat B. részében található vonatkozó Útmutatókat.

4. A jelen Fejezet rendelkezéseinek foganatosítása során szem előtt kell tartani, hogy a tengerészek és a hajótulajdonosok – akárcsak minden egyéb személy – a törvény előtt egyenlők, egyenlő törvényi védelemre jogosultak, és nem érheti őket hátrányos megkülönböztetés a bírósághoz, vizsgálóbizottsághoz, vagy jogviták rendezésére szolgáló egyéb intézményes eszközhöz való hozzáférésük tekintetében. A jelen Fejezet rendelkezései nem határoznak meg joghatósági illetékességet, és nem határozzák meg a jogviták rendezésének helyét sem.

Szabály

5.1 Szabály – A lobogó szerinti Államok felelősségi köre

Cél: Annak biztosítása, hogy valamennyi Tagállam teljesítse a jelen Egyezmény értelmében fennálló kötelezettségeit a lobogója alatt közlekedő hajók vonatkozásában

5.1.1 Szabály – Általános alapelvek

1. Valamennyi Tagállam felelősséggel tartozik a jelen Egyezmény értelmében fennálló kötelezettségei teljesítésének biztosításáért a lobogója alatt közlekedő hajók vonatkozásában.

2. Valamennyi Tagállam köteles hatékony rendszert létrehozni a tengerészeti munkaügyi körülmények ellenőrzése és megfelelőségük igazolása céljából az 5.1.3 és 5.1.4 Szabályoknak megfelelően, amelyek biztosítják, hogy az adott Tagállam lobogója alatt közlekedő hajókon a tengerészek munka- és életkörülményei megfeleljenek a jelen Egyezményben foglalt előírásoknak, és megfelelőségük folyamatosan fenntartható legyen.

3. A tengerészeti munkaügyi körülmények ellenőrzése és megfelelőségük igazolása céljából létrehozandó hatékony rendszer felállítása során bármely adott Tagállam – amennyiben ez indokolt – az ellenőrzések elvégzésének vagy a megfelelőségi igazolások kibocsátásának feladatára, vagy mindkét feladatra meghatalmazhat közintézményeket vagy egyéb szervezeteket – beleértve valamely más Tagállam közintézményeit vagy szervezeteit is, amennyiben ez a másik Tagállam beleegyezik –, amelyek az adott Tagállam megítélése szerint megfelelő illetékességgel és független módon képesek elvégezni e feladatokat. A Tagállam minden esetben továbbra is teljeskörű felelősséggel tartozik a lobogója alatt közlekedő hajókon tartózkodó érintett tengerészek munka- és életkörülményeinek ellenőrzését és megfelelőségük igazolását illetően.

4. A tengerészeti munkaügyi bizonyítvány a tengerészeti munkaügyi megfelelőségi nyilatkozattal kiegészítve meggyőző bizonyítékul szolgál arról, hogy a Tagállam, amelynek lobogója alatt a hajó közlekedik, megfelelően ellenőrizte a hajót, valamint hogy a hajó a jelen Egyezménynek a tengerészek munka- és életkörülményeire vonatkozó követelményeit a bizonyítványban tanúsított mértékben teljesítette.

5. A jelen Szabály 2. bekezdésében említett rendszerre vonatkozó információknak, beleértve a

rendszer hatékonyságának mérésére használt módszert is, szerepelniük kell a Tagállam által összeállított és a Nemzetközi Munkaügyi Hivatalhoz benyújtott jelentésekben az Alapokmány 22. cikkének értelmében.

Előírás

A5.1.1 Előírás – Általános alapelvek

1. Valamennyi Tagállam köteles világos célkitűzéseket és előírásokat felállítani az ellenőrzésre és a megfelelés igazolására szolgáló rendszereinek irányítására vonatkozóan, valamint köteles megszabni azokat a megfelelő általános eljárásokat, amelyek révén felmérheti és kiértékelheti, hogy ezen célkitűzések és előírások milyen mértékben valósulnak meg.

2. Valamennyi Tagállam köteles megkövetelni a lobogója alatt közlekedő valamennyi hajótól, hogy a jelen Egyezmény egy példánya hozzáférhető legyen a fedélzetükön.

Útmutató

B5.1.1 Útmutató – Általános alapelvek

1. Az illetékes hatóság tegyen megfelelő intézkedéseket az 5.1.1 és 5.1.2 Szabályokban hivatkozott – a tengerészek fedélzeti munka- és életkörülményeivel foglalkozó – közintézmények és egyéb szervezetek közötti hatékony együttműködés elősegítése érdekében.

2. Az ellenőrök, a hajótulajdonosok, a tengerészek és ezek szervezetei közötti együttműködés fokozott elősegítése, valamint a tengerészek munka- és életkörülményeinek fenntartása, illetve javítása érdekében az illetékes hatóság rendszeres időközönként konzultáljon az ilyen szervezetek képviselőivel arról, hogy melyek lehetnek ezen célok elérésének legjobb eszközei. Az ilyen konzultációk formáját az illetékes hatóság határozza meg a hajótulajdonosok és a tengerészek szervezeteivel történt egyeztetést követően.

Szabály

5.1.2 Szabály – Az elismert szervezetek felhatalmazása

1. Az 5.1.1 Szabály 3. bekezdésében említett közintézményeket, illetve egyéb szervezeteket (a továbbiakban: „elismert szervezetek”) az illetékes hatóságnak kell előzőleg elismerni, mint olyan testületeket, amelyek megfelelnek az illetékességre és a függetlenségre vonatkozóan a Szabályzatban foglalt követelményeknek. Az ellenőrzéssel, illetve a megfelelés igazolásával összefüggő azon funkciók, amelyek teljesítésére az elismert szervezetek felhatalmazást kaphatnak, kötelezően azon tevékenységek körébe tartoznak, amelyeket a Szabályzat kifejezetten úgy említ, mint az illetékes hatóság vagy valamely elismert szervezet által végzett tevékenységeket.

2. Az 5.1.1 Szabály 5. bekezdésében említett jelentéseknek információkat kell tartalmazniuk valamennyi elismert szervezetről, a nekik adott felhatalmazások mértékéről, valamint az adott Tagállam azon intézkedéseiről, amelyek biztosítják, hogy a felhatalmazás körébe tartozó tevékenységek teljes mértékben és hatékonyan kerüljenek elvégzésre.

Előírás

A5.1.2 Előírás – Az elismert szervezetek felhatalmazása

1. Az 5.1.2 Szabály 1. bekezdésében foglaltaknak megfelelő elismerés megadása érdekében az illetékes hatóság köteles megvizsgálni az érintett szervezet illetékességét és függetlenségét, és megállapítani, hogy a szervezet – a neki adott felhatalmazásban szereplő tevékenységek elvégzéséhez szükséges mértékig – bizonyította-e a következőket:

- (a) hogy rendelkezik a szükséges szakértelemmel a jelen Egyezmény vonatkozó területeit illetően, továbbá a hajókkal összefüggő tevékenységek terén megfelelő szaktudással bír, beleértve a hajókon dolgozó tengerészekre vonatkozó, minimálisan betartandó követelményeket, a foglalkoztatás feltételeit, az elhelyezést, a szabadidős létesítményeket, az ételmezést és étkeztetést, a balesetmegelőzést, az egészségvédelmet, az orvosi ellátást, valamint a jóléti és a társadalombiztosítási védelmet is;
- (b) hogy személyzetének szakértelmét képes a megfelelő szinten tartani és felfrissíteni;
- (c) hogy megfelelő tudással rendelkezik a jelen Egyezmény követelményeit, valamint a vonatkozó nemzeti jogszabályok, továbbá a kapcsolódó nemzetközi jogi okmányok követelményeit illetően; és
- (d) hogy a felhatalmazás típusához és mértékéhez viszonyítva megfelelő mérettel, felépítéssel, tapasztalattal és képességekkel rendelkezik.

2. Az ellenőrzésekre vonatkozóan adott bármely felhatalmazásnak legalább arra kell felhatalmaznia az elismert szervezetet, hogy megkövetelhesse a tengerészek munka- és életkörülményeivel összefüggésben általa felismert hiányosságok orvoslását, valamint hogy ilyen ellenőrzéseket végezhesen bármelyik kikötő szerinti Állam kérésére.

3. Valamennyi Tagállam köteles létrehozni:

- (a) egy olyan rendszert, amely biztosítja az elismert szervezetek által végzett munka megfelelő mivoltát, beleértve az információk közzétételét valamennyi vonatkozó nemzeti törvényről és előírásról, valamint a kapcsolódó nemzetközi jogi okmányokról is; és
- (b) az ilyen szervezetekkel folytatott kommunikációra és az ilyen szervezetek felügyeletére szolgáló eljárások rendjét.

4. Valamennyi Tagállam köteles a Nemzetközi Munkaügyi Hivatalhoz eljuttatni azon elismert szervezetek mindenkori aktuális jegyzékét, amelyek felhatalmazással rendelkeznek arra, hogy az adott Tagállam nevében járjanak el, és ezt a jegyzéket valamennyi Tagállam köteles naprakészen tartani. A jegyzékben meg kell határozni, hogy az elismert szervezetek mely tevékenységek elvégzésére rendelkeznek felhatalmazással. A Hivatal köteles gondoskodni arról, hogy ez a jegyzék nyilvánosan hozzáférhető legyen.

Útmutató

B5.1.2 Útmutató – Az elismert szervezetek felhatalmazása

1. Az elismerést kérő szervezeteknek bizonyítaniuk kell, hogy rendelkezésükre áll az a technikai, adminisztratív és vezetői szakértelem és kapacitás, amely biztosítja a megfelelő minőségű szolgáltatás kellő időben történő elvégzését.
2. A szervezetek alkalmasságának felmérése során az illetékes hatóság állapítsa meg, hogy a szervezet:
 - (a) rendelkezik-e a megfelelő műszaki, vezetői és kisegítő személyzettel;
 - (b) rendelkezik-e a tőle elvárt szolgáltatás nyújtásához szükséges és elégséges, szakképzett szakmai személyzettel, amely megfelelő földrajzi lefedettséget képvisel;
 - (c) bizonyította-e, hogy képes a szolgáltatást kellő időben és kielégítő minőségben elvégezni; és
 - (d) független és tevékenységeiért elszámoltatható-e.
3. Az illetékes hatóság kössön írásos szerződést valamennyi olyan szervezettel, amelyet

felhatalmazás céljából elismer. A megállapodás tartalmazza az alábbiakban felsorolt elemeket:

- (a) a megállapodás tárgyi hatálya;
- (b) a megállapodás célja;
- (c) a megállapodás általános feltételei;
- (d) a felhatalmazás körébe tartozó tevékenységek elvégzése;
- (e) a felhatalmazás körébe tartozó tevékenységek jogalapja;
- (f) jelentéstétel az illetékes hatóság részére;
- (g) az illetékes hatóság által az elismert szervezet részére adott felhatalmazás részletes meghatározása; és
- (h) az illetékes hatóság által az elismert szervezet részére delegált tevékenységek felett gyakorolt felügyelet.

4. Valamennyi Tagállam követelje meg az elismert szervezetektől, hogy fejlesszenek ki az általuk ellenőrként alkalmazott személyzet képzésére szolgáló rendszert annak biztosítása érdekében, hogy a személyzet tudása és szakértelme a kellő időben felfrissítésre kerüljön.

5. Valamennyi Tagállam követelje meg az elismert szervezetektől, hogy az általuk elvégzett szolgáltatásokról nyilvántartást vezessenek oly módon, hogy azzal igazolni tudják, hogy a szolgáltatások által érintett részterületek vonatkozásában az elvárt előírásokat teljesítették.

6. Az A5.1.2 Előírás 3(b) bekezdésében hivatkozott felügyeleti eljárások kidolgozása során valamennyi Tagállam vegye figyelembe a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet keretein belül elfogadott *Útmutató az adminisztratív hatóság nevében eljáró szervezetek felhatalmazásához (Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration)* című dokumentumot.

Szabály

5.1.3 Szabály – Tengerészeti munkaügyi bizonyítvány és tengerészeti munkaügyi megfelelési nyilatkozat

1. A jelen Szabály azokra a hajókra vonatkozik, amelyek:

- (a) 500 tonna vagy annál nagyobb bruttó űrtartalmúak, és nemzetközi utakon közlekednek; illetve
- (b) 500 tonna vagy annál nagyobb bruttó űrtartalmúak, egy adott Tagállam lobogója alatt közlekednek, és egy másik ország kikötőjéből kiindulva vagy annak kikötői között közlekedve üzemelnek.

A jelen Szabály szempontjából „nemzetközi út” alatt valamely adott országból induló és az adott országon kívüli kikötőbe tett utazás értendő.

2. A jelen Szabály szintén vonatkozik bármely olyan hajóra, amely egy adott Tagállam lobogója alatt közlekedik és nem tartozik a jelen Szabály 1. bekezdésének hatálya alá, amennyiben a hajótulajdonos az érintett Tagállamtól ezt kérvényezi.

3. Valamennyi Tagállam köteles megkövetelni, hogy a lobogója alatt közlekedő hajók a fedélzetükön tartsák és folyamatosan vezessék a tengerészeti munkaügyi bizonyítványt, amely tanúsítja, hogy a hajón tartózkodó tengerészek munka- és életkörülményeit – beleértve a megfeleléség folyamatos fenntartását szolgáló, a jelen Szabály 4. bekezdésében említett tengerészeti munkaügyi megfeleléségi nyilatkozatba foglalandó intézkedéseket is –

ellenőrizték, és azok megfelelnek a nemzeti jogszabályok, illetve a jelen Egyezményt végrehajtó egyéb intézkedések követelményeinek.

4. Valamennyi Tagállam köteles megkövetelni, hogy a lobogója alatt közlekedő hajók a fedélzetükön hordozzák és folyamatosan vezessék a tengerészeti munkaügyi megfelelőségi nyilatkozatot, amely tartalmazza a jelen Egyezményt végrehajtó, a tengerészek munka- és életkörülményeire vonatkozó nemzeti követelményeket, és rögzíti a hajótulajdonos által az érintett hajó(ko)n a követelményeknek való megfelelés biztosítása érdekében bevezetett intézkedéseket.

5. A tengerészeti munkaügyi bizonyítványnak, valamint a tengerészeti munkaügyi megfelelőségi nyilatkozatnak meg kell felelnie a Szabályzatban előírt mintának.

6. Amennyiben valamely Tagállam illetékes hatósága, vagy az erre a célra megfelelően felhatalmazott elismert szervezet valamely ellenőrzés során megállapította, hogy az adott Tagállam lobogója alatt közlekedő hajó a jelen Egyezmény előírásainak megfelel, illetve e megfelelőséget folyamatosan fenntartja, akkor ennek megfelelően köteles kibocsátani, illetve megújítani az ezt tanúsító tengerészeti munkaügyi bizonyítványt, és köteles az ilyen bizonyítványokról nyilvánosan hozzáférhető nyilvántartást vezetni.

7. A tengerészeti munkaügyi bizonyítványra és a tengerészeti munkaügyi megfelelőségi nyilatkozatra vonatkozó részletes követelményeket, beleértve az ellenőrizendő és jóváhagyandó kérdések listáját is, a Szabályzat A. része tartalmazza.

Előírás

A5.1.3 Előírás – Tengerészeti munkaügyi bizonyítvány és tengerészeti munkaügyi megfelelőségi nyilatkozat

1. A tengerészeti munkaügyi bizonyítványt az illetékes hatóság vagy az erre a célra megfelelően felhatalmazott elismert szervezet bocsátja ki a hajó számára, öt évet meg nem haladó időtartamra. Az A5-I. Mellékletben található azon kérdések listája, amelyeket a tengerészeti munkaügyi bizonyítvány kibocsátását megelőző ellenőrzés keretében vizsgálni kell, a kibocsátás feltételéül szabva azt, hogy e kérdések tekintetében a hajó megfeleljen a jelen Egyezmény által a hajón tartózkodó tengerészek munka- és életkörülményeire vonatkozóan lefektetett követelményeket végrehajtó nemzeti jogszabályoknak, illetve egyéb intézkedéseknek.

2. A tengerészeti munkaügyi bizonyítvány érvényességét az illetékes hatóság vagy az erre a célra megfelelően felhatalmazott elismert szervezet köteles közbenső ellenőrzések keretében ellenőrizni, annak érdekében, hogy biztosított legyen a jelen Egyezményt végrehajtó nemzeti követelményeknek való folyamatos megfelelés. Amennyiben mindössze egyetlen közbenső ellenőrzést végeznek, és a bizonyítvány érvényességének időtartama öt év, akkor az ellenőrzés időpontjának az érvényességi időszak második és harmadik éves fordulónapja közé kell esnie. Az éves fordulónap minden évnek azt a hónapját és napját jelenti, amely megfelel a tengerészeti munkaügyi bizonyítvány érvényessége lejárat dátumának. A közbenső ellenőrzés tárgyi hatályának és részletességének meg kell egyeznie a bizonyítvány megújításához szükséges ellenőrzés tárgyi hatályával és részletességével. A bizonyítványt a kielégítő eredménnyel zárult közbenső ellenőrzést követően hivatalos aláírással érvényesíteni kell.

3. A jelen Előírás 1. bekezdésében foglaltak fenntartása mellett úgy rendelkezik, hogy amennyiben a tengerészeti munkaügyi bizonyítvány megújításához szükséges ellenőrzés a meglévő bizonyítvány érvényességének lejártát megelőző három hónapon belül zárul le, akkor az új tengerészeti munkaügyi bizonyítvány a megújító ellenőrzés lezárultának időpontjától számítva legyen érvényes, mégpedig az eredeti bizonyítvány lejárat dátumától

számított öt évet meg nem haladó időtartamra.

4. Amennyiben a tengerészeti munkaügyi bizonyítvány megújításához szükséges ellenőrzés több mint három hónappal a meglévő bizonyítvány érvényességének lejártá előt zámul le, akkor az új tengerészeti munkaügyi bizonyítvány a megújító ellenőrzés lezárultának időpontjától számítva legyen érvényes, mégpedig öt évet meg nem haladó időtartamra.

5. A tengerészeti munkaügyi bizonyítvány kibocsátása ideiglenes alapon is történhet:

- (a) új hajó részére annak átadásakor;
- (b) amennyiben valamely hajó lobogót cserélt; illetve
- (c) amennyiben valamely hajótulajdonos olyan hajó üzemeltetésének feladatát vállalja magára, amely hajó újonnan került az adott hajótulajdonos tulajdonába.

6. Az ideiglenes tengerészeti munkaügyi bizonyítványt hat hónapot meg nem haladó időtartamra bocsáthatja ki az illetékes hatóság vagy az erre a célra megfelelően felhatalmazott elismert szervezet.

7. Az ideiglenes tengerészeti munkaügyi bizonyítványt csak azután lehet kibocsátani, miután meggyőződtek arról, hogy:

- (a) az A5-I. Mellékletben felsorolt kérdések tekintetében a hajó ellenőrzése az ésszerűen kivitelezhető legteljesebb mértékben megtörtént, figyelembe véve a jelen bekezdés (b), (c) és (d) albekezdéseiben foglalt tételek teljesüléséről való meggyőződést is;
- (b) a hajótulajdonos az illetékes hatóság vagy az elismert szervezet előtt bizonyította, hogy a hajón megfelelő eljárások állnak rendelkezésre a jelen Egyezménynek való megfelelés biztosítása céljából;
- (c) a hajóparancsnok tisztában van a jelen Egyezmény követelményeivel és a végrehajtásukra vonatkozó kötelezettségekkel; és
- (d) a releváns információk benyújtásra kerültek az illetékes hatóságnak vagy az elismert szervezetnek a tengerészeti munkaügyi megfeleléségi nyilatkozat kiállítása céljából.

8. A teljes időszakra szóló tengerészeti munkaügyi bizonyítvány kiadásának céljából az ideiglenes bizonyítvány lejártát megelőzően el kell végezni a jelen Előírás 1. bekezdésének megfelelő teljeskörű ellenőrzést. A jelen Előírás 6. bekezdésében említett kezdeti hat hónapot követően további ideiglenes bizonyítvány nem adható ki. Az ideiglenes bizonyítvány érvényességének időtartamára tengerészeti munkaügyi megfeleléségi nyilatkozatot nem szükséges kibocsátani.

9. A tengerészeti munkaügyi bizonyítványt, az ideiglenes tengerészeti munkaügyi bizonyítványt és a tengerészeti munkaügyi megfeleléségi nyilatkozatot az A5-II. Mellékletben található mintáknak megfelelő formában kell kiállítani.

10. A tengerészeti munkaügyi megfeleléségi nyilatkozatot csatolni kell a tengerészeti munkaügyi bizonyítványhoz. A nyilatkozatnak két részből kell állnia:

- (a) az I. részt az illetékes hatóság köteles kiállítani, és abban köteles:
 - (i) meghatározni azon kérdések listáját, amelyeket a jelen Előírás 1. bekezdésének megfelelően az ellenőrzés tárgyává kell tenni;
 - (ii) meghatározni azokat a nemzeti követelményeket, amelyek magukban foglalják a jelen Egyezmény vonatkozó rendelkezéseit, oly módon, hogy hivatkozik a vonatkozó nemzeti jogszabályokra, valamint hogy a szükséges mértékig a nemzeti követelmények lényegi tartalmát érintően tömör tájékoztatást ad;

- (iii) hivatkozni a nemzeti jogszabályok értelmében fennálló hajótípus-specifikus követelményekre;
- (iv) feljegyezni a VI. cikk 3. bekezdésének értelmében elfogadott valamennyi lényegileg ekvivalens rendelkezést; továbbá
- (v) egyértelműen feltüntetni az illetékes hatóság által a 3. Fejezet értelmében megítélt valamennyi mentességet; és
- (b) a II. részt a hajótulajdonos köteles kiállítani, és abban köteles meghatározni azokat az intézkedéseket, amelyeket az ellenőrzések közötti időszakokban a nemzeti követelményeknek való megfelelés folyamatos fenntartása érdekében fogadott el, valamint azokat a javasolt intézkedéseket, amelyek a folyamatos fejlődést hivatottak biztosítani.

Az illetékes hatóság vagy az erre a célra megfelelően felhatalmazott elismert szervezet feladata a II. rész hitelesítése, valamint a tengerészeti munkaügyi megfeleléségi nyilatkozat kibocsátása.

11. Az érintett hajót illetően elvégzett valamennyi további ellenőrzés, illetve egyéb vizsgálat eredményét, valamint az ilyen vizsgálatok során felfedett valamennyi lényeges hiányosságot nyilvántartásba kell venni a felfedett hiányosságok orvoslásának igazolt időpontjával együtt. Ezt a nyilvántartást – és amennyiben a nyilvántartás nem angol nyelven készült, az angol nyelvű fordítását – a nemzeti jogszabályoknak megfelelően vagy fel kell jegyezni a tengerészeti munkaügyi megfeleléségi nyilatkozatban, vagy csatolni kell ahhoz, vagy pedig egyéb módon kell hozzáférhetővé tenni a tengerészek, a lobogó szerinti Állam ellenőrei, a kikötő szerinti Állam felhatalmazott tisztviselői, valamint a hajótulajdonosok és a tengerészek képviselői részére.

12. A mindenkor érvényes tengerészeti munkaügyi bizonyítványt és tengerészeti munkaügyi megfeleléségi nyilatkozatot – nem angol nyelven készült okiratok esetében azok angol nyelvű fordításával együtt – a hajón kell hordozni, és egy példányukat a fedélzet egy jól látható helyén kell kifüggeszteni, ahol az a tengerészek számára hozzáférhető. A nemzeti jogszabályoknak megfelelően egy példányt kérésre hozzáférhetővé kell tenni a tengerészek, a lobogó szerinti Állam ellenőrei, a kikötő szerinti Állam felhatalmazott tisztviselői, valamint a hajótulajdonosok és a tengerészek képviselői részére.

13. A jelen Előírás 11. és 12. bekezdéseiben említett, angol nyelvű fordításra vonatkozó követelmény nem vonatkozik azokra a hajókra, amelyek nem közlekednek nemzetközi utakon.

14. A jelen Előírás 1. vagy 5. bekezdése értelmében kibocsátott bizonyítvány érvényessége megszűnik bármely alábbi esetben:

- (a) amennyiben a vonatkozó ellenőrzések a jelen Előírás 2. bekezdésében meghatározott időtartamokon belül nem kerülnek elvégzésre;
- (b) amennyiben a bizonyítvány nem kerül a jelen Előírás 2. bekezdésének megfelelő módon hivatalos aláírással érvényesítésre;
- (c) amikor a hajó lobogót vált;
- (d) amikor a hajótulajdonos nem vállalja tovább a felelősséget a hajó üzemeltetéséért; és
- (e) amikor a 3. Fejezetben említett szerkezeti tulajdonságokban vagy felszerelésben lényeges változtatások történtek.

15. A jelen Előírás 14(c), (d), illetve (e) bekezdésében említett esetben az új bizonyítvány

csak akkor bocsátható ki, amikor az új bizonyítványt kibocsátó illetékes hatóság vagy elismert szervezet teljes mértékben meggyőződött arról, hogy a hajó megfelel a jelen Előírásban foglalt követelményeknek.

16. A tengerészeti munkaügyi bizonyítványt az illetékes hatóság, illetve a lobogó szerinti Állam által erre a célra megfelelően felhatalmazott elismert szervezet köteles visszavonni, amennyiben bizonyítást nyer, hogy az érintett hajó nem felel meg a jelen Egyezmény követelményeinek, és valamely előírt javító intézkedést elmulasztottak megtenni.

17. Annak mérlegelése során, hogy egy adott tengerészeti munkaügyi bizonyítvány visszavonására sort kell-e keríteni a jelen Előírás 16. bekezdésének megfelelően, az illetékes hatóság, illetve az elismert szervezet köteles figyelembe venni a hiányosságok súlyosságát, illetve gyakoriságát.

Útmutató

B5.1.3 Útmutató – Tengerészeti munkaügyi bizonyítvány és tengerészeti munkaügyi megfeleléségi nyilatkozat

1. A tengerészeti munkaügyi megfeleléségi nyilatkozat I. részében a nemzeti követelmények felsorolásának tartalmaznia kell a megfelelő hivatkozásokat arra nézve, hogy az A5-I. Mellékletben felsorolt valamennyi területtel kapcsolatban melyek a tengerészek munka- és életkörülményeire vonatkozó jogszabályi rendelkezések, vagy ezen hivatkozásokat mellékelni kell az említett felsoroláshoz. Amennyiben a nemzeti jogszabályok pontosan követik a jelen Egyezményben meghatározott követelményeket, elegendő lehet csupán a hivatkozást feltüntetni. Amennyiben az Egyezmény valamely rendelkezésének végrehajtása a VI. Cikk 3. bekezdése értelmében valamely lényegi ekvivalencia alapján történik, úgy az érintett rendelkezést meg kell jelölni, és tömör magyarázatot szükséges mellékelni. Amennyiben a 3. Fejezetben foglaltak értelmében az illetékes hatóság bármiféle mentességet ítél meg, úgy a mentesség által érintett rendelkezést vagy rendelkezéseket egyértelműen meg kell jelölni.

2. A tengerészeti munkaügyi megfeleléségi nyilatkozat II. részében hivatkozott, a hajótulajdonos által hozott intézkedéseknek különösképpen meg kell határozniuk azokat az alkalmakat, amelyek során az egyes nemzeti követelményeknek való folyamatos megfelelés ellenőrzése meg fog történni, továbbá meg kell határozniuk az ellenőrzésekért felelős személyek körét, a felvételre kerülő jegyzőkönyveket, valamint a megfelelés hiányosságának észlelése esetén alkalmazandó eljárásokat. A II. rész több különböző formában is elkészíthető. Hivatkozhat a tengerészeti ipar egyéb aspektusaival kapcsolatos iránymutatásokat és eljárásokat tárgyaló, átfogóbb jellegű egyéb dokumentumokra, például a *Nemzetközi biztonságos üzemeltetési szabályzat az üzemeltetés biztonságáról (ISM Szabályzat)* által megkövetelt dokumentumokra, vagy a SOLAS Egyezmény 5. Szabálya XI-1. Fejezetében megkövetelt – a hajó folyamatos törzsadat-nyilvántartásához kapcsolódó – információkra.

3. A megfeleléség folyamatos fenntartását biztosító intézkedéseknek magukban kell foglalniuk a hajótulajdonossal és a hajóparancsnokkal szemben támasztott általános nemzetközi követelményeket arra vonatkozóan, hogy – a tengerészek munkájával járó veszélyeket figyelembe véve – folyamatosan tájékozódjanak a munkahelyek fizikai kialakításával kapcsolatos legújabb technológiai fejleményekről és tudományos eredményekről, valamint ennek megfelelően tájékoztassák a tengerészek képviselőit, ezáltal magasabb szintű védelmet biztosítva a tengerészek fedélzeti munka- és életkörülményeinek tekintetében.

4. A tengerészeti munkaügyi megfeleléségi nyilatkozatot mindenekelőtt egyértelműen és szabatosan kell megfogalmazni, oly módon, hogy segítségül szolgáljon valamennyi

érintett személynek – így például a lobogó szerinti Állam ellenőreinek, a kikötő szerinti Állam felhatalmazott tisztviselőinek és a tengerészeknek – a követelmények megfelelő teljesítésének ellenőrzése során.

5. A B5-I. Mellékletben található egy példa arra, hogy a tengerészeti munkaügyi megfelelőségi nyilatkozat milyen típusú információkat tartalmazhat.

6. Amennyiben valamely hajó az A5.1.3 Előírás 14(c) bekezdésében említettek szerint lobogót vált, és amennyiben mindkét érintett Állam ratifikálta a jelen Egyezményt, úgy az a Tagállam, amelynek lobogója alatt a hajó korábban jogosult volt közlekedni, a lehető leghamarabb adja át a másik Tagállam illetékes hatósága részére a lobogóváltást megelőzően a hajón hordozott tengerészeti munkaügyi bizonyítvány és tengerészeti munkaügyi megfelelőségi nyilatkozat példányait, továbbá – amennyiben ez az adott esetre vonatkozatható – a releváns ellenőrzési jelentések példányait is, ha azokat az illetékes hatóság a lobogóváltás megtörténtét követő három hónapon belül kéri.

Szabály

5.1.4 Szabály – Ellenőrzés és végrehajtás

1. Valamennyi Tagállam köteles a rendszeres ellenőrzések, illetve folyamatos felügyeletet és egyéb szabályozási lehetőségeket biztosító intézkedések hatékony és összehangolt rendszerének segítségével meggyőződni arról, hogy az adott Tagállam lobogója alatt közlekedő hajók megfelelnek a jelen Egyezmény nemzeti jogszabályokban fogantatott követelményeinek.

2. A jelen Szabály 1. bekezdésében említett ellenőrző és végrehajtó rendszerre vonatkozó részletes követelményeket a Szabályzat A. része rögzíti.

Előírás

A5.1.4 Előírás – Ellenőrzés és végrehajtás

1. Valamennyi Tagállam köteles a lobogója alatt közlekedő hajókon tartózkodó tengerészek körülményeit ellenőrző rendszert fenntartani, amely rendszernek magában kell foglalnia annak megállapítását, hogy a munka- és életkörülményekre vonatkozóan a tengerészeti munkaügyi megfelelőségi nyilatkozatban meghatározott intézkedések minden esetben, amikor alkalmazhatók, végrehajtásra kerülnek-e, valamint hogy a jelen Egyezmény követelményei teljesülnek-e.

2. Az illetékes hatóság köteles megfelelő számú szakképzett ellenőrt kinevezni a jelen Előírás 1. bekezdése értelmében fennálló kötelezettségeinek teljesítésére. Amennyiben valamely elismert szervezet kapott felhatalmazást az ellenőrzések elvégzésére, a Tagállam köteles megkövetelni azt, hogy az ellenőrzéseket végző személyzet tagjai megfelelően képesítve legyenek ezen feladatok végrehajtására, és köteles felruházni őket a feladatuk ellátásához szükséges hivatalos hatáskörrel.

3. Megfelelően rendelkezni kell annak biztosításáról, hogy az ellenőrök rendelkezzenek a szükséges, illetve megkívánt szintű képzettséggel, illetékességgel, hatásköri leírással, jogkörrel, jogállással és függetlenséggel, amely lehetővé teszi számukra, hogy a jelen Előírás 1. bekezdésében említettek megállapítását elvégezzék és az ugyanott említetteknek való megfelelést biztosítsák.

4. Az ellenőrzéseknek – amennyiben ez az adott esetben vonatkozatható – az A5.1.3 Előírás szerint megkövetelt időközönként kell lezajlaniuk. A bármely két vizsgálat között eltelt időszak semmiképpen nem haladhatja meg a három évet.

5. Amennyiben valamely Tagállam bizonyítékot szerez arról – vagy a részére olyan panasz érkezik, amelyet nem tekint nyilvánvalóan alaptalannak –, hogy a lobogója alatt közlekedő valamely hajó nem felel meg a jelen Egyezmény követelményeinek, illetve hogy komoly hiányosságok tapasztalhatók a tengerészeti munkaügyi megfelelőségi nyilatkozatban foglalt intézkedések foganatosításával kapcsolatban, úgy a Tagállam köteles megtenni a szükséges lépéseket az ügy kivizsgálása érdekében, valamint biztosítani, hogy a tapasztalt hiányosságok orvoslására intézkedések történjenek.

6. Valamennyi Tagállam köteles megfelelő szabályokat alkotni és azokat hatékonyan betartatni annak érdekében, hogy az ellenőrök részére olyan jogállást és szolgálati feltételeket biztosítson, amelyek segítségével függetlenek maradhatnak a kormányváltásoktól és a nem megengedhető külső befolyásoktól.

7. Az elvégzendő feladatokra vonatkozó egyértelmű útmutatással és a megfelelő megbízólevéllel ellátott ellenőrök jogosultak:

- (a) a Tagállam lobogója alatt közlekedő hajók fedélzetére lépni;
- (b) végrehajtani bárminemű vizsgálatot, tesztet vagy kivizsgálást, amelyet szükségesnek ítélnék ahhoz, hogy megbizonyosodjanak arról, hogy a előírásokat szigorúan betartják; és
- (c) megkövetelni bármely hiányosság orvoslását, és amennyiben megalapozottan úgy vélik, hogy a hiányosságok a jelen Egyezmény követelményeinek (beleértve a tengerészek jogait is) súlyos megsértését képezik, vagy komoly veszélyt jelentenek a tengerészek biztonságára, egészségére vagy testi épségére nézve, úgy jogosultak megtiltani, hogy a hajó elhagyja a kikötőt, amíg a szükséges intézkedéseket meg nem teszik.

8. A jelen Előírás 7(c) bekezdésének értelmében tett bármely intézkedés alá van vetve az igazságügyi vagy közigazgatási hatóságok előtt érvényesíthető bármely fellebbezési jog gyakorlásának.

9. Az ellenőrök saját hatáskörükben mérlegelhetik azt, hogy az eljárás megindítása vagy az eljárás megindítására vonatkozó javaslattétel helyett tanácsokat adjanak, amennyiben nem állapítható meg egyértelműen a jelen Egyezmény követelményeinek olyan megszegése, amely az érintett tengerészek biztonságát, egészségét vagy testi épségét veszélyeztetné, és amennyiben a követelmények hasonló megszegése korábban nem fordult elő.

10. Az ellenőrök kötelesek bizalmasan kezelni azon sérelmek, illetve panaszok forrását, amelyek a tengerészek munka- és életkörülményeivel kapcsolatos bármely veszélyt vagy hiányosságot, illetve a jogszabályok megszegését jelzik, továbbá a felügyelők az utalás szintjén sem tájékoztathatják a hajótulajdonost, a hajótulajdonos képviselőjét, illetve a hajó üzemeltetőjét arról, hogy valamely ellenőrzésre ilyen sérelem vagy panasz következményeként került sor.

11. A felügyelők nem bízhatók meg olyan feladatokkal, amelyek mennyiségükből vagy természetükből kifolyólag akadályozhatják az ellenőrzések hatékony elvégzését, vagy bármilyen módon károsan befolyásolhatják a felügyelők hatáskörét vagy pártatlanságát a hajótulajdonosokkal, tengerészekkel, illetve egyéb érdekelt felekkel fennálló kapcsolataikban. A felügyelőkre vonatkozóan különösen az alábbi követelményeket kell érvényesíteni:

- (a) a felügyelőknek meg kell tiltani, hogy bármely közvetlen vagy közvetett módon érdekelt legyenek az általuk elvégzendő ellenőrzés tárgyául megszabott bármely tevékenységben; és
- (b) a felügyelők – megfelelő szankciók, illetve fegyelmi intézkedések terhe alatt – még a

szolgálatból való távozásukat követően sem fedhetnek fel olyan üzleti titkokat, bizalmasan kezelendő munkafolyamatokat, illetve személyes jellegű információkat, amelyek a feladataik elvégzése során jutottak a tudomásukra.

12. A felügyelők kötelesek minden egyes ellenőrzés elvégzéséről jelentést benyújtani az illetékes hatóság részére. A jelentés egy példányát angol nyelven vagy a hajó munkanyelvén el kell juttatni a hajó parancsnokához, egy további példányt pedig a hajó hirdetőtábláján kell elhelyezni a tengerészek tájékoztatása céljából; kérésre egy példányt el kell juttatni a tengerészek képviselőinek is.

13. Valamennyi Tagállam illetékes hatósága köteles az adott Tagállam lobogója alatt közlekedő hajókon tartózkodó tengerészek körülményeit vizsgáló ellenőrzésekről nyilvántartást vezetni. Az illetékes hatóság köteles éves jelentést közzétenni az elvégzett ellenőrző tevékenységekről a tárgyév végét követő ésszerű időn belül, amely nem haladhatja meg a hat hónapot.

14. Amennyiben az ellenőrzésre valamely súlyos incidens következtében kerül sor, úgy a jelentést a lehető legkorábbi időpontban, de legkésőbb az ellenőrzés lezárultát követő egy hónapon belül be kell nyújtani az illetékes hatósághoz.

15. Valamennyi olyan esetben, amikor a jelen Előírás értelmében ellenőrzés zajlik vagy intézkedés történik, minden ésszerű erőfeszítést meg kell tenni annak érdekében, hogy elkerülhető legyen az érintett hajó indokolatlan feltartóztatása, illetve késleltetése.

16. A nemzeti jogszabályoknak megfelelő módon kártérítés fizetendő, amennyiben bármiféle veszteség vagy kár származik a felügyelők hatáskörének jogtalan gyakorlásából. A bizonyítási teher minden esetben a panasztevőre hárul.

17. Valamennyi Tagállam köteles megfelelő büntetéseket és egyéb javító lépéseket rögzíteni és hatékonyan foganatosítani a jelen Egyezmény követelményeinek (beleértve a tengerészek jogait is) megsértése, valamint a felügyelőknek a feladataik elvégzésében való akadályozása esetére.

Útmutató

B5.1.4 Útmutató – Ellenőrzés és végrehajtás

1. Az illetékes hatóság és bármely egyéb szolgálat, illetve hatóság, amelynek tevékenységét teljes egészében vagy részben a tengerészek munka- és életkörülményeinek ellenőrzése teszi ki, rendelkezzen a feladatai ellátásához szükséges erőforrásokkal. Ezen belül különösen érvényesüljenek az alábbiak:

- (a) valamennyi Tagállam tegye meg a szükséges intézkedéseket arra nézve, hogy szükség esetén megfelelően képzett műszaki szakértőket és specialistákat kérhessen fel a felügyelők munkájának segítésére; és
- (b) a felügyelők számára a feladataik hatékony elvégzése érdekében legyenek biztosítva az elhelyezkedésük szempontjából megfelelő épületek, valamint a megfelelő felszerelések és közlekedési eszközök.

2. Az illetékes hatóság dolgozzon ki a megfelelésre és a végrehajtásra vonatkozó eljárásrendet, amely biztosítja a következetességet és egyéb tekintetben is útmutatóként szolgál a jelen Egyezményhez kapcsolódó ellenőrzési és végrehajtási tevékenységek során. Az eljárásrend egy-egy példányát el kell juttatni valamennyi ellenőrhöz és a releváns rendfenntartó tisztviselőkhöz, továbbá hozzáférhetővé kell tenni a nyilvánosság, a hajótulajdonosok és a tengerészek számára.

3. Az illetékes hatóság állítson fel egyszerű eljárásokat annak érdekében, hogy lehetővé

váljon számára a jelen Egyezmény követelményeinek (beleértve a tengerészek jogait is) lehetséges megsértésével kapcsolatos információk bizalmasan történő átvétele közvetlenül a tengerészektől, vagy a tengerészek képviselőitől, továbbá hogy lehetővé váljon a felügyelők számára az ilyen ügyek mielőbbi kivizsgálása, beleértve:

- (a) annak lehetővé tételét a hajóparancsnokok, a tengerészek, illetve a tengerészek képviselői számára, hogy amennyiben szükségesnek ítélik, ellenőrzést kezdeményezhessenek; és
- (b) technikai tájékoztatást és tanácsadást az érintett hajótulajdonosok, tengerészek és szervezetek részére a leghatékonyabb módszerekről, amelyek a jelen Egyezmény követelményeinek való megfelelés, továbbá a tengerészek fedélzeti körülményeinek folyamatos javítása céljából rendelkezésre állnak.

4. A felügyelők a feladataik hatékony elvégzésének biztosítása érdekében legyenek teljes mértékben szakképzett személyek, és elegendő számban álljanak rendelkezésre, kellően figyelembe véve az alábbiakat:

- (a) a felügyelők által végrehajtandó feladatok fontosságát, különösen az ellenőrzés tárgyát képező hajók számát, természetét és méretét, továbbá az érvényesítendő törvényi rendelkezések számát és összetettségét;
- (b) a felügyelők rendelkezésére bocsátott erőforrásokat; és
- (c) a gyakorlati körülményeket, amelyek között az ellenőrzéseknek le kell zajlaniuk annak érdekében, hogy hatékonyak legyenek.

5. A felügyelők – a közszolgálati állományba való toborzásra vonatkozóan a nemzeti jogszabályokban rögzített valamennyi feltétel fenntartása mellett – rendelkezzenek a feladataik ellátásához szükséges képzéssel és megfelelő képzettséggel, és amennyiben lehetséges, tengerészeti tárgyú végzettséggel vagy tengerészként szerzett szolgálati tapasztalattal is. Rendelkezzenek továbbá megfelelő ismeretekkel a tengerészek munka- és életkörülményeire, valamint megfelelő szintű angol nyelvtudással.

6. Intézkedéseket kell tenni annak érdekében, hogy a felügyelők alkalmazásuk ideje alatt megfelelő továbbképzésben részesüljenek.

7. Valamennyi ellenőrnek teljes mértékben tisztában kell lennie azokkal a körülményekkel, amelyek között ellenőrzést kell végezni, valamint tisztában kell lennie a különféle, fent említett körülményektől függően az egyes elvégzendő ellenőrzések hatókörével, illetve az ellenőrzés általános módszertanával is.

8. A nemzeti jogszabályoknak megfelelő megbízólevéllel ellátott ellenőröknek legalább az alábbiakra kiterjedő felhatalmazással kell rendelkezniük:

- (a) a felügyelők szabadon és előzetes értesítés nélkül a hajó fedélzetére léphessenek; ugyanakkor a hajón folytatott ellenőrzés megkezdésekor a felügyelőknek jelenlétükről tájékoztatniuk kell a hajóparancsnokot vagy a hajó felügyeletével megbízott személyt, továbbá amennyiben ez helyénvaló, a tengerészeket vagy azok képviselőit;
- (b) a felügyelők a jogszabályok által megszabott követelmények alkalmazásával kapcsolatos bármely ügyben kikérdezhessék a hajóparancsnokot, a tengerészeket és bármely egyéb személyt, beleértve a hajótulajdonost, illetve a hajótulajdonos képviselőjét is, bármely olyan tanú jelenlétében, akinek jelenlétét a kikérdezés alá vont személy kéri;
- (c) a felügyelők megkövetelhetik, hogy rendelkezésükre bocsássonak bármely lajstromot, hajónaplót, nyilvántartást, bizonyítványt, valamint egyéb dokumentumot, illetve

információt, amely közvetlenül kapcsolódik az ellenőrzés tárgyát képező kérdésekhez, annak érdekében, hogy a jelen Egyezményt végrehajtó nemzeti jogszabályoknak való megfelelés igazolható legyen;

- (d) a felügyelők megkövetelhesék a jelen Egyezményt végrehajtó nemzeti jogszabályok értelmében megkövetelt közlemények kihelyezését;
- (e) a felügyelők elemzés céljából magukhoz vehessenek, illetve eltávolíthassanak mintákat a termékekből, rakományból, ivóvízből, élelmiszerekből, valamint a felhasznált, illetve kezelt szilárd, folyékony és gáz halmazállapotú anyagokból;
- (f) a felügyelők az ellenőrzést követően haladéktalanul felhívhatják a hajótulajdonos, a hajó üzemeltetője vagy a hajóparancsnok figyelmét a hajó fedélzetén tartózkodók egészségét és biztonságát esetleg érintő hiányosságokra;
- (g) a felügyelők felhívhatják az illetékes hatóság – és amennyiben az adott esetre ez vonatkozik, az elismert szervezet – figyelmét bármely olyan hiányosságra, illetve visszaélésre, amelyet az érvényben lévő jogszabályok nem szabályoznak kifejezetten, továbbá javaslatokat nyújthassanak be számukra a jogszabályok javítása céljából; és
- (h) a felügyelők – a jogszabályokban szabályozott esetekben és módon – értesíthessék az illetékes hatóságot a tengerészeket érintő bármiféle foglalkozási sérülésről, illetve betegségről.

9. Amikor a jelen Útmutató 8(e) bekezdésében említett mintát a felügyelő magához veszi vagy eltávolítja, erről értesítse a hajótulajdonost vagy a hajótulajdonos képviselőjét, és amennyiben ez helyénvaló, egy tengerészt, vagy pedig ezen személyek legyenek jelen a mintavételnél. A felügyelő az így vételezett minta mennyiségét megfelelő módon vegye nyilvántartásba.

10. Az egyes Tagállamok illetékes hatósága által közzétett éves jelentés az adott Tagállam lobogója alatt közlekedő hajók tekintetében tartalmazza a következőket:

- (a) a tengerészek munka- és életkörülményeivel kapcsolatos hatályos jogszabályok felsorolását és mindazon módosítások listáját, amelyek a tárgyév során léptek érvénybe;
- (b) az ellenőrző rendszer szervezeti kereteinek részletes leírását;
- (c) statisztikai adatokat az ellenőrzés hatálya alá tartozó hajókról, illetve egyéb létesítményekről, valamint az ellenőrzésnek ténylegesen alávetett hajókról és egyéb létesítményekről;
- (d) statisztikai adatokat az adott Tagállam nemzeti jogszabályainak hatálya alá tartozó valamennyi tengerészről;
- (e) statisztikai adatokat és információkat a jogszabályok megsértéséről, a kiszabott büntetésekről és a hajók feltartóztatásának eseteiről; és
- (f) statisztikai adatokat a tengerészeket érintő, bejelentett munkahelyi sérülésekről és betegségekről.

Szabály

5.1.5 Szabály – Fedélzeti panasztételi eljárás

1. Valamennyi Tagállam köteles megkövetelni a lobogója alatt közlekedő hajóktól, hogy fedélzeti eljárásokkal rendelkezzenek a tengerészek olyan panaszainak tisztességes, hatékony és gyors kezelésére, amelyek a jelen Egyezmény követelményeinek (beleértve a tengerészek

jogait is) megszegéséhez kapcsolódnak.

2. Valamennyi Tagállam köteles tiltani és büntetéssel sújtani a panaszt tevő tengerészekkel szembeni bárminemű megtorlás alkalmazását.

3. A jelen Szabály rendelkezései és a Szabályzat kapcsolódó szakaszai nem érintik hátrányosan a tengerészek azon jogát, hogy az általuk alkalmasnak talált bárminemű jogi lehetőségen keresztül érvényesítsék jogorvoslati igényüket.

Előírás

A5.1.5 Előírás – Fedélzeti panasztételi eljárás

1. A fedélzeti eljárásokat – az ilyen eljárások számára esetlegesen bármiféle szélesebb hatályt biztosító nemzeti jogszabályok, illetve kollektív szerződések sérelme nélkül – a tengerészek arra használhatják, hogy panasszal éljenek a jelen Egyezmény követelményeinek (beleértve a tengerészek jogait is) állítólagos megszegését képező bármely ügyhöz kapcsolódóan.

2. Valamennyi Tagállam köteles biztosítani, hogy jogszabályai olyan alkalmas fedélzeti panasztételi eljárásokat szabjanak meg, amelyek szavatolják az 5.1.5 Szabály követelményeinek való megfelelést. Ezen eljárásoknak arra kell irányulniuk, hogy a panaszok a kezelésükre szolgáló hierarchia lehető legalacsonyabb szintjén orvoslásra kerüljenek. Ugyanakkor a tengerészek részére minden esetben biztosítani kell azt a jogot, hogy közvetlenül a hajóparancsnoknál, és amennyiben ezt szükségesnek találják, a megfelelő külső hatóságnál tegyenek panaszt.

3. A fedélzeti panasztételi eljárásoknak magukban kell foglalniuk a tengerészek azon jogát, hogy a panasztételi eljárás során kísérettel együtt, illetve képviselőn keresztül legyenek jelen, továbbá magukban kell foglalniuk a panaszt tevő tengerészekkel szemben alkalmazott megtorlás lehetősége ellen védelmet nyújtó intézkedéseket. A „megtorlás alkalmazása” kifejezés magában foglal minden olyan lépést, amelyet egy tengerész ellen irányulóan bármely személy tesz annak kapcsán, hogy a tengerész panaszt nyújtott be, amennyiben a panasz megtétele nyilvánvalóan nem a kellemetlenség okozása céljából, illetve nem rosszhiszeműségből történt.

4. Valamennyi tengerésznek – a saját tengerész-munkamegállapodásának egy példányán felül – rendelkezésére kell bocsátani a hajón érvényben lévő fedélzeti panasztételi eljárások leírásának egy példányát. Ennek a dokumentumnak tartalmaznia kell a lobogó szerinti Állam és – amennyiben az előbbtől eltér – a tengerész tartózkodási hely szerinti országa illetékes hatóságának elérhetőségeit, továbbá a hajó fedélzetén található azon személy(ek) nevét, aki(k) az ügyeket bizalmasan kezelve pártatlan tanáccsal szolgálhat(nak) a tengerészek számára a panaszukkal kapcsolatban, és egyéb módon is segítséget nyújthat(nak) számukra a hajó fedélzetén rendelkezésükre álló panasztételi eljárások igénybevétele során.

Útmutató

B5.1.5 Útmutató – Fedélzeti panasztételi eljárás

1. Az illetékes hatóság – a vonatkozó kollektív szerződés valamennyi kapcsolódó rendelkezésének fenntartása mellett – a hajótulajdonosok és a tengerészek szervezeteivel szorosban egyeztetve dolgozzon ki a tisztességes, gyors és jól dokumentált fedélzeti panaszkezelési eljárásokra egy olyan modellt, amelyet az adott Tagállam lobogója alatt közlekedő valamennyi hajón felhasználhatnak. Az ilyen eljárások kidolgozása során a következő kérdéseket kell figyelembe venni:

(a) számos panasz kapcsolódhat kimondottan azokhoz a személyekhez, akiknél a panaszt be kellene nyújtani, vagy akár magához a hajó parancsnokához is. A tengerészeknek

minden esetben lehetőséget kell biztosítani arra is, hogy közvetlenül a hajóparancsnoknak, ezen felül pedig valamely külső testületnek tegyenek panaszt; és

- (b) annak érdekében, hogy könnyebben elkerülhetők legyenek a jelen Egyezmény hatálya alá tartozó ügyekben panaszt tevő tengerészekkel szembeni megtorlás alkalmazásához kapcsolódó problémák, az eljárások révén ösztönözni kell egy olyan személy kinevezését a fedélzeten, aki tanácsot adhat a tengerészek részére a rendelkezésükre álló eljárásokkal kapcsolatban, és aki – a panaszt tevő tengerész erre vonatkozó kérése esetén – a panasz tárgyában tartott bármely megbeszélésen vagy meghallgatáson is részt vehet.

2. A jelen Útmutató 1. bekezdésében említett egyeztetések során megvitatásra kerülő eljárások tartalmazzák legalább az alábbi elemeket:

- (a) a panaszokat a panaszt benyújtó tengerész részlegvezetőjének vagy előjáró parancsnokának kell címezni;
- (b) ezt követően a részlegvezető vagy az előjáró parancsnok kísérelje meg megoldani a kérdést, mégpedig a szóban forgó ügyek súlyához mérten megfelelő, előírt időhatárokon belül;
- (c) amennyiben a részlegvezető vagy az előjáró parancsnok nem tudja a panaszos ügyet a tengerész megalégedésére megoldani, úgy a tengerész a hajóparancsnokhoz fordulhat panaszával, aki az ügyet személyesen kezeli;
- (d) a tengerészeknek mindenkor álljon jogukban az, hogy az érintett hajó fedélzetén egy általuk kiválasztott másik tengerész kísérelje, illetve képviselje őket;
- (e) valamennyi panasz és a velük kapcsolatos valamennyi döntés kerüljön feljegyzésre, és e feljegyzések egy példánya legyen biztosítva az érintett tengerész számára;
- (f) amennyiben a panaszt nem lehet a fedélzeten megoldani, az ügyet továbbítani kell a hajótulajdonosnak a szárazföldre, és megfelelő mennyiségű időt kell adni neki arra, hogy – amennyiben ez helyénvaló, az érintett tengerészekkel, illetve az általuk képviselőnek kinevezett bármely személyekkel egyeztetve – megoldja az ügyet; és
- (g) a tengerészeknek minden esetben álljon jogukban az, hogy panaszukat közvetlenül a hajó parancsnokának, a hajótulajdonosnak, és az illetékes hatóságoknak nyújthassák be.

Szabály

5.1.6 Szabály – Tengeri balesetek

1. Valamennyi Tagállam köteles hivatalos vizsgálatot elrendelni valamennyi súlyos tengeri balesettel kapcsolatban, amely sérüléshez vagy halálhoz vezet, és amely az adott Tagállam lobogója alatt közlekedő hajót érint. A nyomozás zárójelentését rendes körülmények között nyilvánosságra kell hozni.

2. A Tagállamok kötelesek együttműködni egymással a jelen Szabály 1. bekezdésében említett súlyos tengeri balesetek esetén elrendelt nyomozások megkönnyítése érdekében.

Előírás

A5.1.6 Előírás – Tengeri balesetek

(Nincs rendelkezés)

Útmutató

B5.1.6 Útmutató – Tengeri balesetek
(Nincs rendelkezés)

Szabály

5.2 Szabály – A kikötő szerinti Államok felelősségi köre

Cél: Lehetővé tenni valamennyi Tagállam számára, hogy foganatosíthassa a jelen Egyezmény értelmében fennálló azon kötelezettségeit, amelyek az Egyezmény előírásainak a külföldi hajókon való érvényesítése és betartatása terén létesített nemzetközi együttműködésre vonatkoznak

5.2.1 Szabály – Kikötői ellenőrzések

1. Minden külföldi hajó, amely – gazdasági tevékenységének keretében vagy üzemeltetési okokból – érinti valamely Tagállam kikötőjét, az V. cikk 4. bekezdésének megfelelően lefolytatott ellenőrzés tárgyát képezheti, abból a célból, hogy felülvizsgálják a jelen Egyezmény azon követelményeinek (beleértve a tengerészek jogait is) való megfelelését, amelyek a hajón tartózkodó tengerészek munka- és életkörülményeihez kapcsolódnak.
2. Valamennyi Tagállam köteles elfogadni az 5.1.3 Szabály értelmében megkövetelt tengerészeti munkaügyi bizonyítványt és tengerészeti munkaügyi megfeleléségi nyilatkozatot annak meggyőző bizonyítékként, hogy a jelen Egyezmény követelményeinek (beleértve a tengerészek jogait is) a hajó eleget tesz. Ennek megfelelően az adott Tagállam kikötőiben zajló ellenőrzések – a Szabályzatban meghatározott körülmények fennállásának kivételével – a bizonyítvány és a nyilatkozat felülvizsgálatára kell korlátozódjanak.
3. A kikötőben zajló ellenőrzéseket felhatalmazott tisztviselőknek kell elvégezniük, összhangban a Szabályzat rendelkezéseivel, valamint azon egyéb vonatkozó nemzetközi megállapodások rendelkezéseivel, amelyek a kikötő szerinti Államok által végzett ellenőrző vizsgálatokat az adott Tagállamban szabályozzák. Bármely ilyen ellenőrzés annak megállapítására kell korlátozódjék, hogy az ellenőrzés tárgya megfelel-e a jelen Egyezmény cikkeiben és Szabályaiban, valamint a Szabályzatnak kizárólag az A. részében foglalt vonatkozó követelményeknek.
4. A jelen Szabálynak megfelelően végzett ellenőrzések alapjául a kikötő szerinti Állam ellenőrzést és folyamatos felügyeletet biztosító, hatékony rendszere kell szolgáljon, annak biztosítása érdekében, hogy az érintett Tagállam bármely kikötőjébe érkező hajókon tartózkodó tengerészek munka- és életkörülményei megfeleljenek a jelen Egyezményben meghatározott követelményeknek (beleértve a tengerészek jogait is).
5. A jelen Szabály 4. bekezdésében említett rendszerre vonatkozó információknak, beleértve a rendszer hatékonyságának mérésére használt módszert is, szerepelniük kell a Tagállam által az Alapokmány 22. cikkének megfelelően összeállított jelentésekben.

Előírás

A5.2.1 Előírás – Kikötői ellenőrzések

1. Amennyiben a felhatalmazott tisztviselő – miután ellenőrzés elvégzése céljából a fedélzetre lépett, és – ahol ez értelmezhető – kikérte a tengerészeti munkaügyi bizonyítványt és a tengerészeti munkaügyi megfeleléségi nyilatkozatot – azt tapasztalja, hogy:
 - (a) a kikért dokumentumokat nem kapja kézhez, vagy a dokumentumok nincsenek

folyamatosan vezetve, vagy hibásan vannak vezetve, vagy a kézhez kapott dokumentumok nem tartalmazzák a jelen Egyezmény által megkövetelt információkat, vagy egyéb módon érvénytelenek; illetve

- (b) egyértelműen indokolt azt feltételezni, hogy a hajón a munka- és életkörülmények nem felelnek meg a jelen Egyezmény követelményeinek; illetve
- (c) ésszerűen indokolt azt feltételezni, hogy a hajó lobogót váltott annak érdekében, hogy elkerülhesse a jelen Egyezményben foglalt követelményeknek való megfelelés kötelezettségét; illetve
- (d) olyan panaszt tettek, amely szerint a hajón valamely meghatározott munka- és életkörülmények nem felelnek meg a jelen Egyezmény követelményeinek;

abban az esetben részletesebb ellenőrzés végezhető annak érdekében, hogy megbizonyosodjanak a hajó fedélzetén uralkodó munka- és életkörülményekről. Ilyen ellenőrzést valamennyi olyan esetben végezni kell, amely esetben a tisztviselő feltételezése, illetve a panaszos állítása szerint nem megfelelő munka- és életkörülmények egyértelmű veszélyt jelenthetnek a tengerészek biztonságára, egészségére, illetve testi épségére nézve, továbbá amely esetben a felhatalmazott tisztviselő okkal feltételezi, hogy bármely hiányosság a jelen Egyezményben foglalt követelmények (beleértve a tengerészek jogait is) súlyos megsértését jelenti.

2. Amennyiben a jelen Előírás 1. bekezdésének (a), (b) vagy (c) albekezdésében meghatározott körülmények között a felhatalmazott tisztviselők részletesebb ellenőrzést hajtanak végre a Tagállam kikötőjében tartózkodó külföldi hajón, akkor ezen ellenőrzésnek elvi szabály szerint ki kell terjednie az A5-III. Mellékletben felsorolt kérdésekre.

3. A jelen Előírás 1(d) bekezdése értelmében tett panasz esetében az ellenőrzés általában a panasz körébe tartozó ügyekre kell korlátozódjék, bár a panasz – vagy a kivizsgálására lefolytatott ellenőrzés – egyértelmű alapot szolgáltathat a jelen Előírás 1(b) bekezdésének megfelelő részletes ellenőrzés elvégzésére. A jelen Előírás 1(d) bekezdése értelmében a „panasz” olyan információt jelent, amelyet valamely tengerész, szakmai testület, szövetség, szakszervezet, vagy általánosságban bármely olyan személy nyújt be, aki érdekelt a hajó biztonságában (beleértve a fedélzeten tartózkodó tengerészek biztonságát, illetve egészségét veszélyeztető körülményeket is).

4. Amennyiben a részletesebb ellenőrzés folytán a hajón tapasztalható munka- és életkörülményekről bebizonyosodik, hogy nem felelnek meg a jelen Egyezmény követelményeinek, úgy a felhatalmazott tisztviselő köteles haladéktalanul a hajóparancsnok tudomására hozni a hiányosságokat az orvoslásukra kijelölt határidőkkel együtt. Amennyiben a felhatalmazott tisztviselő a tapasztalt hiányosságokat jelentős mértékűnek ítéli, illetve amennyiben a tapasztalt hiányosságok a jelen Előírás 3. bekezdésének megfelelően tett panaszhoz kapcsolódnak, úgy a felhatalmazott tisztviselő köteles az ellenőrzés helyszínénél szolgáló Tagállam megfelelő tengerész-szervezeteinek és hajótulajdonosi szervezeteinek tudomására hozni a hiányosságokat, továbbá jogosult:

- (a) értesíteni a lobogó szerinti Állam valamely képviselőjét;
- (b) továbbítani a releváns információkat a következő érintett kikötő illetékes hatóságai részére.

5. Az ellenőrzés helyszínénél szolgáló Tagállam jogosult a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatója részére továbbítani egy példányt a tisztviselő jelentéséből – amelyhez mellékelni kell a lobogó szerinti Állam illetékes hatóságaitól a megadott határidőn belül kapott bármilyen válaszként is –, abból a célból, hogy megtörténhessenek a megfelelőnek és

célszerűnek ítélt intézkedések annak biztosítására, hogy az ilyen jellegű információkról nyilvántartás készüljön, továbbá hogy az ilyen jellegű információkról tájékoztassák a releváns kiegészítő jogi lehetőségeket esetlegesen igénybe venni kívánó feleket.

6. Amennyiben a felhatalmazott tisztviselő által végzett részletesebb ellenőrzés folytán bebizonyosodik, hogy a hajó nem felel meg a jelen Egyezményben foglalt követelményeknek, valamint:

- (a) a fedélzeten tapasztalható körülmények egyértelműen veszélyt jelentenek a tengerészek biztonságára, egészségére, illetve testi épségére nézve; vagy
- (b) a meg nem felelés a jelen Egyezmény követelményeinek (beleértve a tengerészek jogait is) súlyos vagy ismételt megszegését jelenti;

abban az esetben a felhatalmazott tisztviselő köteles lépéseket tenni annak biztosítására, hogy a hajó ne folytathassa tengeri útját mindaddig, amíg a jelen bekezdés (a), illetve (b) albekezdésének hatálya alá tartozó valamennyi meg nem felelést kellően nem orvosolták, illetve amíg a felhatalmazott tisztviselő el nem fogadott egy cselekvési tervet az ilyen meg nem felelések orvoslására vonatkozóan és meg nem győződött arról, hogy e terv mielőbb foganatosításra fog kerülni. Amennyiben a hajó nem folytathatja útját, a felhatalmazott tisztviselő köteles erről haladéktalanul értesíteni a lobogó szerinti Államot és felkérni a lobogó szerinti Állam valamely képviselőjét, hogy lehetőség szerint legyen jelen a helyszínen, egyúttal arra kérve a lobogó szerinti Államot, hogy a megadott határidőn belül szolgáljon válasszal. A felhatalmazott tisztviselő ugyancsak köteles haladéktalanul tájékoztatni az ellenőrzés helyszínénél szolgáló kikötő szerinti Államban működő, megfelelő hajótulajdonosi szervezeteket és tengerész-szervezeteket.

7. Valamennyi Tagállam köteles biztosítani, hogy felhatalmazott tisztviselői a Szabályzat B. részében megjelölt természetű útmutatásban részesüljenek azon körülményeket illetően, amelyek fennállása esetén a jelen Előírás 6. bekezdésének értelmében indokolt a hajó feltartóztatása.

8. A jelen Előírás értelmében fennálló kötelezettségeinek végrehajtása során valamennyi Tagállam köteles minden lehetséges erőfeszítést megtenni a hajók indokolatlan feltartóztatásának, illetve késleltetésének elkerülése érdekében. Amennyiben egy hajóról bebizonyosodik, hogy indokolatlanul feltartóztatták, illetve késleltették, úgy kártérítés fizetendő valamennyi elszenvedett veszteséget, illetve kárért. A bizonyítási teher minden esetben a panasztevőre hárul.

Útmutató

B5.2.1 Útmutató – Kikötői ellenőrzések

1. Az illetékes hatóság dolgozzon ki ellenőrzési eljárásrendet az 5.2.1 Szabály értelmében ellenőrzéseket végrehajtó felhatalmazott tisztviselők részére. Az eljárásrend célja az legyen, hogy biztosítsa a következetességet, és egyebekben is útmutatóként szolgáljon a jelen Egyezmény követelményeihez (beleértve a tengerészek jogait is) kapcsolódó ellenőrzési és végrehajtási tevékenységek során. Az eljárásrend egy-egy példányát át kell adni valamennyi felhatalmazott tisztviselőnek, az eljárásrendet pedig hozzáférhetővé kell tenni a nyilvánosság, a hajótulajdonosok és a tengerészek számára.

2. Azon eljárásrend kidolgozása során, amely a hajóknak az A5.2.1 Előírás 6. bekezdése értelmében történő feltartóztatását indokoltá tevő körülményekhez kapcsolódik, az illetékes hatóság vegye figyelembe, hogy – az A5.2.1 Előírás 6(b) bekezdésében említett szabályszegésekre vonatkozóan – a szabályszegés súlyossága a szóban forgó hiányosságok

természetének következménye is lehet. Ez különösen érvényes abban az esetben, ha alapvető jogok és alapelvek, vagy a tengerészeknek a III. és IV. cikkek értelmében fennálló foglalkoztatási és szociális jogai sérülnek. Így például a megkövetelt minimális életkor alatti személy alkalmazását súlyos szabályszegésnek kell tekinteni, még akkor is, ha csak egyetlen ilyen személy található a fedélzeten. Más esetekben az adott ellenőrzés során felfedett különböző hiányosságok számát kell figyelembe venni: így például az elhelyezéshez vagy az ételmezéshez és étkeztetéshez kapcsolódó hiányosságok, amelyek nem veszélyeztetik sem a biztonságot, sem az egészséget, esetleg csak többszöri előfordulásuk esetén fognak súlyos szabályszegésnek számítani.

3. A Tagállamok a lehető legnagyobb mértékben működjenek együtt az ellenőrzési eljárásrendről szóló, nemzetközi megállapodáson alapuló útmutatók elfogadásában, különös tekintettel a hajók feltartóztatását indokoltá tevő körülményekhez kapcsolódó útmutatókra.

Szabály

5.2.2 Szabály – Parti panaszkezelési eljárás tengerészek részére

1. Valamennyi Tagállam köteles biztosítani, hogy az adott Tagállam területén lévő kikötőt érintő hajókon tartózkodó tengerészeknek, akik azt állítják, hogy a jelen Egyezmény követelményeinek (beleértve a tengerészek jogait is) megszegését tapasztalták, jogukban álljon e panaszukat benyújtani az azonnali és praktikus jogorvoslati eljárás elősegítése érdekében.

Előírás

A5.2.2 Előírás – Parti panaszkezelési eljárás tengerészek részére

1. A tengerész panasza, amelyben azt állítja, hogy a jelen Egyezmény követelményeinek (beleértve a tengerészek jogait is) megszegését tapasztalta, bejelenthető a tengerész hajója által érintett kikötő valamely felhatalmazott tisztviselőjének. Ilyen esetekben a felhatalmazott tisztviselő köteles előzetes vizsgálatot lefolytatni.

2. Amennyiben ez helyénvaló, a panasz természetétől függően az előzetes vizsgálat részét kell képezze annak feltárása, hogy az 5.1.5 Szabály értelmében rendelkezésre álló fedélzeti panasztételi eljárások lehetőségeit kimerítették-e. A felhatalmazott tisztviselő az A5.2.1 Előírásnak megfelelő részletesebb ellenőrzést is végezhet.

3. A felhatalmazott tisztviselő köteles arra törekedni, hogy – amennyiben ez helyénvaló – elérje a panasz fedélzeti szinten történő orvoslását.

4. Abban az esetben, ha a jelen Előírás szerinti vizsgálat, illetve ellenőrzés az A5.2.1 Előírás 6. bekezdésének hatálya alá tartozó meg nem felelést fed fel, akkor az utóbb említett bekezdés rendelkezései az irányadók.

5. Amennyiben a jelen Előírás 4. bekezdésének rendelkezései nem alkalmazhatók, és a panaszt nem sikerült fedélzeti szinten orvosolni, a felhatalmazott tisztviselő köteles erről haladéktalanul tájékoztatni a lobogó szerinti Államot, és – határidő megszabása mellett – tanácsot, valamint javító cselekvési tervet kérni.

6. Amennyiben a panaszt nem sikerült orvosolni a jelen Előírás 5. bekezdésének megfelelően tett intézkedések segítségével, a kikötő szerinti Állam köteles a főigazgató részére továbbítani egy példányt a felhatalmazott tisztviselő által készített jelentésből. A jelentéshez mellékelni kell a lobogó szerinti Állam illetékes hatóságától a megadott határidőn belül kapott bármilyen válaszként. A kikötő szerinti Állam megfelelő hajótulajdonosi szervezeteit és tengerész-szervezeteit hasonló módon tájékoztatni kell. Mindezekon felül a kikötő szerinti

Állam köteles a főigazgató részére rendszeresen benyújtani az orvoslásra került panaszokról szóló statisztikai adatokat és információkat. Mind az adatszolgáltatás, mind pedig az információszolgáltatás kikötésének célja az, hogy – a megfelelőnek és célszerűnek ítélt intézkedések alapján – az ilyen jellegű információkról nyilvántartás készüljön, továbbá hogy az ilyen jellegű információkról tájékoztassák a releváns kiegészítő jogi lehetőségeket esetlegesen igénybe venni kívánó feleket, beleértve a hajótulajdonosok és a tengerészek szervezeteit is.

7. Megfelelő intézkedéseket kell tenni a tengerészek által benyújtott panaszok bizalmas jellegének megóvása érdekében.

Útmutató

B5.2.2 Útmutató – Parti panaszkezelési eljárás tengerészek részére

1. Abban az esetben, ha az A5.2.2 Előírásaiban említett panasszal valamely felhatalmazott tisztviselő foglalkozik, az adott tisztviselő mindenekelőtt ellenőrizze, hogy a panasz általános természetű-e, amely a hajó valamennyi tengerészét vagy azok valamely csoportját érinti, vagy pedig csak az érintett tengerész egyedi esetére vonatkozik.

2. Amennyiben a panasz általános természetű, meg kell fontolni, hogy szükséges-e az A5.2.1 Előírásnak megfelelően részletesebb ellenőrzést végrehajtani.

3. Amennyiben a panasz egyedi esetre vonatkozik, meg kell vizsgálni a szóban forgó panasz orvoslása érdekében folytatott esetleges fedélzeti panasztételi eljárások eredményeit. Amennyiben az ilyen eljárások lehetőségeit még nem merítették ki, a felhatalmazott tisztviselő javasolja, hogy a panasztevő használja fel a még rendelkezésére álló eljárásokat. Alapos indok szükséges ahhoz, hogy egy panasszal úgy foglalkozzanak, hogy a fedélzeti panasztételi eljárások lehetőségeit még egyáltalán nem merítették ki. Ilyen indokot képezhet egyebek mellett a belső eljárások nem megfelelő volta, illetve indokolatlan késedelme, valamint a panasztevőnek a panasztétel miatti megtorlástól való félelme.

4. Egy panasz bármiféle kivizsgálása során a felhatalmazott tisztviselő biztosítson megfelelő alkalmat a hajóparancsnok, a hajótulajdonos, illetve a panasz által érintett bármely egyéb személy részére, hogy álláspontját ismertethesse.

5. Abban az esetben, ha a lobogó szerinti Állam – válaszul a kikötő szerinti Állam által az A5.2.2 Előírás 5. bekezdésének megfelelően küldött értesítésre – kijelenti, hogy vállalja az ügy további intézését, és hogy rendelkezik az e célra szükséges, hatékony eljárásokkal, valamint benyújtott egy elfogadható cselekvési tervet, akkor a felhatalmazott tisztviselő eltekinthet a panasszal kapcsolatos minden további tevékenységtől.

Szabály

5.3 Szabály – Munkaerőellátási kötelezettségek

Cél: Annak biztosítása, hogy valamennyi Tagállam foganatosítsa a jelen Egyezmény értelmében a tengerészek toborzásával és munkaközvetítésével, valamint a tengerészei szociális védelmével kapcsolatban fennálló kötelezettségeit

1. A Tagállamok – annak az elvnek a sérelme nélkül, hogy az adott Tagállam maga felelős a lobogója alatt közlekedő hajókon tartózkodó tengerészek munka- és életkörülményeiért – úgyszintén felelősek annak biztosításáért is, hogy foganatosítsák a jelen Egyezmény azon követelményeit, amelyek a tengerészek toborzásával és munkaközvetítésével kapcsolatosak,

továbbá amelyek azon tengerészek társadalombiztosítási védelmével kapcsolatosak, akik az adott Tagállam állampolgárai, vagy területén állandó tartózkodási hellyel rendelkeznek, illetve ott egyéb módon letelepedtek; ebbéli felelősségük pedig a jelen Egyezményben meghatározott mértékig áll fenn.

2. A Szabályzat tartalmazza a jelen Szabály 1. bekezdésének végrehajtását szabályozó részletes követelményeket.

3. Valamennyi Tagállam köteles az ellenőrzést és folyamatos felügyeletet biztosító, hatékony rendszert felállítani a jelen Egyezmény értelmében fennálló munkaerő-ellátási kötelezettségei teljesítése érdekében.

4. A jelen Szabály 3. bekezdésében említett rendszerre vonatkozó információknak, beleértve a rendszer hatékonyságának mérésére használt módszert is, szerepelniük kell a Tagállam által az Alapokmány 22. cikkének megfelelően összeállított jelentésekben.

Előírás

A5.3 Előírás – Munkaerőellátási kötelezettségek

1. Valamennyi Tagállam köteles a jelen Egyezménynek azon Szabályait, amelyek a területén létrehozott tengerész-toborzó és munkaközvetítő szolgáltatások működésére és gyakorlatára vonatkoznak, egy ellenőrző és folyamatos felügyeletet biztosító rendszer alkalmazásával, valamint az engedélyezés rendjének megszegésére vonatkozó jogi szankciók alkalmazásával, továbbá az A1.4 Előírásban meghatározott egyéb üzemeltetési követelmények alkalmazásával végrehajtani.

Útmutató

B5.3 Útmutató – Munkaerőellátási kötelezettségek

1. Az adott Tagállam területén létrehozott magántulajdonú tengerész-toborzó és munkaközvetítő szolgáltatások, amelyek valamely tengerésznek valamely hajótulajdonos szolgálatába való állításával foglalkoznak – bárhol található is az adott hajótulajdonos –, legyenek kötelesek olyan kötelezettségeket vállalni, amelyek biztosítják, hogy a hajótulajdonosok a tengerészekkel kötött munkaszerződéseik feltételeit megfelelően betartják.

A5-I. MELLÉKLET

A lobogó szerinti Állam a tengerészek alábbiakban felsorolt munka- és életkörülményeit köteles ellenőrizni és jóváhagyni, mielőtt valamely hajóról kibocsátaná az A5.1.3 Előírás 1. bekezdésében foglaltaknak megfelelő bizonyítványt:

A foglalkoztatás alsó korhatára

Orvosi igazolás

A tengerészek képesítése

A tengerészek munkaszerződése

Engedéllyel működő, hivatalos tanúsítvány alapján működő vagy szabályozott működésű, magánkézben lévő, toborzást és munkaközvetítést végző szolgáltatás alkalmazása

Munkaidő vagy pihenőidő

A hajó személyzetének létszáma

Elhelyezés

Fedélzeti szabadidős létesítmények

Élelmezés és étkeztetés

Egészségügy, biztonság és balesetmegelőzés

Fedélzeti orvosi ellátás

Fedélzeti panasztételi eljárások

A bérek kifizetése

A5-II. MELLÉKLET

Tengerészeti munkaügyi bizonyítvány

(Megjegyzés: A jelen Bizonyítványhoz csatolni kell a tengerészeti munkaügyi megfelelési nyilatkozatot)

Kiállítva a 2006. évi Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény (a továbbiakban: „Egyezmény”) V. cikkének és 5. fejezetének rendelkezései értelmében a következő állam kormányának felhatalmazása alapján:

.....
(annak az Államnak a teljes megnevezése, amelynek a lobogója alatt a hajó közlekedni jogosult)

a következő hatóság által:

(az Egyezmény rendelkezéseinek értelmében megfelelő felhatalmazással bíró illetékes hatóság, illetve elismert szervezet teljes megnevezése és címe)

A hajó adatai

A hajó neve

Egyedi azonosítószám vagy betűjel

Lajstromozási kikötő

Lajstromozás dátuma

Bruttó tonnatartalom ¹

IMO szám

A hajó típusa

A hajótuladonos neve és címe ²

.....

Ezennel igazoljuk, hogy:

1. Ezt a hajót ellenőriztük, és megállapítottuk, hogy megfelel az Egyezményben foglalt követelményeknek, valamint a csatolt tengerészeti munkaügyi megfelelési nyilatkozatban felsorolt rendelkezéseknek.

2. A tengerészeknek az Egyezmény A5-I. Mellékletében meghatározott munka- és

¹ A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által elfogadott, a hajók közbiztonságára szolgáló ideiglenes rendszer hatálya alá tartozó hajók esetében a bruttó tonnatartalom az, amely a Nemzetközi Közbiztonsági Bizonyítvány (1969) MEGJEGYZÉSEK rovatában feltüntetésre került. Lásd az Egyezmény II. cikke 1(c) bekezdését.

² A hajótuladonos a hajó tulajdonosát jelenti, vagy azon egyéb szervezetet vagy személyt – így például az üzemeltetőt, az ügynököt vagy a hajót személyzet nélkül (bare boat charter-ben) bérlő személyt –, amely vagy aki a tulajdonostól átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét, és ezen felelősség átvállalásával egyidejűleg vállalta, hogy magára veszi a jelen Egyezmény értelmében a hajótuladonosokra háruló köteleességeket és felelősséget, függetlenül attól, hogy rajta kívül bármely egyéb szervezet vagy személy teljesíti és vállalja-e a hajótuladonos nevében ezen köteleességek és felelősség bizonyos részét. Lásd az Egyezmény II. cikke 1(j) bekezdését.

életkörülményeiről megállapítottuk, hogy megfelelnek a fent említett ország nemzeti követelményeinek, amelyek az Egyezmény végrehajtását biztosítják. Ezen nemzeti követelmények összefoglalása a tengerészeti munkaügyi megfelelőségi nyilatkozat I. részében található.

A jelen Bizonyítvány időpontig érvényes az Egyezmény A5.1.3 és A5.1.4 Előírásainak megfelelően elvégzett ellenőrzések eredményétől függően.

A jelen Bizonyítvány kizárólag a hozzá csatolt,helyen és időpontban kiállított tengerészeti munkaügyi megfelelőségi nyilatkozattal együtt érvényes.

A jelen Bizonyítvány kiállításának alapját képező ellenőrzés lezárultának dátuma a következő volt:

Kiállítvahelyen és időpontban.

A Bizonyítványt kiállító, megfelelően felhatalmazott tisztviselő aláírása

(A kiállító hatóság pecsétje vagy bélyegzője, értelem szerint)

A kötelező közbenső ellenőrzés, illetve – szükség szerint – az esetleges további ellenőrzések alapján megadott helybenhagyó záradékok

Ezennel igazoljuk, hogy a hajón az Egyezmény A5.1.3 és A5.1.4 Előírásainak megfelelő ellenőrzést végeztünk, és a tengerészeknek az Egyezmény A5-I. Mellékletében meghatározott munka- és életkörülményeiről megállapítottuk, hogy megfelelnek a fent említett ország nemzeti követelményeinek, amelyek az Egyezmény végrehajtását biztosítják.

Közbenső ellenőrzés:

Aláírás

(a második és a harmadik éves fordulónap között kell elvégezni)

(Felhatalmazott tisztviselő aláírása)

Hely

Dátum

(A hatóság pecsétje vagy bélyegzője, értelem szerint)

További helybenhagyó záradékok (szükség szerint)

Ezennel igazoljuk, hogy – az Egyezmény A3.1 Szabványa 3. bekezdésében foglalt kikötésnek megfelelően (a hajó újralajstromozása, illetve a személyzet elhelyezésére szolgáló területek jelentős átalakítása miatt) vagy más egyéb okból kifolyólag – a hajón további ellenőrzést végeztünk annak megállapítása céljából, hogy a hajó továbbra is folyamatosan megfelel az Egyezményt végrehajtó nemzeti követelményeknek.

További ellenőrzés:
(ha szükséges)

Aláírás
(Felhatalmazott tisztviselő aláírása)

Hely

Dátum

(A hatóság pecsétje vagy bélyegzője, értelem szerint)

További ellenőrzés:
(ha szükséges)

Aláírás.....

(Felhatalmazott tisztviselő aláírása)

Hely

Dátum

(A hatóság pecsétje vagy bélyegzője, értelem szerint)

További ellenőrzés:
(ha szükséges)

Aláírás

(Felhatalmazott tisztviselő aláírása)

Hely

Dátum

(A hatóság pecsétje vagy bélyegzője, értelem szerint)

2006. évi Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény
Tengerészeti munkaügyi megfeleléségi nyilatkozat – I. rész

(Megjegyzés: A jelen Nyilatkozatot csatolni kell a hajó tengerészeti munkaügyi bizonyítványához)

Kiállítva a következő hatóság felhatalmazása alapján: *(adja meg az Egyezmény II. cikke 1(a) bekezdésének meghatározása szerinti illetékes hatóság nevét)*

A 2006. évi Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény rendelkezéseinek vonatkozásában az alábbiakban hivatkozott hajót:

Hajó neve	IMO szám	Bruttó tonnatartalom

az Egyezmény A5.1.3 Szabványának megfelelően üzemeltetik.

A fent említett illetékes hatóság nevében az alulírott kijelenti, hogy:

- (a) a Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény rendelkezéseit az alábbiakban hivatkozott nemzeti követelmények teljes mértékben magukban foglalják;

- (b) ezen nemzeti követelményeket az alábbiakban hivatkozott nemzeti rendelkezések tartalmazzák; az említett rendelkezések tartalmára vonatkozóan szükség szerint magyarázat áll rendelkezésre;
- (c) a VI. cikk 3. és 4. bekezdésének értelmében fennálló esetleges lényegi ekvivalenciák részletes leírása <az alábbiakban megjelölt vonatkozó nemzeti követelményben> <az alábbiakban ezen célból rendszeresített szakaszban> áll rendelkezésre *(törölje azt az állítást, amelyik nem helytálló)*;
- (d) az illetékes hatóság által a 3. Fejezetnek megfelelően engedélyezett esetleges mentességek egyértelműen fel vannak tüntetve az alábbiakban ezen célból rendszeresített szakaszban; továbbá
- (e) a nemzeti jogszabályok értelmében fennálló esetleges hajótípus-specifikus követelmények szintén hivatkozva vannak az érintett követelmények alatt.
1. A foglalkoztatás alsó korhatára (1.1 Szabály)
 2. Orvosi igazolás (1.2 Szabály)
 3. A tengerészek képzése (1.3 Szabály)
 4. A tengerészek munkaszerződése (2.1 Szabály)
 5. Engedéllyel működő, hivatalos tanúsítvány alapján működő vagy szabályozott működésű, magánkézben lévő, toborzást és munkaközvetítést végző szolgáltatás alkalmazása (1.4 Szabály)
 6. Munkaidő vagy pihenőidő (2.3 Szabály)
 7. A hajó személyzetének létszáma (2.7 Szabály).....
 8. Elhelyezés (3.1 Szabály)
 9. Fedélzeti szabadidős létesítmények (3.1 Szabály).....
 10. Élelmezés és étkeztetés (3.2 Szabály)
 11. Munkavédelem és balesetmegelőzés (4.3 Szabály)
 12. Fedélzeti orvosi ellátás (4.1 Szabály)
 13. Fedélzeti panasztételi eljárások (5.1.5 Szabály).....
 14. A bérek kifizetése (2.2 Szabály)

Név:

Beosztás:

Aláírás:

Hely:

Dátum:

(A hatóság pecsétje vagy bélyegzője, értelem szerint)

Lényegi egyenértékűségek

(Megjegyzés: Törölje azt az állítást, amelyik nem helytálló)

Az alábbiakban felsorolt lényegi egyenértékűségeket, amelyek az Egyezmény VI.

cikkének 3. és 4. bekezdése értelmében állnak fenn – kivéve azon esetekben, amelyek a fentiekben másként jelezve lettek –, tudomásul vesszük *(szükség szerint adja meg az egyenértékűségek leírását)*:

.....
.....
Egyenértékűség nem került engedélyezésre.

Név:

Beosztás:.....

Aláírás:

Hely:

Dátum:.....

(A hatóság pecsétje vagy bélyegzője, értelem szerint)

Mentességek

(Megjegyzés: Törölje azt az állítást, amelyik nem helytálló)

Az alábbiakban felsorolt mentességeket, amelyek az illetékes hatóság által az Egyezmény 3. Fejezete értelmében engedélyezésre kerültek, tudomásul vesszük:

.....
Mentesség nem került engedélyezésre.

Név:.....

Beosztás:

Aláírás:

Hely:

Dátum:

(A hatóság pecsétje vagy bélyegzője, értelem szerint)

Tengerészeti munkaügyi megfelelőségi nyilatkozat – II. rész

Az ellenőrzések közötti időszakokban folyamatosan fenntartott megfelelőség biztosítása érdekében hozott intézkedések

Az alábbiakban felsorolt intézkedéseket a hajótulajdonos – akinek neve azon tengerészeti munkaügyi bizonyítványban van feltüntetve, amelyhez a jelen Nyilatkozatot csatolták – az ellenőrzések közötti időszakokban folyamatosan fenntartott megfelelőség biztosítása érdekében fogalmazta meg:

(Sorolja fel az alábbiakban az I. rész egyes tételeiben foglaltaknak való megfelelőség biztosítása érdekében megfogalmazott intézkedéseket)

1. A foglalkoztatás alsó korhatára (1.1 Szabály)
-
2. Orvosi igazolás (1.2 Szabály)
-
3. A tengerészek képesítése (1.3 Szabály)
-
4. A tengerészek munkaszerződései (2.1 Szabály)
-
5. Engedéllyel működő, hivatalos tanúsítvány alapján működő vagy szabályozott működésű, magánkézben lévő, toborzást és munkaközvetítést végző szolgáltatás alkalmazása (1.4 Szabály)
-
6. Munkaidő vagy pihenőidő (2.3 Szabály)
-
7. A hajó személyzetének létszáma (2.7 Szabály)
-
8. Elhelyezés (3.1 Szabály)
-
9. Fedélzeti szabadidős létesítmények (3.1 Szabály)
-
10. Élelmezés és étkeztetés (3.2 Szabály)
-
11. Egészségügy, biztonság és balesetmegelőzés (4.3 Szabály)
-
12. Fedélzeti orvosi ellátás (4.1 Szabály)
-
13. Fedélzeti panasztételi eljárások (5.1.5 Szabály)
-
14. A bérek kifizetése (2.2 Szabály)
-

Ezennel igazolom, hogy a fentiekben részletezett intézkedések az I. részben felsorolt követelményeknek való – az ellenőrzések közötti időszakokban folyamatosan fenntartott – megfelelés biztosítása érdekében lettek megfogalmazva.

Hajótulajdonos neve: ³

Cég címe:

³ A hajótulajdonos: a hajó tulajdonosát jelenti, vagy azon egyéb szervezetet vagy személyt – így például az üzemben tartót, ügynököt vagy a hajót személyzet nélkül (bare boat charterben) bérlő személyt –, amely vagy aki a tulajdonostól átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét, és ezen felelősség átvállalásával egyidejűleg vállalta, hogy magára veszi a jelen Egyezmény értelmében a hajótulajdonosokra háruló kötelelességeket és felelősséget, függetlenül attól, hogy rajta kívül bármely egyéb szervezet vagy személy teljesíti és vállalja-e a hajótulajdonos nevében ezen kötelelességek és felelősség bizonyos részét. Lásd az Egyezmény II. cikke 1(j) bekezdését.

Aláírásra jogosult neve:.....

Beosztása:.....

Aláírásra jogosult aláírása:

Dátum:

(A hajótulajdonos ¹ pecsétje vagy bélyegzője)

A fentiekben részletezett intézkedéseket a(z) *(adja meg az illetékes hatóság vagy a megfelelő eljárással elismert szervezet nevét)* felülvizsgálta, és a hajó ellenőrzését követően úgy határozott, hogy azok megfelelnek az A5.1.3 Előírás 10(b) bekezdése értelmében megfogalmazott céloknak, amelyek a jelen Nyilatkozat I. részében foglalt követelményeknek való kezdeti és folyamatosan fenntartott megfeleléség biztosítása érdekében hozott intézkedésekre vonatkoznak.

Név:.....

Beosztás:.....

Cím:

Aláírás:

Hely:

Dátum:.....

(A hatóság pecsétje vagy bélyegzője, értelem szerint)

Ideiglenes tengerészeti munkaügyi bizonyítvány

Kiállítva a 2006. évi Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény (a továbbiakban: „Egyezmény”) V. cikkének és 5. Fejezetének rendelkezései értelmében a következő állam kormányának felhatalmazása alapján:

.....
(annak az Államnak a teljes megnevezése, amelynek a lobogója alatt a hajó közlekedni jogosult)

a következő hatóság által:.....

(az Egyezmény rendelkezéseinek értelmében megfelelő felhatalmazással bíró illetékes hatóság, illetve elismert szervezet teljes megnevezése és címe)

A hajó adatai

A hajó neve

Egyedi azonosítószám vagy betűjel.....

Lajstromozási kikötő

Lajstromozás dátuma.....

Bruttó űrtartalom⁴

IMO szám

A hajó típusa

A hajótuladonos neve és címe⁵

.....

Az Egyezmény A5.1.3 Szabványa 7. bekezdésének értelmében ezennel igazoljuk, hogy:

- (a) ezt a hajót – az ésszerűség és a gyakorlati kivitelezhetőség által megengedett maximális mértékben – ellenőriztük az Egyezmény A5-I. Mellékletében felsorolt kérdések tekintetében, figyelembe véve az alábbi (b), (c) és (d) pontokban foglaltakról való meggyőződést is;
- (b) a hajótuladonos igazolta az illetékes hatóság, illetve az elismert szervezet felé, hogy a hajón megfelelő eljárások állnak rendelkezésre az Egyezménynek való megfelelés biztosítására;
- (c) a hajóparancsnok ismeri az Egyezmény követelményeit és a végrehajtásuk iránti felelősségre vonatkozó szabályozást; továbbá
- (d) a tengerészeti munkaügyi megfelelőségi nyilatkozat kiállításához szükséges releváns információkat benyújtották az illetékes hatóság, illetve az elismert szervezet részére.

A jelen Bizonyítvány -ig érvényes az A5.1.3 és A5.1.4 Előírásoknak megfelelően elvégzett ellenőrzések eredményétől függően.

A fenti (a) pontban hivatkozott ellenőrzés lezárultának dátuma a következő volt:

Kiállítva..... helyen és időpontban.

Az ideiglenes bizonyítványt kiállító, megfelelően felhatalmazott tisztviselő aláírása

(A kiállító hatóság pecsétje vagy bélyegzője, értelem szerint)

A5-III. MELLÉKLET

Az A5.2.1 Előírás értelmében a Tagállam bármely kikötőjében a kikötő szerinti Állam részéről ellenőrzést végző felhatalmazott tisztviselő az alábbiakban felsorolt általános területeken köteles részletes ellenőrzést lefolytatni:

⁴ A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által elfogadott, a hajók közbözésére szolgáló ideiglenes rendszer hatálya alá tartozó hajók esetében a bruttó tonnatartalom az, amely a Nemzetközi Közbözési Bizonyítvány (1969) MEGJEGYZÉSEK rovatában feltüntetésre került. Lásd az Egyezmény II. cikke 1(c) bekezdését.

⁵ A *hajótuladonos* a hajó tulajdonosát jelenti, vagy azon egyéb szervezetet vagy személyt – így például az üzemben tartó, ügynököt vagy a hajót személyzet nélkül (bare boat charterben) bérlő személyt –, amely vagy aki a tulajdonostól átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét, és ezen felelősség átvállalásával egyidejűleg vállalta, hogy magára veszi a jelen Egyezmény értelmében a hajótuladonosokra háruló köteleességeket és felelősséget, függetlenül attól, hogy rajta kívül bármely egyéb szervezet vagy személy teljesíti és vállalja-e a hajótuladonos nevében ezen köteleességek és felelősség bizonyos részét. Lásd az Egyezmény II. cikke 1(j) bekezdését.

A foglalkoztatás alsó korhatára

Orvosi igazolás

A tengerészek képesítése

A tengerészek munkaszerződésai

Engedéllyel működő, hivatalos tanúsítvány alapján működő vagy szabályozott működésű, magánkézben lévő, toborzást és munkaközvetítést végző szolgáltatás alkalmazása

Munkaidő vagy pihenőidő

A hajó személyzetének létszáma

Elhelyezés

Fedélzeti szabadidős létesítmények

Élelmezés és étkeztetés

Munkavédelem és balesetmegelőzés

Fedélzeti orvosi ellátás

Fedélzeti panasztételi eljárások

A bérek kifizetése

B5-I. MELLÉKLET –A NEMZETI NYILATKOZAT MINTÁJA

Lásd a B5.1.3 Útmutató 5. bekezdését

2006. évi Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény Tengerészeti munkaügyi megfelelőségi nyilatkozat – I. rész

*(Megjegyzés: A jelen Nyilatkozatot csatolni kell
a hajó tengerészeti munkaügyi bizonyítványához)*

Kiállítva a következő hatóság felhatalmazása alapján:
Xxxxxx Tengeri közlekedésért felelős Minisztériuma

A 2006. évi Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény rendelkezéseinek vonatkozásában az alábbiakban hivatkozott hajót:

Hajó neve	IMO szám	Bruttó úrtartalom
„MINTA” ms.	12345	1.000

az Egyezmény A5.1.3 Szabványának megfelelően üzemeltetik.

A fent említett illetékes hatóság nevében az alulírott kijelenti, hogy:

- a Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény rendelkezéseit az alábbiakban hivatkozott nemzeti követelmények teljes mértékben magukban foglalják;
- ezen nemzeti követelményeket az alábbiakban hivatkozott nemzeti rendelkezések tartalmazzák; az említett rendelkezések tartalmára vonatkozóan szükség szerint

- magyarázat áll rendelkezésre;
- (c) a VI. cikk 3. és 4. bekezdésének értelmében fennálló esetleges lényegi ekvivalenciák részletes leírása <az alábbiakban megjelölt vonatkozó nemzeti követelményben> <az alábbiakban ezen célból rendszeresített szakaszban> áll rendelkezésre *(törölje azt az állítást, amelyik nem helytálló)*;
 - (d) az illetékes hatóság által a 3. Fejezetnek megfelelően engedélyezett esetleges mentességek egyértelműen fel vannak tüntetve az alábbiakban ezen célból rendszeresített szakaszban; továbbá
 - (e) a nemzeti jogszabályok értelmében fennálló esetleges hajótípus-specifikus követelmények szintén hivatkozva vannak az érintett követelmények alatt.

1. A foglalkoztatás alsó korhatára (1.1 Szabály)

A hajózásról szóló, módosított 1905. évi 123. sz. törvény (a továbbiakban: „Törvény”) X. fejezete; a 2006. évi Hajózási Szabályzat (a továbbiakban: „Szabályzat”) 1111–1222. szabályai.

A foglalkoztatás alsó korhatára az Egyezmény Szabályainak megfelelően lett megállapítva.

Az „éjszaka” az este 21:00 órától reggel 06:00 óráig tartó időszakot jelenti, kivéve, amennyiben a Tengeri Szállításiügyi Minisztérium (a továbbiakban: „Minisztérium”) más időszakot hagy jóvá.

A kizárólag 18. életévüket betöltött személyek által végezhető veszélyes munkák példáinak felsorolását a jelen okirathoz csatolt „A” Melléklet tartalmazza. Teherhajók esetében 18. életévüket be nem töltött személyek egyáltalán nem végezhetnek munkát a hajó olyan területein, amelyek „veszélyes terület”-ként vannak feltüntetve a hajó tervrajzán (a tervrajzot csatolni kell a jelen Nyilatkozathoz).

2. Orvosi igazolás (1.2 Szabály)

A Törvény XI. fejezete; a Szabályzat 1223–1233. szabályai.

Az orvosi igazolásoknak meg kell felelniük az STCW követelményeinek, amennyiben ezek alkalmazhatók; egyéb esetekben az STCW követelményeit a szükséges kiigazításokkal kell alkalmazni. A látásra vonatkozó igazolást a Minisztérium által jóváhagyott listán szereplő, szakképzett optikus is kiállíthatja.

Az orvosi vizsgálatok a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet és az Egészségügyi Világszervezet által kiadott – és a B1.2.1 Útmutatóban említett – Útmutató rendjét követik.

.....
.....

Tengerészeti munkaügyi megfelelési nyilatkozat – II. rész

Az ellenőrzések közötti időszakokban folyamatosan fenntartott megfelelés biztosítása érdekében hozott intézkedések

Az alábbiakban felsorolt intézkedéseket a hajó tulajdonosa – akinek neve azon tengerészeti munkaügyi bizonyítványban van feltüntetve, melyhez a jelen Nyilatkozatot csatolták – az ellenőrzések közötti időszakokban folyamatosan fenntartott megfelelés biztosítása érdekében fogalmazta meg:

(Sorolja fel az alábbiakban az I. rész egyes tételeiben foglaltaknak való megfelelés)

biztosítása érdekében megfogalmazott intézkedéseket)

1. A foglalkoztatás alsó korhatára (1.1 Szabály)
Valamennyi tengerész születési ideje a neve mellett feltüntetésre került a személyzeti jegyzékben.

A jegyzéket valamennyi út kezdetén ellenőrzi a hajóparancsnok vagy a nevében eljáró tiszt (a továbbiakban: „illetékes tiszt”), aki ezen ellenőrzés dátumát feljegyzi.

Valamennyi, 18. életévét be nem töltött tengerész a hajóra szerződésével egyidejűleg kézhez kap egy figyelmeztető tájékoztatót, amely megtiltja számára az éjszakai munkavégzést és a veszélyes munkák között kifejezetten felsorolt tevékenységek végzését (lásd az I. rész 1. szakaszát a fentiekben), valamint minden egyéb veszélyes munka végzését, továbbá kötelezővé teszi számára, hogy kétség esetén egyeztessen az illetékes tiszttel. E tájékoztatóból – melyen az „átvettem és elolvastam” szöveg alatt szerepelnie kell a tengerész aláírásának, valamint az aláírás dátumának – egy példányt az illetékes tiszt vesz át megőrzésre.

2. Orvosi igazolás (1.2 Szabály)

Az orvosi igazolásokat az illetékes tiszt szigorúan bizalmasan kezeli, és együtt őrzi őket egy jegyzékkel, amelynek elkészítése az illetékes tiszt felelősségi körébe tartozik, és amely a fedélzeten lévő valamennyi tengerész vonatkozásában egyénenként tartalmazza a következő adatokat: az adott tengerész által betöltött funkciók megnevezését, a mindenkor érvényes orvosi igazolás(ok) kiállításának dátumát, valamint az érintett igazoláson feltüntetett egészségi állapotot.

Amennyiben bármiféle kétség lehetősége merülne fel azt illetően, hogy valamely tengerész egészségileg alkalmas-e valamely funkció vagy funkciók betöltésére, az illetékes tiszt konzultációt folytat a tengerész orvosával vagy valamely más szakképzett orvossal, és az orvos által megállapított konklúziókat összefoglaló feljegyzést készít, amelyen feltünteti az orvos nevét, telefonszámát, valamint a konzultáció időpontját is.

.....”

4. § (1) Ez a törvény – a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel – a kihirdetését követő napon lép hatályba.

(2) A 2. § és a 3. § az Egyezmény VIII. cikkében meghatározott időpontban lép hatályba.

(3) Az Egyezmény, illetve a 2. § és a 3. § hatálybalépésének naptári napját, annak ismertté válását követően a külpolitikáért felelős miniszter a Magyar Közlönyben haladéktalanul közzétett közleményével állapítja meg.

(4) A (2) bekezdésben foglalt időpontban hatályát veszti:

a) az 1921. évben Genfben tartott Nemzetközi Munkaügyi Egyetemes Értekezlet által a hajókon alkalmazott gyermekek és fiatalok kötelező orvosi vizsgálata tárgyában tervezet alakjában elfogadott nemzetközi egyezmény becikkelyezéséről szóló 1928. évi XVIII. törvény,

b) a Genfben, 1976. évi október hó 28. napján kelt, a tengerészek munkaviszonyának folyamatosságáról szóló egyezmény kihirdetéséről szóló 1979. évi 9. törvényerejű rendelet,

c) a tengerészek tengeren és kikötőben való jóléti ellátásáról szóló, a Nemzetközi Munkaügyi Konferencia 1987. évi 74. ülészakán elfogadott 163. számú Egyezmény kihirdetéséről szóló 2000. évi LXXVI. törvény,

- d)* a tengerészek egészségvédelméről és orvosi ellátásáról szóló, a Nemzetközi Munkaügyi Konferencia 1987. évi 74. ülészakán elfogadott 164. számú Egyezmény kihirdetéséről szóló 2000. évi LXXVII. törvény,
- e)* a tengerészek szociális biztonságáról szóló, a Nemzetközi Munkaügyi Konferencia 1987. évi 74. ülészakán elfogadott 165. számú Egyezmény kihirdetéséről szóló 2000. évi LXXVIII. törvény,
- f)* a tengerészek repatriálásáról szóló, a Nemzetközi Munkaügyi Konferencia 1987. évi 74. ülészakán elfogadott 166. számú Egyezmény kihirdetéséről szóló 2000. évi LXXIX. törvény,
- g)* a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Általános Konferenciája 62. ülészakán elfogadott, a kereskedelmi hajók minimális követelményeiről szóló 147. számú Egyezmény, és az ahhoz kapcsolódó 1996. évi Jegyzőkönyv kihirdetéséről szóló 2005. évi CIII. törvény.

(5) E törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a közlekedésért felelős miniszter, a szociál- és nyugdíjpolitikáért felelős miniszter, valamint a foglalkoztatáspolitikáért felelős miniszter gondoskodik.

INDOKOLÁS

ÁLTALÁNOS INDOKOLÁS

A törvényjavaslat célja a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Általános Konferenciája (továbbiakban: ILO Konferencia) 94. ülészakán elfogadott 2006. évi Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény (a továbbiakban: Egyezmény) kötelező hatályának elismerése és kihirdetése.

A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet égisze alatt a 2006. évet megelőző időszakban kiterjedt munka folyt, hogy a tengerészek számára több nemzetközi egyezmény révén biztosított szociális, munkaügyi, biztonsági és egészségvédelmi jogok egy egységes szerkezetbe illesztett, átfogó nemzetközi aktus keretében kerüljenek szabályozásra. Az ILO Konferenciája 2006. február 7-én azzal a szándékkal ült össze Genfben, hogy olyan egységes és összefüggő jogi okmányt hozzon létre, amely a lehető legnagyobb mértékben magában foglalja a létező nemzetközi tengerészeti munkaügyi egyezmények és ajánlások valamennyi korszerű előírását, valamint az egyéb nemzetközi munkaügyi egyezményekben található alapelveket is.

Az EU tagállamai és a Bizottság a kezdetektől fogva támogatták az ILO e területen végzett munkáját. Az EU megítélése szerint a valamennyi lobogóra és tengerészre vonatkozó közös alapszabályok megállapítása révén az Egyezmény hozzájárul ahhoz, hogy a tengeri iparágban világszinten azonos szabályok érvényesüljenek. Ez az EU érdeke is. Tekintettel arra, hogy az ILO egyezményeknek csak államok lehetnek a részes felei, az Európai Unió Tanácsa 2007. június 7-én elfogadta a tagállamoknak a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet 2006. évi Tengerészeti Munkaügyi Egyezményének az Európai Közösség érdekében történő megerősítésére való felhatalmazásáról szóló 2007/431/EK tanácsi határozatot, amely által a tagállamok felhatalmazást kaptak az Egyezmény – Közösség hatáskörébe tartozó részek tekintetében történő – megerősítésére. A tanácsi határozat alapján az Egyezmény megerősítése nem kötelező, tekintettel azonban arra, hogy az Egyezmény széleskörű jogokat biztosít a tengerészek számára, amelyek végrehajtásához szükséges feltételek Magyarország vonatkozásában jelenleg is rendelkezésre állnak, hazánknak érdekében áll az Egyezmény ratifikációja.

Hazánk tengeri hajó lajstroma jelenleg üres, azonban több száz magyar állampolgár teljesít szolgálatot tengerészként idegen lobogó alatt közlekedő hajókon, és a Kormány, valamint az Országgyűlés a tengerészek jogainak és érdekeinek védelmében az Egyezményhez való csatlakozás útján is segítheti a magyar és más nemzetiségű tengerészek jogainak érvényesítését és képviselését.

RÉSZLETES INDOKOLÁS

az 1. §-hoz

Az Egyezmény kötelező hatályának elismerésére a nemzetközi szerződésekkel kapcsolatos eljárásról szóló 2005. évi L. törvény 7. § (1) bekezdés *a*) pontja szerint akkor kerülhet sor, ha az Országgyűlés erre felhatalmazást ad. A felhatalmazást a törvény szerint a kihirdető jogszabály tartalmazza, jelen javaslat 1. §-a.

a 2. §-hoz

A nemzetközi szerződésekkel kapcsolatos eljárásról szóló 2005. évi L. törvény 9. §-a értelmében, ha a nemzetközi szerződés kötelező hatályának elismerésére az Országgyűlés adott felhatalmazást, azt törvényben kell hirdetni. Az Országgyűlés az Egyezményt e törvénnyel hirdeti ki.

a 3. §-hoz

Az Egyezmény hiteles angol nyelvű szövege és annak hivatalos magyar nyelvű fordítása egyaránt szerepel a tervezetben, a nemzetközi szerződésekkel kapcsolatos eljárásról szóló 2005. évi L. törvény 10. § (2) bekezdésének megfelelően. A mindkét nyelven történő közzététel az Egyezmény hiteles nyelvi változatának megismerését, megfelelő értelmezését és végrehajtását segíti.

a 4. §-hoz

A tervezet 4. §-ában a hatálybalépéssel kapcsolatos rendelkezések szerepelnek. A törvény hatálybalépése több lépésben történik.

A 4. § (1) bekezdése szerint a törvény – a 4. § (2) bekezdésében szereplő kivétellel - a kihirdetését követő napon lép hatályba, ezt követően megtörténhet az Egyezmény megerősítő okiratának nyilvántartásbavétel céljából a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatójának történő megküldése.

A 4. § (2) bekezdése szerint a törvény 2. § és 3. §-ának hatálybalépése az Egyezmény hatálybalépésének napján történik meg, amelyet az Egyezmény VIII. cikke határoz meg. Ennek megfelelően az „Egyezmény tizenkét hónappal azon nap után lép hatályba, amelyen legalább 30 olyan Tagállam megerősítő okiratát vették nyilvántartásba, amely Tagállamoknak a világ kereskedelmi hajóparkja bruttó úrtartalmából való részesedése összesen legalább 33 százalékot tesz ki.”

A 4. § (3) bekezdése a nemzetközi szerződésekkel kapcsolatos eljárásról szóló 2005. évi L. törvény 10. §-ának (4) bekezdésének megfelelően rendelkezik arról, hogy az Egyezmény hatálybalépésének – előre nem ismert - naptári napját a külpolitikáért felelős miniszter annak ismertté válását követően a Magyar Közlönyben haladéktalanul közzétett közleményével állapítja meg.

A 4. § (4) bekezdése a törvény hatálybalépésével egyidejűleg hatályukat veszítő jogszabályokat tartalmazza. Tekintettel arra, hogy az Egyezmény olyan egységes és összefüggő jogi okmány, amely magában foglalja a létező nemzetközi tengerészeti munkaügyi egyezmények és ajánlások valamennyi korszerű előírását, számos korábbi egyezményt felülvizsgál. Ezek egy része Magyarországon is kihirdetésre került, ezeket a kihirdető jogszabályokat az Egyezmény hatálybalépésének napjával hatályon kívül szükséges helyezni.

Az Egyezmény X. cikke tartalmazza azokat az egyezményeket, amelyeket a jelen Egyezmény felülír, amelyek tehát az Egyezmény hatályba lépésével hatályukat veszítik. A X. cikkben felsorolt, az Egyezményben egységes szerkezetben megerősítésre kerülő

egyezmények közül az alábbiak Magyarországon is kihirdetésre kerültek:

- a) a hajókon alkalmazott gyermekek és fiatalok orvosi vizsgálatáról szóló 1921. évi 16. számú egyezmény (kihirdette az 1928. évi XVIII. törvény),
- b) a tengerészek jóléti ellátásáról szóló 1987. évi 163. számú Egyezmény (kihirdette a 2000. évi LXXVI. törvény),
- c) a tengerészek egészségvédelméről és orvosi ellátásáról szóló 1987. évi 164. számú Egyezmény (kihirdette a 2000. évi LXXVII. törvény),
- d) a tengerészek szociális biztonságáról szóló (módosított) 1987. évi 165. számú Egyezmény (kihirdette a 2000. évi LXXVIII. törvény),
- e) a tengerészek repatriálásáról szóló (módosított) 1987. évi 166. számú Egyezmény (kihirdette a 2000. évi LXXIX. törvény),
- f) a kereskedelmi hajók minimális követelményeiről szóló 1976. évi 147. számú Egyezmény, és az ahhoz kapcsolódó 1996. évi Jegyzőkönyv (kihirdette a 2005. évi CIII. törvény),
- g) a tengerészek munkaviszonyának folyamatosságáról szóló 1976. évi 145. számú Egyezmény (kihirdette az 1979. évi 9. törvényerejű rendelet).

A törvényjavaslat a fenti egyezményeket kihirdető jogszabályokat a nemzetközi szerződésekkel kapcsolatos eljárásról szóló 2005. évi L. törvény 10. § (5) bekezdésének megfelelően az Egyezmény hatálybalépésének napjával hatályon kívül helyezi. Az Egyezmény tizenkét hónappal azon nap után lép hatályba, amelyen legalább 30 olyan Tagállam ratifikációja szerepel az ILO nyilvántartásában, amely Tagállamok együttesen a világ hajóira jutó bruttó tonnatartalom 33 százalékával rendelkeztek. Az Egyezmény hatálybalépéséhez szükséges ratifikációs feltételek 2012. augusztus 20-ával teljesültek, így az Egyezmény 2013. augusztus 20-ával hatályba lép.

A 4. § (5) bekezdése a nemzetközi szerződésekkel kapcsolatos eljárásról szóló 2005. évi L. törvény 10. § (1) bekezdésének *f)* pontja szerint a törvény végrehajtásáért felelős minisztereket határozza meg.