



CRNA GORA  
SKUPŠTINA CRNE GORE

PRIMLJENO:	26. XI 20 14	GOD.
KLASIFIKACIONI BROJ:	14-4/14	
VEZA:	1	
EPA:	641 XXV	
SKRAĆENICA:		PRILOG:

Crna Gora  
VLADA CRNE GORE  
Broj: 08-2720/5  
Podgorica, 20. novembar 2014. godine

PREDSJEDNIKU SKUPŠTINE CRNE GORE

PODGORICA

Vlada Crne Gore, na sjednici od 20. novembra 2014. godine, utvrdila je **PREDLOG ZAKONA O POTVRĐIVANJU KONVENCIJE O RADU POMORACA IZ 2006. GODINE**, koji Vam u prilogu dostavljamo radi stavljanja u proceduru Skupštine Crne Gore.

Vlada predlaže Skupštini da, u skladu s članom 151 Poslovnika Skupštine Crne Gore ("Službeni list RCG", br. 51/06 i 66/06 i "Službeni list CG", br. 88/09, 39/11 i 25/12), ovaj zakon donese po skraćenom postupku iz razloga koji su sadržani u obrazloženju Predloga zakona.

Za predstavnike Vlade koji će učestvovati u radu Skupštine i njenih radnih tijela, prilikom razmatranja Predloga ovog zakona, određeni su mr **PREDRAG BOŠKOVIĆ**, ministar rada i socijalnog staranja i **SLOBODAN FILIPOVIĆ**, generalni direktor Direktorata za rad u Ministarstvu rada i socijalnog staranja.

PREDSJEDNIK  
Milo Đukanović, s.r.

PREDLOG

**ZAKON  
O POTVRĐIVANJU KONVENCIJE O RADU POMORACA IZ 2006. GODINE**

**Član 1**

Potvrđuje se Konvencija o radu pomoraca iz 2006. godine, usvojena u Ženevi 23. februara 2006. godine, u originalu na engleskom, francuskom, arapskom, kineskom, ruskom i španskom jeziku.

**Član 2**

Tekst Konvencije iz člana 1 ovog zakona, u originalu na engleskom i u prevodu na crnogorski jezik glasi:

**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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Guideline B1.2 – Medical certificate  
Guideline B1.2.1 – International guidelines

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

Regulation 1.3 – Training and qualifications

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

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are trained or certified as competent or otherwise qualified to perform their duties.

2. Seafarers shall not be permitted to work on a ship unless they have successfully completed training for personal safety on board ship.

3. Training and certification in accordance with the mandatory instruments adopted by the International Maritime Organization shall be considered as meeting the requirements of paragraphs 1 and 2 of this Regulation.

4. Any Member which, at the time of its ratification of this Convention, was bound by the Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74), shall continue to carry out the obligations under that Convention unless and until mandatory provisions covering its subject matter have been adopted by the International Maritime Organization and entered into force, or until five years have elapsed since the entry into force of this Convention in accordance with paragraph 3 of Article VIII, whichever date is earlier.

#### Regulation 1.4 – Recruitment and placement

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

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

#### Standard A1.4 – Recruitment and placement

1. Each Member that operates a public seafarer recruitment and placement service shall ensure that the service is operated in an orderly manner that protects and promotes seafarers' employment rights as provided in this Convention.
2. Where a Member has private seafarer recruitment and placement services operating in its territory whose primary purpose is the recruitment and placement of seafarers or which recruit and place a significant number of seafarers, they shall be operated only in conformity with a standardized system of licensing or certification or other form of regulation. This system shall be established, modified or changed only after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a private recruitment and placement service, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. Undue proliferation of private seafarer recruitment and placement services shall not be encouraged.
3. The provisions of paragraph 2 of this Standard shall also apply – to the extent that they are determined by the competent authority, in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, to be appropriate – in the context of recruitment and placement services operated by a seafarers' organization in the territory of the Member for the supply of seafarers who are nationals of that Member to ships which fly its flag. The services covered by this paragraph are those fulfilling the following conditions:

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

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

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

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

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

(a) prevent a Member from maintaining a free public seafarer recruitment and placement service for seafarers in the framework of a policy to meet the needs of seafarers and shipowners, whether the service forms part of or is coordinated with a public employment service for all workers and employers; or

(b) impose on a Member the obligation to establish a system for the operation of private seafarer recruitment or placement services in its territory.

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

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

(b) require that no fees or other charges for seafarer recruitment or placement or for providing employment to seafarers are borne directly or indirectly, in whole or in part, by the seafarer, other than the cost of the seafarer obtaining a national statutory medical certificate, the national seafarer's book and a passport or other similar personal travel documents, not including, however, the cost of visas, which shall be borne by the shipowner; and

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Guideline B1.4 – Recruitment and placement  
Guideline B1.4.1 – Organizational and operational guidelines

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

(a) taking the necessary measures to promote effective cooperation among seafarer recruitment and placement services, whether public or private;

(b) the needs of the maritime industry at both the national and international levels, when developing training programmes for seafarers that form the part of the ship's crew that is responsible for the ship's safe navigation and pollution prevention operations, with the participation of shipowners, seafarers and the relevant training institutions;

(c) making suitable arrangements for the cooperation of representative shipowners' and seafarers' organizations in the organization and operation of the public seafarer recruitment and placement services, where they exist;



(d) determining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, the conditions under which seafarers' personal data may be processed by seafarer recruitment and placement services, including the collection, storage, combination and communication of such data to third parties;

(e) maintaining an arrangement for the collection and analysis of all relevant information on the maritime labour market, including the current and prospective supply of seafarers that work as crew classified by age, sex, rank and qualifications, and the industry's requirements, the collection of data on age or sex being admissible only for statistical purposes or if used in the framework of a programme to prevent discrimination based on age or sex;

(f) ensuring that the staff responsible for the supervision of public and private seafarer recruitment and placement services for ship's crew with responsibility for the ship's safe navigation and pollution prevention operations have had adequate training, including approved sea-service experience, and have relevant knowledge of the maritime industry, including the relevant maritime international instruments on training, certification and labour standards;

(g) prescribing operational standards and adopting codes of conduct and ethical practices for seafarer recruitment and placement services; and

(h) exercising supervision of the licensing or certification system on the basis of a system of quality standards.

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

(a) medical examinations, seafarers' identity documents and such other items as may be required for the seafarer to gain employment;

(b) maintaining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, full and complete records of the seafarers covered by their recruitment and placement system, which should include but not be limited to:

(i) the seafarers' qualifications;

(ii) record of employment;

(iii) personal data relevant to employment; and

(iv) medical data relevant to employment;

(c) maintaining up-to-date lists of the ships for which the seafarer recruitment and placement services provide seafarers and ensuring that there is a means by which the services can be contacted in an emergency at all hours;

(d) procedures to ensure that seafarers are not subject to exploitation by the seafarer recruitment and placement services or their personnel with regard to the offer of engagement on particular ships or by particular companies;

(e) procedures to prevent the opportunities for exploitation of seafarers arising from the issue of joining advances or any other financial transaction between the shipowner and the seafarers which are handled by the seafarer recruitment and placement services;

(f) clearly publicizing costs, if any, which the seafarer will be expected to bear in the recruitment process;

(g) ensuring that seafarers are advised of any particular conditions applicable to the job for which they are to be engaged and of the particular shipowner's policies relating to their employment;

(h) procedures which are in accordance with the principles of natural justice for dealing with cases of incompetence or indiscipline consistent with national laws and practice and, where applicable, with collective agreements;

(i) procedures to ensure, as far as practicable, that all mandatory certificates and documents submitted for employment are up to date and have not been fraudulently obtained and that employment references are verified;

(j) procedures to ensure that requests for information or advice by families of seafarers while the seafarers are at sea are dealt with promptly and sympathetically and at no cost; and

(k) verifying that labour conditions on ships where seafarers are placed are in conformity with applicable collective bargaining agreements concluded between a shipowner and a representative seafarers' organization and, as a matter of policy, supplying seafarers only to shipowners that offer terms and conditions of employment to seafarers which comply with applicable laws or regulations or collective agreements.

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

(a) the systematic exchange of information on the maritime industry and labour market on a bilateral, regional and multilateral basis;

(b) the exchange of information on maritime labour legislation;

(c) the harmonization of policies, working methods and legislation governing recruitment and placement of seafarers;

(d) the improvement of procedures and conditions for the international recruitment and placement of seafarers; and

(e) workforce planning, taking account of the supply of and demand for seafarers and the requirements of the maritime industry.

## TITLE 2. CONDITIONS OF EMPLOYMENT

## Regulation 2.1 – Seafarers' employment agreements

*Purpose: To ensure that seafarers have a fair employment agreement*

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

### *Standard A2.1 – Seafarers' employment agreements*

1. Each Member shall adopt laws or regulations requiring that ships that fly its flag comply with the following requirements:

(a) seafarers working on ships that fly its flag shall have a seafarers' employment agreement signed by both the seafarer and the shipowner or a representative of the shipowner (or, where they are not employees, evidence of contractual or similar arrangements) providing them with decent working and living conditions on board the ship as required by this Convention;

(b) seafarers signing a seafarers' employment agreement shall be given an opportunity to examine and seek advice on the agreement before signing, as well as such other facilities as are necessary to ensure that they have freely entered into an agreement with a sufficient understanding of their rights and responsibilities;

(c) the shipowner and seafarer concerned shall each have a signed original of the seafarers' employment agreement;

(d) measures shall be taken to ensure that clear information as to the conditions of their employment can be easily obtained on board by seafarers, including the ship's master, and that such information, including a copy of the seafarers' employment agreement, is also accessible for review by officers of a competent authority, including those in ports to be visited; and

(e) seafarers shall be given a document containing a record of their employment on board the ship.

2. Where a collective bargaining agreement forms all or part of a seafarers' employment agreement, a copy of that agreement shall be available on board. Where the language of the seafarers' employment agreement and any applicable collective bargaining agreement is not in English, the following shall also be available in English (except for ships engaged only in domestic voyages):

(a) a copy of a standard form of the agreement; and

(b) the portions of the collective bargaining agreement that are subject to a port State inspection under Regulation 5.2.

3. The document referred to in paragraph 1(e) of this Standard shall not contain any statement as to the quality of the seafarers' work or as to their wages. The form of the document, the particulars to be recorded and the manner in which such particulars are to be entered, shall be determined by national law.

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

- (a) the seafarer's full name, date of birth or age, and birthplace;
- (b) the ship owner'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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Guideline B2.2.3 – Minimum wages

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

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

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

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

3. The competent authority should ensure:

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

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

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

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

2. Nothing in this Guideline should be deemed to prejudice arrangements agreed between shipowners or their organizations and seafarers' organizations with regard to the regulation of standard minimum terms

and conditions of employment, provided such terms and conditions are recognized by the competent authority.

**Regulation 2.3 – Hours of work and hours of rest**

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

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

**Standard A2.3 – Hours of work and hours of rest**

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

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

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

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

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

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

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

*(a) maximum hours of work shall not exceed:*

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

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

or

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Guideline B2.3 – Hours of work and hours of rest  
Guideline B2.3.1 – Young seafarers



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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Regulation 2.4 – Entitlement to leave

*Purpose: To ensure that seafarers have adequate leave*

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

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

#### Standard A2.4 – Entitlement to leave

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

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

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

Guideline B2.4 – Entitlement to leave  
Guideline B2.4.1— Calculation of entitlement

1. Under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country, service off-articles should be counted as part of the period of service.
2. Under conditions as determined by the competent authority or in an applicable collective agreement, absence from work to attend an approved maritime vocational training course or for such reasons as illness or injury or for maternity should be counted as part of the period of service.
3. The level of pay during annual leave should be at the seafarer's normal level of remuneration provided for by national laws or regulations or in the applicable seafarers' employment agreement. For seafarers employed for periods shorter than one year or in the event of termination of the employment relationship, entitlement to leave should be calculated on a pro-rata basis.
4. The following should not be counted as part of annual leave with pay:
  - (a) public and customary holidays recognized as such in the flag State, whether or not they fall during the annual leave with pay;
  - (b) periods of incapacity for work resulting from illness or injury or from maternity, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country;
  - (c) temporary shore leave granted to a seafarer while under an employment agreement; and
  - (d) compensatory leave of any kind, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.

Guideline B2.4.2 – Taking of annual leave

1. The time at which annual leave is to be taken should, unless it is fixed by regulation, collective agreement, arbitration award or other means consistent with national practice, be determined by the shipowner after consultation and, as far as possible, in agreement with the seafarers concerned or their representatives.
2. Seafarers should in principle have the right to take annual leave in the place with which they have a substantial connection, which would normally be the same as the place to which they are entitled to be repatriated. Seafarers should not be required without their consent to take annual leave due to them in another place except under the provisions of a seafarers' employment agreement or of national laws or regulations.
3. If seafarers are required to take their annual leave from a place other than that permitted by paragraph 2 of this Guideline, they should be entitled to free transportation to the place where they were engaged or recruited, whichever is nearer their home; subsistence and other costs directly involved should be for the account of the shipowner; the travel time involved should not be deducted from the annual leave with pay due to the seafarer.
4. A seafarer taking annual leave should be recalled only in cases of extreme emergency and with the seafarer's consent.

#### Guideline B2.4.3 – Division and accumulation

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

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

#### Guideline B2.4.4 – Young seafarers

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

#### Regulation 2.5 – Repatriation

*Purpose: To ensure that seafarers are able to return home*

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

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

#### Standard A2.5 – Repatriation

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

(a) if the seafarers' employment agreement expires while they are abroad;

(b) when the seafarers' employment agreement is terminated:...

(i) by the shipowner; or

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Guideline B2.5 – Repatriation  
Guideline B2.5.1 – Entitlement

1. Seafarers should be entitled to repatriation:

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

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

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

(ii) in the event of shipwreck;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Time spent awaiting repatriation and repatriation travel time should not be deducted from paid leave accrued to the seafarers.

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

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

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

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

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

#### Guideline B2.5.2 – Implementation by Members

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

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

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

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

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

3. If, after young seafarers under the age of 18 have served on a ship for at least four months during their first foreign-going voyage, it becomes apparent that they are unsuited to life at sea, they should be given the opportunity of being repatriated at no expense to themselves from the first suitable port of call in

which there are consular services of the flag State, or the State of nationality or residence of the young seafarer. Notification of any such repatriation, with the reasons therefor, should be given to the authority which issued the papers enabling the young seafarers concerned to take up seagoing employment.

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

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

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

#### *Standard A2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering*

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

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

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

##### Guideline B2.6.1 – Calculation of indemnity against unemployment

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

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

#### Regulation 2.7 – Manning levels

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

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

#### *Standard A2.7 – Manning levels*

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security. Every ship shall be manned by a crew that is adequate, in terms of size and qualifications, to ensure the safety and security of

the ship and its personnel, under all operating conditions, in accordance with the minimum safe manning document or an equivalent issued by the competent authority, and to comply with the standards of this Convention.

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

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

**Guideline B2.7 – Manning levels**  
**Guideline B2.7.1 – Dispute settlement**

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

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

**Regulation 2.8 – Career and skill development and opportunities for seafarers' employment**

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

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

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

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

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

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

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

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

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



(a) agreements providing for career development and skills training with a shipowner or an organization of shipowners; or

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

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

#### Guideline B2.8.2 – Register of seafarers

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

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

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

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

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

### TITLE 3. ACCOMMODATION, RECREATIONAL FACILITIES, FOOD AND CATERING

#### Regulation 3.1 – Accommodation and recreational facilities

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

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

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

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

*Standard A3.1 – Accommodation and recreational facilities*

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that ships that fly its flag:

(a) meet minimum standards to ensure that any accommodation for seafarers, working or living on board, or both, is safe, decent and in accordance with the relevant provisions of this Standard; and

(b) are inspected to ensure initial and ongoing compliance with those standards.

2. In developing and applying the laws and regulations to implement this Standard, the competent authority, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, shall:

(a) take into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention, in light of the specific needs of seafarers that both live and work on board ship, and

(b) give due consideration to the guidance contained in Part B of this Code.

3. The inspections required under Regulation 5.1.4 shall be carried out when:

(a) a ship is registered or re-registered; or

(b) the seafarer accommodation on a ship has been substantially altered.

4. The competent authority shall pay particular attention to ensuring implementation of the requirements of this Convention relating to:

(a) the size of rooms and other accommodation spaces;

(b) heating and ventilation;

(c) noise and vibration and other ambient factors;

(d) sanitary facilities;

(e) lighting; and

(f) hospital accommodation.

5. The competent authority of each Member shall require that ships that fly its flag meet the minimum standards for on-board accommodation and recreational facilities that are set out in paragraphs 6 to 17 of this Standard.

6. With respect to general requirements for accommodation:

(a) there shall be adequate headroom in all seafarer accommodation; the minimum permitted headroom in all seafarer accommodation where full and free movement is necessary shall be not less than 203 centimetres; the competent authority may permit some limited reduction in headroom in any space, or part of any space, in such accommodation where it is satisfied that such reduction:

(i) is reasonable; and

(ii) will not result in discomfort to the seafarers;

(b) the accommodation shall be adequately insulated;

(c) in ships other than passenger ships, as defined in Regulation 2(e) and (f) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (the «SOLAS Convention»), sleeping rooms shall be situated above the load line amidships or aft, except that in exceptional cases, where the size, type or intended service of the ship renders any other location impracticable, sleeping rooms may be located in the fore part of the ship, but in no case forward of the collision bulkhead;

(d) in passenger ships, and in special ships constructed in compliance with the IMO *Code of Safety for Special Purpose Ships*, 1983, and subsequent versions (hereinafter called «special purpose ships»), the competent authority may, on condition that satisfactory arrangements are made for lighting and ventilation, permit the location of sleeping rooms below the load line, but in no case shall they be located immediately beneath working alleyways;

(e) there shall be no direct openings into sleeping rooms from cargo and machinery spaces or from galleys, storerooms, drying rooms or communal sanitary areas; that part of a bulkhead separating such places from sleeping rooms and external bulkheads shall be efficiently constructed of steel or other approved substance and be watertight and gas-tight;

(f) the materials used to construct internal bulkheads, panelling and sheeting, floors and joinings shall be suitable for the purpose and conducive to ensuring a healthy environment;

(g) proper lighting and sufficient drainage shall be provided; and

(h) accommodation and recreational and catering facilities shall meet the requirements in Regulation 4.3, and the related provisions in the Code, on health and safety protection and accident prevention, with respect to preventing the risk of exposure to hazardous levels of noise and vibration and other ambient factors and chemicals on board ships, and to provide an acceptable occupational and onboard 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) square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;

(iii) 7 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;

(g) however, in order to provide single berth sleeping rooms on ships of less than 3,000 gross tonnage, passenger ships and special purpose ships, the competent authority may allow a reduced floor area;

(h) in ships of less than 3,000 gross tonnage other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms may be occupied by a maximum of two seafarers; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 7 square metres;

(i) on passenger ships and special purpose ships the floor area of sleeping rooms for seafarers not performing the duties of ships' officers shall not be less than:

(i) 7.5 square metres in rooms accommodating two persons;

(ii) 11.5 square metres in rooms accommodating three persons;

(iii) 14.5 square metres in rooms accommodating four persons;

(j) on special purpose ships sleeping rooms may accommodate more than four persons; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 3.6 square metres per person;

(k) on ships other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms for seafarers who perform the duties of ships' officers, where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person shall not be less than:

(i) 7.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;

(ii) 8.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;

(iii) 10 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;

(l) on passenger ships and special purpose ships the floor area for seafarers performing the duties of ships' officers where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person for junior officers shall not be less than 7.5 square metres and for senior officers not less than 8.5 square metres; junior officers are understood to be at the operational level, and senior officers at the management level;

(m) the master, the chief engineer and the chief navigating officer shall have, in addition to their sleeping rooms, an adjoining sitting room, day room or equivalent additional space; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;

(n) for each occupant, the furniture shall include a clothes locker of ample space (minimum 475 litres) and a drawer or equivalent space of not less than 56 litres; if the drawer is incorporated in the clothes locker then the combined minimum volume of the clothes locker shall be 500 litres; it shall be fitted with a shelf and be able to be locked by the occupant so as to ensure privacy;

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

#### 10. With respect to requirements for mess rooms:

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

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

#### 11. With respect to requirements for sanitary facilities:

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

(b) there shall be sanitary facilities within easy access of the navigating bridge and the machinery space or near the engine room control centre; ships of less than

3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19. In the case of ships where there is need to take account, without discrimination, of the interests of seafarers having differing and distinctive religious and social practices, the competent authority may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, permit fairly applied variations

in respect of this Standard on condition that such variations do not result in overall facilities less favourable than those which would result from the application of this Standard.

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

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

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

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

#### Guideline B3.1 – Accommodation and recreational facilities

##### Guideline B3.1.1 – Design and construction

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

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

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

4. The bulkhead surfaces and deckheads in sleeping rooms and mess rooms should be capable of being easily kept clean and light in colour with a durable, 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;

(a) facilities for hot beverages; and

(b) 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.

1. Accommodation and recreational and catering facilities should be located as far as practicable from the engines, steering gear rooms, deck winches, ventilation, heating and air-conditioning equipment and other noisy machinery and apparatus.
2. Acoustic insulation or other appropriate sound-absorbing materials should be used in the construction and finishing of bulkheads, deckheads and decks within the sound-producing spaces as well as self-closing noise-isolating doors for machinery spaces.
3. Engine rooms and other machinery spaces should be provided, wherever practicable, with soundproof centralized control rooms for engine-room personnel. Working spaces, such as the machine shop, should be insulated, as far as practicable, from the general engine-room noise and measures should be taken to reduce noise in the operation of machinery.
4. The limits for noise levels for working and living spaces should be in conformity with the ILO international guidelines on exposure levels, including those in the ILO code of practice entitled *Ambient factors in the workplace*, 2001, and, where applicable, the specific protection recommended by the International Maritime Organization, and with any subsequent amending and supplementary instruments for acceptable noise levels on board ships. A copy of the applicable instruments in English or the working language of the ship should be carried on board and should be accessible to seafarers.
5. No accommodation or recreational or catering facilities should be exposed to excessive vibration.

#### Regulation 3.2 – Food and catering

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

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry on board and serve food and drinking water of appropriate quality, nutritional value and quantity that adequately covers the requirements of the ship and takes into account the differing cultural and religious backgrounds.
2. Seafarers on board a ship shall be provided with food free of charge during the period of engagement.
3. Seafarers employed as ships' cooks with responsibility for food preparation must be trained and qualified for their position on board ship.

#### Standard A3.2 – Food and catering

1. Each Member shall adopt laws and regulations or other measures to provide minimum standards for the quantity and quality of food and drinking water and for the catering standards that apply to meals provided to seafarers on ships that fly its flag, and shall undertake educational activities to promote awareness and implementation of the standards referred to in this paragraph.
2. Each Member shall ensure that ships that fly its flag meet the following minimum standards:
  - (a) food and drinking water supplies, having regard to the number of seafarers on board, their religious requirements and cultural practices as they pertain to food, and the duration and nature of the voyage, shall be suitable in respect of quantity, nutritional value, quality and variety;

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

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

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

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

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

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

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

(a) supplies of food and drinking water;

(b) all spaces and equipment used for the storage and handling of food and drinking water; and

(c) galley and other equipment for the preparation and service of meals.

8. No seafarer under the age of 18 shall be employed or engaged or work as a ship's cook.

#### Guideline B3.2 – Food and catering

##### Guideline B3.2.1 – Inspection, education, research and publication

1. The competent authority should, in cooperation with other relevant agencies and organizations, collect up-to-date information on nutrition and on methods of purchasing, storing, preserving, cooking and serving food, with special reference to the requirements of catering on board a ship. This information should be made available, free of charge or at reasonable cost, to manufacturers of and traders in ships' food supplies and equipment, masters, stewards and cooks, and to shipowners' and seafarers' organizations concerned. Appropriate forms of publicity, such as manuals, brochures, posters, charts or advertisements in trade journals, should be used for this purpose.

2. The competent authority should issue recommendations to avoid wastage of food, facilitate the maintenance of a proper standard of hygiene, and ensure the maximum practicable convenience in working arrangements.
3. The competent authority should work with relevant agencies and organizations to develop educational materials and onboard information concerning methods of ensuring proper food supply and catering services.
4. The competent authority should work in close cooperation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and with national or local authorities dealing with questions of food and health, and may where necessary utilize the services of such authorities.

#### Guideline B3.2.2 – Ships' cooks

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

### **TITLE 4. HEALTH PROTECTION, MEDICAL CARE, WELFARE AND SOCIAL SECURITY PROTECTION**

#### Regulation 4.1 – Medical care on board ship and ashore

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

1. Each Member shall ensure that all seafarers on ships that fly its flag are covered by adequate measures for the protection of their health and that they have access to prompt and adequate medical care whilst working on board.
2. The protection and care under paragraph 1 of this Regulation shall, in principle, be provided at no cost to the seafarers.

3. Each Member shall ensure that seafarers on board ships in its territory who are in need of immediate medical care are given access to the Member's medical facilities on shore.

4. The requirements for onboard health protection and medical care set out in the Code include standards for measures aimed at providing seafarers with health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore.

*Standard A4.1 – Medical care on board ship and ashore*

1. Each Member shall ensure that measures providing for health protection and medical care, including essential dental care, for seafarers working on board a ship that flies its flag are adopted which:

(a) ensure the application to seafarers of any general provisions on occupational health protection and medical care relevant to their duties, as well as of special provisions specific to work on board ship;

(b) ensure that seafarers are given health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore, including prompt access to the necessary medicines, medical equipment and facilities for diagnosis and treatment and to medical information and expertise;

(c) give seafarers the right to visit a qualified medical doctor or dentist without delay in ports of call, where practicable;

(d) ensure that, to the extent consistent with the Member's national law and practice, medical care and health protection services while a seafarer is on board ship or landed in a foreign port are provided free of charge to seafarers; and

(e) are not limited to treatment of sick or injured seafarers but include measures of a preventive character such as health promotion and health education programmes.

2. The competent authority shall adopt a standard medical report form for use by the ships' masters and relevant onshore and on-board medical personnel. The form, when completed, and its contents shall be kept confidential and shall only be used to facilitate the treatment of seafarers.

3. Each Member shall adopt laws and regulations establishing requirements for onboard hospital and medical care facilities and equipment and training on ships that fly its flag.

4. National laws and regulations shall as a minimum provide for the following requirements:

(a) all ships shall carry a medicine chest, medical equipment and a medical guide, the specifics of which shall be prescribed and subject to regular inspection by the competent authority; the national requirements shall take into account the type of ship, the number of persons on board and the nature, destination and duration of voyages and relevant national and international recommended medical standards;

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



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

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

Guideline B4.1 – Medical care on board ship and ashore  
Guideline B4.1.1 – Provision of medical care

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

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

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

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

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

4. The medicine chest and its contents, as well as the medical equipment and medical guide carried on board, should be properly maintained and inspected at regular intervals, not exceeding 12 months, by responsible persons designated by the competent authority, who should ensure that the labelling, expiry dates and conditions of storage of all medicines and directions for their use are checked and all equipment functioning as required. In adopting or reviewing the ship's medical guide used nationally, and in determining the contents of the medicine chest and medical equipment, the competent authority should

take into account international recommendations in this field, including the latest edition of the *International Medical Guide for Ships*, and other guides mentioned in paragraph 2 of this Guideline.

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

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

#### Guideline B4.1.2 – Medical report form

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

#### Guideline B4.1.3 – Medical care ashore

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

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

(a) outpatient treatment for sickness and injury;

(b) hospitalization when necessary; and

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

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

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

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

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

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

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

(d) landing seafarers ashore for emergency treatment;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Guideline B4.1.5 – Dependants of seafarers

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

## Regulation 4.2 – Shipowners' liability

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

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

## Standard A4.2 – Shipowners' liability

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that shipowners of ships that fly its flag are responsible for health protection and medical care of all seafarers working on board the ships in accordance with the following minimum standards:
  - (a) shipowners shall be liable to bear the costs for seafarers working on their ships in respect of sickness and injury of the seafarers occurring between the date of commencing duty and the date upon which they are deemed duly repatriated, or arising from their employment between those dates;
  - (b) shipowners shall provide financial security to assure compensation in the event of the death or long-term disability of seafarers due to an occupational injury, illness or hazard, as set out in national law, the seafarers' employment agreement or collective agreement;
  - (c) shipowners shall be liable to defray the expense of medical care, including medical treatment and the supply of the necessary medicines and therapeutic appliances, and board and lodging away from home until the sick or injured seafarer has recovered, or until the sickness or incapacity has been declared of a permanent character; and
  - (d) shipowners shall be liable to pay the cost of burial expenses in the case of death occurring on board or ashore during the period of engagement.
2. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to defray the expense of medical care and board and lodging to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.
3. Where the sickness or injury results in incapacity for work the shipowner shall be liable:
  - (a) to pay full wages as long as the sick or injured seafarers remain on board or until the seafarers have been repatriated in accordance with this Convention; and
  - (b) to pay wages in whole or in part as prescribed by national laws or regulations or as provided for in collective agreements from the time when the seafarers are repatriated or landed until their recovery or, if earlier, until they are entitled to cash benefits under the legislation of the Member concerned.

4. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to pay wages in whole or in part in respect of a seafarer no longer on board to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.

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

(a) injury incurred otherwise than in the service of the ship;

(b) injury or sickness due to the wilful misconduct of the sick, injured or deceased seafarer; and

(c) sickness or infirmity intentionally concealed when the engagement is entered into.

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

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

#### Guideline B4.2 – Shipowners' liability

1. The payment of full wages required by Standard A4.2, paragraph 3(a), may be exclusive of bonuses.

2. National laws or regulations may provide that a shipowner shall cease to be liable to bear the costs of a sick or injured seafarer from the time at which that seafarer can claim medical benefits under a scheme of compulsory sickness insurance, compulsory accident insurance or workers' compensation for accidents.

3. National laws or regulations may provide that burial expenses paid by the shipowner shall be reimbursed by an insurance institution in cases in which funeral benefit is payable in respect of the deceased seafarer under laws or regulations relating to social insurance or workers' compensation.

#### Regulation 4.3 – Health and safety protection and accident prevention

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

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are provided with occupational health protection and live, work and train on board ship in a safe and hygienic environment.

2. Each Member shall develop and promulgate national guidelines for the management of occupational safety and health on board ships that fly its flag, after consultation with representative shipowners' and seafarers' organizations and taking into account applicable codes, guidelines and standards recommended by international organizations, national administrations and maritime industry organizations.

3. Each Member shall adopt laws and regulations and other measures addressing the matters specified in the Code, taking into account relevant international instruments, and set standards for occupational safety and health protection and accident prevention on ships that fly its flag.

#### Standard A4.3 – Health and safety protection and accident prevention

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

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

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

(c) onboard 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 onboard occupational accidents.

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

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

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

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

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

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

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

5. The competent authority shall ensure that:

(a) occupational accidents, injuries and diseases are adequately reported, taking into account the guidance provided by the International Labour Organization with respect to the reporting and recording of occupational accidents and diseases;

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

(c) occupational accidents are investigated.

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

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

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

#### Guideline B4.3 – Health and safety protection and accident prevention

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

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

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

(a) general and basic provisions;

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

(c) machinery;

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

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

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

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

(h) special safety measures on and below deck;

(i) loading and unloading equipment;

(j) fire prevention and firefighting;

(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, onboard 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 onboard 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 wellbeing of the abuse of alcohol and drugs and other potentially harmful substances, and the risk and concerns relating to HIV/AIDS and of other health risk related activities.

#### Guideline B4.3.11 – International cooperation

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

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

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

(a) bilateral or multilateral arrangements for uniformity in occupational safety and health protection and accident prevention standards and safeguards;

(b) exchange of information on particular hazards affecting seafarers and on means of promoting occupational safety and health protection and preventing accidents;

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

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

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

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

#### Regulation 4.4 – Access to shore-based welfare facilities

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

1. Each Member shall ensure that shore-based welfare facilities, where they exist, are easily accessible. The Member shall also promote the development of welfare facilities, such as those listed in the Code, in designated ports to provide seafarers on ships that are in its ports with access to adequate welfare facilities and services.

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

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

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

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

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

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

*Guideline B4.4.1 – Responsibilities of Members*

1. Each Member should:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Guideline B4.4.2 – Welfare facilities and services in ports

1. Each Member should provide or ensure the provision of such welfare facilities and services as may be required, in appropriate ports of the country.

2. Welfare facilities and services should be provided, in accordance with national conditions and practice, by one or more of the following:

(a) public authorities;

(b) shipowners' and seafarers' organizations concerned under collective agreements or other agreed arrangements; and

(c) voluntary organizations.

3. Necessary welfare and recreational facilities should be established or developed in ports. These should include:

(a) meeting and recreation rooms as required;

(b) facilities for sports and outdoor facilities, including competitions;

(c) educational facilities; and

(d) where appropriate, facilities for religious observances and for personal counselling.

4. These facilities may be provided by making available to seafarers in accordance with their needs facilities designed for more general use.

5. Where large numbers of seafarers of different nationalities require facilities such as hotels, clubs and sports facilities in a particular port, the competent authorities or bodies of the countries of origin of the seafarers and of the flag States, as well as the international associations concerned, should consult and cooperate with the competent authorities and bodies of the country in which the port is situated and with one another, with a view to the pooling of resources and to avoiding unnecessary duplication.

6. Hotels or hostels suitable for seafarers should be available where there is need for them. They should provide facilities equal to those found in a good-class hotel, and should wherever possible be located in good surroundings away from the immediate vicinity of the docks. Such hotels or hostels should be properly supervised, the prices charged should be reasonable in amount and, where necessary and possible, provision should be made for accommodating seafarers' families.

7. These accommodation facilities should be open to all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work. Without in any way infringing this principle, it may be necessary in certain ports to provide several types of facilities, comparable in standard but adapted to the customs and needs of different groups of seafarers.

8. Measures should be taken to ensure that, as necessary, technically competent persons are employed full time in the operation of seafarers' welfare facilities and services, in addition to any voluntary workers.

#### Guideline B4.4.3 – Welfare boards

1. Welfare boards should be established, at the port, regional and national levels, as appropriate. Their functions should include:

(a) keeping under review the adequacy of existing welfare facilities and monitoring the need for the provision of additional facilities or the withdrawal of 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 4.5 – Social security

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

1. Each Member shall ensure that all seafarers and, to the extent provided for in its national law, their dependants have access to social security protection in accordance with the Code without prejudice however to any more favourable conditions referred to in paragraph 8 of article 19 of the Constitution.
2. Each Member undertakes to take steps, according to its national circumstances, individually and through international cooperation, to achieve progressively comprehensive social security protection for seafarers.

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

*Standard A4.5 – Social security*

1. The branches to be considered with a view to achieving progressively comprehensive social security protection under Regulation 4.5 are: medical care, sickness benefit, unemployment benefit, old-age benefit, employment injury benefit, family benefit, maternity benefit, invalidity benefit and survivors' benefit, complementing the protection provided for under Regulations 4.1, on medical care, and 4.2, on shipowners' liability, and under other titles of this Convention.

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

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

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

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

6. Each Member shall give consideration to the various ways in which comparable benefits will, in accordance with national law and practice, be provided to seafarers in the absence of adequate coverage in the branches referred to in paragraph 1 of this Standard.

7. The protection under Regulation 4.5, paragraph 1, may, as appropriate, be contained in laws or regulations, in private schemes or in collective bargaining agreements or in a combination of these.

8. To the extent consistent with their national law and practice, Members shall cooperate, through bilateral or multilateral agreements or other arrangements, to ensure the maintenance of social security rights, provided through contributory or non-contributory schemes, which have been acquired, or are in the course of acquisition, by all seafarers regardless of residence.

9. Each Member shall establish fair and effective procedures for the settlement of disputes.

10. Each Member shall at the time of ratification specify the branches for which protection is provided in accordance with paragraph 2 of this Standard. It shall subsequently notify the Director-General of the International Labour Office when it provides social security protection in respect of one or more other branches stated in paragraph 1 of this Standard. The Director-General shall maintain a register of this information and shall make it available to all interested parties.

11. The reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution, shall also include information regarding steps taken in accordance with Regulation 4.5, paragraph 2, to extend protection to other branches.

#### Guideline B4.5 – Social security

1. The protection to be provided at the time of ratification in accordance with Standard A4.5, paragraph 2, should at least include the branches of medical care, sickness benefit and employment injury benefit.

2. In the circumstances referred to in Standard A4.5, paragraph 6, comparable benefits may be provided through insurance, bilateral and multilateral agreements or other effective means, taking into consideration the provisions of relevant collective bargaining agreements. Where such measures are adopted, seafarers covered by such measures should be advised of the means by which the various branches of social security protection will be provided. \_\_\_\_\_

3. Where seafarers are subject to more than one national legislation covering social security, the Members concerned should cooperate in order to determine by mutual agreement which legislation is to apply, taking into account such factors as the type and level of protection under the respective legislations which is more favourable to the seafarer concerned as well as the seafarer's preference.

4. The procedures to be established under Standard A4.5, paragraph 9, should be designed to cover all disputes relevant to the claims of the seafarers concerned, irrespective of the manner in which the coverage is provided.

5. Each Member which has national seafarers, non-national seafarers or both serving on ships that fly its flag should provide the social security protection in the Convention as applicable, and should periodically review the branches of social security protection in Standard A4.5, paragraph 1, with a view to identifying any additional branches appropriate for the seafarers concerned.

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

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

#### TITLE 5. COMPLIANCE AND ENFORCEMENT

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

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

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

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

#### Regulation 5.1 – Flag State responsibilities

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

#### Regulation 5.1.1 – General principles

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

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

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

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

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

#### *Standard A5.1.1 – General principles*

1. Each Member shall establish clear objectives and standards covering the administration of its inspection and certification systems, as well as adequate overall procedures for its assessment of the extent to which those objectives and standards are being attained.

2. Each Member shall require all ships that fly its flag to have a copy of this Convention available on board.

#### Guideline B5.1.1 – General principles

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

#### Regulation 5.1.2 – Authorization of recognized organizations

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

#### *Standard A5.1.2 – Authorization of recognized organizations*

1. For the purpose of recognition in accordance with paragraph 1 of Regulation 5.1.2, the competent authority shall review the competency and independence of the organization concerned and determine whether the organization has demonstrated, to the extent necessary for carrying out the activities covered by the authorization conferred on it, that the organization:
  - (a) has the necessary expertise in the relevant aspects of this Convention and an appropriate knowledge of ship operations, including the minimum requirements for seafarers to work on a ship, conditions of employment, accommodation, recreational facilities, food and catering, accident prevention, health protection, medical care, welfare and social security protection;
  - (b) has the ability to maintain and update the expertise of its personnel;
  - (c) has the necessary knowledge of the requirements of this Convention as well as of applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and
  - (d) is of the appropriate size, structure, experience and capability commensurate with the type and degree of authorization.
2. Any authorizations granted with respect to inspections shall, as a minimum, empower the recognized organization to require the rectification of deficiencies that it identifies in seafarers' working and living conditions and to carry out inspections in this regard at the request of a port State.

3. Each Member shall establish:

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

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

#### Guideline B5.1.2 – Authorization of recognized organizations

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

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

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

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

- (a) scope of application;
- (b) purpose;
- (c) general conditions;
- (d) the execution of functions under authorization;
- (e) legal basis of the functions under authorization;
- (f) reporting to the competent authority;
- (g) specification of the authorization from the competent authority to the recognized organization; and
- (h) the competent authority's supervision of activities delegated to the recognized organization.

4. Each Member should require the recognized organizations to develop a system for qualification of staff employed by them as inspectors to ensure the timely updating of their knowledge and expertise.
5. Each Member should require the recognized organizations to maintain records of the services performed by them such that they are able to demonstrate achievement of the required standards in the items covered by the services.
6. In establishing the oversight procedures referred to in Standard A5.1.2, paragraph 3(b), each Member should take into account the *Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration*, adopted in the framework of the International Maritime Organization.

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

1. This Regulation applies to ships of:

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

For the purpose of this Regulation, «international voyage» means a voyage from a country to a port outside such a country.

2. This Regulation also applies to any ship that flies the flag of a Member and is not covered by paragraph 1 of this Regulation, at the request of the shipowner to the Member concerned.
3. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a maritime labour certificate certifying that the working and living conditions of seafarers on the ship, including measures for ongoing compliance to be included in the declaration of maritime labour compliance referred to in paragraph 4 of this Regulation, have been inspected and meet the requirements of national laws or regulations or other measures implementing this Convention.
4. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a declaration of maritime labour compliance stating the national requirements implementing this Convention for the working and living conditions for seafarers and setting out the measures adopted by the shipowner to ensure compliance with the requirements on the ship or ships concerned.
5. The maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall conform to the model prescribed by the Code.
6. Where the competent authority of the Member or a recognized organization duly authorized for this purpose has ascertained through inspection that a ship that flies the Member's flag meets or continues to meet the standards of this Convention, it shall issue or renew a maritime labour certificate to that effect and maintain a publicly available record of that certificate.
7. Detailed requirements for the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, including a list of the matters that must be inspected and approved, are set out in Part A of the Code.

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

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

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

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

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

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

(a) to new ships on delivery;

(b) when a ship changes flag; or

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

13. The requirement for an English-language translation in paragraphs 11 and 12 of this Standard does not apply in the case of a ship not engaged in an international voyage.

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

(a) if the relevant inspections are not completed within the periods specified under paragraph 2 of this Standard;

(b) if the certificate is not endorsed in accordance with paragraph 2 of this Standard;

(c) when a ship changes flag;

(d) when a shipowner ceases to assume the responsibility for the operation of a ship; and

(e) when substantial changes have been made to the structure or equipment covered in Title 3.

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

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

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

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

1. The statement of national requirements in Part I of the declaration of maritime labour compliance should include or be accompanied by references to the legislative provisions relating to seafarers' working and living conditions in each of the matters listed in Appendix A5-I. Where national legislation precisely follows the requirements stated in this Convention, a reference may be all that is necessary. Where 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 noncompliance is noted. Part II may take a number of forms. It could make reference to other more comprehensive documentation covering policies and procedures relating to other aspects of the maritime sector, for example documents required by the *International Safety Management (ISM) Code* or the information required by Regulation 5 of the SOLAS Convention, Chapter XI-1 relating to the ship's Continuous Synopsis Record.

3. The measures to ensure ongoing compliance should include general international requirements for the shipowner and master to keep themselves informed of the latest advances in technology and scientific findings concerning workplace design, taking into account the inherent dangers of seafarers' work, and to inform the seafarers' representatives accordingly, thereby guaranteeing a better level of protection of the seafarers' working and living conditions on board.

4. The declaration of maritime labour compliance should, above all, be drafted in clear terms designed to help all persons concerned, such as flag State inspectors, authorized officers in port States and seafarers, to check that the requirements are being properly implemented.
5. An example of the kind of information that might be contained in a declaration of maritime labour compliance is given in Appendix B5-I.
6. When a ship changes flag as referred to in Standard A5.1.3, paragraph 14(c), and where both States concerned have ratified this Convention, the Member whose flag the ship was formerly entitled to fly should, as soon as possible, transmit to the competent authority of the other Member copies of the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance carried by the ship before the change of flag and, if applicable, copies of the relevant inspection reports if the competent authority so requests within three months after the change of flag has taken place.

#### Regulation 5.1.4 – Inspection and enforcement

1. Each Member shall verify, through an effective and coordinated system of regular inspections, monitoring and other control measures, that ships that fly its flag comply with the requirements of this Convention as implemented in national laws and regulations.
2. Detailed requirements regarding the inspection and enforcement system referred to in paragraph 1 of this Regulation are set out in Part A of the Code.

#### *Standard A5.1.4 – Inspection and enforcement*

1. Each Member shall maintain a system of inspection of the conditions for seafarers on ships that fly its flag which shall include verification that the measures relating to working and living conditions as set out in the declaration of maritime labour compliance, where applicable, are being followed, and that the requirements of this Convention are met.
2. The competent authority shall appoint a sufficient number of qualified inspectors to fulfil its responsibilities under paragraph 1 of this Standard. Where recognized organizations have been authorized to carry out inspections, the Member shall require that personnel carrying out the inspection are qualified to undertake these duties and shall provide them with the necessary legal authority to perform their duties.
3. Adequate provision shall be made to ensure that the inspectors have the training, competence, terms of reference, powers, status and independence necessary or desirable so as to enable them to carry out the verification and ensure the compliance referred to in paragraph 1 of this Standard.
4. Inspections shall take place at the intervals required by Standard A5.1.3, where applicable. The interval shall in no case exceed three years.
5. If a Member receives a complaint which it does not consider manifestly unfounded or obtains evidence that a ship that flies its flag does not conform to the requirements of this Convention or that there are serious deficiencies in the implementation of the measures set out in the declaration of maritime labour compliance, the Member shall take the steps necessary to investigate the matter and ensure that action is taken to remedy any deficiencies found.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Guideline B5.1.4 – Inspection and enforcement

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9. When a sample referred to in paragraph 8(e) of this Guideline is being taken or removed, the shipowner or the shipowner's representative, and where appropriate a seafarer, should be notified or should be

present at the time the sample is taken or removed. The quantity of such a sample should be properly recorded by the inspector.

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

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

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

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

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

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

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

#### Regulation 5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Each Member shall require that ships that fly its flag have onboard procedures for the fair, effective and expeditious handling of seafarer complaints alleging breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Each Member shall prohibit and penalize any kind of victimization of a seafarer for filing a complaint.

3. The provisions in this Regulation and related sections of the Code are without prejudice to a seafarer's right to seek redress through whatever legal means the seafarer considers appropriate.

#### Standard A5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Without prejudice to any wider scope that may be given in national laws or regulations or collective agreements, the onboard 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.

3. 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.

4. 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.

5. In addition to a copy of their seafarers' employment agreement, all seafarers shall be provided with a copy of the onboard complaint procedures applicable on the ship. This shall include contact information for the competent authority in the flag State and, where different, in the seafarers' country of residence, and the name of a person or persons on board the ship who can, on a confidential basis, provide seafarers with impartial advice on their complaint and otherwise assist them in following the complaint procedures available to them on board the ship.

#### Guideline B5.1.5 – On-board complaint procedures

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

#### Regulation 5.1.6 – Marine casualties

1. Each Member shall hold an official inquiry into any serious marine casualty, leading to injury or loss of life, that involves a ship that flies its flag. The final report of an inquiry shall normally be made public.
2. Members shall cooperate with each other to facilitate the investigation of serious marine casualties referred to in paragraph 1 of this Regulation.

#### *Standard A5.1.6 – Marine casualties*

(No provisions)

#### Guideline B5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

#### Regulation 5.2 – Port State responsibilities

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

#### Regulation 5.2.1 – Inspections in port

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

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

*Standard A5.2.1 – Inspections in port*

1. Where an authorized officer, having come on board to carry out an inspection and requested, where applicable, the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, finds that:

(a) the required documents are not produced or maintained or are falsely maintained or that the documents produced do not contain the information required by this Convention or are otherwise invalid; or

(b) there are clear grounds for believing that the working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention; or

(c) there are reasonable grounds to believe that the ship has changed flag for the purpose of avoiding compliance with this Convention; or

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

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

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

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

4. Where, following a more detailed inspection, the working and living conditions on the ship are found not to conform to the requirements of this Convention, the authorized officer shall forthwith bring the deficiencies to the attention of the master of the ship, with required deadlines for their rectification. In the event that such deficiencies are considered by the authorized officer to be significant, or if they relate to a complaint made in accordance with paragraph 3 of this Standard, the authorized officer shall bring the deficiencies to the attention of the appropriate seafarers' and 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 nonconformities 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 nonconformities and is satisfied that the plan will be implemented in an expeditious manner. If the ship is prevented from sailing, the authorized officer shall forthwith notify the flag State accordingly and invite a representative of the flag State to be present, if possible, requesting the flag State to reply within a prescribed deadline. The authorized officer shall also inform forthwith the appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State in which the inspection was carried out.

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

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

#### Guideline B5.2.1 – Inspections in port

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

2. When developing a policy relating to the circumstances warranting a detention of the ship under Standard A5.2.1, paragraph 6, of the competent authority should consider that, with respect to the breaches referred to in Standard A5.2.1, paragraph 6 (b), the seriousness could be due to the nature of the deficiency concerned. This would be particularly relevant in the case of the violation of fundamental rights and principles or seafarers' employment and social rights under Articles III and IV. For example, the employment of a person who is under age should be considered as a serious breach even if there is only one such person on board. In other cases, the number of different defects found during a particular inspection should be taken into account: for example, several instances of defects relating to

accommodation or food and catering which do not threaten safety or health might be needed before they should be considered as constituting a serious breach.

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

**Regulation 5.2.2 – Onshore seafarer  
complaint-handling procedures**

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

*Standard A5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures*

1. A complaint by a seafarer alleging a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) may be reported to an authorized officer in the port at which the seafarer's ship has called. In such cases, the authorized officer shall undertake an initial investigation.

2. Where appropriate, given the nature of the complaint, the initial investigation shall include consideration of whether the onboard 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 nonconformity 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 shipboard level, the authorized officer shall forthwith notify the flag State, seeking, within a prescribed deadline, advice and a corrective plan of action.

6. Where the complaint has not been resolved following action taken in accordance with paragraph 5 of this Standard, the port State shall transmit a copy of the authorized officer's report to the Director-General. The report must be accompanied by any reply received within the prescribed deadline from the competent authority of the flag State. The appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State shall be similarly informed. In addition, statistics and information regarding complaints that have been resolved shall be regularly submitted by the port State to the Director-General. Both such submissions are provided in order that, on the basis of such action as may be considered appropriate and expedient, a record is kept of such information and is brought to the attention of parties, including shipowners' and seafarers' organizations, which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.

7. Appropriate steps shall be taken to safeguard the confidentiality of complaints made by seafarers.

#### Guideline B5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Where a complaint referred to in Standard A5.2.2 is dealt with by an authorized officer, the officer should first check whether the complaint is of a general nature which concerns all seafarers on the ship, or a category of them, or whether it relates only to the individual case of the seafarer concerned.
2. If the complaint is of a general nature, consideration should be given to undertaking a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.
3. If the complaint relates to an individual case, an examination of the results of any on-board complaint procedures for the resolution of the complaint concerned should be undertaken. If such procedures have not been explored, the authorized officer should suggest that the complainant take advantage of any such procedures available. There should be good reasons for considering a complaint before any on-board complaint procedures have been explored. These would include the inadequacy of, or undue delay in, the internal procedures or the complainant's fear of reprisal for lodging a complaint.
4. In any investigation of a complaint, the authorized officer should give the master, the shipowner and any other person involved in the complaint a proper opportunity to make known their views.
5. In the event that the flag State demonstrates, in response to the notification by the port State in accordance with paragraph 5 of Standard A5.2.2, that it will handle the matter, and that it has in place effective procedures for this purpose and has submitted an acceptable plan of action, the authorized officer may refrain from any further involvement with the complaint.

#### Regulation 5.3 – Labour-supplying responsibilities

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

1. Without prejudice to the principle of each Member's responsibility for the working and living conditions of seafarers on ships that fly its flag, the Member also has a responsibility to ensure the implementation of the requirements of this Convention regarding the recruitment and placement of seafarers as well as the social security protection of seafarers that are its nationals or are resident or are otherwise domiciled in its territory, to the extent that such responsibility is provided for in this Convention.
2. Detailed requirements for the implementation of paragraph 1 of this Regulation are found in the Code.
3. Each Member shall establish an effective inspection and monitoring system for enforcing its labour-supplying responsibilities under this Convention.
4. Information about the system referred to in paragraph 3 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

#### Standard A5.3 – Labour-supplying responsibilities

1. Each Member shall enforce the requirements of this Convention applicable to the operation and practice of seafarer recruitment and placement services established on its territory through a system of

inspection and monitoring and legal proceedings for breaches of licensing and other operational requirements provided for in Standard A i.4.

**Guideline B5.3 – Labour-supplying responsibilities**

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

**APPENDIX A5-1**

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

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

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

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

---

#### **APPENDIX A5-II**

#### **MARITIME LABOUR CERTIFICATE**

*(Note: This Certificate shall have a Declaration of Maritime Labour Compliance attached)*

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the

Maritime Labour Convention, 2006

(referred to below as «the Convention»)

under the authority of the Government of:

(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by

(full designation and address of the competent authority or recognized organization duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Date of registry

Gross tonnage[1]

IMO number

Type of ship

Name and address of the shipowner[2]

1. For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969).

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.

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.

<i>Intermediate inspection:</i>  (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.

<i>Additional inspection:</i>  (if required)	Signed
	(Signature of authorized official)
	Place
	Date
	(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

<i>Additional inspection:</i> (if required)	Signed
	(Signature of authorized official)
	Place
	Date
	(Seal or stamp of the authority, as appropriate)
<i>Additional inspection:</i> (if required)	Signed
	(Signature of authorized official)
	Place
	Date
	(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006**

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

*(Note: This Declaration must be attached to the ship's Maritime Labour Certificate)*

Issued under the authority of: ..... *(insert name of competent authority as defined in Article II, paragraph 1(a), of the Convention)*

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

(a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;

(b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;

(c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;

(d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and

(e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1. Minimum age (Regulation 1.1)
2. Medical certification (Regulation 1.2)
3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)
4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)
5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)
6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)
7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7)
8. Accommodation (Regulation 3.1)
9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1)
10. Food and catering (Regulation 3.2)
11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)
12. On-board medical care (Regulation 4.1)
13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)
14. Payment of wages (Regulation 2.2)

Name:

Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

#### **Substantial equivalencies**

*(Note: Strike out the statement which is not applicable)*

The following substantial equivalencies, as provided under Article VI, paragraphs 3 and 4, of the Convention, except where stated above, are noted *(insert description if applicable)*:

No equivalency has been granted.

Name:

Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

#### **Exemptions**

*(Note: Strike out the statement which is not applicable)*

The following exemptions granted by the competent authority as provided in Title 3 of the Convention are noted:

No exemption has been granted.

Name:

Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

## DECLARATION OF MARITIME LABOUR COMPLIANCE – PART II

*Measures adopted to ensure ongoing compliance  
between inspections*

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

*(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)*

- |   |                          |
|---|--------------------------|
| 1. Minimum age (Regulation 1.1)   | <input type="checkbox"/> |
| 2. Medical certification (Regulation 1.2)   | <input type="checkbox"/> |
| 3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)   | <input type="checkbox"/> |
| 4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)  | <input type="checkbox"/> |
| 5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4) | <input type="checkbox"/> |
| 6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)   | <input type="checkbox"/> |
| 7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7)   | <input type="checkbox"/> |
| 8. Accommodation (Regulation 3.1)   | <input type="checkbox"/> |

- 9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1)
- 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: [3]

Company address:

Name of the authorized signatory:

Title:

Signature of the authorized signatory:

Date:

(Stamp or seal of the shipowner<sup>3</sup>)

The above measures have been reviewed by *(insert name of competent authority or duly recognized organization)* and, following inspection of the ship, have been determined as meeting the purposes set out under Standard A5.1.3, paragraph 10(b), regarding measures to ensure initial and ongoing compliance with the requirements set out in Part I of this Declaration.

Name:

Title:

Address:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

3. 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.

### 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

IMO number

Type of ship

Name and address of the shipowner

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 ASI 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.

This Certificate is valid until ..... subject to inspections in accordance

with Standards A5.1.3 and A5.1.4.

Completion date of the inspection referred to under (a) above was .....

Issued at ..... on .....

Signature of the duly authorized official issuing the interim certificate

.....

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)



### APPENDIX A5-III

General areas that are subject to a detailed inspection by an authorized officer in a port of a Member carrying out a port State inspection pursuant to Standard A5.2.1:

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

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

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

**APPENDIX B5-I**

**EXAMPLE OF A NATIONAL DECLARATION**

See Guideline B5.1.3, paragraph 5  
Maritime Labour Convention, 2006  
Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

*(Note: This Declaration must be attached to the ship's Maritime Labour Certificate)*

Issued under the authority of: The Ministry of Maritime Transport of Xxxxxx

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage
M.S. EXAMPLE	12345	1,000

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority that:

(a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;

(b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;

(c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;

(d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and

(e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1. Minimum age (Regulation 1.1)

*Shipping Law, No. 123 of 1905, as amended («Law»), Chapter X; Shipping Regulations («Regulations»), 2006, Rules 1111-1222.*

*Minimum ages are those referred to in the Convention.*

*»Night» means 9 p.m. to 6 a.m. unless the Ministry of Maritime Transport («Ministry») approves a different period.*

*Examples of hazardous work restricted to 18-year-olds or over are listed in Schedule A hereto. In the case of cargo ships, no one under 18 may work in the areas marked on the ship's plan (to be attached to this Declaration) as «hazardous area».*

## *2. Medical certification (Regulation 1.2)*

*Law, Chapter XI; Regulations, Rules 1223-1233*

*Medical certificates shall conform to the STCW requirements, where applicable; in other cases, the STCW requirements are applied with any necessary adjustments.*

*Qualified opticians on list approved by Ministry may issue certificates concerning eyesight.*

*Medical examinations follow the ILO/WHO Guidelines referred to in Guideline B1.2.1*

**Declaration of Maritime Labour Compliance**  
**Part II**

*Measures adopted to ensure ongoing compliance  
between inspections*

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

*(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)*

1. Minimum age (Regulation 1.1) [X]

*Date of birth of each seafarer is noted against his/her name on the crew list.*

*The list is checked at the beginning of each voyage by the master or officer acting on his or her behalf («competent officer»), who records the date of such verification.*

*Each seafarer under 18 receives, at the time of engagement, a note prohibiting him/ her from performing night work or the work specifically listed as hazardous (see Part I, section 1, above) and any other hazardous work, and requiring him/her to consult the competent officer in case of doubt. A copy of the note, with the sea farer's signature under «received and read», and the date of signature, is kept by the competent officer.*

2. Medical certification (Regulation 1.2) [X]

*The medical certificates are kept in strict confidence by the competent officer, together with a list, prepared under the competent officer's responsibility and stating for each seafarer on board: the functions of the seafarer, the date of the current medical certificate(s) and the health status noted on the certificate concerned. In any case of possible doubt as to whether the seafarer is medically fit for a particular function or functions, the competent officer consults the seafarer's doctor or another qualified practitioner and records a summary of the practitioner's conclusions, as well as the practitioner's name and telephone number and the date of the consultation.*

## KONVENCIJA

### O RADU POMORACA IZ 2006. GODINE

Opšta konferencija Međunarodne organizacije rada, sazvana u Ženevi od strane Upravljački odbor Međunarodne kancelarije rada i koja se sastala na svom Devedeset četvrtom zasjedanju dana 7. februara 2006. godine, i

Želeći da izradi jedan, jedinstveni instrument koji bi u najvećoj mogućoj mjeri obuhvatio sve najnovije standarde postojećih konvencija i preporuka o međunarodnom radu pomoraca, kao i osnovna načela koja se mogu naći u drugim međunarodnim konvencijama o radu, naročito u:

- Konvenciji o prisilnom radu, 1930. (br. 29),
- Konvenciji o slobodi udruživanja i zaštiti prava na organizovanje, 1948. (br. 87),
- Konvenciji o organizovanju i kolektivnom pregovaranju, 1949. (br. 98),
- Konvenciji o jednakim platama, 1951. (br. 100),
- Konvenciji o oslobođenju od prisilnog rada, 1957. (br. 105),
- Konvenciji o diskriminaciji (zaposlenje i zanimanje), 1958. (br. 111),
- Konvenciji o najnižoj životnoj dobi, 1973. (br. 138),
- Konvenciji o najgorim oblicima rada djece, 1999. (br. 182),

imajući na umu osnovni zadatak Organizacije da promoviše dostojne uslove rada, i

podsjecaajući na Deklaraciju MOR-a o osnovnim načelima i pravima na radu iz 1998. godine, i

imajući na umu takođe da se na pomorce odnose odredbe drugih instrumenata MOR-a, te da imaju prava koja su utvrđena kao osnovna prava i slobode primjenjiva na sva lica, i

uzimajući u obzir da, s obzirom na globalnu prirodu brođarske industrije, pomorci trebaju posebnu zaštitu, i

imajući na umu takođe međunarodne standarde o sigurnosti broda, zaštiti ljudi i kvalitetu upravljanja brodovima utvrđene u Međunarodnoj konvenciji o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974. godine, kako je izmijenjena i dopunjena, Konvenciju o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru iz 1972. godine, kako je izmijenjena i dopunjena, te zahtjeve za obuku i osposobljenost pomoraca utvrđene u Međunarodnoj konvenciji o standardima za obuku, ovlašćenjima i održavanju straže pomoraca iz 1978. godine, kako je izmijenjena i dopunjena, i

Podsjećajući da Konvencija Ujedinjenih nacija o pravu mora iz 1982. godine uspostavlja opšti pravni okvir unutar kojeg se moraju odvijati sve aktivnosti na okeanima i morima i da je od strateškog interesa kao osnova za nacionalna, regionalna i globalna djelovanja i saradnju u pomorskom području poslova, te da je njen integritet potrebno održati, i

Podsjećajući da član 94. Konvencije Ujedinjenih nacija o pravu mora iz 1982. godine utvrđuje dužnosti i obveze države zastave, pored ostalog i s obzirom na radne uslove, posadu i socijalna pitanja na brodovima koji plove pod njihovom zastavom, i

Podsjećajući na stav 8. člana 19. Ustava Međunarodne organizacije rada koji predviđa da usvajanje bilo koje konvencije ili preporuke od strane Konferencije ili ratifikacija bilo koje konvencije od strane bilo koje članice, ni u kom slučaju ne utiče na zakon, presudu, običaj ili ugovor koji osigurava povoljnije uslove za odnosne radnike od onih koji su predviđeni u konvenciji ili preporuci, i

odlučne da ovaj novi instrument treba osigurati najveću moguću prihvatljivost između vlada, brodovlasnika i pomoraca obavezanih načelima dostojnog rada, da treba omogućiti njegovo lako osavremenjavanje, te efikasno sprovođenje i primjenu, i

odlučivši usvojiti određene prijedloge za ostvarenje takvog instrumenta, koji je jedina tačka dnevnog reda zasjedanja, i

utvrdivši da ovi prijedlozi trebaju dobiti oblik međunarodne konvencije,

usvaja 23. februara 2006., sljedeću Konvenciju koja se može navesti kao Konvencija o radu pomoraca iz 2006. godine.

## OPŠTE OBAVEZE

### Član I.

1. Svaka članica koja ratifikuje ovu Konvenciju dužna je dati puni doprinos njenim odredbama na način utvrđen u članu VI. kako bi osigurala pravo svim pomorcima na dostojno zaposlenje.
2. Članice će saradivati jedna s drugom u svrhu osiguranja efikasnog sprovođenja i primjene ove Konvencije.

## DEFINICJE I OBIM PRIMJENE

### Član II.

1. U svrhu ove Konvencije, i ako nije drugačije predviđeno u pojedinim odredbama, izraz:

(a) *nadležna vlast* znači ministar, vladino tijelo ili druga vlast koja je ovlaštena da donosi i sprovodi pravila, naredbe ili druga uputstva koje imaju snagu zakona u pogledu predmeta na koji se odredba odnosi;

(b) *deklaracija o zadovoljavanju uslova rada pomoraca* znači deklaracija navedena u Pravilu 5.1.3.;

(c) *bruto tonaža* znači bruto tonaža izračunata u skladu s pravilima o mjerenju tonaže sadržanim u Prilogu I.

Međunarodne konvencije o baždarenju brodova iz 1969. godine ili neke konvencije koja iz nje proizilazi; za brodove na koje se odnosi privremeni način mjerenja tonaže koju je usvojila Međunarodna pomorska organizacija, bruto tonaža je ona koja je uključena u koloni PRIMJEDBE Međunarodnog uvjerenjaa o baždarenju (1969.);

(d) *uvjerenje o radu pomoraca* znači uvjerenje navedeno u Pravilu 5. 1. 3.;

(e) *zahtjevi ove Konvencije* odnose se na zahtjeve u ovim članovima i u Pravilima te Dijelu A Kodeksa ove Konvencije;

(f) *pomorac* znači bilo koje lice koje je zaposleno ili uzeto u službu ili koje radi u bilo kojem svojstvu na brodu na koji se primjenjuje ova Konvencija;

(g) *sporazum o zapošljavanju pomoraca* obuhvata i ugovor o zapošljavanju i članove ugovora;

(h) *služba za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca* znači bilo koju lice, firmu, ustanovu, agenciju ili drugu organizaciju javnog ili privatnog sektora koja se bavi pribavljanjem pomoraca u ime brodovlasnika ili povezivanjem pomoraca s brodovlasnicima;

(i) *brod* znači brod, osim onog koji plovi isključivo u unutrašnjim vodama ili u vodama unutar ili veoma blizu zatvorenih voda ili područja gdje se primjenjuju lučka pravila;

(j) *brodovlasnik* znači vlasnik broda ili druga organizacija ili lica, kao što su upravitelj, agent ili zakupoprimac broda bez posade, koji su preuzeli odgovornost za upravljanje brodom od vlasnika i koji su se, preuzimajući takvu odgovornost, usaglasili da preuzmu dužnosti i odgovornosti nametnute brodovlasniku u skladu s ovom Konvencijom, bez obzira ispunjava li neka druga organizacija ili lice određene dužnosti ili obaveze u ime brodovlasnika.

2. Ako nije izričito drugačije predviđeno, ova Konvencija primjenjuje se na sve pomorce.

3. U slučaju dvoumljenja treba li neki skup lica smatrati pomorcima u svrhu ove Konvencije, odluku o tome donijet će nadležna vlast svake članice nakon konsultacija s organizacijama brodovlasnika i pomoraca zainteresovanih za ovo pitanje.

4. Ako nije izričito drugačije predviđeno, ova se Konvencija primjenjuje na sve brodove, javnog ili privatnog vlasništva, koji se redovno bave trgovačkim poslovima, osim brodova koji se bave ribolovom ili sličnim poslovima i brodova tradicionalne izgradnje kao što su dusi i džunke. Ova Konvencija ne primjenjuje se na ratne brodove i pomoćne brodove ratne mornarice.

5. U slučaju dvoumljenja primjenjuje li se ova Konvencija na brod ili na poseban skup brodova, odluku o tome donijet će nadležna vlast svake članice nakon konsultacija sa zainteresovanim organizacijama brodovlasnika i pomoraca.

6. Ako nadležna vlast utvrdi da ne bi bilo razumno ili prikladno u ovom času primijeniti određene pojedinosti Kodeksa spomenutog u stavu 1. člana VI. na brod ili poseban skup brodova koji plove pod zastavom članice, odnosno odredbe Kodeksa neće se primijeniti u mjeri u kojoj je to područje različito uređeno u nacionalnim zakonima ili pravilima ili kolektivnim ugovorima o pregovaranju ili drugim mjerama. Takva odluka može se donijeti samo nakon konsultacija sa zainteresovanim organizacijama brodovlasnika i pomoraca i može se odnositi samo na brodove manje od 200 bruto tona koji ne obavljaju međunarodna putovanja.

7. Svaka odluka članice prema st. 3. ili 5. ili 6. ovog člana saopštava se generalnom direktoru Međunarodne kancelarije rada koji će o tome obavjestiti članice Organizacije.

8. Osim ukoliko nije izričito drugačije predviđeno, pozivanje na ovu Konvenciju znači istovremeno i pozivanje na Pravila i Kodeks.

#### **OSNOVNA PRAVA I NAČELA**

##### **Član III.**

Svaka članica uvjerit će se da odredbe njenog zakona i pravila, s obzirom na ovu Konvenciju, poštuju osnovna prava na:

- (a) slobodu udruživanja i efikasno priznanje prava kolektivnog pregovaranja;
- (b) uklanjanje svih oblika prisilnog ili prinudnog rada;
- (c) efikasnu zabranu dječjeg rada; i
- (d) uklanjanje diskriminacije u pogledu zaposlenja i zanimanja.

#### **ZAPOSLENJE POMORACA I SOCIJALNA PRAVA**

##### **Član IV.**

1. Svaki pomorac ima pravo na sigurno i bezbjedno radno mjesto koje udovoljava standardima sigurnosti.
2. Svaki pomorac ima pravo na poštene uslove zaposlenja.
3. Svaki pomorac ima pravo na dostojne radne i životne uslove na brodu.
4. Svaki pomorac ima pravo na zdravstvenu zaštitu, medicinsku njegu, mjere socijalne brige i druge oblike socijalne zaštite.



5. Svaka članica će osigurati, u granicama svoje nadležnosti, da zaposlenje pomoraca i socijalna prava utvrđena u prethodnim stavovima ovog člana budu potpuno sprovedena u skladu sa zahtjevima ove Konvencije. Osim ako je drugačije navedeno u Konvenciji, takvo sprovođenje može se postići nacionalnim zakonima ili pravilima, kroz primjenjive kolektivne ugovore o pregovaranju, te drugim mjerama ili praksom.

## **ODGOVORNOST ZA SPROVOĐENJE I PRIMJENU**

### **Član V.**

1. Svaka članica će sprovesti i primjenjivati zakone ili pravila ili druge mjere koje je usvojila kako bi udovoljila svojim obavezama prema ovoj Konvenciji u odnosu na brodove i pomorce pod njenom jurisdikcijom.

2. Svaka članica će efikasno sprovesti svoju jurisdikciju i nadzor nad brodovima koji plove pod njenom zastavom uspostavljanjem sistema osiguranja udovoljavanja zahtjevima ove Konvencije, uključujući redovne inspekcije, izvještavanja, praćenje i vođenje pravnih postupaka prema zakonima koji se primjenjuju.

3. Svaka članica će osigurati da brodovi koji plove pod njenom zastavom imaju svjedočanstvo pomorskog rada i deklaraciju o zadovoljavanju uslova rada pomoraca, kako to zahtijeva ova Konvencija.

4. Brod na koji se primjenjuje ova Konvencija može, u skladu s međunarodnim pravom, biti podvrgnut inspekciji članice koja nije država zastave kada je brod u nekoj od njenih luka, kako bi utvrdila udovoljava li brod zahtjevima ove Konvencije.

5. Svaka članica će redovno sprovesti svoju jurisdikciju i nadzor nad službama za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca, ako su one uspostavljene na njenom državnom području.

6. Svaka članica će zabraniti kršenje zahtjeva ove Konvencije i, u skladu s međunarodnim pravom, propisati sankcije ili zahtijevati usvajanje mjera za otklanjanje nedostataka prema njenim zakonima koje će na odgovarajući način obeshrabiliti takva kršenja.

7. Svaka članica će sprovesti svoje obaveze prema ovoj Konvenciji na takav način da osigura da brodovi koji plove pod zastavom neke države koja nije ratifikovala ovu Konvenciju ne dobijaju povoljniji tretman od brodova koji plove pod zastavom bilo koje države koja je ratifikovala Konvenciju.

## **PRAVILA I DIJELOVI A I B KODEKSA**

### **Član VI.**

1. Pravila i odredbe Dijela A Kodeksa su obavezne. Odredbe Dijela B Kodeksa nisu obavezne.

2. Svaka članica dužna je uvažavati prava i načela utvrđena u Pravilima i sprovesti svako Pravilo na način utvrđen u odgovarajućim odredbama Dijela A Kodeksa. Osim toga, članica će razmotriti sprovođenje svojih obaveza na način predviđen u Dijelu B Kodeksa.

3. Članica koja nije u mogućnosti da sprovodi prava i načela na način utvrđen u Dijelu A Kodeksa može, ako nije izričito drugačije predviđeno ovom Konvencijom, sprovesti Dio A odredbama njenih zakona i pravila ili drugim mjerama koje su u suštini jednake odredbama Dijela A.

4. Isključivo u svrhu stava 3. ovog člana, bilo koji zakon, pravilo, kolektivni ugovor ili druga sprovedena mjera, smatraju se u suštini jednakim u sklopu ove Konvencije, ako se članica uvjeri da:

(a) ona vodi potpunom postizanju opšteg cilja i svrhe odredbe ili odredbi Dijela A Kodeksa; i

(b) da se njome ostvaruje doprinos pojedine odredbe ili odredbi Dijela A Kodeksa.

#### KONSULTACIJE S ORGANIZACIJAMA BRODOVLASNIKA I POMORACA

##### Član VII.

O svakom ukidanju, izuzeću ili drugoj slobodnoj primjeni ove Konvencije za koje Konvencija zahtijeva konsultacije s organizacijama brodovlasnika i pomoraca može, u slučajevima kad unutar članice ne postoje predstavničke organizacije brodovlasnika i pomoraca, odlučiti sama ta članica, konsultujući se s Odborom navedenim u članu XIII.

#### STUPANJE NA SNAGU

##### Član VIII.

1. Formalne ratifikacije ove Konvencije saopštice se generalnom direktoru Međunarodne kancelarije rada, radi registracije.

2. Ova Konvencija obavezuje samo one članice Međunarodne organizacije rada čije je ratifikacije registrovao generalni direktor.

3. Ova Konvencija stupa na snagu 12 mjeseci od datuma registracije ratifikacija najmanje 30 članica s ukupnim učešćem u svjetskoj bruto tonaži brodova od najmanje 33%.

4. Dalje, ova Konvencija stupa na snagu za bilo koju članicu 12 mjeseci od datuma registrovanje njene ratifikacije.

#### OTKAZ

##### Član IX.

1. Članica koja je ratifikovala ovu Konvenciju može je otkazati nakon isteka deset godina od datuma koji je Konvencija prvi put stupila na snagu, aktom upućenim generalnom direktoru Međunarodne

kancelarije rada radi registracije. Takav otkaz neće imati učinka do isteka jedne godine od datuma registrovanja.

2. Svaka članica koja nije, u roku od jedne godine od isteka perioda od deset godina spomenutog u stavu 1. ovog člana, iskoristila pravo na otkaz predviđen ovim članom, biće obavezana za sljedeći period od deset godina, a zatim može otkazati ovu Konvenciju po isteku svakog novog perioda od deset godina pod uslovima predviđenima ovim članom.

## DOPRINOS STUPANJA NA SNAGU

### Član X.

Ovom se Konvencijom revidiraju sljedeće Konvencije:

Konvencija o najmanjoj starosnoj dobi (more), 1920. (br. 7)

Konvencija o naknadi za nezaposlenost (brodolom), 1920. (br. 8)

Konvencija o zapošljavanju pomoraca, 1920. (br. 9)

Konvencija o ljeakarskom pregledu mlađih lica (more), 1921. (br. 16)

Konvencija o ugovorima o radu pomoraca, 1926. (br. 22)

Konvencija o repatrijaciji pomoraca, 1926. (br. 23)

Konvencija o uvjerenjima o osposobljenosti oficira, 1936. (br. 53)

Konvencija o plaćenim odmorima (more), 1936. (br. 54)

Konvencija o odgovornosti brodovlasnika (bolest i povrede pomoraca), 1936. (br. 55)

Konvencija o osiguranju pomoraca u slučaju bolesti (more), 1936. (br. 56)

Konvencija o radnom vremenu i brojnom stanju posade (more), 1936. (br. 57)

Konvencija (izmijenjena) o najmanjoj starosnoj dobi (more), 1936. (br. 58)

Konvencija o prehrani i posluživanju hrane na brodovima, 1946. (br. 68)

Konvencija o diplomni o osposobljenosti brodskih kuvara, 1946. (br. 69)

Konvencija o socijalnom osiguranju pomoraca, 1946. (br. 70)

Konvencija o plaćenim odmorima pomoraca, 1946. (br. 72)

Konvencija o ljeakarskom pregledu pomoraca, 1946., (br. 73)

Konvencija o uvjerenjima kvalifikovanih mornara, 1946. (br. 74)

Konvencija o smještaju posade na brodu, 1946. (br. 75)

Konvencija o platama, radnom vremenu na brodu i brojnom stanju posade (more), 1946. (br. 76)

Konvencija o plaćenim odmorima (pomorci), 1949. (br. 91)

Konvencija (izmijenjena) o smještaju posade na brodu, 1949. (br. 92)

Konvencija (izmijenjena) o platama, radnom vremenu na brodu i brojnom stanju posade, 1949. (br. 93)

Konvencija (izmijenjena) o platama, radnom vremenu na brodu i brojnom stanju posade, 1958. (br. 109)

Konvencija o smještaju posade na brodu (dopunske odredbe), 1970. (br. 133)

Konvencija o sprječavanju nezgoda (pomorci), 1970. (br. 134)

Konvencija o stalnosti zaposlenja, 1976. (br. 145)

Konvencija o plaćenim godišnjim odmorima pomoraca, 1976. (br. 146)

Konvencija o najnižim standardima u morskom brodarstvu, 1976. (br. 147)

Protokol 1996. Konvencije o najnižim standardima u morskom brodarstvu, 1976.

Konvencija o socijalnoj brizi pomoraca, 1987. (br. 163)

Konvencija o zaštiti zdravlja i medicinskoj njezi (pomorci), 1987. (br. 164)

Konvencija (izmijenjena) o socijalnom osiguranju pomoraca, 1987. (br. 165)

Konvencija (izmijenjena) o repatrijaciji pomoraca, 1987. (br. 166)

Konvencija o inspekciji rada pomoraca, 1996. (br. 178)

Konvencija o pribavljanju i zapošljavanju pomoraca, 1996. (br. 179)

Konvencija o radnom vremenu i brojnom stanju posade na brodovima, 1996. (br. 180)

#### FUNKCIJE DEPOZITARA

##### Član XI.

1. Generalni direktor Međunarodne kancelarije rada obavjestiće sve članice Međunarodne organizacije rada o registraciji svih ratifikacija, prihvata i otkaza prema ovoj Konvenciji.

2. Kad se ispune uslovi predviđeni stavom 3. člana VIII., generalni direktor skreneće pažnju članicama Organizacije na datum na koji će Konvencija stupiti na snagu.

#### Član XII.

Generalni direktor Međunarodne kancelarije rada saopštiće generalnom sekretaru Ujedinjenih nacija radi registracije, u skladu s članom 102. Povelje Ujedinjenih nacija, potpune podatke o svim ratifikacijama, prihvataima i otkazima koji su registrovani prema ovoj Konvenciji.

### POSEBAN TRIPARTITNI ODBOR

#### Član XIII.

1. Upravljačko tijelo Međunarodne kancelarije rada stalno će preispitivati predmet ove Konvencije kroz odbor koji je osnovalo s posebnim nadležnostima u području standarda rada u pomorstvu.

2. Za pitanja kojima će se baviti u skladu s ovom Konvencijom, Odbor će se sastojati od dva predstavnika koje imenuje vlada svake članice koja je ratifikovala ovu Konvenciju i predstavnika brodovlasnika i pomoraca koje određuje Upravljačko tijelo nakon konsultacija sa Zajedničkom pomorskom komisijom.

3. Predstavnici vlada članica koje još nisu ratifikovale ovu Konvenciju mogu učestvovati u radu Odbora, ali nemaju pravo glasa niti o jednom predmetu rasprave u skladu s ovom Konvencijom. Upravljačko tijelo može pozvati druge organizacije ili entitete da budu predstavljeni u Odboru kao posmatrači.

4. Glasovi svakog predstavnika brodovlasnika i pomoraca u Odboru biće bodovani tako da se osigura da grupaa brodovlasnika i grupa pomoraca imaju svaka polovinu od ukupnog broja glasova vlada predstavljenih na odnosnom sastanku i s pravom glasa.

### IZMJENA I DOPUNA OVE KONVENCIJE

#### Član XIV.

1. Izmjene i dopune bilo koje odredbe ove Konvencije može usvojiti Opšta konferencija Međunarodne organizacije rada u okviru člana 19. Ustava Međunarodne organizacije rada i pravila i postupaka Organizacije za usvajanje konvencija. Izmjene i dopune Kodeksa mogu se takođe usvojiti na osnovu postupaka iz člana XV.

2. U slučaju članica čije su ratifikacije ove Konvencije registrovane prije usvajanja izmjene i dopune, tekst izmjene i dopune biće im dostavljen radi ratifikacije.

3. U slučaju drugih članica Organizacije, tekst Konvencije kako je izmijenjen i dopunjen biće im dostavljen radi ratifikacije u skladu s članom 19. Ustava.

4. Izmjena i dopuna će se smatrati prihvaćenom na datum kada su registrovane ratifikacije izmjena i dopuna ili Konvencije kako je izmijenjena i dopunjena, već prema slučaju, najmanje 30 članica s ukupnim učešćem brodova u svjetskoj bruto tonaži od najmanje 33%.

5. Izmjena i dopuna usvojena u okviru člana 19. Ustava bit će obavezna samo za one članice Organizacije čije je ratifikacije registrovao generalni direktor Međunarodne kancelarije rada.

6. Za svaku članicu spomenutu u stavu 2. ovog člana, izmjena i dopuna stupa na snagu 12 mjeseci od datuma prihvatanja spomenutog u stavu 4. ovog člana ili 12 mjeseci od datuma kad je njena ratifikacija izmjene i dopune registrovana prema tome što nastupi kasnije.

7. Pridržavajući se stava 9. ovog člana, za članice navedene u stavu 3. ovog člana, Konvencija kako je izmijenjena i dopunjena stupa na snagu 12 mjeseci od datuma prihvata navedenog u stavu 4. ovog člana ili 12 mjeseci od datuma kad su njihove ratifikacije Konvencije bile registrovane, prema tome što nastupi kasnije.

8. Za one članice čije su ratifikacije ove Konvencije registrovane prije usvajanja izmjene i dopune, ali koje nisu ratifikovale izmjenu i dopunu, ova Konvencija ostaje na snazi bez odnosne izmjene i dopune.

9. Svaka članica čija je ratifikacija ove Konvencije registrovana nakon usvajanja izmjene i dopune, ali prije datuma navedenog u stavu 4. ovog člana, može u izjavi priloženoj ispravi o ratifikaciji navesti da se njena ratifikacija odnosi na Konvenciju bez te izmjene i dopune. U slučaju ratifikacije s takvom izjavom, Konvencija stupa na snagu za tu članicu 12 mjeseci od datuma kad je ratifikacija registrovana. Ako ispravi o ratifikaciji nije priložena takva izjava ili je ratifikacija registrovana na datum ili nakon datuma navedenog u stavu 4., Konvencija stupa na snagu za tu članicu 12 mjeseci od datuma registracije ratifikacije, a nakon njenog stupanja na snagu u skladu sa stavom 7. ovog člana, izmjena i dopuna obavezuje tu članicu, osim ako izmjena i dopuna ne predviđa drugačije.

## IZMJENA I DOPUNA KODEKSA

### Član XV.

1. Kodeks se može izmijeniti i dopuniti postupkom utvrđenim u članu XIV. ili, ako nije izričito predviđeno drugačije, u skladu s postupkom utvrđenim u ovom članu.

2. Izmjenu i dopunu Kodeksa generalnom direktoru Međunarodne kancelarije rada može predložiti vlada svake članice Organizacije ili grupa predstavnika brodovlasnika ili grupa predstavnika pomoraca koji su postavljeni u Odbor naveden u članu XIII. Izmjenu i dopunu koju je predložila vlada mora predložiti ili podržati najmanje pet vlada članica koje su ratifikovale Konvenciju ili skupina predstavnika brodovlasnika ili pomoraca navedenih u ovom stavu.

3. Provjerivši udovoljava li prijedlog za izmjenu i dopunu zahtjevima stava 2. ovog člana, generalni direktor će bez odgađanja prijedlog popraćen bilo kojim primjedbama ili savjetima koje smatra primjerenima saopštiti svim članicama Organizacije, s pozivom da svoja zapažanja ili sugestije u vezi

prijedloga dostave u roku od šest mjeseci ili nekom drugom roku (koji ne smije biti kraći od tri mjeseca niti duži od devet mjeseci) kojeg propiše Upravljačko tijelo.

4. Po isteku roka navedenog u stavu 3. ovog člana, prijedlog popraćen zaključkom svih zapažanja ili sugestija učinjenih u skladu sa tim stavom, dostavlja se Odboru na razmatranje na sastanku. Smatraće se da je Odbor usvojio izmjenu i dopunu ako:

(a) je najmanje polovina vlada članica koje su ratifikovale Konvenciju prisutna na sastanku na kojem se razmatra prijedlog; i

(b) većina od najmanje dvije trećine članova Odbora glasa za izmjenu i dopunu; i

(c) ova većina uključuje glasove u korist prijedloga od najmanje polovine vladinih glasova, polovine glasova brodovlasnika i polovine glasova pomoraca članova Odbora prijavljenih na sastanku kad je prijedlog stavljen na glasanje.

5. Izmjene i dopune usvojene u skladu sa stavom 4. ovog člana podnose se sljedećoj sjednici Konferencije na odobrenje. Za takvo odobrenje zahtijeva se većina od dvije trećine glasova prisutnih delegata. Ako ta većina nije postignuta, predložena izmjena i dopuna se vraća Odboru na ponovno razmatranje, odluči li tako Odbor.

6. Izmjene i dopune koje je odobrila Konferencija, glavni direktor saopštava svakoj od članica čije su ratifikacije ove Konvencije bile registrovane prije datuma odobrenja Konferencije. Dve članice u daljem se tekstu nazivaju »ratifikujuće članicama«. Saopštenje mora sadržati pozivanje na ovaj član i propisan rok za saopštenje bilo kakvog formalnog protivljenja. Taj rok je dvije godine od datuma saopštenja, osim ako u vrijeme odobrenja Konferencija nije odredila drugi rok koji mora iznositi najmanje jednu godinu. Kopija obavještenja dostavlja se i drugim članicama Organizacije u svrhu informisanja.

7. Izmjena i dopuna koju je odobrila Konferencija smatrat će se prihvaćenom, osim ako do kraja propisanog perioda glavni direktor nije primio formalnu izjavu o protivljenju više od 40% članica koje su ratifikovale Konvenciju i koje predstavljaju najmanje 40% bruto tonaže brodova članica koje su ratifikovale Konvenciju.

8. Izmjena i dopuna koja se smatra prihvaćenom stupa na snagu šest mjeseci od isteka propisanog perioda za sve ratifikujuće članice osim za one koje su formalno izrazile svoje protivljenje u skladu sa stavom 7. ovog člana, a takvo protivljenje nisu opozvale u skladu sa stavom 11. Međutim:

(a) prije isteka propisanog perioda, bilo koja ratifikujuća članica može obavjestiti glavnog direktora da će ona biti obavezana izmjenom i dopunom samo nakon narednog izričitog obaveštenja i o njenom prihvatanju; i

(b) prije datuma stupanja na snagu izmjene i dopune, bilo koja ratifikujuća članica može obavjestiti glavnog direktora da ona određeno vrijeme neće primijeniti izmjenu i dopunu.

9. Izmjena i dopuna koja je predmet obavještenja i navedena u stavu 8. (a) ovog člana stupa na snagu za članicu koja je uputila takvo obavještenje šest mjeseci nakon što je članica obavjestila glavnog direktora

o njenom prihvatanju izmjene i dopune, ili na datum kad će izmjena i dopuna prvi put stupiti na snagu, već prema tome što je kasnije.

10. Razdoblje navedeno u stavu 8. (b) ovog člana ne smije biti duži od jedne godine od datuma stupanja na snagu izmjene i dopune ili duže od nekog dužeg perioda koji je odredila Konferencija u vrijeme odobravanja izmjene i dopune.

11. Članica koja je formalno izrazila svoje protivljenje nekoj izmjeni i dopuni može svoje protivljenje povući u svako doba. Ako je glavni direktor primio obavještenje o povlačenju nakon što je izmjena i dopuna stupila na snagu za članicu, izmjena i dopuna za tu članicu stupa na snagu šest mjeseci od datuma registracije obavještenja.

12. Nakon stupanja na snagu neke izmjene i dopune, Konvencija može biti ratifikovana samo u njenom izmijenjenom i dopunjenom obliku.

13. U obimu u kojem se uvjerenje o radu pomoraca odnosi na područje na koje se primjenjuje izmjena i dopuna Konvencije koja je stupila na snagu:

(a) članica koja je prihvatila neku izmjenu i dopunu nije dužna proširiti pogodnosti Konvencije u pogledu uvjerenja pomorskog rada koje su izdate brodovima koji plove pod zastavom druge članice koja je:

(i) prema stavu 7. ovog člana formalno izrazila svoje protivljenje izmjeni i dopuni i takvo protivljenje nije povukla; ili

(ii) prema stavu 8. (a) ovog člana izjavila da je njen prihvrat uslovljen njenom naknadnom izričitom izjavom, a nije prihvatila izmjenu i dopunu; i

(b) članica koja je prihvatila izmjenu i dopunu proširuje pogodnosti Konvencije iz uvjerenja pomorskog rada izdate brodovima koji plove pod zastavom druge članice koja je dala obavještenje, prema stavu 8. (b) ovog člana, da ona neće primijeniti tu izmjenu i dopunu u periodu navedenom u stavu 10. ovog člana.

#### SLUŽBENI JEZICI

#### Član XVI.

Engleski i francuski tekst ove Konvencije jednako su vjerodostojni.

#### BILJEŠKA O TUMAČENJU PRAVILA I KODEKSA KONVENCije O RADU POMORACA

1. Bilješka o tumačenju nije dio Konvencije o radu pomoraca, nego je namijenjena kao opšte uputstvo o Konvenciji.



2. Konvencija obuhvata tri različita, ali povezana dijela: Članove, Pravila i Kodeks.

3. Članovi i Pravila izražavaju srž prava i načela i temeljne obaveze ratifikujućih članica Konvencije. Članove i Pravila može izmijeniti i dopuniti samo Konferencija prema članu 19. Ustava Međunarodne organizacije rada (vidi član XIV Konvencije).

4. Kodeks sadrži pojediniosti za primjenu Pravila. On obuhvata Dio A (obavezni Standardi) i Dio B (neobavezne Smjernice). Kodeks se može izmijeniti pojednostavljenim postupkom utvrđenim u članu XV. Konvencije. Budući da se Kodeks odnosi na detaljniju primjenu, njegove izmjene i dopune moraju ostati unutar opšteg okvira člana i pravila.

5. Pravila i Kodeks su priređeni u glavnim područjima u pet Poglavlja:

*Poglavlje 1: Najmanji zahtjevi za rad pomoraca na brodu*

*Poglavlje 2: Uslov i zaposlenja*

*Poglavlje 3: Smještaj, sredstva za odmor, prehrana i posluživanje hrane*

*Poglavlje 4: Zaštita zdravlja, zdravstvena njega, socijalna briga i sigurnost*

*Poglavlje 5: Udovoljavanje i sprovođenje*

6. Svako poglavlje sadrži grupu odredbi koje se odnose na posebno pravo ili načelo (ili sprovođenje mjera u Poglavlju 5.) koje su povezane brojevima. Prva grupa u Poglavlju 1., na primjer, sastoji se od Pravila 1. 1., Standarda A 1. 1. i Smjernice B 1. 1. koji se odnose na najmanju dob.

7. Konvencija ima tri istaknute svrhe:

(a) utvrditi, svojim članovima i pravilima, čvrst skup prava i načela;

(b) omogućiti, kroz Kodeks, poželjan stepen slobodnog postupanja članica u načinu primjene ovih prava i načela; i

(c) osigurati, kroz Poglavlje 5., odgovarajuću primjenu i sprovođenje pravila i načela.

8. Postoje dva glavna područja slobode u primjeni: jedno je mogućnost da članica, kad je to potrebno (vidi stav 3. člana VI.), primijeni detaljnije zahtjeve Dijela A Kodeksa suštinski jednakim postupkom (kako je utvrđeno u stavu 4. člana VI.).

9. Drugo područje slobode u primjeni je predviđeno izražavanjem obaveznih zahtjeva mnogih odredbi Dijela A na opštiji način, čime je ostavljen širi okvir za slobodniju odluku u pogledu određene radnje koja će se utvrditi na državnom nivou. U takvim slučajevima, vodič za primjenu nalazi se u neobaveznom Dijelu B Kodeksa. Na taj način članice koje su ratifikovale ovu Konvenciju mogu odrediti vrstu radnje koja se od njih može očekivati prema odgovarajućoj opšjoj obavezi iz Dijela A, kao i radnju koju ne bi trebalo nužno zahtijevati. Npr. Standard A 4.1. zahtijeva da brodovi imaju brz pristup do potrebnih lijekova za medicinsku njegu na brodu (stav 1. (b)) i da imaju zdravstveni ormarčić (stav 4. (a)). Ispunjenje u dobroj

vjeri ove posljednje obaveze znači nešto više negoli imati zdravstveni ormarić na svakom brodu. Detaljnije naznake o spomenutom navedene su u odgovarajućoj Smjernici B 4. 1. 1. (stav 4.) kojom se osigurava da su sadržaji ormarića adekvatno popunjeni, korišćeni i održavani.

10. Članice koje su ratifikovale ovu Konvenciju nisu obavezane tom Smjernicom i, kako je navedeno u odredbama Poglavlja 5. o nadzoru države luke, inspekcije treba da postupaju samo prema odgovarajućim zahtjevima ove Konvencije (članovi, Pravila i Standardi u Dijelu A). Međutim, članice su dužne prema stavu 2. člana VI. obratiti dužnu pažnju ispunjenju svojih obveza iz Dijela A Kodeksa na način predviđen u Dijelu B. Ako je, ispravno razmotrivši odgovarajuće Smjernice, članica odlučila da uvede različite mjere koje će osigurati adekvatnu dopunu, upotrebu i održavanje sadržaja zdravstvenog ormarića, uzimajući prethodno naveden primjer, kako to zahtijeva u Standardu Dijelu A, tad je on prihvatljiv. S druge strane, postupajući po Smjernici predviđenoj u Dijelu B pojedina članica kao i tijela MOR-a odgovorna za preispitivanje primjene međunarodnih konvencija o radu mogu biti sigurne, bez daljih razmatranja, da su mjere članice, predviđene za odgovarajuću primjenu obaveza prema Dijelu A na koje se Smjernica odnosi, primjerene.

## PRAVILA I KODEKS

### POGLAVLJE 1. NAJMANJI ZAHTJEVI ZA RAD POMORACA NA BRODU

#### *Pravilo 1. 1. – Najmanje starosno doba*

*Svrha: Osigurati da na brodu ne rade lica ispod određenih godina starosti*

1. Nijedno lice mlađe od najniže starosne dobi ne smije se zaposliti, uzeti na rad ili raditi na brodu.
2. Najniža starosna dob u vrijeme prvog stupanja na snagu ove Konvencije je 16 godina.
3. Veća najniža starosna dob zahtijevat će se u okolnostima utvrđenim u Kodeksu.

#### *Standard A 1. 1.- Najmanje starosno doba*

1. Zabranjeno je zapošljavanje, uzimanje na rad ili rad na brodu licima mlađim od 16 godina.
2. Zabranjen je noćni rad pomoraca mlađih od 18 godina. Za potrebe ovog Standarda »noć« će se utvrditi u skladu s nacionalnim zakonima i praksom. Ona mora obuhvatati razdoblje od najmanje devet sati koje počinje najkasnije od ponoći, a završava ne ranije od 5 sati ujutro.
3. Izuzetak od strogog ograničenja noćnog rada može dopustiti nadležna vlast ako bi:
  - (a) redovno uvježbavanje pomoraca u skladu s utvrđenim programima i planovima bilo onemogućeno, ili
  - (b) posebna priroda dužnosti ili priznati program vježbi zahtijevali da pomorci na koje se odnosi izuzetak obavljaju dužnosti noću, a vlast utvrdi, nakon konsultacija sa zainteresovanim organizacijama brodovlasnika i pomoraca, da rad neće biti štetan za njihovo zdravlje ili dobrobit.

4. Zaposlenje, uzimanje na rad ili rad pomoraca mlađih od 18 godina mora se zabraniti ako je vjerovatno da će rad ugroziti njihovo zdravlje ili sigurnost. Vrste takvog rada moraju se odrediti nacionalnim zakonima, pravilima ili odlukama nadležne vlasti, nakon konsultacija sa zainteresovanim organizacijama brodovlasnika i pomoraca, u skladu s odgovarajućim međunarodnim standardima.

#### **Smjernica B 1. 1. – Najniža starosna doba**

1. Kad uređuju radne i životne uslove, članice trebaju da obrate posebnu pažnju potrebama lica mlađih od 18 godina.

#### **Pravilo 1. 2. – Zdravstveno uvjerenje**

*Svrha: Osigurati da su svi pomorci zdravstveno sposobni za obavljanje svojih dužnosti na moru.*

1. Pomorci ne smiju da rade na brodu ako nije utvrđeno da su zdravstveno sposobni da obavljaju svoje dužnosti.

Zluzeci mogu biti dopušteni samo na način propisan u Kodeksu.

#### **Standard A 1. 2. – Zdravstveno uvjerenje**

1. Nadležna vlast mora zahtijevati da, prije početka rada na brodu, pomorci imaju važeće uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti kojim se potvrđuje da su zdravstveno sposobni da obavljaju dužnosti koje će im biti povjerene na moru.

2. Da bi se osiguralo da uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti istinito odražava zdravstveno stanje pomorca, u svjetlu dužnosti koje oni obavljaju, nadležna vlast mora, nakon konsultacija sa zainteresovanim organizacijama brodovlasnika i pomoraca i obraćajući punu pažnju primjenjivim međunarodnim smjernicama navedenim u Dijelu B ovog Kodeksa, propisati prirodu zdravstvenog pregleda i uvjerenje.

3. Ovaj Standard ne zadire u Međunarodnu konvenciju o standardima obuke i vršenju brodske straže pomoraca iz 1978. godine, kako je izmijenjen i dopunjen («STCW»). Uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti izdato u skladu sa zahtjevima STCW nadležna vlast će prihvatiti u svrhu Pravila 1. 2. Uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti koje odgovara tim bitnim zahtjevima, u slučaju pomoraca na koje se ne odnosi STCW, takođe će biti prihvaćeno.

4. Uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti treba da izdaje stručno osposobljeni doktor ili, u slučaju uvjerenja koje se odnosi samo na vid, lica koje je nadležna vlast priznala kao sposobnu za izdavanje takvog uvjerenja. Doktor mora uživati punu stručnu nezavisnost pri prosuđivanju u postupku zdravstvenih pregleda.

5. Pomorci kojima je odbijeno izdavanje uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti ili im je ograničena sposobnost za rad, naročito s obzirom na vrijeme, polje rada ili područje poslovanja, moraju imati pravo na dalji pregled drugog nezavisnog doktora ili nezavisnog zdravstvenog arbitra.

6. Svako uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti mora potvrditi :

(a) da su sluh i vid pomorca, kao i razlikovanje boja u slučaju pomorca koji će biti zaposlen na poslovima gdje sposobnost za rad koji će obavljati može biti ograničena zbog nerazlikovanja boja, zadovoljeni; i

(b) da pomorac nije takvog zdravstvenog stanja koje bi moglo biti pogoršano službom na moru, činiti ga nesposobnim za takvu službu ili štetiti zdravlju drugih lica na brodu.

7. Osim u kraćem periodu zbog posebnih dužnosti koje će zainteresovani pomorac obavljati ili ako to zahtijeva STCW:

(a) važnost uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti mora biti najviše dvije godine, osim ako je pomorac mlađi od 18 godina, u kojem slučaju uvjerenje vrijedi jednu godinu;

(b) uvjerenje o razlikovanju boja vrijediće najduže šest godina.

8. U hitnim slučajevima, nadležna vlast može dopustiti pomorcu rad bez važećeg uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti do naredne luke pristajanja u kojoj pomorac može dobiti uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti od doktora pod uslovom da:

(a) razdoblje takvog dopuštenja ne prelazi tri mjeseca; i

(b) da pomorac posjeduje nedavno izdato isteklo uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti.

9. Ako validnost uvjerenja istekne tokom putovanja, uvjerenje će ostati na snazi do naredne luke pristajanja gdje pomorac može dobiti uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti od ovlaštenog doktora pod uslovom da to razdoblje ne traje duže od tri mjeseca.

10. Uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti pomoraca koji rade na brodovima, a koji su redovno zaposleni na međunarodnim putovanjima, moraju biti barem na engleskom jeziku.

#### **Smjernica B 1. 2. – Uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti**

##### **Smjernica B 1. 2. 1. – Međunarodne smjernice**

Nadležna vlast, doktori, ispitivači, brodovlasnici, predstavnici pomoraca i sva druga lica koja se bave zdravstvenim pregledima radi utvrđivanja zdravstvene sposobnosti kandidata za pomorce ili zaposlenih pomoraca, moraju se pridržavati *ILO/WHO Smjernica o sprovođenju redovnih i povremenih pregleda zdravstvene sposobnosti pomoraca*, uključujući naknadne varijante tih Smjernica i svih drugih primjenjivih međunarodnih smjernica koje je objavila Međunarodna organizacija rada, Međunarodna pomorska organizacija i Svjetska zdravstvena organizacija.

#### **Pravilo 1. 3. – Obuka i osposobljavanje**

*Svrha: Osigurati da su pomorci obučeni ili osposobljeni za obavljanje svojih dužnosti na brodu*

1. Pomorci smiju raditi na brodu samo ako su obučeni ili proglašeni sposobnima ili na drugi način osposobljeni za obavljanje svojih dužnosti.

2. Pomorcima se ne smije dopustiti rad na brodu ako nisu uspješno završili obuku lične sigurnosti na brodu.

3. Obuka i provjera u skladu s obaveznim dokumentima koje je usvojila Međunarodna pomorska organizacija smatrat će se udovoljavanjem zahtjevima stava 1. i 2. ovog Pravila.

4. Svaka članica koja je u vrijeme ratifikacije ove Konvencije bila vezana Konvencijom o kvalifikovanom mornaru iz 1946. godine (br. 74), mora nastaviti da ispunjava obaveze iz te Konvencije dok obavezne odredbe koje se odnose na taj predmet ne usvoji Međunarodna pomorska organizacija i dok one ne stupe na snagu, ili dok ne protekne pet godina od stupanja na snagu ove Konvencije u skladu s stavom 3. člana VIII., već prema tome koji je datum raniji.

#### **Pravilo 1. 4. – Pribavljanje i zapošljavanje**

*Svrha: Osigurati pristup pouzdanom i dobro uređenom sistemu pribavljanja i zapošljavanja pomoraca*

1. Svi pomorci imaju pristup efikasnom, prikladnom i odgovarajućem sistemu za pronalaženje zaposlenja na brodu koji je za njih besplatan.

2. Službe za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca koje djeluju na državnom području članice moraju odgovarati standardima utvrđenim u Kodeksu.

3. Svaka članica mora zahtijevati za pomorce koji rade na brodovima koji plove pod njenom zastavom, da brodovlasnici koji koriste službe za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca u zemljama ili na državnim područjima na koje se ne primjenjuje ova Konvencija, osiguraju da ove službe udovoljavaju zahtjevima utvrđenim u Kodeksu.

#### **Standard A 1. 4. – Pribavljanje i zapošljavanje**

1. Svaka članica koja ima javnu službu za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca mora osigurati da služba radi uredno, na način kojim se štite i unapređuju prava o zapošljavanju pomoraca kako su predviđena ovom Konvencijom.

2. Ako članica ima privatne službe za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca koje djeluju na njenom državnom području, čija je prvenstvena svrha pribavljanje i zapošljavanje pomoraca ili koje pribavljaju i zapošljavaju značajan broj pomoraca, one moraju djelovati samo u skladu sa standardizovanim sistemom koncesija ili ovjera ili drugim oblikom uređivanja. Ovaj sistem će biti ustanovljen, prilagođen ili mijenjan samo nakon konsultacija sa zainteresovanim organizacijama brodovlasnika i pomoraca. U slučaju dileme primjenjuje li se ova Konvencija na privatne službe za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca, odluku o tome donijet će nadležna vlast u svakoj članici nakon konsultacija sa zainteresovanim organizacijama brodovlasnika i pomoraca. Prekomjerno umnožavanje privatnih službi za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca neće se promovisati.

3. Odredbe stava 2. ovog Standarda takođe se primjenjuju – u obimu da su određene od strane nadležne vlasti, u konsultacijama sa zainteresovanim organizacijama brodovlasnika i pomoraca, kao odgovarajuće – u odnosu na službe pribavljanja i zapošljavanja pomoraca kojima upravljaju organizacije pomoraca na

državnom području članice za pribavljanje pomoraca koji su državljani te članice na brodove koji plove pod njenom zastavom. Službe na koje se odnosi ovaj stav su one koje ispunjavaju sljedeće uslove:

(a) da služba za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca djeluje prema ugovoru o kolektivnom pregovaranju između organizacije i brodovlasnika;

(b) da se organizacija pomoraca i organizacija brodovlasnika nalaze na državnom području članice;

(c) da članica ima nacionalne zakone ili pravila ili postupak za odobravanje ili upisnik ugovora o kolektivnom pregovaranju koji dopušta rad službe za pribavljanje i zapošljavanje;

(d) da služba za pribavljanje i zapošljavanje djeluje valjano, a da su mjere koje preduzima za zaštitu i promociju prava zapošljavanja pomoraca uporedive s onima predviđenim u stavu 5. ovog Standarda.

4. Ništa u ovom Standardu ili Pravilu 1. 4. neće se smatrati da:

(a) sprečava članicu u održavanju nezavisne javne službe za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca u okviru politike koja udovoljava potrebama pomoraca i brodovlasnika, činile te službe dio javne službe zapošljavanja za sve radnike i poslodavce ili bile s njima usklađene; ili

(b) nameće članici obavezu da ustanovi sistem za rad privatnih službi za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca na svom državnom području.

5. Članica koja usvaja sistem naveden u stavu 2. ovog Standarda mora svojim zakonima i pravilima ili drugim mjerama barem:

(a) zabraniti službama za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca korišćenje sredstava, mehanizama ili popisa namijenjenih sprečavanju ili odvraćanju pomoraca od dobijanja zaposlenja za koje su oni osposobljeni;

(b) zahtijevati da pomorac ne snosi, direktno ili indirektno, u cjelini ili dijelom, nikakve takse ili druge dadžbine za pribavljanje ili zapošljavanje pomoraca ili za davanje zaposlenja pomorcima, osim troška za pribavljanje obaveznog uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti, pomorske knjižice i pasoša ili druge slične lične putne isprave, ali ne uključuje trošak za vize koje mora snositi brodovlasnik; i

(c) osigurati da službe za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca koje djeluju na njenom državnom području:

(i) vode i ažuriraju upisnik svih pomoraca koji su preko njih pribavljeni ili zaposleni kako bi bio dostupan za inspekciju nadležne vlasti;

(ii) osiguraju da su pomorci obaviješteni o svojim pravima i dužnostima prema njihovim ugovorima o zapošljavanju prije ili u postupku zaposlenja te da su preduzete odgovarajuće mjere da pomorci prouče svoje ugovore o zapošljavanju prije i nakon što su ga potpisali i za njih preuzmu kopiju ugovora;

(iii) provjere jesu li pomorci koje su pribavili ili zaposlili osposobljeni, imaju li isprave potrebne za određeni posao, kao i jesu li ugovori o zapošljavanju pomoraca u skladu sa zakonima i pravilima i bilo kojim ugovorom o kolektivnom pregovaranju koji čini dio ugovora o zapošljavanju;

(iv) osiguraju, koliko je to moguće, da brodovlasnik ima sredstva za zaštitu pomoraca koji su iskrcani u stranoj luci;

(v) prouče i odgovore na svaki prigovor na svoje djelovanje i obavijeste nadležnu vlast o svakom neriješenom prigovoru;

(vi) ustanove sistem zaštite putem osiguranja ili druge jednako validne odgovarajuće mjere radi naknade novčanog gubitka pomorcima koji može nastati kao posljedica propusta službe za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca ili pojedinog brodovlasnika po ugovoru o zapošljavanju pomorca, kako bi udovoljili svojim obavezama prema njima.

6. Nadležna vlast mora pomno nadgledati i nadzirati sve službe za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca koje djeluju na državnom području odnosno članice. Sve dozvole, uvjerenja ili slična ovlaštenja za rad privatnih službi na tom državnom području moraju se izdati ili obnoviti samo nakon provjere udovoljava li pojedina služba za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca zahtjevima nacionalnih zakona i pravila.

7. Nadležna vlast mora osigurati postojanje odgovarajućih mehanizama i postupaka za istraživanje, ako je potrebno, prigovora o djelatnostima službi za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca, uključujući, kad je to prikladno, predstavnike brodovlasnika i pomoraca.

8. Svaka članica koja je ratifikovala ovu Konvenciju mora, ukoliko je to moguće, obavijestiti svoje državljane o mogućim poteškoćama stupanja u službu na brodu koji plovi pod zastavom države koja nije ratifikovala Konvenciju, dok se ne uvjere da su primijenjeni standardi jednako validni onima utvrđenim ovom Konvencijom. Mjere koje je u tu svrhu preduzela članica koja je ratifikovala Konvenciju ne smiju biti u suprotnosti s načelom slobode kretanja radnika utvrđene u ugovorima kojih te dvije države mogu biti stranke.

9. Svaka članica koja je ratifikovala ovu Konvenciju mora zahtijevati da brodovlasnici brodova koji plove pod njenom zastavom, a koji koriste službe za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca u zemljama ili na državnim područjima na kojima se ova Konvencija ne primjenjuje, osiguraju, koliko je god moguće, da ove službe udovoljavaju zahtjevima ovog Standarda.

10. Ništa u ovom Standardu neće se tumačiti u smislu da smanjuje obaveze i odgovornosti brodovlasnika ili članice u odnosu na brodove koji plove pod njenom zastavom.

#### **Smjernica B 1. 4. – Pribavljanje i zapošljavanje**

##### **Smjernica B 1. 4. 1. – Organizacione i operativne smjernice**

1. Kad ispunjava svoje obaveze prema stavu 1. Standarda A 1. 4., nadležna vlast treba da razmotri:

(a) preduzimanje potrebnih mjera za promociju uspješne saradnje između službi pribavljanja i zapošljavanja pomoraca, bile one javne ili privatne;

(b) potrebe pomorstva na državnim ili međunarodnim nivoima kad izrađuju programe obuke za pomorce koji čine dio brodske posade odgovorne za sigurnu plovidbu broda i djelatnosti sprečavanja od zagađivanja, uz učešće brodovlasnika, pomoraca i odgovarajućih ustanova za obuku;

(c) preduzimanje odgovarajućih mjera za saradnju predstavničkih organizacija brodovlasnika i pomoraca u organizaciji i radu javnih službi za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca, gdje one postoje;

(d) utvrđivanje prava na privatnost i potrebu zaštite tajnosti, uslova pod kojima službe za pribavljanje i zapošljavanje mogu postupati s ličnim podacima pomoraca, uključujući sakupljanje, skladištenje sastavljanje i saopštavanje takvih podataka trećim stranama;

(e) održavanje mehanizma za prikupljanje i analizu svih odgovarajućih informacija o tržištu rada pomoraca, uključujući sadašnje i buduće pribavljanje pomoraca za rad kao članova posade razvrstane po starosnoj dobi, polu, položaju, stručnoj osposobljenosti i zahtjevima pomorske privrede, sakupljanje podataka o starosnoj dobi ili polu upotrebljivih samo u statističke svrhe ili za korišćenje u okviru programa sprečavanja diskriminacije zasnovane na starosnoj dobi ili polu;

(f) osiguranje da je osoblje odgovorno za nadzor javnih i privatnih službi za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca za brodsku posadu odgovornu za sigurnu plovidbu broda i sprečavanje zagađivanja, odgovarajuće osposobljeno, uključujući priznato iskustvo na moru i odgovarajuće znanje o pomorskom brodarstvu, kao i odgovarajuće međunarodne pomorske instrumente o standardima obuke, izdavanja uvjerenja i radu;

(g) propisivanje radnih standarda i usvajanje kodeksa o postupanju i etičkoj praksi u službama pribavljanja i zapošljavanja pomoraca; i

(h) obavljanje nadzora sistema dozvola ili potvrda na osnovu sistema standarda kvaliteta.

2. Pri utvrđivanju sistema navedenog u stavu 2. Standarda A 1. 4., svaka članica treba da razmotri zahtjeve službi za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca ustanovljenih na njenom državnom području, te razvijati i održavati provjerenu radnu praksu. Ova radna praksa privatnih službi za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca u obimu koji je primjenjiv za javne službe za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca treba da se odnosi na sljedeće:

(a) zdravstvene preglede, isprave o identitetu pomoraca, i druga takva pitanja koja se mogu zahtijevati za zapošljavanje pomoraca;

(b) održavanje, uzimajući u obzir pravo na privatnost i potrebu zaštite tajnosti, potpune i opsežne evidencije pomoraca koje se odnose na sistem pribavljanja i zapošljavanje pomoraca koja treba uključiti, ali se ne ograničavati na:

(i) osposobljavanje pomoraca;

(ii) evidenciju zapošljavanja;

(iii) lične podatke o zapošljavanju; i



(iv) zdravstvene podatke o odgovarajućem zapošljavanju.

(c) ažurirati popis brodova za koje službe za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca pribavljaju pomorce, kao i osigurati postojanje sredstava kojima će se sa službama moći doći u vezu u svako doba;

(d) postupke koji će osigurati da pomorci nisu podvrgnuti iskorišćavanju službi za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca i njihovog osoblja s obzirom na ponudu zaposlenja na pojedinim brodovima ili kod pojedinih društava;

(e) postupke za sprečavanje mogućnosti iskorišćavanja pomoraca koje nastaju davanjem povezanih avansa ili nekim drugim finansijskim poslom između brodovlasnika i pomoraca o kojima brinu službe za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca;

(f) jasno objavljivanje troškova, ako postoje, za koje se može očekivati da će ih snositi pomorac u postupku zapošljavanja;

(g) osiguranje da će pomorci biti obaviješteni o svim posebnim uslovima koji se odnose na posao na kojem će biti zaposleni i posebnim politikama brodovlasnika koje se odnose na njihovo zaposlenje;

(h) postupke koji su u skladu s načelima prirodnog prava u postupanja u slučajevima nesposobnosti ili neposlušnosti u skladu s nacionalnim zakonima i praksom i, kad je to primjenjivo, kolektivnim ugovorima;

(i) postupke koji će osigurati, koliko je god moguće, da su sva obavezna svjedočanstva i isprave podnijete radi zaposlenja važeće i da nisu lažno pribavljene, kao i da su preporuke za zapošljavanje provjerene;

(j) postupke koji će osigurati da se sa zahtjevima za informacijama ili obavještenjima porodicama pomoraca dok su oni na moru postupa brzo, blagonaklono i bez troškova; i

(k) potvrdu da su radni uslovi na brodovima gdje su pomorci smješteni u skladu s ugovorima o kolektivnom pregovaranju koji se primjenjuju, zaključenim između brodovlasnika i predstavničkih organizacija pomoraca i, kao pitanje politike, da se pomorci pribavljaju samo brodovlasnicima koji nude uslove za zapošljavanje pomoraca koji udovoljavaju zakonima, pravilima ili kolektivnim ugovorima koji se primjenjuju.

3. Treba razmotriti podsticanje međunarodne saradnje između članica i odgovarajućih organizacija, kao što je:

(a) sitemska razmjena informacija o pomorskom brodarstvu i tržištu rada na dvostranim, regionalnim ili višestranim osnovama;

(b) razmjena informacija o pomorskom radnom zakonodavstvu;

(c) usklađivanje politika, radnih postupaka i zakonodavstva kojima se uređuju službe pribavljanja i zapošljavanja pomoraca;

(d) unapređenje postupaka i uslova za međunarodno pribavljanje i zapošljavanje pomoraca;

(e) planiranje radne snage, uzimajući u obzir ponudu i potražnju za pomorcima i zahtjeve pomorskog brodarstva.

## POGLAVLJE 2.

### USLOVI ZAPOSLENJA

#### Pravilo 2. 1. – Ugovori o zapošljavanju pomoraca

*Svrha: Osigurati da pomorci imaju dostojan ugovor o zapošljavanju*

1. Zahtjevi i uslovi zapošljavanja pomorca moraju biti utvrđeni ili navedeni u jasno napisanom pravno sprovedivom ugovoru, i biti u skladu sa standardima utvrđenim u Kodeksu.

2. Ugovore o zapošljavanju pomoraca mora ugovoriti pomorac pod uslovima koji osiguravaju da on ima mogućnost da ispita i potražiti savjet o zahtjevima i uslovima ugovora i slobodno ga prihvatiti prije potpisivanja.

3. U obimu koji je u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom ili praksom smatraće se da su u ugovore o zapošljavanju pomoraca uneseni primjenjivi ugovori o kolektivnom pregovaranju.

#### Standard A 2. 1. – Ugovori o zapošljavanju pomoraca

1. Svaka članica mora usvojiti zakone ili pravila kojima se zahtijeva da brodovi koji plove pod njenom zastavom udovoljavaju sljedećim zahtjevima:

(a) pomorci koji rade na brodovima koji plove pod njenom zastavom moraju imati ugovor o zapošljavanju pomorca kojeg potpisuju pomorac i brodovlasnik ili predstavnik brodovlasnika (ili, gdje oni nisu poslodavci, dokaz o ugovornom ili sličnom odnosu) koji im osigurava dostojne radne i životne uslove na brodu kako to zahtijeva ova Konvencija;

(b) pomorci koji potpisuju ugovor o zapošljavanju pomoraca moraju imati mogućnost da prouče i potraže savjet o ugovoru prije njegovog potpisivanja, kao i druge mogućnosti koje su potrebne kako bi se osiguralo da oni slobodno stupe u ugovor s dovoljnim razumijevanjem svojih prava i obaveza;

(c) svaki brodovlasnik i pomorac mora imati potpisan original ugovora o zapošljavanju pomorca;

(d) moraju se preduzeti mjere kako bi se osiguralo da pomorci mogu brzo dobiti jasnu informaciju o uslovima svog zaposlenja na brodu, uključujući zapovjednika broda, te da je takva informacija, uključujući kopiju ugovora o zapošljavanju pomorca, dostupna radi provjere službenicima nadležne vlasti, uključujući i one u lukama pristajanja;

(e) pomorci moraju dobiti ispravu koja sadrži bilješku o njihovom zapošljavanju na brodu.

2. Ako ugovor o kolektivnom pregovaranju čini cijeli ili dio ugovora o zapošljavanju pomorca, kopija takvog ugovora mora se nalaziti na brodu. Ako ugovor o zapošljavanju pomorca i primjenjivi ugovor o

kolektivnom pregovaranju nisu na engleskom jeziku, na tom jeziku mora biti raspoloživo sledeće (osim na brodovima koji plove samo na domaćim putovanjima) :

(a) kopija standardnog oblika ugovora; i

(b) dijelovi ugovora o kolektivnom pregovaranju koji su podložni inspekciji države luka prema Pravilu 5. 2.

3. Isprava navedena u stavu 1. (e) ovog Standarda ne smije da sadrži navode o kvalitetu rada pomorca ili njegovoj plati. Oblik isprave, podaci koji će se u nju unijeti i način unošenja tih podataka mora utvrditi nacionalni zakon.

4. Svaka članica mora usvojiti zakone i pravila u kojima se navodi predmet koji će biti unesen u sve ugovore o zapošljavanju pomoraca na koje se primjenjuje nacionalni zakon. Ugovori o zapošljavanju pomoraca moraju u svim slučajevima da sadrže sledeće podatke:

(a) ime i prezime pomorca, datum rođenja ili starost i mjesto rođenja;

(b) naziv i adresu brodoglasnika;

(c) mjesto i datum kad je ugovor o zapošljavanju pomorca zaključen;

(d) svojstvo u kojem je pomorac zaposlen;

(e) iznos zarade pomorca ili, kad je to primjenjivo, pravilo koje se koristi za njen obračun;

(f) dužina plaćenog godišnjeg odmora ili, kad je to primjenjivo, pravilo koje se koristi za njegov obračun;

(g) trajanje ugovora i njegovi uslovi, uključujući:

(i) ako je ugovor zaključen na neodređeno vrijeme, uslove pod kojima svaka od stranaka ima pravo da raskine ugovor kao i zahtijevani otkazni rok koji ne smije biti kraći za brodoglasnika od onog za pomorca;

(ii) ako je ugovor zaključen na određeno vrijeme, datum utvrđen za njegov prestanak; i

(iii) ako je ugovor zaključen za putovanje, luka odredišta i vrijeme koje će proteći nakon dolaska broda prije nego se pomorac iskrca;

(h) pogodnosti zaštite zdravstvene i socijalne sigurnosti koje brodoglasnik predviđa za pomorca;

(i) pravo pomorca na repatrijaciju;

(j) poziv na ugovor o kolektivnom pregovaranju, ako se primjenjuje; i

(k) svaki drugi podatak koji zahtijeva nacionalno zakonodavstvo.

5. Svaka članica mora usvojiti zakone i pravila kojima se utvrđuje najmanji otkazni rok pomoraca i brodovlasnika za raniji prestanak ugovora o zapošljavanju pomoraca. Ovaj najmanji rok mora se utvrditi nakon konsultacija sa zainteresovanim organizacijama brodovlasnika i pomoraca, a ne smije biti kraći od 7 dana.

6. Kraći otkazni rok od najmanjeg roka može se utvrditi u okolnostima koje priznaje nacionalni zakon ili pravila, ili ugovor o kolektivnom ugovaranju kojima se utvrđuje prestanak ugovora o zapošljavanju uz kraći rok otkaza ili bez njega. Pri utvrđivanju ovih okolnosti, svaka članica mora osigurati uzimanje u obzir potrebe pomorca za prekidom, bez kazne, ugovora o zapošljavanju uz kraći rok za davanje otkaza ili bez njega iz razumljivih ili iz drugih hitnih razloga.

#### **Smjernica B 2. 1. – Ugovori o zapošljavanju pomoraca**

##### **Smjernica B 2. 1. 1. – Isprava o zapošljavanju**

1. Pri određivanju podataka koji će se unijeti u ispravu o zapošljavanju navedenoj u stavu 1. (e) Standarda A 2. 1., svaka članica treba osigurati da ova isprava sadrži dovoljno podataka, s prevodom na engleski jezik, koji će olakšati pribavljanje novog zaposlenja ili zadovoljiti zahtjeve u pogledu plovidbene službe radi napredovanja ili unapređenja. Pomorska knjižica može zadovoljiti zahtjeve stava 1. (e) tog Standarda.

#### **Pravilo 2. 2. – Zarade**

*Svrha: Osigurati da su pomorci plaćeni za svoju službu*

1. Svi pomorci moraju biti plaćeni za svoj rad redovno i u potpunosti u skladu sa svojim ugovorima o zapošljavanju.

#### **Standard A 2. 2. – Zarade**

1. Svaka članica mora zahtijevati da se zarade za rad pomoraca na brodovima koji plove pod njihovom zastavom ne isplaćuju u rokovima dužim od mjesec dana i da su u skladu s kolektivnim ugovorom koji se primjenjuje.

2. Pomorci moraju dobiti mjesečni obračun dospjelih zarada i platnih iznosa, uključujući zarade, dodatne zarade i korišćeni kurs zamjene ako je isplata izvršena u stranoj valuti ili primjenom stopa različitih od onih koje su ugovorene.

3. Svaka članica mora zahtijevati da brodovlasnici preduzmu mjere kao što su one utvrđene u stavu 4. ovog Standarda kako bi omogućili pomorcima prijenos cijele ili dijela zarade svojim porodicama, licama koje od njih zavise ili koricnicima.

4. Mjere kojima će se pomorcima osigurati prenos njihovih zarada njihovim porodicama uključuju:

(a) sistem koji omogućuje pomorcima prenos u vrijeme njihovog zapošljavanja ili tokom njega, ako oni to žele, dio njihovih zarada u redovnim rokovima njihovim porodicama prenosom putem banke ili sličnim sredstvima; i

(b) zahtjev da doznake moraju biti poslane blagovremeno i direktno osobi ili licima koje su odredili pomorci.

5. Svaka naknada za uslugu prema stavovima 3. i 4. ovog Standarda mora biti razumnog iznosa, a kurs zamjene valuta, osim ako je drugačije predviđeno, u skladu s nacionalnim zakonima ili pravilima mora biti prevladavajući tržišni kurs ili službeno objavljen kurs povoljan za pomorce.

6. Svaka članica koja usvaja nacionalne zakone ili pravila kojima se uređuju zarade pomoraca nužno mora razmotriti Smjernice predviđene u Dijelu B Kodeksa.

#### **Smjernica B 2. 2. – Zarade**

##### **Smjernica B 2. 2. 1. – Posebne definicije**

1. U svrhu ove Smjernice, izraz:

(a) *osposobljeni pomorac* znači svaki pomorac koji se smatra sposobnim obavljati svaku dužnost koja se može zahtijevati od osoblja službe palube, osim dužnosti nadzora ili posebnih poslova, ili koja je utvrđena kao takva nacionalnim zakonima, pravilima, praksom ili kolektivnim ugovorom;

(b) *osnovna plata ili nadnica* znači platu za redovno radno vrijeme, a ne uključuje zarade za odrađeni prekovremeni rad, bonuse, naknade, plaćeni odmor ili svaku drugu dodatnu naknadu;

(c) *združena plata* znači plata ili nadnica koja uključuje osnovnu platu i druga primanja u novcu; ukupna plata može uključivati naknadu za sve odrađene prekovremene sate i sva druga primanja u novcu, ili može uključivati samo određena primanja djelimično združena.

(d) *sati rada* znače sati u toku kojih se od pomoraca zahtijeva da rade za korist broda;

(e) *prekovremeni rad* znači vrijeme odrađeno preko redovnih radnih sati.

##### **Smjernica B 2. 2. 2. – Obračun i isplata**

1. Za pomorce čije naknade uključuju posebnu naknadu za odrađeni prekovremeni rad:

(a) u svrhu obračuna plata, redovni sati rada na moru i u luci ne bi trebali prelaziti osam sati dnevno;

(b) u svrhu obračuna prekovremenog rada, broj redovnih sati nedjeljno za osnovnu platu ili naknadu trebaju propisati nacionalni zakoni ili pravila, ako nisu utvrđeni kolektivnim ugovorima, ali ne smiju prelaziti 48 sati nedjeljno; kolektivnim ugovorima može se predvidjeti drugačiji, ali ne manje povoljni postupak;

(c) stopu ili stope naknade za prekovremeni rad, koje ne smiju biti manje od 1,25 puta od osnovne zarade ili naknade po satu, trebaju propisati nacionalni zakoni ili pravila ili kolektivni ugovori ako se primjenjuju; i

(d) evidenciju odrađenog prekovremenog rada treba voditi zapovjednik ili od njega ovlaštena lica, a nju treba potvrditi pomorac, u rokovima ne dužim od jednog mjeseca.

## 2. Za pomorce čije su zarade u cjelini ili djelimično združene:

(a) ugovor o zapošljavanju pomorca treba jasno navesti, kad je to prikladno, broj sati rada koji se očekuje od pomorca kao uzvrat za ovu naknadu i sve dodatne naknade koje se mogu dugovati pored združene zarade i u kojim okolnostima;

(b) ako je prekovremeni rad po satu plativ za odrađene sate preko onih koji su pokriveni ukupnom platom, stopa po satu ne treba biti manja od 1,25 puta od osnovne stope za redovne sate rada kako je utvrđena u stavu 1. ove Smjernice; isto načelo treba primijeniti na prekovremene sate uključene u združenu platu;

(c) naknada za onaj dio cijele ili djelimične združene zarade koja predstavlja redovne sate rada kako su utvrđeni u stavu 1. (a) ove Smjernice ne treba biti manja od postojeće najmanje zarade; i

(d) za pomorce čije su zarade djelimično združene evidencija svih odrađenih prekovremenih sati treba se voditi i ovjeriti kako je predviđeno u stavu 1. (d) ove Smjernice.

3. Nacionalni zakoni ili pravila ili kolektivni ugovori mogu predviđjeti, kao naknadu za prekovremeni rad ili rad obavljen na dane sedmičnog odmora ili dane javnih vjerskih praznika, barem jednako vrijeme van dužnosti ili van broda ili dodatni odmor umjesto naknade ili neku drugu za to predviđenu nadoknadu.

4. Nacionalni zakoni ili pravila usvojeni nakon konzultacija s predstavničkim organizacijama brodovlasnika i pomoraca ili, ukoliko je to prikladno, kolektivni ugovori, trebaju uzeti u obzir sljedeća načela:

(a) jednaku naknadu za rad jednake vrijednosti treba primijeniti na sve pomorce zaposlene na istom brodu bez diskriminacije zasnovane na rasi, boji, polu, vjeri, političkom mišljenju, nacionalnoj opredjeljenosti ili socijalnom porijeklu;

(b) ugovor o zapošljavanju pomorca kojima se određuje plata ili stope plata koje će se primijeniti treba se nalaziti na brodu; obavještenje o iznosu plata ili stopi plata treba biti dostupno svakom pomorcu bilo davanjem najmanje jedne potpisane kopije odgovarajućeg obavještenja i pomorcu na jeziku koji pomorac razumije, bilo isticanjem kopije ugovora na pomorcima pristupačnom mjestu ili nekim drugim odgovarajućim sredstvima;

(c) zarade trebaju biti isplaćene zakonitim sredstvima plaćanja; ako je to pogodno one mogu biti isplaćivane prenosom putem banke, bankovnim čekom, poštanskim čekom ili novčanom uplatnicom;

(d) po završetku zaposlenja sve dugovane naknade treba isplatiti bez nepotrebnog odlaganja;

(e) nadležna vlast treba propisati odgovarajuće kazne ili druge odgovarajuće pravne ljekove ako brodovlasnik neopravdano odgodi ili propusti isplatiti svu dugovanu naknadu;

(f) zarade trebaju biti isplaćene direktno na račune banaka koje su odredili pomorci, osim ako su oni pisanim putem drugačije zatražili;

(g) pridržavajući se tačke (h) ovog stava, brodovlasnik ne treba stavljati nikakvo ograničenje slobodi pomoraca da rapolažu svojim naknadama;

(h) odbitke od naknada treba dopustiti samo ako:

(i) postoji izričita odredba nacionalnih zakona ili pravila ili primjenjivog kolektivnog ugovora, a pomorac je bio o tome obaviješten, na način koji nadležna vlast smatra najpogodnijim, o uslovima takvih odbitaka; i

(ii) ukupni odbici ne prelaze granicu koju mogu odrediti nacionalni zakoni ili pravila, kolektivni ugovori ili sudske odluke kojima se određuju takvi odbici;

(i) od naknade pomorca ne treba dopustiti nikakve odbitke radi dobijanja ili zadržavanja zaposlenja;

(j) treba zabraniti novčane kazne pomorcima osim onih koje su dopuštene nacionalnim zakonima, pravilima, kolektivnim ugovorima ili drugim mjerama;

(k) nadležna vlast treba imati ovlaštenje nadzora zaliha i usluga predviđenih na brodu kako bi se osigurala primjena povoljnih i razumnih cijena u korist zainteresovanih pomoraca; i

(l) u obimu u kojem potraživanja pomoraca za zarade i druge dugovane iznose s obzirom na njihovo zaposlenje nisu osigurane u skladu s odredbama Međunarodne konvencije o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1993. godine, takva potraživanja trebaju biti zaštićena u skladu s Konvencijom o zaštiti radničkih potraživanja (poslodavčeva nesposobnost plaćanja) iz 1992. godine (br. 173).

5. Svaka članica treba u konsultacijama s predstavničkim organizacijama brodovlasnika i pomoraca predvidjeti postupke za istraživanje prigovora koji se odnose na bilo koje pitanje sadržano u ovoj Smjernici.

#### Smjernica B 2. 2. 3. – Najniže zarade

1. Ne dirajući u načelo slobode kolektivnog pregovaranja, svaka članica treba, nakon konsultacija s predstavničkim organizacijama brodovlasnika i pomoraca, utvrditi postupak za određivanje najnižih plata pomoraca. Predstavničke organizacije brodovlasnika i pomoraca trebaju učestvovati u takvim postupcima.

2. Kad utvrđuje takve postupke i određuje najniže zarade, svaka članica treba obratiti dužnu pažnju na međunarodne radne standarde o utvrđivanju najniže zarade, kao i o sljedećim načelima:

(a) Nivo najnižih plata treba uzeti u obzir prirodu pomorskog zaposlenja, nivo ljudstva broda i redovne sate rada pomorca; i

(b) nivo najnižih plata treba biti prilagođena uzimajući u obzir promjene životnih troškova i potrebe pomoraca.

3. Nadležna vlast treba osigurati:

(a) kroz sistem nadzora i kazni, da isplaćene zarade nisu niže od utvrđene stope ili stopa; i

(b) da svaki pomorac koji je bio isplaćen po stopi nižoj od najniže zarade ima pravo na povrat, u jeftinom i brzom sudskom ili nekom drugom postupku, iznosa za koji je bio manje plaćen

**Smjernica B 2. 2. 4. – Najmanja mjesečna osnovna plata ili plata obračunata za stručno osposobljene pomorce**

1. Osnovna plata ili naknada za kalendarski mjesec službe za stručno osposobljenog pomorca ne bi smjela biti manja od periodičnog iznosa određenog od Zajedničke pomorske komisije ili drugog tijela koje je ovlastilo Upravljačko tijelo Međunarodne kancelarije rada. Nakon odluke Upravljačkog tijela glavni direktor će saopštiti izmijenjeni iznos članicama Organizacije.

2. Ništa se u ovoj Smjernici neće smatrati štetnim dogovorom postignutom između brodovlasnika i njihovih organizacija i organizacija pomoraca usled uređenja najmanjih standardnih zahtjeva i uslova zaposlenja, ako je takve zahtjeve i uslove priznala nadležna vlast.

**Pravilo 2. 3. – Sati rada i sati odmora**

*Svrha: Osigurati da pomorci imaju propisane sate rada i sate odmora*

1. Svaka članica mora osigurati da sati rada i sati odmora pomoraca budu uređeni.

2. Svaka članica mora utvrditi najveći broj sati rada ili najmanji broj sati odmora u određenim razdobljima koji su u skladu s odredbama u Kodeksu.

**Standard A 2. 3. – Sati rada i sati odmora**

1. U svrhu ovog Standarda, izraz:

(a) *sati rada* znači sate u toku kojih se od pomoraca zahtijeva da rade za korist broda;

(b) *sati odmora* znači sate izvan sati rada; ovaj izraz ne uključuje kraće prekide.

2. Svaka članica mora, u granicama utvrđenim u stavu 5. do 8. ovog Standarda utvrditi ili najveći broj sati rada koji se ne smije preći u određenom periodu, ili najmanji broj sati odmora koji se moraju osigurati u određenom vremenskom periodu.

3. Svaka članica potvrđuje da se standard redovnih radnih sati za pomorce, jednak onom za ostale radnike, mora zasnivati na osam sati dnevno s jednim danom sedmičnog odmora i odmorom na dan državnih vjerskih praznika. Međutim, ovo ne sprečava članicu da svojim postupcima dopusti ili pruži



zakonsku zaštitu kolektivnom ugovoru koji utvrđuje radne sate pomoraca na osnovama koje nisu nepovoljnije od ovog standarda.

4. Pri određivanju nacionalnih standarda, svaka članica mora uzeti u obzir opasnost od zamora pomoraca, posebno onih čije se dužnosti odnose na plovidbenu sigurnost i uredan i siguran rad broda.

5. Broj sati rada ili sati odmora moraju biti kako slijedi:

(a) najveći broj sati rada ne smije biti veći od:

(i) 14 sati tokom bilo koja 24 sata; i

(ii) 72 sata tokom bilo kojih sedam dana;

ili

(b) najmanji broj sati odmora ne smije biti manji od:

(i) 10 sati tokom bilo koja 24 sata; i

(ii) 77 sati tokom bilo kojih sedam dana.

6. Sati odmora mogu se podijeliti u najviše dva dijela od kojih jedan mora trajati najmanje 6 sati, a razmak između uzastopnih perioda odmora ne smije prelaziti 14 sati.

7. Smotre, vježbe protivpožarne zaštite, vježbe s čamcima za spašavanje i vježbe propisane nacionalnim zakonima i pravilima i međunarodnim dokumentima moraju se voditi na način koji će što manje ometati vrijeme odmora i neće dovesti do zamora.

8. Kad je pomorac na dužnosti, kao što je to slučaj u prostoru mašine bez stalne posade, pomorac mora imati odgovarajuće nadoknadno vrijeme odmora ako je redovno vrijeme odmora poremećeno pozivima na rad.

9. Ako ne postoji kolektivni ugovor ili arbitražna odluka ili ako nadležna vlast smatra da su odredbe ugovora ili odluke s obzirom na stav 7. i 8. ovog Standarda neodgovarajuće, nadležna vlast donijet će takve odredbe koje će osigurati pomorcima dovoljan odmor.

10. Svaka članica mora zahtijevati postavljanje, na lako dostupnom mjestu, ploče s rasporedom rada na brodu koja za svako radno mjesto mora sadržavati barem:

(a) raspored službe na moru i službe u luci; i

(b) najveći broj sati rada ili najmanji broj sati odmora koje zahtijevaju nacionalni zakoni ili pravila ili važeći kolektivni ugovori.

11. Ploča spomenuta u stavu 10. ovog Standarda mora imati standardni oblik na radnom jeziku ili jezicima broda i na engleskom jeziku.

12. Svaka članica mora zahtijevati vođenje evidencije dnevnih sati rada ili dnevnih sati odmora kako bi se omogućilo praćenje ispunjavanja stavu 5. – 11. ovog Standarda. Evidencija mora biti u standardnom obliku koji je utvrdila nadležna vlast uzimajući u obzir sve raspoložive smjernice Međunarodne organizacije rada, ili u nekom standardnom obliku koji je pripremila Organizacija. Ona mora biti na jezicima koje zahtijeva stav 11. ovog Standarda. Pomorci moraju dobiti kopiju svoje evidencije koju mora potvrditi zapovjednik ili od njega ovlaštena lica i pomorac.

13. Ništa u stavovima 5. i 6. ovog Standarda ne sprečava članicu da svojim zakonima ili pravilima ili postupkom nadležne vlasti, kolektivnim ugovorima dopusti ili pruži zakonsku zaštitu za izuzetke od utvrđenih raspona. Takvi izuzeci moraju, koliko je god moguće, slijediti odredbe ovog Standarda, ali mogu uzeti u obzir i češće i duže periode odmora ili odobriti dodatni odmor za održavanje straže pomoraca ili rad pomoraca na brodovima na kraćim putovanjima.

14. Ništa se u ovom Standardu neće smatrati da ugrožava pravo zapovjednika broda da zahtijeva od pomorca obavljanje rada potrebnog radi trenutne sigurnosti broda, lica na brodu ili tereta, ili u svrhu pružanja pomoći drugim brodovima ili licima u nesreći na moru. Prema tome, zapovjednik može obustaviti raspored rada i odmora te zatražiti od pomorca da odradi potrebne sate dok se ne uspostavi redovno stanje. Čim je to moguće, nakon što je uspostavljeno redovno stanje zapovjednik mora osigurati da svi pomorci koji su obavljali rad u planiranom periodu odmora dobiju odgovarajuće periode odmora.

#### **Smjernica B 2. 3. – Sati rada i sati odmora**

##### **Smjernica B 2. 3. 1. – Mladi pomorci**

1. Na pomorce mlađe od 18 godina treba na moru i u luci primijeniti sljedeće odredbe:

(a) sati rada ne bi smjeli prelaziti osam sati dnevno ili 40 sati nedjeljno, a prekovremeni rad treba biti odrađen samo ako je to neizbježno radi sigurnosti;

(b) za sve obroke treba omogućiti dovoljno vremena, a za dnevni glavni obrok treba osigurati najmanje jedan sat; i

(c) kad god je moguće treba osigurati 15-minutni odmor poslije svaka dva sata neprekidnog rada.

2. Izuzetno, odredbe stava 1. ove Smjernice neće se primijeniti ako:

(a) za mlade pomorce palube, mašine i opšte službe nije moguće odrediti obavljanje dužnosti u smjenama ili rad prema promjenjivom rasporedu; ili

(b) bi moglo biti onemogućeno bitno uvježbavanje mladih pomoraca u skladu s utvrđenim programima i planovima.

3. Takve izuzetne okolnosti trebaju se zabilježiti, uz navođenje razloga, te ih treba potpisati zapovjednik.

4. Stav 1. ove Smjernice ne oslobađa mlade pomorce od opšte obaveze svih pomoraca da rade u nuždi kako je predviđeno stavom 14. Standarda A 2. 3.

#### **Pravilo 2. 4. – Pravo na odmor**

*Svrha: Osigurati da pomorci imaju odgovarajući odmor*

1. Svaka članica mora zahtijevati da pomorci zaposleni na brodovima koji plove pod njenom zastavom dobiju plaćeni godišnji odmor pod odgovarajućim uslovima, u skladu s odredbama Kodeksa.
2. Pomorci moraju imati pravo na izlazak na kopno radi njihovog zdravlja i dobrobiti u skladu s radnim zahtjevima njihovog radnog mjesta.

**Standard A 2. 4. – Pravo na odmor**

1. Svaka članica mora usvojiti zakone i pravila kojima se utvrđuju najniži standardi za godišnji odmor pomoraca koji služe na brodovima koji plove pod njenom zastavom, vodeći računa o posebnim potrebama pomoraca s obzirom na takav odmor.
2. U skladu sa kolektivnim ugovorom, zakonom ili pravilom koji predviđaju odgovarajući način obračuna, te uzimajući u obzir posebne potrebe pomoraca s tim u vezi, pravo na plaćeni godišnji odmor mora se obračunati na osnovi najmanje 2,5 kalendarskih dana za mjesec zaposlenja. Način na koji će se obračunati dužina službe mora odrediti nadležna vlast ili se on mora utvrditi odgovarajućim mehanizmom u svakoj zemlji. Opravdana odsutnost s posla neće se smatrati godišnjim odmorom.
3. Svaki sporazum o odricanju od najmanjeg plaćenog godišnjeg odmora propisanog ovim Standardom, osim u slučajevima koje predviđa nadležna vlast, mora se zabraniti.

**Smjernica B 2. 4. – Pravo na odmor**

**Smjernica B 2. 4. 1. – Obračun prava**

1. Pod uslovima koje će odrediti nadležna vlast ili odgovarajućim mehanizmom u svakoj zemlji, služba prema ugovoru o ukrcaju člana posade treba biti obračunata kao dio perioda službe
2. Pod uslovima koje će odrediti nadležna vlast ili primjenom kolektivnog ugovora, odsutnost s rada zbog pohađanja odobrenog programa obrazovanja za pomorsko zanimanje ili zbog razloga kao što su bolest, povreda ili majčinstvo, treba se obračunati kao dio perioda službe.
3. Visina naknade tokom godišnjeg odmora treba biti na redovnom nivou naknade pomorcu predviđenoj nacionalnim zakonima ili pravilima ili primjenjivim ugovorom o zapošljavanju pomorca. Za pomorce zaposlene kraće od jedne godine ili u slučaju prekida zaposlenja, pravo na odmor treba se obračunati srazmjerno.
4. Kao dio plaćenog godišnjeg odmora ne treba obračunati sljedeće:
  - (a) državne ili uobičajene vjerske praznike priznate kao takve u državi zastave, bez obzira padaju li ili ne u vrijeme plaćenog godišnjeg odmora;
  - (b) vrijeme nesposobnosti za rad nastalo uslijed bolesti, povrede ili majčinstva pod uslovima koje je utvrdila nadležna vlast ili su utvrđeni odgovarajućim mehanizmom u svakoj zemlji;
  - (c) povremeni kraći izlazak na kopno dozvoljen pomorcu dok je pod ugovorom o zapošljavanju; i

(d) nadoknadni odmor bilo koje vrste, pod uslvima koje je utvrdila nadležna vlast ili su utvrđeni odgovarajućim mehanizmom u svakoj zemlji.

#### **Smjernica B 2. 4. 2. – Korišćenje godišnjeg odmora**

1. Vrijeme korišćenja godišnjeg odmora treba, osim ako je ono utvrđeno pravilom, kolektivnim ugovorom, arbitražnom odlukom ili na drugi način u skladu s nacionalnom praksom, utvrditi brodovlasnik nakon konsultacija i, kad god je to moguće, u sporazumu sa zainteresovanim pomorcem ili njegovim predstavnicima.

2. Pomorci u načelu imaju pravo koristiti godišnji odmor u mjestu s kojim su u bitnoj vezi, koje treba redovno biti isto mjesto kao ono u koje oni imaju pravo biti repatrirani. Od pomoraca se ne treba zahtijevati da, bez njihove saglasnosti, koriste godišnji odmor na koji imaju pravo u drugom mjestu, osim prema odredbama ugovora o zapošljavanju pomoraca ili nacionalnih zakona ili pravila.

3. Ako se od pomoraca zahtijeva da uzmu godišnji odmor u mjestu koje se razlikuje od mjesta koje dopušta stav 2. ove Smjernice, oni imaju pravo na besplatan prevoz do mjesta gdje su uzeti u službu ili pribavljeni, prema tome što je bliže njihovom domu; troškove uzdržavanja i druge direktno s tim povezane troškove treba snositi brodovlasnik; vrijeme putovanja ne smije se odbiti od plaćenog godišnjeg odmora koji je stekao pomorac.

4. Pomorac koji je uzeo godišnji odmor treba biti opozvan samo u slučajevima izuzetne nužde i uz njegovu saglasnost.

#### **Smjernica B 2. 4. 3. – Podjela i spajanje**

1. Podjelu plaćenog godišnjeg odmora na djelove i spajanje godišnjeg odmora koji se duguje u jednoj godini s godišnjim odmorom za naredno razdoblje može odobriti nadležna vlast ili mogu biti odobreni odgovarajućim mehanizmom u svakoj zemlji.

2. Pridržavajući se stava 1. ove Smjernice i osim ako je drugačije predviđeno ugovorom koji se primjenjuje na brodovlasnika i zainteresovanog pomorca, plaćeni godišnji odmor preporučen ovom Smjernicom treba biti neprekinut.

#### **Smjernica B 2. 4. 4. – Mlađi pomorci**

1. Posebne mjere treba razmotriti za pomorce mlađe od 18 godina koji su služili šest mjeseci ili kraće prema kolektivnom ugovoru ili ugovoru o zapošljavanju pomoraca, bez odmora, na brodovima koji plove u inostranim i koji se nisu vraćali u zemlju prebivališta u to vrijeme i neće se vratiti u naredna tri mjeseca putovanja. Takve mjere mogu se sastojati od njihove besplatne repatrijacije u mjesto prvobitnog zaposlenja u zemlji prebivališta radi korištenja odmora na koji su stekli pravo tokom putovanja.

#### **Pravilo 2. 5. – Repatrijacija**

*Svrha: Osigurati pomorcima da se mogu vratiti kući*

1. Pomorci imaju pravo biti besplatno repatrirani u okolnostima i pod uslovima navedenim u Kodeksu.

2. Svaka članica mora zahtijevati da brodovi koji plove pod njenom zastavom pruže finansijsko jamstvo kojim će osigurati valjanu repatrijaciju pomoraca u skladu s ovim Kodeksom.

#### *Standard A 2. 5. – Repatrijacija*

1. Članica mora osigurati da pomorci na brodovima koji plove pod njenom zastavom imaju pravo na repatrijaciju u sljedećim okolnostima:

(a) ako je ugovor o zapošljavanju pomorca istekao dok je on bio na brodu;

(b) ako je ugovor o zapošljavanju pomorca prestao:

(i) voljom brodovlasnika; ili

(ii) voljom pomorca iz opravdanog razloga; a isto tako i

(c) ako pomorci nisu u stanju dalje obavljati svoje dužnosti prema ugovoru o zapošljavanju ili nije moguće očekivati da će ih obavljati u posebnim okolnostima.

2. Svaka članica mora osigurati postojanje odgovarajućih odredbi u svojim zakonima i pravilima, i to drugim mjerama ili ugovorima o kolektivnom pregovaranju kojima će propisati:

(a) okolnosti u kojima pomorci imaju pravo na repatrijaciju u skladu s stavovima 1.(b) i (c) ovog Standarda;

(b) najduže trajanje službe na brodu poslije koje će pomorac imati pravo na repatrijaciju – to vrijeme biće kraće od 12 mjeseci; i

(c) precizno određena prava koja će osigurati brodovlasnik za repatrijaciju, uključujući određite repatrijacije, način prevoza, stavke pokrivenih troškova i druge radnje koje će obaviti brodovlasnik.

3. Svaka članica mora zabraniti brodovlasnicima da zahtijevaju od pomoraca avans za trošak repatrijacije na početku njihovog zaposlenja, kao i povraćaj troškova repatrijacije iz plata pomoraca ili drugih prava osim ako je, u skladu s nacionalnim zakonima, pravilima, drugim mjerama ili ugovorom o kolektivnom pregovaranju koji se primjenjuje, utvrđeno da je pomorac ozbiljno prekršio obaveze iz ugovora o zapošljavanju.

4. Nacionalni zakoni ili pravila neće spriječiti pravo brodovlasnika da povratl troškove repatrijacije od treće stranke ugovornog odnosa.

5. Ako brodovlasnik propusti preduzeti mjere ili snositi troškove repatrijacije pomoraca koji imaju pravo biti repatrirani:

(a) nadležna vlast članice pod čijom zastavom brod plovi mora organizovati repatrijaciju pomoraca; ako ona to propusti učiniti, država u koju će pomorac biti repatriran ili država čiji je on državljanin mogu organizovati njegovu repatrijaciju i zatražiti povraćaj troškova od članice pod čijom zastavom brod plovi;

(b) troškove nastale repatrijacijom pomoraca mora naknaditi brodovlasnik članice pod čijom zastavom brod plovi;

(c) troškovi repatrijacije ne smiju ni u kojem slučaju pasti na teret pomoraca, osim kako je predviđeno u stavu 3. ovog Standarda.

6. Uzimajući u obzir međunarodne dokumente koji su na snazi, uključujući Međunarodnu konvenciju o zadržavanju brodova iz 1999. godine, članica koja je isplatila trošak repatrijacije prema ovom Kodeksu može zadržati ili zahtijevati zadržavanje brodova pojedinog brodovlasnika do povratka novca u skladu s stavom 5. ovog Standarda.

7. Svaka članica mora olakšati repatrijaciju pomoraca koji služe na brodovima koji pristaju u njene luke ili prolaze njenim teritorijalnim morem, kao i njihovu zamjenu na brodu.

8. Najzad, članica ne smije uskratiti pravo na repatrijaciju nekom pomorcima zbog finansijskih prilika brodovlasnika ili zbog brodovlasnikove nesposobnosti ili nenamjere da zamijeni pomorca.

9. Svaka članica mora zahtijevati da brodovi koji plovo pod njenom zastavom pomorcima učine dostupnom kopiju nacionalnih propisa koji su na snazi o repatrijaciji napisanu na odgovarajućem jeziku.

**Smjernica B 2. 5. – Repatrijacija**  
**Smjernica B 2. 5. 1. – Pravo na repatrijaciju**

1. Pomorci trebaju imati pravo na repatrijaciju:

(a) u okolnostima na koje se odnosi stav 1. (a) Standarda A 2. 5. po isteku otkaznog roka u skladu s odredbama ugovora o zapošljavanju pomorca;

(b) u okolnostima na koje se odnose stavovi 1. (b) i 1 (c) Standarda A 2. 5.:

(i) u slučaju bolesti, povrede ili drugog zdravstvenog stanja koji zahtijevaju njihovu repatrijaciju i kad se utvrdi da su zdravstveno sposobni za put;

(ii) u slučaju brodoloma;

(iii) u slučaju da brodovlasnik nije u mogućnosti nastaviti ispunjavati svoje zakonske ili ugovorne obaveze kao poslodavac pomoraca zbog svoje nesposobnosti za plaćanje, zbog prodaje broda, izmjene upisa broda ili nekog drugog sličnog razloga;

(iv) u slučaju da je brod upućen u ratnu zonu, kako je utvrđeno nacionalnim zakonima, pravilima ili ugovorom o zapošljavanju pomorca, u koju pomorac nije saglasan ići; i

(v) u slučaju prestanka ili prekida zaposlenja u skladu sa ugovorom za cijelu privrednu granu ili kolektivnim ugovorom ili prestankom zaposlenja iz nekog drugog sličnog razloga.

2. Pri utvrđivanju najdužeg trajanja službe na brodu koja pomorcima daje pravo na repatrijaciju, u skladu s ovim Kodeksom, treba obratiti pažnju na faktore koji štetno djeluju na radnu okolinu pomorca. Svaka

članica treba nastojati, kad god je to moguće, smanjiti ovo trajanje u svrhu tehnoloških promjena i razvoja, i može se rukovoditi preporukama koje je o tom pitanju dala Zajednička pomorska komisija.

3. Troškovi koje će snositi brodovlasnik za repatrijaciju prema Standardu A 2. 5. trebaju obuhvatati barem sljedeće:

- (a) putovanje do odredišta koje je izabrano za repatrijaciju, u skladu sa stavom 6. ove Smjernice;
- (b) smještaj i prehranu od trenutka kad je pomorac napustio brod do dolaska u odredište za repatrijaciju;
- (c) zaradu i dodatke od trenutka kad je pomorac napustio brod do dolaska u odredište za repatrijaciju, ako je to predviđeno nacionalnim zakonima, pravilima ili kolektivnim ugovorima;
- (d) prevoz 30 kg ličnog prtljaga pomorca do odredišta za repatrijaciju; i
- (e) potrebno liječenje dok pomorac nije zdravstveno sposoban za putovanje do odredišta za repatrijaciju.

4. Vrijeme čekanja na repatrijaciju i vrijeme putovanja ne bi smjelo biti odbijeno od plaćenog odmora koje su stekli pomorci.

5. Od brodovlasnika treba zahtijevati da nastave pokrivati troškove repatrijacije sve dok pomorci ne stignu na odredište propisano ovim Kodeksom ili ne dobiju odgovarajuće zaposlenje na brodu koji plovi do jednog od ovih odredišta.

6. Svaka članica treba zahtijevati da brodovlasnici preuzmu obavezu da će organizovati repatrijaciju odgovarajućim i brzim sredstvima. Redovan način prevoza treba biti avionom. Članica treba propisati odredišta u koja pomorci mogu biti repatriirani. Odredišta trebaju uključivati zemlje za koje se smatra da su pomorci s njima u bitnoj vezi uključujući:

- (a) mjesto u koje se pomorac saglasio stupiti u zaposlenje;
- (b) mjesto utvrđeno kolektivnim ugovorom;
- (c) zemlju prebivališta pomorca; ili
- (d) svako drugo mjesto koje je obostrano dogovoreno u vrijeme stupanja u zaposlenje.

7. Pomorci trebaju imati pravo izbora između propisanih mjesta odredišta u koje će oni biti repatriirani.

8. Pravo na repatrijaciju može prestati ako je pomorci ne zatraže u razumnom roku koji će se utvrditi nacionalnim zakonima, pravilima ili kolektivnim ugovorima.

#### Smjernica B 2. 5. 2. – Sprovođenje od strane članica

1. Treba pružiti svaku moguću praktičnu pomoć pomorcu koji je iskrcan u stranoj luci dok očekuje repatrijaciju i u slučaju odlaganja repatrijacije pomorca, a nadležna vlast u stranoj luci treba osigurati da konzularni ili lokalni predstavnik države zastave i države čiji je pomorac državljanin ili države prebivališta, kako je pogodno, budu odmah obaviješteni.

2. Svaka članica treba razmotriti postoji li odgovarajuća odredba o:

(a) povratku pomoraca zaposlenih na brodu koji plovi pod zastavom strane zemlje, a koji su iskrcani u stranoj luci zbog razloga za koje oni nisu odgovorni:

(i) do luke u kojoj je pomorac zaposlen; ili

(ii) do luke u vlastitoj zemlji pomorca ili zemlje kojoj pomorac pripada; ili

(iii) do druge luke ugovorene između pomorca i zapovjednika broda ili brodovlasnika uz odobrenje nadležne vlasti ili pod drugom odgovarajućom zaštitom;

(b) zdravstvenoj brizi i uzdržavanju pomorca zaposlenog na brodu koji plovi pod zastavom strane zemlje, a koji je iskrcan u stranoj luci zbog bolesti ili povrede u službi broda, ali ne zbog njegovog ličnog namjernog ponašanja.

3. Ako, nakon što su pomorci mlađi od 18 godina služili na brodu najmanje četiri mjeseca tokom njihovog prvog putovanja u inostranstvo, postane očito da nisu prikladni za život na moru, treba im pružiti mogućnost da budu besplatno repatriirani iz prve pogodne luke pristajanja u kojoj postoje konzularne službe države zastave ili države državljanstva ili prebivališta mladog pomorca. Obavještenje o takvoj repatrijaciji s razlozima za nju treba dostaviti vlastima koje su izdale isprave na osnovu kojih je omogućeno mladim pomorcima da se zaposle na moru.

#### **Pravilo 2. 6. – Naknada pomorcu u slučaju gubitka ili potonuća broda**

*Svrha: Osigurati naknadu pomorcima kad je brod izgubljen ili je potonuo*

1. Pomorci imaju pravo na odgovarajuću naknadu u slučaju povrede, gubitka ili nezaposlenosti koja je nastala gubitkom ili potonućem broda.

#### **Standard A 2. 6. – Naknada pomorcu slučaju gubitka ili potonuća broda**

1. Svaka članica mora donijeti pravila koja će osigurati da u svakom slučaju gubitka ili potonuća broda brodovlasnik mora isplatiti svakom pomorcu na brodu naknadu za nezaposlenost koja je nastala uslijed takvog gubitka ili potonuća.

2. Pravila navedena u stavu 1. ovog Standarda neće spriječiti neka druga prava koja pomorac može imati prema nacionalnom zakonu članice na koju se odnosi za gubitke ili povrede koje proizilaze od gubitka ili potonuća broda.



## **Smjernica B 2. 6 -- Naknada pomorcu u slučaju gubitka ili potonuća broda**

### **Smjernica B 2. 6. 1 -- Obračun naknade za nezaposlenost**

1. Naknadu za nezaposlenost koja je nastala gubitkom ili potonućem broda treba isplatiti za dane u kojima je pomorac ostao stvarno nezaposlen u istom iznosu kao zarade isplative prema ugovoru o zapošljavanju, ali ukupna naknada isplativa nekom pomorcu može se ograničiti na dvomjesečnu platu.

2. Svaka članica treba osigurati da pomorci imaju iste pravne ljekove za naplatu takvih naknada kakvi su oni za naplatu neisplaćenih plata ostvarenih za vrijeme službe.

### **Pravilo 2. 7. -- Brojno stanje posade**

*Svrha: Osigurati da pomorci rade na brodovima s osobljem dovoljnim za siguran i uspješan rad, te za potrebe sigurnosne zaštite broda*

1. Svaka članica mora zahtijevati da svi brodovi koji plove pod njenom zastavom imaju dovoljan broj zaposlenih pomoraca na brodu kako bi se osiguralo da brodovi rade sigurno, uspješno i s dužnom pažnjom prema sigurnosnoj zaštiti, u svim uslovima, uzimajući u obzir umor pomorca i posebnu prirodu i uslove putovanja.

### **Standard A 2. 7. -- Brojno stanje posade**

1. Svaka članica mora zahtijevati da svi brodovi koji plove pod njenom zastavom imaju dovoljan broj pomoraca na brodu kako bi se osiguralo da svi brodovi rade sigurno, uspješno i s dužnom pažnjom prema sigurnosnoj zaštiti. Svaki brod mora imati posadu koja odgovara brojem i stručnošću kako bi se osigurala zaštita i sigurnost broda i njegovog osoblja u svim radnim uslovima, u skladu s ispravom o najmanjem sigurnosnom broju članova posade ili njoj jednakoj ispravi koju je izdala nadležna vlast, te da udovoljava standardima ove Konvencije.

2. Kod određivanja, odobravanja i preispitivanja brojnog stanja, nadležna vlast mora uzeti u obzir potrebu da se spriječe ili smanje pretjerani sati rada kako bi se osigurao dovoljan odmor i ograničio umor, kao i načela u primjenjivim međunarodnih dokumentima, posebno onima Međunarodne pomorske organizacije o brojnom stanju posade.

3. Kad utvrđuje brojno stanje posade, nadležna vlast mora uzeti u obzir sve zahtjeve Pravila 3. 2. i Standarda A 3. 2. o prehrani i sluzenju hrane na brodovima.

### **Smjernica B 2. 7. -- Brojno stanje posade**

#### **Smjernica B 2. 7. -- Rješavanje sporova**

1. Svaka članica dužna je održavati ili se uvjeriti da se održava uspješan mehanizam za istraživanje i rješavanje prigovora ili sporova o brojnom stanju posade na brodu.

2. Predstavници organizacija brodovlasnika i pomoraca trebaju učestvovati u radu takvog mehanizma sa ili bez drugih lica ili vlasti.

**Pravilo 2. 8. – Razvoj u zvanju i stručno usavršavanje i prilika za zaposlenje pomoraca**

*Svrha: Unaprijediti razvoj u zvanju, stručnosti i prilikama za zaposlenje pomoraca*

1. Svaka članica mora imati državnu politiku koja unapređuje zapošljavanje u pomorskom sektoru i podstiče napredovanje u zvanju i razvoj stručnosti, kao i ostvarivanje boljih mogućnosti zaposlenja pomoraca koji su nastanjeni na njihovom državnom području.

**Standard A 2. 8. – Razvoj u zvanju i stručno usavršavanje i prilika za zaposlenje pomoraca**

1. Svaka članica mora imati državnu politiku koja unapređuje razvoj u zvanju i stručno usavršavanje te mogućnosti zaposlenja pomoraca kako bi pomorskom brodarstvu pružili stalnu i stručnu radnu snagu.

2. Cilj politike navedene u stavu 1. ovog Standarda mora biti pomoć pomorcima da povećaju svoje sposobnosti, osposobljenost i mogućnosti zaposlenja.

3. Svaka članica mora, nakon konsultacija sa zainteresovanim organizacijama brodovlasnika i pomoraca, utvrditi jasne ciljeve stručnog vođenja, obrazovanja i uvježbavanja pomoraca čije se dužnosti na brodu prvenstveno odnose na siguran rad i plovidbu broda, uključujući postupke u obuci.

**Smjernica B 2. 8. – Razvoj u zvanju i stručno usavršavanje i prilika za zaposlenje pomoraca**

**Smjernica B 2. 8. 1. – Mjere za unapređenje i prilike za zaposlenje pomoraca**

1. Mjere kojima bi se postigli ciljevi utvrđeni u Standardu A 2. 8. mogu uključivati:

(a) ugovore koji predviđaju razvoj u zvanju i stručna uvježbavanja s brodovlasnikom ili organizacijama brodovlasnika;

(b) mjere za unapređenje zapošljavanja ustanovljenjem i vođenjem upisnika ili popisa, po kategorijama, stručno osposobljenih pomoraca; ili

(c) unapređenje prilika, na brodu i obali, za dalje uvježbavanje i obrazovanje pomoraca koji će zadovoljiti razvoj stručnosti i pripadajuća ovlaštenja kako bi se osigurao i zadržao dostojan rad, unaprijedila pojedinačna očekivanja zaposlenja i udovoljilo izmjenama u tehnologiji i uslovima tržišta rada u pomorskoj djelatnosti.

**Smjernica B 2. 8. 2. – Upisnik pomoraca**

1. Gdje se pri zapošljavanju pomoraca koriste upisnici ili popisi, u njih treba uključiti sve kategorije stručno osposobljenih pomoraca na način koji je određen nacionalnim zakonom, praksom ili kolektivnim ugovorom.

2. Pomorci upisani u takvom upisniku ili na popisu trebaju imati prednost pri zapošljavanju u pomorstvu.

3. Od pomoraca u takvom upisniku ili na takvom popisu treba zahtijevati da budu raspoloživi za rad na način utvrđen nacionalnim zakonom, praksom ili kolektivnim ugovorom.

4. U obimu koji dopuštaju nacionalni zakoni ili pravila, broj pomoraca u takvim upisnicima ili na takvim popisima treba redovno preispitivati kako bi se postigao nivo prilagođen potrebama brodarstva.

5. Kad u takvim upisnicima ili na takvim popisima smanjenje broja pomoraca postane potrebno, treba preduzeti sve odgovarajuće mjere da se spriječe ili smanje štetni uticaji na pomorce, uzimajući u obzir ekonomsku i socijalnu situaciju u zemlji na koju se to odnosi.

### POGLAVLJE 3.

#### PROSTORIJE ZA SMJEŠTAJ, PROSTORIJE ZA ODMOR, PREHRANA I POSLUŽIVANJE HRANE

##### Pravilo 3. 1. – Prostorije za smještaj i prostorije za odmor

*Svrha: Osigurati da pomorci imaju odgovarajuće prostorije za smještaj i prostorije za odmor*

1. Svaka članica mora osigurati da brodovi koji plove pod njenom zastavom imaju i održavaju odgovarajuće prostorije za smještaj i prostorije za odmor za pomorce koji rade ili žive na brodu, odnosno rade i žive na njemu, i koje doprinose zdravlju i dobrobiti pomoraca.

2. Zahtjevi u Kodeksu kojima se primjenjuje ovo pravilo, i koji se odnose na gradnju i opremu, primjenjuju se samo na brodove izgrađene na datum kad je ova Konvencija stupila na snagu za tu članicu ili datum nakon njega. Na brodove izgrađene prije tog datuma zahtjevi o gradnji i opremi utvrđeni u Konvenciji (izmijenjenoj) o smještaju brodske posade iz 1949. godine (br. 92) i Konvenciji o smještaju posade (dopunske odredbe) iz 1970. godine (br. 133) moraju se nastaviti primjenjivati u obimu u kojem su primjenjivane prije tog datuma, po zakonu ili praksi članice na koju se to odnosi. Brod će se smatrati izgrađenim na datum polaganja kobilice ili kad je bio na sličnom stepenu gradnje.

3. Ako nije izričito drugačije predviđeno, svaki zahtjev iz neke izmjene i dopune Kodeksa koji će se primijeniti samo na brodove izgrađene na dan kad se izmjena i dopuna počela primjenjivati na članicu ili nakon tog dana.

##### Standard A 3. 1. – Prostorije za smještaj i prostorije za odmor

1. Svaka članica mora usvojiti zakone i pravila kojima će zahtijevati da brodovi koji plove pod njenom zastavom:

(a) udovoljavaju najnižim standardima koji će osigurati da su sve prostorije za smještaj pomoraca koji rade ili žive na brodu, odnosno rade i žive na brodu, sigurne, odgovarajuće i u skladu s odgovarajućim odredbama ovog Standarda; i

(b) budu podvrgnuti inspekciji koja će osigurati početno i kasnije udovoljavanje ovim standardima.

2. Pri izradi i primjeni zakona i pravila koji se odnose na ovaj Standard, nadležna vlast, nakon konsultacija sa zainteresovanim organizacijama brodovlasnika i pomoraca, mora:

(a) uzeti u obzir Pravilo 4. 3. i pripadajuće odredbe Kodeksa o zdravlju, zaštiti sigurnosti i sprečavanju nezgoda, s obzirom na posebne potrebe pomoraca koji žive i rade na brodu, i

(b) obratiti dužnu pažnju na Smjernicu iz Dijela B ovog Kodeksa.

3. Inspekcije koje zahtijeva Pravilo 5. 1. 4. moraju se obaviti:

(a) kad se brod upisuje ili ponovo upisuje; ili

(b) kad su prostorije za smještaj pomoraca na brodu bitno izmijenjene.

4. Nadležna vlast mora obratiti posebnu pažnju osiguranju primjene zahtjeva ovog Kodeksa koji se odnose na:

(a) veličinu prostorija i drugih prostora za odmor;

(b) grijanje i ventilaciju;

(c) buku, vibracije i druge faktore okoline;

(d) sanitarne prostorije;

(e) osvjetljenje; i

(f) prostorije bolnice.

5. Nadležna vlast svake članice mora zahtijevati da brodovi koji plove pod njenom zastavom udovoljavaju najnižim standardima za brodske stambene prostorije i prostorije za odmor utvrđenim u stavovima 6. – 17. ovog Standarda.

6. U pogledu opštih zahtjeva za prostorije za smještaj:

(a) visina svih prostorija za smještaj pomoraca mora biti odgovarajuća; najmanja dopuštena visina u svim takvim prostorijama, gdje je potrebno potpuno i slobodno kretanje, ne smije biti manja od 203 cm; nadležna vlast može dopustiti ograničeno smanjenje visine u nekom prostoru ili dijelu prostora u takvim prostorijama ako se uvjerila da je takvo smanjenje:

(i) prihvatljivo; i

(ii) da ono neće dovesti do neudobnosti pomoraca;

(b) prostorije moraju biti odgovarajuće izolovane ;

(c) na svim brodovima, osim na putničkim, kako je utvrđeno u Pravilu 2. (e) i (f) Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974. godine, s izmjenama (SOLAS Konvencija), spavaonice moraju biti smještene iznad teretne linije na sredini ili na krmi, osim u izuzetnim slučajevima

gdje veličina, vrsta ili namjeravana služba broda čine takav smještaj nemogućim. Tada spavaonice mogu biti smještene u prednjem dijelu broda, ali ni u kojem slučaju ispred sudarne pregrade;

(d) na putničkim brodovima i na posebnim brodovima izgrađenima da bi se udovoljilo IMO Kodeksu o zaštiti brodova za posebne svrhe iz 1983. godine, i narednim verzijama b (u daljnjem tekstu »brodovi za posebne svrhe«), nadležna vlast može, pod uslovom da je postignuto zadovoljavajuće uređenje rasvjete i ventilacije, odobriti smještaj spavaonica ispod teretne linije, ali one ni u kojem slučaju ne smiju biti smještene ispod radnih prolaza;

(e) iz prostora s teretom i mašine ili iz kuhinja, skladišta, sušionica ili zajedničkih sanitarnih prostorija, ne smiju postojati direktni prolazi u spavaonice; dio pregrade koji odvaja takve prostore od spavaonica i vanjske pregrade moraju biti izgrađeni od čelika ili drugog odobrenog materijala i biti vodonepropusne i plinonepropusne;

(f) materijali koji se koriste za izradu unutrašnjih pregrada, obloga i oplata, podova i spojeva moraju biti pogodni za tu svrhu i prihvatljivi kako bi osigurali zdravu okolinu;

(g) mora se predvidjeti prikladna rasvjeta i zadovoljavajuća odvodnja;

(h) prostorije za smještaj, odmor i prehranu moraju udovoljavati zahtjevima Pravila 4. 3. i odgovarajućim odredbama Kodeksa o zdravlju, zaštiti sigurnosti i sprečavanju nezgoda, sprečavanju opasnosti od izlaganja štetnog nivoa buke i vibracija, drugim faktorima okoline i hemikalijama na brodovima i pružiti prihvatljivu radnu i životnu okolinu pomorcima.

7. U pogledu zahtjeva za ventilaciju i grijanje:

(a) spavaonice i trpezarije moraju biti odgovarajuće ventilisane;

(b) brodovi, osim onih koji su redovno zaposleni na putovanjima gdje klimatski uslovi to ne zahtijevaju, moraju biti opremljeni klimatskim uređajem za prostorije za smještaj pomoraca, za svaku odvojenu radio-prostoriju i za središnju upravljačku prostoriju strojeva;

(c) svi sanitarni prostori moraju imati ventilaciju prema otvorenom, nezavisno o dijelu smještaja; i

(d) mora se predvidjeti odgovarajuće grijanje putem odgovarajućeg uređaja za grijanje, osim na brodovima koji isključivo plove na putovanjima u tropskim klimatskim uslovima.

8. U pogledu zahtjeva za rasvjetu, zavisno od posebnih uređenja koja mogu biti dopuštena na putničkim brodovima, spavaonice i trpezarije moraju biti osvijetljene prirodnim svjetlom i imati odgovarajuće vještačko svjetlo.

9. Kad se na brodu moraju nalaziti spavaonice, na njih će se primijeniti sljedeći zahtjevi:

(a) na svim brodovima, osim na putničkim, mora se predvidjeti posebna spavaonica za svakog pomorca; na brodovima manjim od 3000 bruto tonaže ili brodovima za posebne svrhe nadležna vlast može, nakon konsultacija sa zainteresovanim organizacijama brodovlasnika i pomoraca, dopustiti izuzeće od ovog zahtjeva;

- (b) moraju se predvidjeti posebne spavaonice za muškarce i za žene;
- (c) spavaonice moraju biti odgovarajuće veličine i prikladno opremljene kako bi se osigurala prihvatljiva udobnost i olakšalo čišćenje;
- (d) mora se predvidjeti poseban krevet za svakog pomorca u svim okolnostima;
- (e) unutrašnje dimenzije kreveta moraju biti najmanje 198 cm x 80 cm;
- (f) u spavaonicama za pomorce s jednim krevetom površina poda ne smije biti manja od:
- (i) 4,5 kvadratnih metara na brodovima manjim od 3000 bruto tonaže;
  - (ii) 5,5 kvadratnih metara na brodovima od 3000 bruto tonaže i većim, ali manjim od 10000 bruto tonaže;
  - (iii) 7 kvadratnih metara na brodovima od 10000 bruto tonaže ili većim.
- (g) međutim, da bi se predvidjele spavaonice s jednim krevetom i na brodovima manjim od 3000 bruto tonaže, putničkim brodovima i brodovima za posebne svrhe, nadležna vlast može dopustiti smanjivanje površine poda;
- (h) na brodovima manjim od 3000 bruto tonaže, osim na putničkim brodovima i brodovima za posebne svrhe, u jednoj spavaonici mogu biti smještena najviše dva pomorca; površina poda takvih spavaonica ne smije biti manja od 7 kvadratnih metara.
- (i) na putničkim brodovima i brodovima za posebne svrhe, površina poda spavaonica za pomorce koji ne obavljaju poslove brodskih oficira ne smije biti manja od:
- (i) 7,5 kvadratnih metara u prostorijama u kojima su smještena dva lica;
  - (ii) 11,5 kvadratnih metara u prostorijama u kojima su smještena tri lica;
  - (iii) 14,5 kvadratnih metara u prostorijama u kojima su smještena četiri lica;
- (j) na brodovima za posebne svrhe u spavaonicama može biti smješteno više od četiri lica; površina poda takvih spavaonica ne smije biti manja od 3,6 kvadratnih metara po osobi;
- (k) na brodovima, osim na putničkim i onima za posebne svrhe, u spavaonicama za pomorce koji obavljaju dužnosti brodskih oficira, gdje nije predviđena soba za odmor ili soba za dnevni boravak, površina poda po licu ne smije biti manja od:
- (i) 7,5 kvadratnih metara na brodovima manjim od 3000 bruto tonaže;
  - (ii) 8,5 kvadratnih metara na brodovima od 3000 bruto tonaže i većim, ali manjim od 10000 bruto tonaže;

(iii) 10 kvadratnih metara na brodovima od 10000 bruto tonaže i većim;

(l) na putničkim brodovima i brodovima za posebne svrhe, površina poda za pomorce koji obavljaju dužnosti brodskih oficira gdje nije predviđena soba za odmor ili dnevni boravak, po licu ne smije biti manja od 7,5 kvadratnih metara za mlađe oficire, a za starije oficire ne smije biti manja od 8,5 kvadratnih metara. Mladim oficirima smatraju se oni koji obavljaju poslove na radnom nivou, a starijima oni koji obavljaju poslove na upravljačkom nivou,

(m) zapovjednik, upravitelj mašine i prvi oficir palube moraju, pored svojih spavaonica i uz njih, imati sobu za odmor, dnevnu sobu ili odgovarajući dodatni prostor; brodove manje od 3000 bruto tonaže nadležna vlast može, nakon konsultacija sa zainteresovanim organizacijama brodovlasnika i pomoraca, osloboditi od ovog zahtjeva;

(n) za svakog korisnika namještaj se mora sastojati od dovoljno velikog ormara za odjeću (najmanje 475 litara) i ladice ili odgovarajućeg prostora od najmanje 56 litara; ako je ladica uključena u ormar za odijela, tada ukupna najmanja zapremina ormara za odjeću mora biti 500 litara; ormar mora biti opremljen i policom, a korisnik ga mora biti u stanju zaključavati kako bi se osigurala privatnost;

(o) svaka spavaonica mora imati sto ili stolicu koja može biti učvršćena, na izvlačenje ili klizna s udobnim sjedistem kakvo je potrebno.

#### 10. U pogledu zahtjeva za trpezarije:

(a) trpezarije moraju biti smještene odvojeno od spavaonica i toliko blizu kuhinji koliko je to moguće; brodove manje od 3000 bruto tonaže nadležna vlast može, nakon konsultacija sa zainteresovanim organizacijama brodovlasnika i pomoraca, osloboditi ovog zahtjeva; i

(b) trpezarije moraju biti odgovarajuće veličine, udobne, te odgovarajuće namještene i opremljene (uključujući savremena sredstva za osvježenje), uzimajući u obzir broj pomoraca koji će se vjerovatno njima koristiti u svakom trenutku; treba predvidjeti odvojenu ili posebnu kuhinju, kako je primjereno.

#### 11. U pogledu zahtjeva za sanitarne prostorije:

(a) svi pomorci moraju imati odgovarajući pristup do brodskih sanitarnih prostorija koje odgovaraju najmanjim standardima zdravlja i higijene i prihvatljivim standardima udobnosti, s odvojenim sanitarnim prostorijama za muškarce i žene;

(b) moraju postojati sanitarne prostorije s lakim pristupom sa zapovjedničkog mosta, iz prostorija mašine i obližnjeg štaba za upravljanje mašinama; brodove manje od 3000 bruto tonaže nadležna vlast može, nakon konsultacija sa zainteresovanim organizacijama brodovlasnika i pomoraca, osloboditi ovog zahtjeva.

(c) na svim brodovima mora se, na odgovarajućem mjestu, predvidjeti najmanje jedan wc, jedan umivaonik i jedan tuš ili kada, ili i jedno i drugo za svakih šest lica ili manje koje nemaju takve lične pogodnosti.

(d) izuzimajući putničke brodove, svaka spavaonica mora imati umivaonik s toplom i hladnom slatkom vodom, osim ako je takav umivaonik predviđen u ličnom kupatilu ;

(e) na putničkim brodovima koji su redovno zaposleni na putovanjima od najviše četiri sata, nadležna vlast može razmotriti posebno uređenje ili smanjenje broja zahtijevanih sredstava; i

(f) na svim mjestima za pranje mora biti na raspolaganju topla i hladna tekuća slatka voda.

12. U pogledu zahtjeva za bolnice, brodovi koji prevoze 15 ili više pomoraca, a plove na putovanjima dužim od tri dana, moraju imati odvojenu bolnicu koja će se koristiti isključivo u medicinske svrhe; nadležna vlast može ovaj zahtjev ublažiti za brodove zaposlene u obalskoj plovidbi; pri odobravanju prostorija brodske bolnice, nadležna vlast mora osigurati brz pristup do prostorije u svim vremenskim uslovima, te pružanje udobnog smještaja korisnicima i doprinos njihovom brzom prihvatu i odgovarajućoj pažnji.

13. Na brodu mora postojati odgovarajuće smještena i opremljena praonica.

14. Svi brodovi moraju imati prostor ili prostore na otvorenoj palubi kojima mogu pristupiti pomorci kad nijesu na dužnosti, odgovarajuće površine s obzirom na veličinu broda i broj pomoraca na brodu.

15. Svi brodovi moraju imati odvojene kancelarije ili zajedničke brodske kancelarije koje će koristiti služba palube i mašine ; brodove manje od 3000 bruto tonaže nadležna vlast može, nakon konsultacija sa zainteresovanim organizacijama brodovlasnika i pomoraca, osloboditi ovog zahtjeva.

16. Brodovi koji redovno plove do luka zagađenih komarcima moraju biti opremljeni odgovarajućim napravama kako to zahtijevaju nadležne vlasti.

17. Na brodu se moraju predvidjeti odgovarajuća sredstva za odmor pomoraca, udobnosti i službe na korist svih pomoraca i tako prilagođene da udovoljavaju posebnim potrebama pomoraca koji moraju živjeti i raditi na brodovima, uzimajući u obzir Pravilo 4. 3. i pripadajuće odredbe Kodeksa o zaštiti zdravlja i sigurnosti i sprečavanju nezgoda.

18. Nadležna vlast mora zahtijevati provođenje češćih inspekcija na brodovima, od zapovjednika ili po njegovom ovlaštenju, koje će osigurati da su prostorije za smještaj pomoraca čiste, prikladne za smještaj i održavane u dobrom stanju. Rezultati takvih inspekcija moraju se zabilježiti i biti rapoloživi za pregled.

19. Na brodovima gdje postoji potreba uzimanja u obzir, bez diskriminacije, interesa pomoraca različitih i izrazitih vjerskih i društvenih običaja, nadležna vlast može, nakon konsultacija sa zainteresovanim organizacijama brodovlasnika i pomoraca, dopustiti odgovarajuću primjenu izmjene ovog Standarda, pod uslovom da takve izmjene ne dovedu do toga da ukupne pogodnosti budu manje povoljne od onih do kojih bi došlo primjenom ovog Standarda.

20. Svaka članica može, nakon konsultacija sa zainteresovanim organizacijama brodovlasnika i pomoraca, osloboditi brodove manje od 200 bruto tonaže gdje je to razumno učiniti, uzimajući u obzir veličinu broda i broj lica na brodu, u odnosu na sljedeće odredbe ovog Standarda:

(a) stavovima 7. b), 11. (d) i 13.; i



(b) stav 9. (f) i (h) do (1). uključujući samo radi površine poda.

21. Svako izuzeće u pogledu primjene zahtjeva ovog Standarda može biti učinjeno samo kad je to izričito predviđeno ovim Standardom, samo za posebne okolnosti u kojima su takva izuzeća jasno opravdana čvrstim dokazima, te radi zaštite zdravlja i sigurnosti pomoraca.

Smjernica B 3. 1. – Prostorije za smještaj i prostorije za odmor

Smjernica B 3. 1. 1. – Projektovanje i gradnja

1. Spoljne pregrade spavaonica i trpezarija trebaju biti odgovarajuće izolovane. Sva kućišta mašine i sve pregrade koje razdvajaju kuhinje i druge prostorije u kojima se stvara toplina trebaju biti odgovarajuće izolovane ako postoji mogućnost toplinskih doprinosa na susjedne prostorije za smještaj ili prolaze. Isto tako, treba preduzeti mjere za zaštitu od toplinskih doprinosa vodene pare ili cijevi za snabdijevanje tople vode ili jednog i drugog.

2. Spavaonice, trpezarije, prostorije za odmor i prolazi u prostorije za smještaj trebaju biti odgovarajuće izolovane kako bi se spriječila kondenzacija ili pregrijavanje.

3. Površine pregrada i plafona u spavaonicama i trpezarijama trebaju biti od materijala čija se površina lako održava čistom. Ne bi se smio koristiti ni jedan oblik konstrukcije koji bi mogao omogućiti sakupljanje gamadi.

4. Površine pregrada i plafona u spavaonicama i trpezarijama trebaju biti takve da se mogu lako održavati čistima, svijetle boje i s postojećim neotrovnim premazom.

5. Palube u svim stambenim prostorijama pomoraca trebaju biti od odobrenog materijala i konstrukcije i imati neklizajuću površinu nepropusnu za vlagu koja se lako održava čistom.

6. Na mjestima gdje je popločavanje poda obavljeno od spojenih materijala, spojevi sa stranama trebaju biti profilirani da bi se spriječile pukotine.

#### Smjernica B 3. 1. 2. – Ventilacija

1. Sistem ventilacije spavaonica i trpezarija treba nadzirati kako bi se vazduh održao u zadovoljavajućem stanju i osiguralo dovoljno strujanje vazduha u svim vremenskim i klimatskim uslovima.

2. Sistem klimatizacije, bilo sa središnjom ili pojedinačnom jedinicom, treba biti projektovan tako da:

(a) održava vazduh na zadovoljavajućoj temperaturi i relativnoj vlazi, tako da u upoređenju sa stanjem spoljnog vazduha osigura dovoljno izmjena vazduha u svim klimatizovanim prostorijama, uzimajući u obzir posebna obilježja rada na moru, i tako ne stvara pretjeranu buku ili vibracije; i

(b) osigura lako čišćenje i dezinfekciju kako bi se spriječilo ili nadziralo širenje bolesti.

3. Energija za rad sistema klimatizacije i drugih sredstava za ventilaciju koje zahtijevaju prethodni stavovi ove Smjernice treba biti raspoloživa sve dok pomorci žive ili rade na brodu, a uslovi to zahtijevaju. Međutim, ova energija ne treba biti osigurana iz izvora za slučaj nužde.

#### **Smjernica B 3. 1. 3. – Grijanje**

1. Sistem grijanja prostorija za smještaj treba stalno raditi dok pomorci žive ili rade na brodu, a uslovi zahtijevaju njegovu upotrebu.

2. Na svim brodovima na kojima je potrebno, grijanje treba biti na toplu vodu, topli vazduh, električnu energiju, paru ili tome slično. Usprkos tome, unutar područja prostorija za smještaj ne treba koristiti paru kao sredstvo za prenos topline. Sistem grijanja treba biti u stanju održavati temperaturu u prostorijama za smještaj pomoraca na zadovoljavajućem nivou u normalnim vremenskim i klimatskim uslovima s kojima će se brod vjerovatno susresti obavljajući poslove za koje je namijenjen. Nadležna vlast treba propisati standard koji će to omogućiti.

3. Radijatori i drugi aparati za grijanje trebaju biti smješteni i, kad je to potrebno, zaštićeni kako bi se spriječili opasnost od vatre, opasnost ili neudobnost za korisnika.

#### **Smjernica B 3. 1. 4. – Rasvjeta**

1. Na svim brodovima u prostorijama za smještaj pomoraca treba predvidjeti električnu rasvjetu. Ako ne postoje dva nezavisna izvora električne energije za rasvjetu, treba predvidjeti dodatnu rasvjetu pomoću odgovarajuće izrađenih svjetiljki ili rasvjetnih uređaja za upotrebu u nuždi.

2. U spavaonicama treba postaviti svjetiljku za čitanje uz uzglavlje svakog kreveta.

3. Nadležna vlast treba utvrditi odgovarajuće standarde za prirodnu i vještačku rasvjetu.

#### **Smjernica B 3. 1. 5. – Spavaonice**

1. Kreveti na brodu trebaju biti što je moguće udobniji za pomorca i lice koje se može pridružiti pomorcu.

2. Gdje veličina broda, njegova izrada i djelatnosti kojom će se baviti i to dozvoljavaju, spavaonice trebaju biti planirane i opremljene ličnom kupatilu, uključujući wc, kako bi pružili odgovarajuću udobnost korisnicima i olakšali urednost.

3. Kad god je moguće, spavaonice pomoraca trebaju biti smještene tako da su straže odvojene i da nijedan pomorac koji radi danju ne dijeli sobu s licima na straži.

4. U jednoj spavaonici ne bi smjelo biti smješteno više od dvojice pomoraca koji obavljaju dužnost do oficira.

5. Treba razmotriti mogućnost da se, kad god je to moguće, pogodnost navedena u stavu 9. (m) Standarda A 3. 1. primijeni i na drugog oficira mašine.

6. Pri mjerenju površine poda treba uključiti prostor zauzet krevetima, ormarima, komodama i sjedištima. Treba izuzeti male ili nepravilno oblikovane prostore koji značajno ne povećavaju prostor raspoloživ za slobodno kretanje i ne mogu se koristiti za smještaj namještaja.
7. Ne bi se trebalo postavljati više od dva kreveta jedan iznad drugoga; u slučaju da su smješteni uzduž boka broda, tamo gdje se iznad kreveta nalazi bočno okno treba postaviti samo jedan red kreveta.
8. Tamo gdje je postavljen krevet iznad kreveta, niži krevet ne treba biti manje od 30 cm iznad poda; gornji krevet treba biti smješten približno na sredini između dna nižeg kreveta i donje strane gornjeg plafona.
9. Okviri i bočna ograda kreveta, ako postoji, trebaju biti od odobrenog materijala, čvrsti, glatki i nepogodni za koroziju i sklanjanje gamadi.
10. Ako se za izradu kreveta koriste cjevasti okviri, oni trebaju biti potpuno zatvoreni i bez rupa koje bi omogućile pristup gamadi.
11. Svaki krevet treba imati udoban madrac s donjom stranom u obliku jastuka ili sastavljen madrac u obliku jastuka, uključujući elastično dno ili madrac s oprugama. Madrac i materijal za punjenje koji se koriste trebaju biti izrađeni od odobrenog materijala. Za punjenje ne treba koristiti materijal pogodan kao utočište gamadi.
12. Kad je jedan krevet smješten iznad drugog, ispod donje strane madraca ili elastičnog dna gornjeg kreveta treba postaviti dno koje ne propušta prašinu. \_\_\_\_\_
13. Namještaj treba biti gladak, od tvrdog materijala koji nije podložan savijanju ili koroziji.
14. Spavaonice trebaju imati zavjese ili nešto slično zavjesama protiv bočnog svjetla.
15. Spavaonice trebaju imati ogledalo, mali ormarić za higijenski pribor, policu za knjige i dovoljan broj vješalica za kapute.

#### Smjernica B 3. 1. 6. – Trpezarije

1. Trpezarije mogu biti zajedničke ili posebne. Odluku o tome treba, nakon konsultacija sa predstavnicima pomoraca i brodovlasnika, donijeti i odobriti nadležna vlast. Treba voditi računa o faktorima kao što su veličina broda i izrazite kulturne, vjerske i socijalne potrebe pomoraca.
2. Ako su predviđene posebne trpezarije za pomorce, posebne trpezarije treba predvidjeti za:
  - (a) zapovjednika i oficira i
  - (b) podoficire i druge pomorce.
3. Na svim brodovima, osim na putničkim, površina poda trpezarija za pomorce treba biti najmanje 1,5 kvadratnih metara po licu prema planiranom kapacitetu stolica.

4. Na svim brodovima trpezarije trebaju biti opremljene stolovima i odgovarajućim stolicama, učvršćenim ili pokretnim, dovoljnima za smještaj najvećeg broja pomoraca koji će se vjerovatno njima istovremeno koristiti.

5. Dok su pomorci na brodu,, na raspolaganju im stalno treba biti:

(a) frižider , koji treba biti prikladno smješten i dovoljnog kapaciteta za broj lica koje će koristiti kuhinje ili trpezarije;

(b) pribor za tople napitke; i

(c) uređaj s hladnom vodom.

6. Kad do trpezarija ne postoje ostave, treba predvidjeti odgovarajuće ormare za posuđe i prikladna sredstva za pranje posuđa.

7. Površine stolova i stolica trebaju biti od materijala otpornog na vlagu.

#### **Smjernica B 3. 1. 7. – Sanitarne prostorije**

1. Umivaonici i tuševi trebaju biti odgovarajuće veličine i izrađeni od odobrenog materijala glatke površine koji ne podliježe pucanju, ljuštenju ili koroziji.

2. Svi toaleti trebaju biti odobrenog oblika, s obilnim mlazom vode ili nekim drugim prikladnim sredstvom za ispiranje kao što je zrak, koji su stalno raspoloživi i samostalno nadzirani.

3. Sanitarni uređaji namijenjeni upotrebi više od jedog lica trebaju udovoljavati sljedećim zahtjevima:

(a) podovi trebaju biti od odobrenog postojanog materijala, otpornog na vlagu, te imati prikladan odvod;

(b) pregrade trebaju biti od čelika ili drugog odobrenog materijala i vodonepropusne do najmanje 23 cm iznad nivoa palube;

(c) prostorije trebaju biti dovoljno osvijetljene, zagrijane i ventilisane;

(d) toaleti trebaju biti smješteni odmah do spavaonica i praonica, ali odvojeni od njih, bez direktnog pristupa iz spavaonica ili iz prolaza između spavaonica i toaleta do kojih ne postoji drugi pristup; ovaj zahtjev ne primjenjuje se ako je wc smješten u odjeljku između dvije spavaonice u kojima su smještena najviše četiri pomorca; i

(e) tamo gdje u nekom odjeljku postoji više od jednog toaleta, treba ih odvojiti zaslonom da bi se osigurala samostalnost.

4. Sredstva za pranje predviđena za upotrebu pomoraca trebaju obuhvatati:

(a) mašine za pranje;

(b) mašine za sušenje ili odgovarajuće zagrijane i ventilirane sušionice; i

(c) pegle i daske za peglanje ili tome slično.

#### **Smjernica B 3. 1. 8. – Prostorija bolnice**

1. Prostorija bolnice treba biti tako izrađena da olakša preglede, pružanje medicinske prve pomoći i spriječi širenje zaraznih bolesti.

2. Uređenje ulaza, kreveta, osvjetljenja, grijanja i dostavu vode treba izvesti tako da se osigura udobnost i olakša liječenje korisnika.

3. Broj bolničkih kreveta treba propisati nadležna vlast.

4. Treba predvidjeti sanitarne prostorije za isključivu upotrebu korisnika bolnice, bilo kao dio prostorije za smještaj ili u njejoj neposrednoj blizini. Takve sanitarne prostorije trebaju imati najmanje jedan wc, jedan umivaonik i jednu kadu ili tuš.

#### **Smjernica B 3. 1. 9. – Ostala sredstva**

1. Ako su predviđeni posebni prostori za zamjenu odjeće osoblja službe mašine, oni trebaju biti:

(a) smješteni izvan prostora mašina, ali s lakim pristupom iz njega;

(b) opremljeni posebnim ormarima za odjeću, kadama ili tuševima, ili jednim i drugim, i umivaonicima s toplom i hladnom tekućom slatkom vodom.

#### **Smjernica B 3. 1. 10. – Posteljina, kuhinjsko posuđe i drugo**

1. Svaka članica treba razmotriti primjenu sljedećih načela:

(a) za sve pomorce tokom službe na brodu čistu posteljinu i kuhinjsko posuđe treba da obezbijede brodovlasnik, a pomorci trebaju biti odgovorni za njihov povratak u vrijeme koje odredi zapovjednik broda po završetku službe na brodu;

(b) posteljina treba biti dobrog kvaliteta, a tanjiri, čaše i drugo kuhinjsko posuđe od odobrenog materijala koji se može lako čistiti; i

(c) peškire, sapun i toaletni papir za sve pomorce treba dati brodovlasnik.

#### **Smjernica B 3. 1. 11. – Sredstva za odmor, pošta i posjeta brodu**

1. Sredstva i službe za odmor trebaju se češće preispitivati kako bi se osiguralo da su one odgovarajuće s obzirom na promjene potreba pomoraca koje su nastale zbog tehničkog, radnog i drugog razvoja brodarstva.

2. Namještaj prostorije za odmor treba da sadrži barem ormar za knjige i potrepštine za čitanje, pisanje i, kad je to prikladno, za igre.

3. Pri planiranju prostorija za odmor, nadležna vlast treba razmotriti postojanje kantine.

4. Valja razmotriti i uključivanje sljedećih pogodnosti, besplatnih za pomorce, kad je to moguće:

(a) prostorije za pušenje;

(b) gledanje televizije i slušanje radija;

(c) prikazivanje filmova, čiji broj treba odgovarati trajanju putovanja, i, kad je potrebno, zamjenu u razumnim rokovima;

(d) sportsku opremu, uključujući opremu za vježbanje, stone igre i igre na palubi;

(e) kad je to moguće, bazen za plivanje;

(f) biblioteku stručnih i drugih knjiga, čija količina treba odgovarati trajanju putovanja i koju treba mijenjati u razumnim rokovima;

(g) sredstva za rekreacijski ručni rad;

(h) elektronsku opremu kao što su radio, televizija, videorekorderi, DVD/CD uređaji, lični kompjuter i programe i kasetni snimač/svirač.

(i) gdje je to prikladno, otvaranje barova na brodu za pomorce, osim ako se to protivi nacionalnim, vjerskim ili društvenim običajima; i

(j) prikladan pristup do telefonskih veza brod-obala, elektronske pošte i interneta, gdje su isti raspoloživi, uz razumnu cijenu za korišćenje ovih usluga.

5. Treba uložiti napore da se osigura da je slanje pošte pomoraca toliko pouzdano i brzo koliko je moguće. Takođe treba uložiti napor da se izbjegne od pomoraca tražiti dodatna poštarina ako je adresa promijenjena zbog okolnosti van njihovog nadzora.

6. Treba razmotriti mjere kojima će se osigurati, pridržavajući se nacionalnih ili međunarodnih zakona ili pravila, da, kad god je to moguće i razumno, pomorci dobiju brzo dopuštenje za posjetu supružnika, rođaka i prijatelja kao posjetioca njihovom brodu dok je on u luci. Takve mjere trebaju udovoljavati zahtjevima sigurnosne zaštite.

7. Treba razmotriti mogućnost da se pomorcima dopusti da im se povremeno na putovanjima priključi supruga (suprug), gdje je to moguće i razumno. Takva lica trebaju imati odgovarajuće osiguranje za slučaj nezgode ili bolesti. Brodovlasnici trebaju pružiti pomorcu svu moguću pomoć da dobije takvo osiguranje.

### **Smjernica B 3. 1. 12. – Sprečavanje buke i vibracije**

1. Prostorije za smještaj, prostorije za odmor i prostorije za posluživanje hrane trebaju biti smještene što je moguće dalje od mašina, prostorija za kormilarenje, palubnih vitala, opreme za ventilaciju, grijanje i klimatizaciju i drugih bučnih mašina i uređaja.
2. Zvučna izolacija ili drugi odgovarajući materijali koji upijaju zvukove trebaju se koristiti u gradnji i dovršenju pregrada, plafona i paluba unutar prostora u kojima se stvara buka, kao i samozatvarajućim zvučno izolovanim vratima za prostorije mašina
3. Mašinske prostorije i druge prostorije sa mašinama trebaju imati, kad god je to moguće, zvučno otpornu središnju upravljačku stanicu za osoblje mašine. Radni prostori kao što je radionica trebaju biti izolovane, koliko je god to moguće, od opšte buke mašine, te treba preduzeti mjere da se buka od rada postrojenja smanji.
4. Granice ograničenja buke za radne i životne prostore trebaju biti u skladu s međunarodnim smjernicama MOR-a o nivou izlaganja, uključujući one u *Kodeksu prakse o faktorima koji okružuju radno mjesto iz 2001. godine*, i, kad je to primjenjivo, posebne zaštite koju je preporučila Međunarodna pomorska organizacija, uključujući i sve druge naknadno izmijenjene i dopunjene dokumente o prihvatljivoj nivou buke na brodovima. Kopija važećih dokumenata na engleskom ili radnom jeziku broda, treba se nalaziti na brodu i biti dostupna pomorcima.
5. Nijedna prostorija za smještaj, za odmor ili za posluživanje hrane ne bi smjela biti izložena pretjeranoj vibraciji.

### **Pravilo 3. 2. – Prehrana i posluživanje hrane**

*Svrha: Osigurati da pomorci imaju na brodu hranu i pitku vodu odgovarajućeg kvaliteta posluženu u urednim higijenskim uslovima*

1. Svaka članica osiguraće da brodovi koji plove pod njenom zastavom na brodu imaju i poslužuju hranu i pitku vodu odgovarajućeg kvaliteta, prehrambene vrijednosti i u količini koja odgovarajuće pokriva zahtjeve broda, a uzima u obzir različito kulturno i vjersko vaspitanje.
2. Pomorci na brodu trebaju imati besplatnu hranu tokom svog zaposlenja.
3. Pomorci zaposleni kao brodski kuvari, kao i oni odgovorni za pripremanje hrane, moraju biti uvježbani i osposobljeni za svoje mjesto na brodu.

### **Standard A 3. 2. – Prehrana i služenje hrane**

1. Svaka članica mora usvojiti zakone i pravila ili druge mjere kojima će predvidjeti najniži standardi za količinu i kvalitet hrane i pitke vode i standarde služenja hrane koji se primjenjuju na obroke predviđene za pomorce na brodovima koji plove pod njenom zastavom, te preduzeti obrazovne mjere kako bi unaprijedila znanje i primjenu standarda navedenog u ovom stavu.

2. Svaka članica mora osigurati da brodovi koji plove pod njenom zastavom udovoljavaju sljedećim najnižim standardima:

(a) dostava hrane i pitke vode, uzimajući u obzir broj pomoraca na brodu, njihove vjerske zahtjeve i kulturne običaje kojih se drže kad je riječ o hrani, trajanju i prirodi putovanja, mora biti prikladna s obzirom na količinu, prehrambenu vrijednost, kvalitet i raznovrsnost.

(b) organizacija i oprema službe za posluživanje hrane mora biti takva da omogući davanje pomorcima odgovarajućih, raznovrsnih i hranjivih obroka, pripremljenih i posluženih u higijenskim uslovima; i

(c) osoblje službe za prehranu i posluživanje hrane mora biti odgovarajuće uvježbano ili upućeno za njihova radna mjesta.

3. Brodovlasnici moraju osigurati da su pomorci koji su zaposleni kao brodski kuvari uvježbani, osposobljeni i proglašeni sposobnima za radno mjesto u skladu sa zahtjevima utvrđenim u zakonima i pravilima pojedine članice.

4. Zahtjevi stava 3. ovog Standarda moraju uključivati završetak programa uvježbavanja kojeg je odobrila ili priznala nadležna vlast, koji obrađuje praktično kuvanje, hranu i ličnu higijenu, skladištenje hrane, nadzor zaliha i odnosi se na zaštitu okoline i zdravlja te sigurnost posluživanja hrane.

5. Na brodovima koji plove s propisanim brojem članova posade manjim od deset, gdje zbog broja posade ili načina poslovanja nadležna vlast ne može zahtijevati da imaju potpuno osposobljenog kuvara, svako ko priprema hranu u kuhinji mora biti uvježban ili poučen u područjima kao što su hrana i lična higijena, te rukovanje i skladištenje hrane na brodu.

6. U okolnostima izuzetne potrebe, nadležna vlast može dati ovlaštenje kojim će dopustiti nepotpuno osposobljenom kuvaru da služi na određenom brodu u određenom ograničenom vremenu, do naredne odgovarajuće luke pristajanja ili u periodu koje ne prelazi jedan mjesec, pod uslovom da je lice kome je ovlaštenje dato obučeno ili podučeno u područjima koja uključuju hranu i ličnu higijenu, kao i rukovanje i skladištenje hrane na brodu.

7. U skladu s navedenim postupcima udovoljavanja prema Poglavlju 5., nadležna vlast mora zahtijevati da zapovjednik broda ili od njega ovlašćena lica češće provode inspekcije na brodovima, te o tome vode bilješke, posebno:

(a) zaliha hrane i pitke vode;

(b) svih prostora i opreme koji služe za skladištenje i rukovanje hranom i pitkom vodom; i

(c) kuhinje i druge opreme za pripremanje i posluživanje obroka.

8. Pomorac mlađi od 18 godina ne može biti zaposlen, uzet u službu ili raditi kao brodski kuvar.

### **Smjernica B 3. 2. – Hrana i posluživanje hrane**

#### **Smjernica B 3. 2. 1. – Inspekcija, obrazovanje, istraživanje i objavljivanje**



1. Nadležna vlast treba, u saradnji s drugim odgovarajućim agencijama i organizacijama, prikupljati ažurirane informacije o prehrani, načinima kupovine, skladištenja, očuvanja, kuvanja i posluživanja hrane s posebnim osvrtom na zahtjeve posluživanja hrane na brodu. Ove informacije trebaju biti dostupne, besplatne ili uz razuman trošak, proizvođačima i trgovcima koji dobavljaju hranu i opremu brodovima, zatim zapovjednicima, konobarima, kuvarima i zainteresovanim organizacijama brodovlasnika i pomoraca. U tu svrhu trebaju se koristiti odgovarajući oblici objavljivanja kao što su priručnici, brošure, poster, grafički prikazi ili oglasi u trgovačkim časopisima.

2. Nadležna vlast treba donijeti preporuke o sprečavanju rasipanja hrane, kako bi se olakšalo održavanje odgovarajućeg standarda higijene i osigurala najpraktičnija moguća prikladnost radnog postupka.

3. Nadležna vlast treba da radi s odgovarajućim agencijama i organizacijama na izradi obrazovnih materijala i brodskih informacija o načinima osiguranja odgovarajućeg snabdijevanja hranom i posluživanja.

4. Nadležna vlast treba da radi u uskoj saradnji sa zainteresovanim organizacijama brodovlasnika i pomoraca te s državnim ili lokalnim vlastima koje se bave prehranom i zdravljem i može, kad je to potrebno, koristiti usluge takvih vlasti.

#### **Smjernica B 3. 2. 2. -- Brodski kuvari**

1. Pomorce treba smatrati osposobljenima za brodske kuvare samo ako su:

(a) služili na moru u najmanjem trajanju koji propisuje nadležna vlast, a ono može biti različito, zavisno o dotadašnjoj odgovarajućoj osposobljenosti ili iskustvu

(b) položili ispit koji je propisala nadležna vlast ili jednako vrijedni ispit na odobrenom programu obrazovanja za kuvara.

2. Propisani ispit može sprovesti i uvjerenja izdati direktno nadležna vlast ili, pod njenim nadzorom, odobrena škola za obuku kuvara.

3. Nadležna vlast treba priznati, kad je to odgovarajuće, uvjerenja o osposobljenosti brodskih kuvara koje su izdale druge članice koje su ratifikovale ovu Konvenciju ili Konvenciju o uvjerenjima brodskih kuvara iz 1946. godine (br. 69), ili drugo odgovarajuće tijelo.

#### **POGLAVLJE 4.**

##### **ZAŠTITA ZDRAVLJA, ZDRAVSTVENA NJEGA, SOCIJALNA ZAŠTITA I ZAŠTITA SOCIJALNE SIGURNOSTI**

###### **Pravilo 4. 1. -- Zdravstvena njega na brodu i kopnu**

*Svrha: Zaštititi zdravlje pomoraca i osigurati neodloživom dostupnost zdravstvenoj njezi i na brodu i kopnu*

1. Svaka članica mora osigurati da se na sve pomorce na brodovima koji plove pod njenom zastavom primjenjuju odgovarajuće mjere zaštite njihovog zdravlja i da im je dostupna neodloživa i odgovarajuća zdravstvena njega dok rade na brodu.

2. Zaštita i njega prema stavu 1. ovog Pravila mora, u načelu, biti besplatna za pomorce.

3. Svaka članica mora osigurati da pomorcima na brodovima na njenom državnom području, koji trebaju hitnu zdravstvenu njegu, budu dostupne zdravstvene ustanove članice na kopnu.

4. Zahtjevi za zaštitu zdravlja i zdravstvenu njegu na brodu utvrđeni u Kodeksu uključuju standarde mjera usmjerenih pružanju zdravstvene zaštite i njege i pomorcima u mjeri uporedivoj, koliko je to moguće, s onima koje su opšte dostupne radnicima na kopnu.

#### **Standard A 4. 1. – Zdravstvena njega na brodu i kopnu**

1. Svaka članica mora osigurati prihvatanje mjera za zaštitu zdravlja i zdravstvenu njegu, uključujući prijeko potrebnu zubnu zaštitu, za pomorce koji rade na brodu koji plovi pod njenom zastavom, a kojima se:

(a) osigurava primjena na pomorce opštih odredbi o zaštiti zdravlja na radu i zdravstvenoj njezi koja odgovara njihovim dužnostima, kao i posebnim odredbama specifičnim za rad na brodu;

(b) osigurava pomorcima pružanje zaštite zdravlja i zdravstvene njege i koja je, koliko je to moguće, uporediva sa onom koja je opšte dostupna radnicima na kopnu, uključujući hitan pristup do potrebnih lijekova, medicinske opreme i sredstava za dijagnozu i liječenje te obaveštenje ljekarskih nalaza;

(c) priznaju pomorcima pravo na odlazak doktoru ili zubaru, bez odlaganja, u lukama pristajanja, gdje je to moguće;

(d) osigurava da su, u obimu koji je u skladu s nacionalnim zakonom i praksom članice, zdravstvena njega i usluge zaštite zdravlja dok je pomorac na brodu ili kad je iskrcan u stranoj luci, besplatne za pomorce; i

(e) obuhvataju i mjere preventivnog karaktera kao što su promovisanje zdravlja i programi zdravstvenog obrazovanja, a ne ograničavaju se samo na liječenje bolesnih ili ozlijeđenih pomoraca.

2. Nadležna vlast mora usvojiti standardni oblik zdravstvenog izvještaja za upotrebu zapovjednika brodova i odgovarajućeg medicinskog osoblja na kopnu i brodu. Popunjeni obrazac i njegov sadržaj moraju se držati tajnim i koristiti samo u svrhu olakšanja liječenja pomoraca.

3. Svaka članica mora usvojiti zakone i pravila kojima se utvrđuju zahtjevi za brodsku bolnicu, te sredstva i opremu za zdravstvenu njegu i uvježbavanje na brodovima koji plove pod njenom zastavom.

4. Nacionalni zakoni i pravila moraju predvidjeti barem sljedeće zahtjeve:

(a) svi brodovi moraju imati medicinski ormarić, medicinsku opremu i zdravstveni vodič propisane vrste podvrgnute redovnim inspekcijama nadležne vlasti; zahtjevi propisani od državnog nadležnog organa

uzet će u obzir vrstu broda, broj lica na brodu, prirodu, odredište i trajanje putovanja i odgovarajuće državne i međunarodno preporučene zdravstvene standarde;

(b) brodovi koji prevoze 100 ili više lica i redovno obavljaju međunarodna putovanja duža od tri dana moraju imati doktora odgovornog za pružanje zdravstvene njege; nacionalni zakoni ili pravila propisat će i koji drugi brodovi moraju imati doktora, uzimajući u obzir *inter alia* faktore kao što su trajanje, priroda i uslovi putovanja te broj pomoraca na brodu;

(c) od brodova koji nemaju doktora mora se zahtijevati da imaju ili najmanje jednog pomorca (na brodu) kojem je povjerena zdravstvena njega i davanje lijekova kao dio njegovih redovnih dužnosti, ili najmanje jednog pomorca (na brodu) koji je osposobljen za pružanje prve pomoći; lica kojim je povjerena zdravstvena njega na brodu koji nijesu doktori moraju imati zadovoljavajuće završenu obuku zdravstvene njege koja udovoljava zahtjevima Međunarodne konvencije o standardima obuke, izdavanju uvjerenja i vršenju brodske straže pomoraca iz 1978. godine, s izmjenama (STCW); pomorci određeni za pružanje prve pomoći moraju imati zadovoljavajuće završenu obuku za pružanje prve pomoći koja zadovoljava zahtjeve Konvencije STCW; Nacionalni zakoni ili pravila moraju odrediti traženi nivoi odobrenog uvježbavanja, uzimajući u obzir *inter alia* faktore kao što su trajanje, priroda i uslovi putovanja te broj pomoraca na brodu; i

(d) nadležna vlast i prethodno uređenim sistemom mora osigurati da su medicinski savjeti putem radio ili satelitskih veza brodovima na moru, uključujući i savjete specijalista, raspoloživi 24 sata dnevno; medicinski savjet, uključujući prenos medicinskih poruka radio ili satelitskim vezama, između broda i onih na kopnu koji daju savjet, mora biti besplatan za sve brodove bez obzira na zastavu pod kojom plove.

#### Smjernica B 4. 1. – Zdravstvena njega na brodu i kopnu

##### Smjernica B 4. 1. 1. – Pružanje zdravstvene njege

1. Kad utvrđuje nivo uvježbavanja za obavljanje zdravstvene zaštite koja će se osigurati na brodovima koji ne moraju imati doktora, nadležna vlast treba zahtijevati da:

(a) brodovi koji redovno mogu dobiti stručnu zdravstvenu brigu i medicinska sredstva u roku od osam sati moraju imati najmanje jednog pomorca s odobrenim programom obuke prve pomoći koju zahtijeva STCW određenog za preduzimanje neodloživih i djelotvornih radnji u slučaju nezgoda ili bolesti koje se mogu dogoditi na brodu, odnosno traženje savjeta putem radio ili satelitske veze; i

(b) svi drugi brodovi trebaju imati najmanje jednog imenovanog pomorca s odobrenim programom obuke za zdravstvenu brigu koju zahtijeva STCW, uključujući praktično uvježbavanje i uvježbavanje u načinima spašavanja života kao što su intravenozna terapija, koji će im omogućiti da uspješno učestvuju u sprovođenju usklađenih planova medicinske pomoći brodovima na moru, te pružiti oboljelim ili ozlijeđenim licima zadovoljavajući standard zdravstvene njege tokom vremena u kojem će oni vjerovatno ostati na brodu.

2. Obuka navedena u stavu 1. ove Smjernice treba da se temelji na sadržaju posljednjih izdanja vodiča *Međunarodnih zdravstvenih smjernica za brodove, Smjernica za medicinsku prvu pomoć u slučaju nesreća koje uključuju opasne materije, Dokumenta s uputstvima- Međunarodne smjernice za pomorske*

obuku, i medicinskog dijela Međunarodnog signalnog kodeksa, kao i sličnim vodičima koje odobre državni nadležni organi.

3. Lica navedena u stavu 1. ove Smjernice i drugi pomorci od kojih to zatraži nadležna vlast, trebaju proći, u približno petogodišnjim rokovima, programe obnavljanja znanja koji će im omogućiti da zadrže i povećaju svoje znanje i vještine i dopunjavaju ga novim dostignućima.

4. Medicinski ormarić i njegov sadržaj, medicinsku opremu i medicinski vodič koji se nalaze na brodu treba uredno održavati i pregledati, u redovnim razmacima koji ne prelaze 12 mjeseci, odgovorno lice koje je odredila nadležna vlast i koje treba osigurati da su oznake, datumi isteka roka važenja i uslovi smještaja svih lijekova i uputstva za upotrebu ispitani i da sva oprema djeluje kako treba. Pri usvajanju ili reviziji broskog zdravstvenog vodiča koji se koristi na državnom nivou te pri utvrđivanju sadržaja medicinskog ormarića i medicinske opreme, nadležna vlast treba uzeti u obzir međunarodne preporuke na tom polju, uključujući posljednje izdanje vodiča *Međunarodne zdravstvene smjernice za brodove* i druge vodiče spomenute u stavu 2. ove Smjernice.

5. Kad teret koji je razvrstan kao opasan teret nije uključen u najnovije izdanje vodiča *Smjernice za medicinsku prvu pomoć u slučaju nesreća koje uključuju opasne materije*, pomorcima trebaju biti dostupne potrebne informacije o prirodi stvari, opasnostima od nje, potrebnim ličnim zaštitnim sredstvima, odgovarajućim medicinskim postupcima i namjenskim protivotrovima. Takvi posebni protivotrovi i lične zaštitne naprave trebaju biti na brodu kad god se prevozi opasna roba. Ove informacije trebaju biti sastavni dio brodske politike i planova o zaštiti na radu i zaštiti zdravlja, opisanih u Pravilu 4. 3 i odgovarajućim odredbama Kodeksa.

6. Svi brodovi trebaju imati potpun i ažuriran popis radio stanica preko kojih se može dobiti medicinski savjet; ako su opremljeni sistemom satelitskih veza, onda i potpun i ažuriran popis obalnih zemaljskih stanica preko kojih se može dobiti medicinski savjet. Pomorci kojima je povjerena zdravstvena njega ili pružanje prve pomoći trebaju biti upoznati s upotrebom broskog zdravstvenog vodiča i medicinskim dijelom posljednjeg izdanja priručnika *Međunarodnog signalnog kodeksa* koji će im omogućiti da razumiju vrstu informacija potrebnih doktoru od kojeg se traži savjet, kao i primljeni savjet.

#### **Smjernica B 4. 1. 2. – Obrazac zdravstvenog izvještaja**

1. Standardni oblik zdravstvenog izvještaja za pomorce koji zahtijeva Dio A ovog Kodeksa treba biti određen tako da se olakša razmjena medicinskih i s njima povezanih informacija između broda i kopna o pojedinim pomorcima u slučajevima bolesti ili povreda.

#### **Smjernica B 4. 1. 3. – Zdravstvena njega na kopnu**

1. Medicinska sredstva na kopnu namijenjena liječenju pomoraca moraju odgovarati toj svrsi. Doktori, zubari i drugo medicinsko osoblje mora biti odgovarajuće osposobljeno.

2. Treba preduzeti mjere kojima će se osigurati da pomorcima, kad su u luci, bude dostupno:

(a) ambulantno liječenje bolesti ili povrede;

(b) smještaj u bolnicu, kad je potreban; i

(c) mogućnost liječenja zuba, posebno u hitnim slučajevima.

3. Treba preduzeti odgovarajuće mjere da se olakša liječenje oboljelih pomoraca. Posebno, pomorci trebaju biti odmah primljeni u klinike i bolnice na kopnu, bez poteškoća i bez obzira na državljanstvo ili vjeru, i kad god je to moguće treba preduzeti mjere koje će osigurati nastavak liječenja raspoloživim dopunskim medicinskim sredstvima kad je to potrebno.

#### **Smjernica B 4. 1. 4. – Medicinska pomoć drugim brodovima i međunarodna saradnja**

1. Svaka članica treba posvetiti dužnu pažnju učestvovanju u međunarodnoj saradnji na području pomoći, programa i istraživanja zaštite zdravlja i zdravstvene njege. Takva saradnja može se odnositi na:

(a) razvoj i usklađivanje napora pri traganju i spašavanju te organizovanje hitne ljebarske pomoći i evakuacije na moru kod ozbiljnije bolesti ili povreda na brodu takvim sredstvima kao što su sistemni redovnog izvještavanja položaja broda, centri za usklađivanje traganja te helikopterske službe u nuždi, u skladu s Međunarodnom konvencijom o traganju i spašavanju iz 1979. godine, s izmjenama i *Međunarodnim priručnikom vazduhoplovnog i pomorskog traganja i spašavanja (IAMSAR)*;

(b) optimalnu upotrebu svih brodova koji imaju doktora i brodova na određenim mjestima na moru koji mogu pružiti bolnički smještaj i sredstva za spašavanje;

(c) sastavljanje i održavanje međunarodnog popisa doktora i sredstava za zdravstvenu brigu u svijetu koji su raspoloživi za pružanje hitne zdravstvene brige pomorcima;

(d) iskrcaj pomoraca na kopno radi hitnog liječenja;

(e) repatrijaciju pomoraca smještenih u bolnicama na kopnu čim to bude moguće, u skladu sa savjetom odgovornog doktora koji će uzeti u obzir želje i potrebe pomoraca;

(f) organizovanje lične pomoći pomorcima tokom repatrijacije, u skladu sa savjetom odgovornog doktora koji će uzeti u obzir želje i potrebe pomoraca;

(g) podsticanje otvaranja zdravstvenih centara za pomorce koji će:

(i) sprovoditi istraživanja o zdravstvenom stanju, liječenju i preventivnoj zdravstvenoj njezi pomoraca; i

(ii) uvježbavati osoblje ljebarske i zdravstvene službe u pomorskoj medicini;

(h) prikupljati i procjenjivati statističke podatke o nezgodama na radu, bolestima i smrti pomoraca te objedinjavati i usklađivati podatke s postojećim državnim statističkim sistemom o nezgodama na radu i bolestima drugih kategorija radnika;

(i) organizovati međunarodnu razmjenu tehničkih informacija, materijala za uvježbavanje i osoblja, kao i međunarodnih programa uvježbavanja, seminara i radnih grupa;

(j) osiguravati svim pomorcima posebno liječenje i preventivne zdravstvene i medicinske usluge u luci, ili im učiniti dostupnim opšte zdravstvene, medicinske i rehabilitacijske službe; i

(k) organizovati repatrijaciju tijela ili pepela umrlih pomoraca u skladu sa željama najbliže rodbine, čim je to moguće.

2. Međunarodna saradnja na polju zaštite zdravlja i zdravstvene njege za pomorce treba se zasnivati na dvostranim ili višestranim ugovorima ili konsultacijama između članica.

#### **Smjernica B 4. 1. 5. – Lica koja zavise od pomoraca**

1. Svaka članica treba usvojiti mjere kojima će osigurati odgovarajuću i zadovoljavajuću zdravstvenu njegu za lica koja zavise od pomoraca koje borave na njihovom državnom području istovremeno s razvojem službe zdravstvene njege koja u svoj okvir treba uključiti radnike generalno i lica koja zavise od njih, gdje takve službe ne postoje, i obavještenje ili Međunarodnu kancelariju rada o mjerama koje je u tu svrhu preduzela.

#### **Pravilo 4. 2. – Obaveze brodovlasnika**

*Svrha: Osigurati oslobađanje pomoraca od finansijskih izdataka u slučaju bolesti, povrede ili smrti povezane s njihovim zaposlenjem*

1. Svaka članica mora osigurati preduzimanje mjera u skladu s Kodeksom na brodovima koji plove pod njenom zastavom, da bi pomorci zaposleni na brodovima imali pravo na materijalnu pomoć i podršku brodovlasnika za izdatke u slučaju bolesti, povrede ili smrti koji su se dogodili dok su služili pod ugovorom o zapošljavanju ili su uzrokovani zaposlenjem prema takvom ugovoru.

2. Ovo Pravilo ne utiče ni na koje druge pravne lijekove priznate pomorcu.

#### **Standard A 4. 2. – Odgovornost brodovlasnika**

1. Svaka članica mora usvojiti zakone i pravila kojima će zahtijevati da brodovlasnici brodova koji plove pod njenom zastavom odgovaraju za zaštitu zdravlja i zdravstvenu njegu svih pomoraca koji rade na tim brodovima u skladu sa sljedećim najnižim standardima:

(a) brodovlasnici su dužni snositi troškove za pomorce koji rade na njihovim brodovima u slučaju bolesti ili povrede pomoraca koji su se dogodili od datuma početka službe do datuma kad se smatra da su uredno repatrirani ili su uzrokovani njihovim zaposlenjem između tih datuma;

(b) brodovlasnici moraju predvidjeti finansijsko osiguranje kojim će osigurati naknadu u slučaju smrti ili dugotrajne nesposobnosti pomoraca zbog nezgode na radu, bolesti ili opasnosti, kako je utvrđeno u nacionalnom zakonu, ugovoru o zapošljavanju pomorca ili kolektivnom ugovoru;

(c) brodovlasnici moraju snositi trošak zdravstvene njege, uključujući liječenje i nabavku potrebnih lijekova i terapijskih pomagala i hrane i smještaja izvan kuće, do prestanka bolesti ili povrede ili do utvrđivanja da je bolest ili nesposobnost trajnog karaktera; i

(d) brodovlasnici moraju snositi pogrebne troškove u slučaju smrti koja se dogodila na brodu ili kopnu za vrijeme zaposlenja.

2. Nacionalni zakoni ili pravila mogu ograničiti odgovornost brodovlasnika za namirenje troškova zdravstvene brige na brodu i smještaja za period koji ne smije biti manji od 16 sedmica od dana povrede ili početka bolesti.

3. Kad je zbog bolesti ili povrede došlo do nesposobnosti za rad, brodovlasnik je dužan:

(a) isplaćivati punu platu toliko dugo dok oboljeli ili povrijeđeni pomorac ostaje na brodu ili dok nije repatriran u skladu s ovom Konvencijom; i

(b) isplaćivati platu u cjelini ili djelimično, kako je propisano nacionalnim zakonima ili pravilima ili kako je predviđeno kolektivnim ugovorom, od časa kad je pomorac repatriran ili iskrcan do njegovog oporavka ili, ako je to ranije, dok on nije stekao pravo na gotovinsku nadoknadu prema zakonodavstvu odnosne članice.

4. Nacionalni zakoni ili pravila mogu ograničiti odgovornost brodovlasnika za isplatu zarada u cjelini ili djelimično pomorcu koji nije više na brodu za razdoblje koje neće biti manje od 16 sedmica od dana povrede ili od dana početka bolesti.

5. Nacionalni zakoni ili pravila mogu isključiti odgovornost brodovlasnika za:

(a) povredu koja nije nastala u službi broda;

(b) povredu ili bolest zbog namjernog izazivanja bolesti, povrede ili smrti pomorca;

(c) bolesti ili nesposobnosti koja je namjerno zatajena pri stupanju u službu.

6. Nacionalni zakoni ili pravila mogu osloboditi brodovlasnika od odgovornosti za snošenje troškova zdravstvene njege na brodu, hrane i smještaja ili pogrebnih troškova ukoliko su takvu odgovornost preuzele javne vlasti.

7. Brodovlasnici ili njihovi predstavnici moraju preduzeti mjere za zaštitu imovine koja je ostala na brodu u slučaju bolesti, povrede ili smrti pomorca i za njihov povratak njima ili njihovoj najbližoj rodbini.

#### **Smjernica B 4. 2. – Odgovornost brodovlasnika**

1. Iz pune zarade isplaćene prema zahtjevu stava 3. (a) Standarda A 4. 2. mogu biti isključeni bonusi.

2. Nacionalni zakoni ili pravila mogu predvidjeti da će brodovlasnik prestati biti odgovoran za snošenje troškova bolesnom ili povrijeđenom pomorcu od trenutka kad je pomorac mogao zahtijevati pogodnosti prema programu obaveznog zdravstvenog osiguranja, obaveznog osiguranja protiv nezgode ili radničke naknade za nezgode.

3. Nacionalni zakoni ili pravila mogu predvidjeti da pogrebne troškove koje je platio brodovlasnik mora nadoknaditi osiguravajuća ustanova u slučajevima kad su pogrebni troškovi isplativi za umrlog pomorca prema zakonima ili pravilima o socijalnom osiguranju ili radničkim naknadama.

#### **Pravilo 4. 3. – Zaštita zdravlja i sigurnosti i sprečavanje nezgoda**

*Svrha: Osigurati da radna okolina pomoraca na brodovima unapređuje radnu sigurnost i zdravlje*

1. Svaka članica mora osigurati da je pomorcima na brodovima koji plove pod njenom zastavom omogućena radna zdravstvena zaštita i život, rad i obrazovanje na brodu u sigurnoj i higijenski odgovarajućoj okolini.

2. Svaka članica mora izraditi i objaviti nacionalne smjernice za upravljanje zaštitom i zdravljem na radu radnom na brodovima koji plove pod njenom zastavom, a nakon konsultacija s predstavničkim organizacijama brodovlasnika i pomoraca te uzimajući u obzir primjenjive kodekse, smjernice i standarde koje su preporučile međunarodne organizacije, državne uprave i organizacije pomorskog sistema.

3. Svaka članica mora usvojiti zakone i pravila i druge mjere koji se odnose na predmet naveden u Kodeksu, uzimajući u obzir odgovarajuće međunarodne dokumente i utvrđene standarde za zaštitu i zdravlje na radu, te sprečavanje nezgoda na brodovima koji plove pod njenom zastavom.

#### **Standard A 4. 3. Zaštita zdravlja na radu i sprečavanje nezgoda**

1. Zakoni, pravila i druge mjere koje će biti usvojene u skladu s stavom 3. Pravila 4. 3. moraju uključivati sljedeće:

(a) usvajanje i efikasnu primjenu kao i unapređenje politike i programa zaštite Zdravlja na radu na brodovima koji plove pod zastavom članice, uključujući procjenu rizika kao i obuku i uputstva pomorcima;

(b) razumne mjere opreza da bi se spriječile nezgode na radu, povrede i bolesti na brodovima, uključujući mjere za smanjenje i sprječavanje opasnosti od izlaganja štetnim nivoima ambijentalnih faktora i hemikalijama, kao i opasnostima od povrede ili bolesti koje mogu poteći od upotrebe opreme i postrojenja na brodovima;

(c) brodske programe sprječavanja nezgoda na radu, povreda i bolesti, stalno unapređivanje zaštite i zdravlja na radu, uključujući predstavnike pomoraca i sve druga lica zainteresovana za njihovo sprovođenje, te uzevši u obzir mjere sprječavanja, uključujući inženjerski i dizajnerski nadzor, zamjenu procesa i postupaka zajedničkih i pojedinačnih zadataka te korišćenje lične zaštitne opreme; i

(d) zahtjeve za nadzor, izvještavanje i otklanjanje nesigurnih uslova i istraživanje i izvještavanje o nezgodama na radu na brodu.

2. Odredbe navedene u stavu 1. ovog Standarda će:

(a) voditi računa o odgovarajućim međunarodnim dokumentima o zaštiti zdravlja na radu i zaštiti zdravlja uopšte i posebnim opasnostima, te ukazivati na sva pitanja koja se tiču sprječavanja nezgoda na radu, povreda ili bolesti koje mogu biti primjenjive na rad pomoraca a posebno onog koji je svojstven zapošljavanju na moru;

(b) jasno odrediti obavezu brodovlasnika, pomoraca i drugih zainteresovanih da udovoljavaju primjenjivim standardima, brodske politike zaštite Zdravlja na radu i programima, s posebnom pažnjom posvećenom zaštiti Zdravlja na radu pomoraca mlađih od 18 godina;



(c) navesti dužnosti zapovjednika broda ili lica koju je odredio zapovjednik, ili oboje, o preuzimanju posebne odgovornosti za primjenu i udovoljavanje brodskoj politici i programima zaštite Zdravlja na radu;

(d) navesti ovlaštenja pomoraca na brodu koji su imenovani ili izabrani kao predstavnici za sigurnost da učestvuju na sastancima brodskog odbora za zaštitu zdravlja. Takav odbor mora se osnovati na brodu na kojem ima pet i više pomoraca.

3. Zakoni, pravila i druge mjere navedene iz stava 3. Pravila 4. 3. moraju se redovno preispitivati u konsultacijama s predstavnicima organizacija brodovlasnika i pomoraca i, ako je potrebno, izmijeniti, uzimajući u obzir napredak u tehnologiji i istraživanjima, kako bi se olakšalo trajno unapređivanje politike i programa zaštite Zdravlja na radu i zdravlja i pružila sigurna radna okolina pomorcima na brodovima koji plove pod zastavom članice.

4. Smatrat će se da udovoljavanje zahtjevima primjenjivih međunarodnih dokumenata o prihvatljivim nivoima izlaganja opasnostima na radnom mjestu na brodovima i razvoj i primjena politike i programa brodske zaštite Zdravlja na radu znači i ispunjavanje uslova ove Konvencije.

5. Nadležna vlast mora osigurati da se:

(a) odgovarajuće izvještava o nezgodama na radu, povredama ili bolestima, uzimajući u obzir smjernicu koju predviđa Međunarodna organizacija rada o izvještavanju i bilježenju nezgoda na radu i bolesti;

(b) sveobuhvatni statistički podaci o takvim nezgodama ili bolestima analiziraju i objavljuju i, kad je to primjereno, nastavljaju istraživati radi uočavanja opštih trendova i utvrđenih opasnosti; i

(c) istražuju radne nezgode.

6. Izvještavanje i istraživanje predmeta zaštite Zdravlja na radu mora biti izvedeno tako da se zaštite lični podaci pomorca i uzme u obzir smjernica koju o tome predviđa Međunarodna organizacija rada.

7. Nadležna vlast sarađivat će i s organizacijama brodovlasnika i pomoraca pri preduzimanju mjera kojima će se pažnja pomoraca skrenuti na obavještenja o posebnim opasnostima na brodovima, npr. postavljanjem službenih obavještenja koje sadrže odgovarajuća uputstva.

8. Nadležna vlast mora zahtijevati da se brodovlasnici koji sprovode procjenu rizika koji se tiču zaštite zdravlja na radu i zdravlja pozivaju na odgovarajuće statističke podatke sa svojih brodova i iz opšte statistike koju predviđa nadležna vlast.

#### **Smjernica B 4. 3. Zaštita zdravlja i sigurnosti i sprečavanje nezgoda**

##### **Smjernica B 4. 3. 1. – Odredbe o nezgodama na radu, povredama i bolestima**

1. Odredbe koje zahtijeva Standard A 4. 3. trebaju uzeti u obzir priručnik *Kodeks prakse o sprječavanju nesreća brodova na moru i u lukama, 1996*, kao i kasnije verzije i druge odgovarajuće standarde MOR-a, te druge međunarodne standarde i smjernice i kodekse o postupanju koje se odnose na zaštitu zdravlja na radu i zaštitu zdravlja, uključujući sve nivoe izlaganja koje se mogu utvrditi.

2. Nadležna vlast treba osigurati da se nacionalne smjernice za upravljanje zaštite zdravlja na radu i zdravljem odnose na slijedeću materiju, posebno na:

- (a) opšte i osnovne odredbe;
- (b) strukturna obilježja broda, uključujući sredstva za pristup i opasnosti od azbesta;
- (c) postrojenja;
- (d) uticaj izuzetno niskih ili visokih temperatura svake površine s kojom pomorci mogu doći u dodir;
- (e) uticaj buke na radnom mjestu i u stambenim prostorijama na brodu;
- (f) uticaj vibracije na radnom mjestu i u stambenim prostorijama na brodu;
- (g) uticaj spoljnjih uticaja, koji nisu oni navedeni u tački e) i f) na radnom mjestu i u stambenim prostorijama na brodu, uključujući dim duvana;
- (h) posebne mjere sigurnosti na palubi ili ispod nje;
- (i) opremu za ukrcavanje i iskrcavanje;
- (j) sprečavanje i gašenje požara;
- (k) sidra, lance i konope;
- (l) opasni teret i balast;
- (m) lična zaštitna sredstva za pomorce;
- (n) rad u zatvorenim prostorima;
- (o) fizičke i duševne uticaje zamora;
- (p) uticaj zavisnosti od droga i alkohola;
- (q) zaštitu od i sprečavanje HIV/AIDS; i
- (r) postupanje u slučaju nužde i nezgode.

3. Procjena opasnosti i smanjenje izlaganja navedeni u stavu 2. ove Smjernice treba uzeti u obzir fizičke uticaje na radno zdravlje, uključujući ručno rukovanje s teretima, buku i vibraciju, hemijske i biološke uticaje na zdravlje, duševne uticaje na zdravlje, fizičke i duševne uticaje zamora na zdravlje i nezgode na radu. Potrebne mjere trebaju uzeti u obzir načelo sprječavanja u skladu s kojim, između ostalog, suzbijanje opasnosti na izvoru, prilagođavanje rada pojedincu, posebno s obzirom na namjenu radnih mjesta i zamjenu opasnih neopasnim ili manje opasnim, imaju prednost nad ličnom zaštitnom opremom za pomorce.

4. Uz to, nadležna vlast treba osigurati da je uzet u obzir uticaj na zaštitu zdravlja na radu, posebno u sljedećim područjima:

- (a) postupanja u slučaju nužde i nezgode;
- (b) uticajima zavisnosti od droge i alkohola; i
- (c) zaštiti od i sprečavanju HIV-a/AIDS-a.

#### **Smjernica B 4. 3. 2. – Izlaganje buci**

1. Nadležna vlast, u saradnji s nadležnim međunarodnim tijelima i s predstavnicima odnosnih organizacija brodovlasnika i pomoraca, na trajnim osnovama treba ispitati problem buke na brodovima u cilju unapređenja zaštite pomoraca, koliko je god moguće, od štetnih uticaja izlaganja buci.

2. Ispitivanje navedeno u stavu 1. ove Smjernice treba uzeti u obzir štetne uticaje pretjeranog izlaganja buci na sluh, zdravlje i udobnost pomoraca i treba propisati ili preporučiti mjere koje će smanjiti buku na brodu radi zaštite pomoraca. Mjere koje će biti razmotrene trebaju obuhvatiti sljedeće:

(a) upoznavanje pomoraca o štetnosti produženog izlaganja visokim nivoima buke na sluh i zdravlje, te o ispravnoj upotrebi naprava i opreme za zaštitu od buke;

(b) davanje odobrene opreme za zaštitu sluha pomorcima, gdje je to potrebno; i

(c) procjenu opasnosti i smanjenje nivoa izlaganja buci u svim stambenim prostorijama, prostorijama za odmor i prostorijama za posluživanje hrane kao i u prostorijama mašine i drugim prostorijama strojeva.

#### **Smjernica B 4. 3. 3. – Izlaganje vibracijama**

1. Nadležna vlast, u saradnji s nadležnim međunarodnim tijelima i predstavnicima pojedinih organizacija brodovlasnika i pomoraca, a uzimajući u obzir, već prema prilikama, odgovarajuće međunarodne standarde, treba ispitati na trajnim osnovama problem vibracije na brodovima, u cilju unapređenja zaštite pomoraca, koliko je god moguće, od štetnih uticaja vibracije.

2. Ispitivanje navedeno u stavu 1. ove Smjernice treba se odnositi na uticaj izlaganja pretjeranoj vibraciji na zdravlje i udobnost pomoraca i na mjere koje će se propisati ili preporučiti za smanjenje vibracije na brodu radi zaštite pomoraca. Mjere koje će se razmotriti trebaju uključiti sljedeće:

(a) upoznavanje pomoraca s opasnostima po njihovo zdravlje od produženog izlaganja vibraciji;

(b) davanje odobrene lične zaštitne opreme pomorcima, gdje je to potrebno; i

(c) procjenu opasnosti i smanjenje izlaganja vibraciji u svim stambenim prostorijama, prostorijama za odmor, prostorijama za posluživanje hrane usvajanjem mjera u skladu sa smjernicom koju predviđa *Kodeks prakse o faktorima koji okružuju radno mjesto, 2001*, i sve naknadne izmjene, uzimajući u obzir razliku između izlaganja u ovim prostorima i na radnom mjestu.

#### **Smjernica B 4. 3. 4. – Obveze brodovlasnika**

1. Svaku obvezu brodovlasnika za osiguranje zaštitne opreme ili drugih zaštitnih naprava za sprečavanje nezgoda u pravilu trebaju pratiti odredbe kojima se od pomoraca zahtijeva njihova upotreba, odnosno zahtijeva udovoljavanje odgovarajućim mjerama za sprečavanje nezgoda i zaštitu zdravlja.
2. U obzir treba uzeti i članove 7. i 11. Konvencije o zaštiti od mašina iz 1963. godine (br. 119) i odgovarajuće odredbe Preporuke o zaštiti od mašina iz 1963. godine (br. 118) prema kojoj je poslodavac obavezan osigurati udovoljavanje zahtjevu da se mašina u upotrebi adekvatno zaštiti, a njegova upotreba bez odgovarajuće zaštite spriječi, dok je obveza radnika ne upotrebljavati mašinu dok nisu postavljeni štitnici na svoje mjesto i ne oštećivati štitnike.

#### **Smjernica B 4. 3. 5. – Izvještavanje i prikupljanje statističkih podataka**

1. Sve nezgode na radu, radne povrede i bolesti trebaju se prijaviti tako da se mogu istražiti, a opsežni statistički podaci mogu se voditi, ispitivati i objavljivati vodeći računa o zaštiti ličnih podataka pomoraca kojih se to tiče. Izvještaji se ne trebaju ograničiti samo na smrt ili nezgode nastale na brodu.
2. Statistički podaci navedeni u stavu 1. ove Smjernice trebaju da sadrže broj, prirodu, uzroke i uticaje nezgoda na radu ili radnih povreda i bolesti, s jasnom naznakom, ako je moguće, službe na brodu, vrste nezgode te je li se dogodila na moru ili u luci.
3. Svaka članica treba obratiti dužnu pažnju na međunarodni sistem ili predlog bilježenja nezgoda pomoraca koje može utvrditi Međunarodna organizacija rada.

#### **Smjernica B 4. 3. 6. – Istraživanja**

1. Nadležna vlast treba sprovesti istraživanje o uzrocima i okolnostima svih nezgoda na radu, kao i radnih povreda i bolesti koje su imale za posljedicu gubitak života ili ozbiljnu ličnu povredu, i u drugim takvim slučajevima koji mogu biti utvrđeni nacionalnim zakonima ili propisima.
2. Treba razmotriti uključivanje sledećeg kao predmeta istraživanja:
  - (a) radne okoline, kao što su radne površine, iskorišćavanje postrojenja, sredstva za pristup, rasvjeta i način rada;
  - (b) rasprostranjenost nezgoda na radu i radnih povreda i bolesti u različitim starosnim grupama;
  - (c) posebne fiziološke ili psihološke probleme koje prouzrokuje brodsko okruženje;
  - (d) probleme koji nastaju od tjelesnih napora na brodu, posebno kao posljedica povećanog radnog opterećenja;
  - (e) probleme koji potiču od tehničkog razvoja i uticaje tog razvoja i njihov uticaj na sastav brodske posade; i
  - (f) probleme uzrokovane ljudskim greškama.

#### **Smjernica B 4. 3. 7. – Državni programi zaštite i prevencije**

1. Da bi se pružile čvrste osnove za mjere koje će unaprijediti zaštita zdravlja na radu i spriječiti nezgode, povrede i bolesti koji nastaju od posebnih opasnosti pomorskog zaposlenja, treba preduzeti istraživanje opštih trendova i istraživanje o opasnostima koje su potvrđene statistikama.

2. Primjena programa zaštite i sprečavanja radi unapređenja zaštite zdravlja na radu sigurnosti na radu treba biti tako organizovana da nadležna vlast, brodovlasnici i pomorci ili njihovi predstavnici i druga odgovarajuća tijela mogu odigrati aktivnu ulogu, uključujući takva sredstva kao što su sjednice radi upoznavanja, brodska uputstva o najvišem nivou izlaganja, mogućim štetnim faktorima okoline radnog mjesta i drugim opasnostima ili posljedicama sistemske procjene rizika. Naposljetku, treba osnovati državne ili lokalne zajedničke odbore za zaštitu zdravlja na radu i sprečavanje nezgoda ili *ad hoc* radne grupe i odbore na brodu u kojima se predstavljaju organizacije brodovlasnika i pomoraca.

3. Ako se takva djelatnost preduzme na nivou kompanije, treba razmotriti predstavljanje pomoraca u svakom brodskom odboru za sigurnost na brodovima tog brodovlasnika.

#### **Smjernica B 4. 3. 8. – Sadržaj programa zaštite i sprečavanja**

1. Treba razmotriti da se u rad odbora i drugih tijela navedenih u stavu 2. Smjernice B 4.3.7. uključi sljedeće:

(a) priprema nacionalnih smjernica i politike za sisteme upravljanja zaštitom zdravlja na radu te za odredbe, pravila i priručnike o sprječavanju nezgoda;

(b) organizacija uvježbavanja i izrada programa zaštite zdravlja na radu i sprečavanje nezgoda;

(c) organizacija populariziranja zaštite zdravlja na radu i sprečavanje nezgoda, uključujući filmove, postere, obavještenja i publikacije ; i

(d) raspodjela literature i informacija o zaštiti zdravlja na radu i sprečavanju nezgoda kako bi iste stigle do pomoraca na brodovima.

2. Lica koje pripremaju tekstove o zaštiti zdravlja na radu ili mjerama za sprečavanje nezgoda ili preporučenoj praksi trebaju uzeti u obzir odgovarajuće odredbe ili preporuke koje su usvojile odgovarajuće državne vlasti, organizacije ili međunarodne organizacije.

3. Pri izradi programa zaštite zdravlja na radu i sprečavanja nezgoda, svaka članica treba uzeti u obzir kodekse o postupanju koji se odnose na zaštitu zdravlja na radu pomoraca koje je mogla objaviti Međunarodna organizacija rada.

#### **Smjernica B. 4. 3. 9. – Uputstva o zaštiti zdravlja na radu i sprečavanju nezgoda na radu**

1. Nastavni plan uvježbavanja navedenog u stavu 1 a) Standarda A 4. 3 treba redovno preispitivati i ažurirati s obzirom na razvoj vrsta i veličina brodova i njihove opreme, kao i izmjena prakse brojnog stanja posade, državljanstva, jezika i organizacije rada na brodovima.

2. Treba stalno unapređivati zaštitu zdravlja na radu i sprečavanje nezgoda. Takvo unapređivanje može se javiti u sljedećim oblicima:

(a) obrazovni audiovizuelni materijal, kao što su filmovi, za upotrebu u stručnim obrazovnim centrima za pomorce i, kad je moguće, za prikazivanje na brodu;

(b) isticanje postera na brodovima;

(c) objavljivanje člana o opasnostima pomorskog zaposlenja, zaštiti zdravlja na radu i mjerama za sprečavanje nezgoda u časopisima za pomorce; i

(d) posebnih kampanja koristeći različita sredstva saopštavanja radi podučavanja pomoraca, između ostalog, o sigurnoj radnoj praksi.

3. Unapređivanje navedeno u stavu 2. ove Smjernice treba voditi računa o različitim državljanstvima, jezicima i kulturama pomoraca na brodovima.

#### **Smjernica B 4. 3. 10. – Sigurnosno i zdravstveno obrazovanje mladih pomoraca**

1. Pravila o zaštiti Zdravlja na radu trebaju obuhvatati i opšte odredbe o zdravstvenim pregledima prije i tokom zaposlenja, sprečavanju nezgoda i zaštiti zdravlja tokom zaposlenja, koji se mogu primijeniti na rad pomoraca. Takva pravila trebaju odrediti mjere koje će smanjiti radne opasnosti za mlade pomorce u toku njihovog rada.

2. Osim u slučajevima kad nadležna vlast utvrdi da je mlađi pomorac u potpunosti stručno osposobljen u određenoj vještini, pravilima treba navesti ograničenja poslova za mlade pomorce bez odgovarajućeg nadzora ili upustva, određene vrste poslova koji predstavljaju posebnu opasnost od nezgoda ili štetno utiču na njihovo zdravlje ili fizički razvoj ili zahtijevaju poseban stepen zrelosti, iskustva ili vještine. Pri utvrđivanju vrsta poslova koji će se ograničiti pravilima, nadležna vlast može razmotriti posebno rad koji uključuje:

(a) podizanje, pokretanje ili prevoz teških tereta ili predmeta;

(b) ulaz u kotlove, tankove i odeljke;

(c) izlaganje štetnom nivou buke ili vibracije;

(d) rad s uređajem za podizanje ili drugim snažnim postrojenjima i alatima, ili rad u svojstvu lica koja daje signale licima koje upravljaju takvom opremom;

(e) rukovanje konopima za sidrenje ili tegljenje ili opremom za sidrenje;

(f) rad na rigu;

- (g) rad na velikim visinama ili na palubi pri lošem vremenu;
- (h) obavljanje noćne straže;
- (i) održavanje električne opreme;
- (j) izlaganje potencijalno štetnim materijalima ili fizički štetnim sredstvima kao što su opasne ili otrovne materijale i ionizirajuće zračenje;
- (k) čišćenje mašina za pripremu hrane; i
- (l) rukovanje ili vođenje brige o brodskim čamcima.

3. Nadležna vlast treba preduzeti praktične mjere ili odgovarajućim mehanizmom skrenuti pažnju mladim pomorcima na informacije o sprečavanju nezgoda i zaštiti njihovog zdravlja na brodovima. Takve mjere mogu uključiti odgovarajuća uputstva na programima uvježbavanja, službenim objavljivanjem kako sprječiti nezgode namijenjenih mladim licama, te stručnim upustvima i nadzorom mladih pomoraca.

4. Obrazovanje i uvježbavanje mladih pomoraca na kopnu i brodu treba obuhvatiti uputstva o štetnim posljedicama upotrebe alkohola, droga i drugih materija potencijalno štetnih po njihovo zdravlje i dobrobit, kao i opasnosti i važnosti koji se odnose na HIV/AIDS i druge opasnosti po zdravlje koje se odnose na te djelatnosti.

#### Smjernica B 4. 3. 11. – Međunarodna saradnja

1. Članice, uz pomoć odgovarajućih međuvladinih i drugih međunarodnih organizacija, već prema prilikama, trebaju podsticati međusobnu saradnju kako bi se postiglo najveće moguće jedinstvo mjera promocije zaštite zdravlja na radu i sprečavanja nezgoda.

2. Pri izradi programa za promocije zaštite zdravlja na radu i sprečavanje nezgoda prema Standardu A 4. 3., svaka članica treba uzeti u obzir odgovarajuće kodekse o postupanju koje je objavila Međunarodna organizacija rada i odgovarajuće standarde međunarodnih organizacija.

3. Članice trebaju uzeti u obzir potrebu za međunarodnom saradnjom radi stalne promocije djelovanja koja se odnose na zaštitu zdravlja na radu i sprečavanje nezgoda na radu. Takva saradnja može poprimiti oblik:

(a) dvostranih ili višestranih ugovora o jednoobraznosti standarda zaštite zdravlja na radu i sprečavanja nezgoda i mjera sigurnosti;

(b) razmjene informacija o posebnim opasnostima koje štetno djeluju na pomorce i o sredstvima promocije zaštite zdravlja na radu i sprečavanje nezgoda;

(c) pomoći kod ispitivanja opreme i inspekciji prema nacionalnim pravilima države zastave;

(d) saradnji u pripremanju i dostavljanju propisa, pravila i priručnika o zaštiti zdravlja na radu i sprečavanju nezgoda;

(e) saradnja u proizvodnji i upotrebi pomagala za uvježbavanje;

(f) zajedničkih sredstava ili uzajamne pomoći u uvježbavanju pomoraca o zaštiti zdravlja na radu i sprečavanju nezgoda, te sigurnoj praksi u radu.

**Pravilo 4. 4. – Dostupnost sredstvima socijalne brige na kopnu**

*Svrha: Osigurati da su pomorcima koji rade na brodu dostupna sredstva i službe na kopnu kojima će osigurati zdravlje i dobrobit*

1. Svaka članica mora osigurati laku dostupnost sredstava socijalne zaštite na kopnu, gdje ona postoje. Članica takođe mora promovirati razvoj sredstava socijalnog staranja u određenim lukama kao što su ona navedena u Kodeksu, kako bi omogućio pomorcima na brodovima koji su u njenoj luci pristup do odgovarajućih sredstava i službi socijalnog staranja.

2. Obaveze svake članice koje se odnose na sredstva na kopnu kao što su sredstva i službe socijalnog staranja, kulture, odmora i informisanja utvrđena su u Kodeksu.

**Standard A 4. 4. – Pristup do sredstava socijalnog staranja na kopnu**

1. Svaka članica zahtijevat će, ako na njenom državnom području postoje sredstva socijalnog staranja, da su ona raspoloživa na korištenje svim pomorcima, bez obzira na državljanstvo, rasu, boju, pol, vjeru, političko mišljenje ili socijalno porijeklo i bez obzira na državu zastave broda na kojem su oni zaposleni, uzeti na rad ili rade.

2. Svaka članica podstiće razvoj sredstava socijalnog staranja u odgovarajućim lukama zemlje i odrediti, nakon konsultacija sa zainteresovanim organizacijama brodovlasnika i pomoraca, koje luke će se smatrati odgovarajućim.

3. Svaka članica mora podsticati osnivanje savjete socijalnog staranja koji će redovno preispitivati sredstva i usluge socijalnog staranja kako bi se osigurala njihova primjerenost s obzirom na promjene potreba pomoraca koje nastaju zbog tehničkog, radnog ili drugog razvoja u brodarstvu.

**Smjernica B 4. 4. – Pristup do sredstava socijalnog staranja na kopnu**

**Smjernica B 4. 4. 1. – Odgovornost članica**

1. Svaka članica treba:

(a) preduzeti mjere kojima će se osigurati odgovarajuća sredstva i službe socijalnog staranja namijenjena pomorcima u određenim lukama pristajanja i predvidjeti odgovarajuću zaštitu pomoraca pri obavljanju poslova njihovog zvanja; i

(b) pri primjeni ovih mjera uzeti u obzir vanredne potrebe pomoraca, posebno kad su u stranim zemljama i kad ulaze u ratna područja s obzirom na sigurnost, zdravlje i djelatnosti tokom slobodnog vremena.



2. U nadzor sredstava i službe socijalnog staranja treba uključiti predstavnike zainteresovanih organizacija brodovlasnika i pomoraca.

3. Svaka članica treba preduzeti mjere namijenjene ubrzanju slobodnog prometa pojedinih sredstava između brodova, središnjih agencija za snadbijevanje i ustanova socijalnog staranja kao što su filmovi, knjige, novine i sportska oprema za upotrebu pomoraca na brodu i u centrima socijalnog staranja na kopnu.

4. Članice trebaju međusobno sarađivati u podsticanju socijalnog staranja pomoraca na moru i u luci. Takva saradnja treba uključivati:

(a) saradnju između nadležnih vlasti usmjerenu pribavljanju i poboljšanju sredstava i službi u luci i na brodovima;

(b) ugovore o objedinjavanju izvora i zajedničkom pribavljanju sredstava socijalnog staranja u većim lukama kako bi se izbjeglo nepotrebno udvostručenje;

(c) organizaciju međunarodnih sportskih takmičenja i podsticanje učešća pomoraca u sportskim djelatnostima;

(d) organizaciju međunarodnih seminara o socijalnom staranju pomoraca na moru i u luci.

#### Smjernica B 4. 4. 2. – Sredstva i službe socijalne zaštite u lukama

1. Svaka članica treba pribaviti ili osigurati pribavljanje takvih sredstava i službi koje se mogu zahtijevati u odgovarajućim lukama zemlje.

2. Sredstva i službe socijalne zaštite treba osigurati u skladu s uslovima i praksom od jednog ili više sljedećih subjekata:

(a) javne vlasti;

(b) zainteresovane organizacije brodovlasnika i pomoraca prema kolektivnim ugovorima ili drugim ugovorenim dogovorima;

(c) dobrovoljne organizacije.

3. U lukama treba otvoriti ili proširiti potrebna sredstva socijalne zaštite i odmora. Ona trebaju obuhvatati:

(a) prostorije potrebne za sastanke i odmor;

(b) sredstva za sport i igre u prirodi, uključujući takmičenja;

(c) obrazovna sredstva;

(d) kad je to usklađeno, sredstva za vjerske obrede i lične savjete.

4. Ova sredstva mogu se osigurati i stavljanjem pomorcima na raspolaganje sredstava namijenjenih za opštu upotrebu, u skladu s njihovim potrebama.

5. Kad veći broj pomoraca različitih državljanstava zahtijeva pogodnosti kao što su hoteli, klubovi i sportski objekti u pojedinoj luci, nadležne vlasti ili tijela zemalja porijekla pomoraca i države zastave kao i zainteresovana međunarodna udruženja trebaju se konsultovati i saradivati s nadležnim vlastima i tijelima zemlje u kojoj se nalazi luka te međusobno, imajući u vidu ujedinjavanje sredstava i izbjegavanje nepotrebnog udvostručavanja.

6. Hoteli ili hosteli pogodni za pomorce trebaju biti raspoloživi tamo gdje za njima postoji potreba. Isti trebaju pružati pogodnosti jednake onima koje se mogu dobiti u hotelu više klase i trebaju, kad god je to moguće, biti smješteni u kvalitetnom okruženju, podalje od luke. Takvi hoteli i hosteli trebaju biti uredno nadzirani, njihove cijene trebaju biti razumne, a kad je to potrebno i moguće trebaju osigurati i smještaj za porodice pomoraca.

7. Smještaj treba biti omogućen svim pomorcima bez obzira na državljanstvo, rasu, boju, pol, vjeru, političko mišljenje ili socijalno porijeklo i bez obzira na zastavu broda na kojem su zaposleni, uzeti na rad ili rade. Ne povrjeđujući ni na koji način ovo načelo, u nekim lukama može biti potrebno osigurati nekoliko vrsta sredstava, uporedivih po standardu, ali prilagođenih običajima i potrebama različitih grupa pomoraca.

8. Treba nastojati da se, prema potrebama, u sredstvima i službama socijalne zaštite, pored dobrovoljnih radnika, osigura zapošljavanje tehnički osposobljenih lica s punim radnim vremenom.

#### **Smjernica B 4. 4. 3. – Savjeti socijalne zaštite**

1. Savjeti socijalne zaštite treba osnovati u luci, na regionalnom ili državnom nivou, kako je primjereno. Njihove funkcije trebaju obuhvatiti:

(a) provjeravanje usklađenosti postojećih sredstava socijalne zaštite i praćenje potreba za pribavljanjem dodatnih sredstava ili zatvaranje nedovoljno korištenih sredstava.

(b) pomaganje i obavještanje onih koji su odgovorni za pružanje sredstava socijalne zaštite i osiguranje njihove međusobne saradnje.

2. U savjete treba uključiti, pored ostalih, i predstavnike organizacija brodovlasnika i pomoraca, nadležnih vlasti i, kad je to moguće, dobrovoljnih organizacija i društvenih tijela.

3. Kad je to prikladno, u rad lučkih, regionalnih ili državnih savjeta socijalne zaštite treba uključiti konzule pomorskih država i lokalne predstavnike stranih organizacija socijalne zaštite, u skladu s nacionalnim zakonima i pravilima.

#### **Smjernica B 4. 4. 4. – Finansiranje sredstava socijalne zaštite**

1. U skladu s državnim uslovima i praksom, finansijska sredstva za sredstva socijalne zaštite u lukama treba pribaviti na jedan ili više ovih načina:

(a) dodjelom iz javnih fondova;

(b) doprinosima ili drugim posebnim taksama iz brodarskih izvora;

(c) dobrovoljnim doprinosima brodovlasnika, pomoraca ili njihovih organizacija; i

(d) dobrovoljnim doprinosima iz drugih izvora.

2. Ako su propisane takse, doprinosi i posebna davanja za socijalnu zaštitu, one se trebaju koristiti samo za svrhe za koje su bile propisane.

#### **Smjernica B 4. 4. 5. – Objava informacija i mjere pogodnosti**

1. Pomorcima treba pružati obavještenje i o sredstvima otvorenim za javnost u lukama pristajanja, posebno o prevozu, socijalnoj zaštiti, sredstvima za zabavu i obrazovanje i mjestima bogoslužjenja, kao i o mjestima predviđenim posebno za pomorce.

2. U svako razumno vrijeme i uz umjerenu cijenu trebaju biti raspoloživa odgovarajuća sredstva prevoza kako bi se pomorcima omogućilo dolazak u gradsko područje s odgovarajućih mjesta u luci.

3. Nadležna vlast treba preduzeti sve potrebne mjere da brodovlasnike i pomorce koji dolaze u luku upozna s posebnim zakonima i običajima, čije bi kršenje moglo ugroziti njihovu slobodu.

4. Nadležna vlast treba osigurati da lučka područja i pristupne ceste budu odgovarajuće osvijetljene, opremljene oznakama i nadzirane redovnim obilaskom radi zaštite pomoraca.

#### **Smjernica B 4. 4. 6. – Pomorci u stranoj luci**

1. Radi zaštite pomoraca u stranim lukama treba preduzeti mjere da se olakša:

(a) pristup konzulatu države čiji su državljani ili države njihova prebivališta;

(b) uspješna saradnja između konzulata i lokalnih ili državnih vlasti.

2. Protiv pomoraca koji su zadržani u stranoj luci pravni postupak treba sprovesti bez odgađanja i uz odgovarajuću konzularnu zaštitu.

3. Kad god je pomorac iz bilo kojeg razloga zadržan na državnom području članice, nadležna vlast treba, ako pomorac to zatraži, odmah obavjestiti državu zastave i državu čiji je pomorac državljanin. Nadležna vlast treba odmah obavjestiti pomorca o njegovom pravu da postavi takav zahtjev. Država čiji je pomorac državljanin treba bez odgađanja obavjestiti najbližu rodbinu pomorca. Nadležna vlast treba omogućiti konzularnim službenicima ovih država bez odlaganja pristup pomorcima i dalje redovne posjete tako dugo dok je pomorac zadržan.

4. Kad god je to potrebno, svaka članica treba preduzeti mjere kojima bi omogućila sigurnost pomoraca od napada i drugih nezakonitih djela dok su brodovi u njenim teritorijalnim vodama, posebno na prilazima lukama.

5. Odgovorna lica u luci i na brodu trebaju uložiti najveći mogući napor kako bi, što je prije moguće, olakšali pomorcima izlazak na obalu nakon dolaska broda u luku.

#### **Pravilo 4. 5. – Socijalno osiguranje**

*Svrha: Osigurati preduzimanje mjera kojima će se pomorcima pružiti zaštita socijalnog osiguranja*

1. Svaka članica mora osigurati da svi pomorci i, u obimu predviđenom nacionalnim zakonom, od njih zavisna lica, imaju pristup zaštiti socijalnog osiguranja, u skladu sa Kodeksom, no ne dirajući pri tome ni u koje povoljnije uslove navedene u stavu 8. člana 19. Ustava.

2. Svaka članica dužna je preduzeti korake, u skladu s vlastitim državnim prilikama, pojedinačno ili putem međunarodne saradnje, radi postupnog postizanja sveobuhvatne zaštite socijalnog osiguranja pomoraca.

3. Svaka članica mora osigurati da pomorci na koje se odnosi njeno zakonodavstvo o socijalnom osiguranju i, u obimu predviđenom njenim nacionalnim zakonom, o njima zavisna lica, imaju pravo na pogodnost zaštite socijalnog osiguranja ne manje povoljnu od one koju uživaju radnici na kopnu.

#### **Standard A 4. 5. – Socijalno osiguranje**

1. Područja djelatnosti koje treba razmotriti u cilju postupnog postizanja sveobuhvatne zaštite socijalnog osiguranja prema Pravilu 4. 5. su: zdravstvena njega, naknade u slučaju bolesti, nezaposlenosti, starosti i povrede na radu, porodične naknade, naknade za materinstvo, invalidnosti i naknade nasljednicima, a obuhvatajući zaštitu predviđenu u Pravilima 4. 1, o zdravstvenoj brizi i 4. 2. o odgovornosti brodovlasnika i prema drugim poglavljima ove Konvencije.

2. U vrijeme ratifikacije, zaštita koju će predvidjeti svaka članica u skladu sa stavom 1. Pravila 4. 5., mora uključiti najmanje tri od devet područja djelatnosti nabrojanih u stavu 1. ovog Standarda.

3. Svaka članica mora preduzeti korake prema okolnostima u svojoj državi da pruži dopunsku zaštitu socijalnog osiguranja navedenu u stavu 1. ovog Standarda svim pomorcima koji redovno stanuju na njenom državnom području. Ovoj obavezi može biti udovoljeno npr. putem odgovarajućih dvostranih ili višestranih ugovora ili sistemima na osnovi doprinosa. Takva zaštita ne smije biti manje povoljna od one koju uživaju radnici na kopnu koji prebivaju na njenom državnom području.

4. Bez obzira na odgovornosti predviđene stavom 3. ovog Standarda, članice mogu odrediti, dvostranim ili višestranim ugovorima i odredbama usvojenim u okviru regionalnih ekonomskih integracijskih organizacija, druga pravila socijalnog osiguranja utvrđena zakonom koji se primjenjuje na pomorce.

5. Svaka odgovornost članice prema pomorcima na brodovima koji plove pod njenom zastavom mora uključiti i odgovornost predviđenu pravilima 4. 1. i 4. 2. i odgovarajućim odredbama Kodeksa, kao i one koje su u bitnoj vezi s njenim opštim obvezama prema međunarodnom pravu.

6. Svaka članica mora razmotriti različite mogućnosti u kojima će odgovarajuće pogodnosti, u skladu s nacionalnim zakonom ili praksom, biti predviđene za pomorce u nedostatku odgovarajuće pokrivenosti područja djelatnosti navedenim u stavu 1. ovog Standarda.

7. Zaštita prema stavu 1. Pravila 4. 5. Može ,ukoliko je to prikladno, biti predviđena zakonima ili pravilima, privatnim programima, ugovorima o kolektivnom pregovaranju ili njihovom kombinacijom.

8. U obimu koji je u skladu s njihovim zakonima ili praksom, članice su dužne sarađivati, putem dvostranih ili višestranih ugovora ili drugih dogovora kako bi osigurale ostvarivanje prava na socijalno osiguranja, predviđena programima doprinosa ili drugačije, koja su stečena ili su u toku sticanja, svim pomorcima bez obzira na stanovanje.

9. Svaka članica mora utvrditi poštene i efikasne postupke za rješavanje sporova.

10. Svaka članica mora u vrijeme ratifikacije navesti područja djelatnosti za koje je predviđena zaštita u skladu sa stavom 2. ovog Standarda. Ona mora naknadno obavjestiti glavnog direktora Međunarodne kancelarije rada kad osigura zaštitu socijalnog osiguranja jedne ili više drugih područja djelatnosti navedenih u stavu 1. ovog Standarda. Glavni direktor vodiće upisnik ovih obavještenja i učiniti ih dostupnim svim zainteresiranim strankama.

11. Izvještaji upućeni Međunarodnoj kancelariji rada, prema članu 22. Ustava, moraju takođe sadržati obavještenja o preduzetim koracima u skladu sa stavom 2. Pravila 4. 5. o proširenju zaštite na druga područja djelatnosti.

#### Smjernica B 4. 5. – Socijalno osiguranje

1. Zaštita koja će biti predviđena u vrijeme ratifikacije u skladu sa stavom 2. Standarda A 4. 5., treba uključiti barem sljedeća područja: zdravstvenu njegu, podršku u slučaju bolesti i podršku u slučaju povrede na poslu.

2. U okolnostima navedenim u stavu 6. Standarda A 4. 5. odgovarajuće pogodnosti mogu se predvidjeti osiguranjem, dvostranim ili višestranim ugovorima ili drugim efikasnim mjerama, uzimajući u obzir odredbe odgovarajućih ugovora o kolektivnom pregovaranju. Ako su takve mjere usvojene, pomorce na koje se takve mjere odnose treba obavjestiti o načinima na koje će različita područja socijalne sigurnosti biti osigurane.

3. Ako su pomorci podvrgnuti više nego jednom nacionalnom zakonodavstvu o socijalnom osiguranju, članice trebaju sarađivati kako bi međusobnim ugovorom utvrdile koje će se zakonodavstvo primijeniti, uzimajući u obzir takve faktore kao što su vrsta i nivo zaštite prema određenom zakonodavstvu koje je povoljnije za pojedinog pomorca, kao i izbor pomorca.

4. Postupci koji će biti utvrđeni prema stavu 9. Standarda A 4. 5. trebaju se odrediti tako da se primjenjuju na sve sporove koji se odnose na potraživanja pomoraca, bez obzira na način na koji je primjena predviđena

5. Svaka članica koja ima pomorce državljanke ili pomorce ne-državljanke ili jedne i druge koji služe na brodovima koji plove pod njenom zastavom, treba pružiti zaštitu socijalnog osiguranja iz Konvencije,

kako je primjenjivo, i treba redovno preispitivati grane zaštite socijalnog osiguranja iz stava 1. Standarda A 4. 5. radi utvrđivanja svih dodatnih djelatnosti koje odgovaraju tim pomorcima.

6. Ugovorom o zapošljenju pomoraca treba utvrditi načine na koje će brodovlasnik različite vrste zaštite socijalnog osiguranja predvidjeti za pomorca, kao i svaku drugu informaciju s tim u vezi kojom raspolaže brodovlasnik, kao što su zakonska odbijanja od plata pomorca i doprinosi brodovlasnika u skladu sa zahtjevima određenih ovlaštenih tijela prema odgovarajućim državnim programima zaštite socijalnog osiguranja.

7. Članica pod čijom zastavom brod plovi treba se adekvatnim sprovođenjem svog zakonodavstva nad socijalnim pitanjima, uvjeriti da je brodovlasnik udovoljio svojim obavezama prema zaštiti socijalnog osiguranja, uključujući plaćanje zahtijevanih doprinosa prema programima socijalnog osiguranja.

## **POGLAVLJE 5. UDOVOLJAVANJE I IMPLEMENTACIJA**

1. Pravila u ovom Poglavlju utvrđuju obavezu svake članice da u potpunosti primjeni i sprovodi načela i prava utvrđena u članovima ove Konvencije kao i posebne obaveze predviđene u 1., 2., 3. i 4. Poglavlju.

2. Stav 3. i 4. člana VI. koje dopuštaju primjenu Dijela A Kodeksa putem bitno jednakih odredbi, ne primjenjuju se na Dio A Kodeksa u ovom Poglavlju.

3. U skladu sa stavom 2. člana VI., svaka članica mora izvršavati svoje obaveze prema Pravilima na način utvrđen u odgovarajućim Standardima Dijela A Kodeksa, obraćajući dužnu pažnju na odgovarajuće Smjernice u Dijelu B Kodeksa.

4. Odredbe ovog Poglavlja primijenit će se uzimajući u obzir činjenicu da su pomorci i brodovlasnici, kao i sva druga lica, jednaki pred zakonom i da imaju pravo na jednaku pravnu zaštitu, te da ne smiju biti podvrgnuti diskriminaciji u pogledu pristupa sudovima, tribunalima ili drugim načinima rješavanja sporova. Odredbama ovog Poglavlja ne određuje se pravni poredak ili mjesna nadležnost.

### **Pravilo 5. 1. – Obaveze države zastave**

*Svrha: Osigurati da svaka članica izvršava svoje obaveze prema ovoj Konvenciji prema brodovima koji plove pod njenom zastavom.*

#### **Pravilo 5. 1. 1. – Opšta načela**

1. Svaka članica odgovorna je osigurati primjenu svojih obaveza prema ovoj Konvenciji na brodove koji plove pod njenom zastavom.

2. Svaka članica mora ustanoviti djelotvoran sistem inspekcije i izdavanja uvjerenja o radu pomoraca, u skladu s Pravilima 5. 1. 3. i 5. 1. 4., koji će osigurati da radni i životni uslovi pomoraca na brodovima koji plove pod njenom zastavom ispunjavaju i da će nadalje ispunjavati standardime iz ove Konvencije.

3. Pri utvrđivanju djelotvornog sistema inspekcije i izdavanja uvjerenja o radu pomoraca, članica može, kad je to prikladno, ovlastiti javne ustanove ili druge organizacije (uključujući one drugih država, ako se

one slože) koje ona priznaje kao sposobne i nezavisne za sprovođenje inspekcije ili izdavanje uvjerenja, ili za jedno i drugo. U svim slučajevima članica i dalje mora biti potpuno odgovorna za inspekciju i izdavanje uvjerenja o radnim i životnim uslovima pomoraca na brodovima koji plove pod njenom zastavom.

4. Uvjerenje o radu pomoraca dopunjeno deklaracijom o zadovoljavanju uslova rada pomoraca, mora predstavljati dokaz *prima facie* da je brod bio valjano podvrgnut inspekciji članice pod čijom zastavom plovi i da je zahtjevima ove Konvencije o radnim i životnim uslovima pomoraca usklađeno u tamo navedenom obimu.

5. Obavještenje o sistemu navedenom u stavu 2. ovog Pravila, uključujući način korišćen za utvrđivanje njegove efikasnosti mora se uključiti u izvještaj članice Međunarodnoj kancelariji rada, prema članu 22. Ustava.

#### **Standard A 5. 1. 1. Opšta načela**

1. Svaka članica mora utvrditi jasne ciljeve i standarde upravljanja vlastitom inspekcijom i sisteme izdavanja uvjerenja, kao i odgovarajuće opšte postupke za utvrđivanje obima u kojem će ovi ciljevi i standardi biti ostvareni.

2. Svaka članica zahtijevat će da svi brodovi koji plove pod njenom zastavom imaju kopiju ove Konvencije na raspolaganju.

#### **Smjernica B 5. 1. 1. – Opšta načela**

1. Nadležna vlast treba preduzeti odgovarajuće mjere za unapređenje efikasne saradnje između javnih ustanova i drugih organizacija navedenih u Pravilima 5. 1. 1. i 5. 1. 2., koja se odnose na radne i životne uslove pomoraca na brodu.

2. Da bi osigurale bolju saradnju između inspektora i brodovlasnika, pomoraca i njihovih organizacija i održale ili unaprijedile radne i životne uslove pomoraca, nadležne vlasti trebaju se konsultovati s predstavnicima takvih organizacija u redovnim rokovima kao najboljim načinom za postizanje ovih ciljeva. Način takvih konsultacija treba utvrditi nadležna vlast nakon konsultacija s organizacijama brodovlasnika i pomoraca.

#### **Pravilo 5. 1. 2. – Ovlašćenja priznatih organizacija**

1. Javne ustanove ili druge organizacije navedene u stavu 3. Pravila 5. 1. 1. (»priznate organizacije«) mora priznati nadležna vlast uz pretpostavku da udovoljavaju zahtjevima Kodeksa koji se odnose na sposobnost i nezavisnost. Inspekcijske djelatnosti ili poslovi izdavanja uvjerenja koje priznate organizacije mogu biti ovlašćene da sprovedu moraju biti u okviru djelatnosti koje su izričito spomenute u Kodeksu kao poslovi koje sprovodi nadležna vlast ili priznata organizacija.

2. Izvještaji navedeni u stavu 5. pravila 5. 1. 1. moraju sadržati obavještenje o priznatoj organizaciji, obimu ovlašćenja i određenja koje je utvrdila članica kako bi osigurala da se ovlašćene djelatnosti sprovode potpuno i redovno.

### **Standard A 5. 1. 2. – Ovlašćenje priznatih organizacija**

1. U svrhu priznanja u skladu sa stavom 1. Pravila 5. 1. 2., nadležna vlast mora provjeriti sposobnost i suverenost određene organizacije i utvrditi pokazuje li organizacija, u obimu potrebnom za izvođenje djelatnosti pokrivena odnosnim ovlašćenjem, da ima:

(a) potrebnu stručnost o pitanjima iz ove Konvencije i odgovarajuće znanje o radu broda, uključujući najmanje zahtjeve koji se odnose na rad pomoraca na brodu, uslove zaposlenja, smještaj, prostorije za odmor, prehranu i posluživanje hrane, sprečavanje nezgoda, zaštitu zdravlja, zdravstvenu njegu, socijalnu zaštitu i zaštitu socijalne sigurnosti;

(b) sposobnost održavanja i osavremenjivanja stručnosti svog osoblja;

(c) potrebno znanje o zahtjevima ove Konvencije te o nacionalnim zakonima i pravilima i odgovarajućim međunarodnim dokumentima koji se primjenjuju; i

(d) odgovarajuću veličinu, strukturu, iskustvo i sposobnost srazmjerno vrsti i stepenu ovlašćenja.

2. Sva izdata ovlašćenja koja se odnose na inspekciju, moraju avlastiti priznatu organizaciju barem da zahtijeva ispravljanje nedostataka utvrđenih u pogledu radnih i životnih uslova pomoraca i da na zahtjev države luke sprovodi inspekcije s tim u vezi.

3. Svaka članica mora ustanoviti:

(a) sistem koji će osigurati svrhovitost rada a koji uključuje obavještenje o svim primjenjivim nacionalnim zakonima i pravilima i odgovarajućim međunarodnim dokumentima; i

(b) postupke za održavanje veza s organizacijama i nadzor nad njima.

4. Svaka članica Međunarodnoj kancelariji rada mora dostaviti tekući popis svih priznatih organizacija ovlašćenih da djeluju u njenom ime, te mora taj popis ažurirati. U popisu treba navesti poslove koje su priznate organizacije ovlaštene obavljati. Kancelarija će popis učiniti dostupnim javnosti.

### **Smjernica B 5. 1. 2. – Ovlašćenje priznatih organizacija**

1. Organizacija koja traži priznanje treba pokazati tehničku, upravnu i upravljačku osposobljenost i sposobnost da osigura pružanje odgovarajuće usluge zadovoljavajućeg kvaliteta.

2. Pri procjeni sposobnosti neke organizacije, nadležna vlast treba utvrditi ima li organizacija:

(a) odgovarajuće tehničko, upravljačko i pomoćno osoblje;

(b) dovoljno stručno osposobljenog osoblja za pružanje zahtijevane usluge na odgovarajućem geografskom području;

(c) dokazanu sposobnost za pružanje pravovremene usluge odgovarajućeg kvaliteta; kao i



(d) je li nezavisna i odgovorna u svom radu.

3. Nadležna vlast treba zaključiti pisani ugovor s organizacijom koju ona priznaje kao ovlašćenu. Ugovor treba da sadrži sljedeće elemente:

(a) obim primjene;

(b) svrhu;

(c) opšte uslove;

(d) obavljanje odobrenih poslova;

(e) pravnu osnovu odobrenih poslova

(f) izvještavanje nadležne vlasti;

(g) navođenje ovlašćenja nadležne vlasti priznatoj organizaciji; i

(h) nadzor nadležne vlasti nad djelatnostima povjerenim priznatoj organizaciji.

4. Svaka članica treba zahtijevati da priznate organizacije izrade sistem osposobljavanja osoblja zaposlenog u svojstvu inspektora kako bi se osiguralo adekvatno osavremenjivanje njihovog znanja i stručnosti.

5. Svaka članica mora zahtijevati da priznate organizacije vode bilješke o uslugama koje su obavile kako bi bile u stanju pokazati postizanje zahtijevanih standarda u pitanjima na koje se odnose te usluge.

6. Pri utvrđivanju postupaka nadzora navedenih u stavu 3. (b) Standarda A 5. 1. 2., svaka članica treba uzeti u obzir vodič *Smjernica za ovlašćivanje organizacija koja nastupaju u ime administracija*, usvojen u okviru Međunarodne pomorske organizacije.

#### **Pravilo 5. 1. 3. – Uvjerenje o radu pomoraca i deklaracija o zadovoljavanju uslova rada pomoraca**

1. Ovo pravilo primjenjuje se na brodove:

(a) od 500 bruto tonaže i veće, zaposlene na međunarodnim putovanjima; i

(b) od 500 bruto tonaže i veće, koji plove pod zastavom članice i djeluju iz luke, ili između luka u drugoj zemlji.

Za svrhu ovog Pravila, »međunarodno putovanje» znači putovanje iz zemlje do luke izvan te zemlje.

2. Ovo Pravilo primjenjuje se i na svaki brod koji plovi pod zastavom članice, a na kog se ne primjenjuje stav 1. ovog Pravila, na zahtjev brodoglasnika odnosno članice.

3. Svaka članica zahtijevaće da brodovi koji plove pod njenom zastavom imaju sa sobom i održavaju sertifikat o radu pomoraca kojom se potvrđuje da su radni i životni uslovi pomoraca na brodu, uključujući i mjere za osiguranje stalne usklađenosti koje će biti unijete u deklaraciju o zadovoljavanju uslova rada pomoraca, navedene u stavu 4. ovog Pravila, bili podvrgnuti inspekciji i da udovoljavaju zahtjevima nacionalnih zakona ili pravila ili drugih mjera kojima se primjenjuje ova Konvencija.

4. Svaka članica mora zahtijevati da brodovi koji plove pod njenom zastavom imaju sa sobom i drže se deklaracije o ispunjavanju uslova o radu pomoraca kojom se utvrđuju državni zahtjevi kojima se primjenjuje ova Konvencija o radnim i životnim uslovima pomoraca i primjenjuju mjere koje je usvojio brodovlasnik, a kojima ispunjava zahtjeve na odnosnom brodu ili brodovima.

5. Uvjerjenje o radu pomoraca i deklaracija o zadovoljavanju uslova rada pomoraca mora biti saglasna obrascu propisanom u Kodeksu.

6. Ako je nadležna vlast članice ili u tu svrhu valjano ovlašćena priznata organizacija inspekcijom utvrdila da brod koji plovi pod zastavom članice ispunjava ili nastavlja da ispunjava standarde ove Konvencije, ona mora izdati ili obnoviti sertifikat o radu pomoraca, te voditi bilješke o tom uvjerenju dostupne javnosti.

7. Podrobni zahtjevi za sertifikat o radu pomoraca na moru i deklaracije o zadovoljavanju uslova rada pomoraca, uključujući popis elemenata koji moraju biti podvrgnuti inspekciji i odobreni, utvrđeni su u Dijelu A Kodeksa.

***Standard A 5. 1. 3. – Uvjerjenje o radu pomoraca i deklaracija o zadovoljavanju uslova rada pomoraca***

1. Sertifikat o radu pomoraca mora izdati brodu nadležna vlast ili u tu svrhu propisno ovlaštena priznata organizacija za vrijeme koje ne smije biti duže od pet godina. Popis elemenata koji moraju biti podvrgnuti inspekciji a za koje se mora utvrditi da udovoljavaju nacionalnim zakonima i pravilima ili drugim mjerama kojima se primjenjuju zahtjevi ove Konvencije, koji se odnose na radne i životne uslove pomoraca na brodovima prije negoli se može izdati uvjerenje o radu pomoraca, nalazi se u Dodatku A 5. 1.

2. Valjanost uvjerenja o radu pomoraca zavisi o međuvremenoj inspekciji nadležne vlasti ili u tu svrhu od nje valjano ovlašćene priznate organizacije kako bi se osiguralo stalno udovoljavanje zahtjevima odobrenima od nadležnih državnih organa kojima se primjenjuje ova Konvencija. Ako je obavljena samo jedna međuvremena inspekcija, a valjanost uvjerenja o radu pomoraca je pet godina, ona se mora obaviti između druge i treće godišnjice uvjerenja. Datum godišnjice znači dan i mjesec svake godine koji odgovara datumu isteka uvjerenja o radu pomoraca. Obim i širina međuvremene inspekcije mora biti jednaka pregledu za obnovu uvjerenja. Uvjerjenje će biti ovjereno nakon zadovoljavajuće međuvremene inspekcije.

3. Bez obzira na stav 1. ovog Standarda, ako je ponovna inspekcija izvršena unutar tri mjeseca prije isteka postojećeg uvjerenja o radu pomoraca, novo uvjerenje važit će od datuma završetka obnove inspekcije za razdoblje ne duže od pet godina od datuma isteka postojećeg svedočanstva.

4. Ako je ponovna inspekcija obavljena više od tri mjeseca prije datuma isteka postojećeg uvjerenja o radu pomoraca, novo uvjerenja će vrijediti za razdoblje ne duže od pet godina, koje počinje od datuma završetka obnovne inspekcije.

5. Privremeno uvjerenje o radu pomoraca može se izdati:

(a) novim brodovima prilikom isporuke;

(b) ako je brod promijenio zastavu; i

(c) ako je brodovlasnik preuzeo odgovornost za rad broda koji je novi tom brodovlasniku.

6. Privremeni sertifikat o radu pomoraca može izdati nadležna vlast ili od nje u tu svrhu valjano ovlaštena organizacija za razdoblje ne duže od šest mjeseci.

7. Privremeno uvjerenje o radu pomoraca može se izdati samo nakon što je potvrđeno da je:

(a) brod bio pod inspekcijom koliko je razumno i moguće, u materiji nabrojenu u Dodatku A5-I, vodeći računa o provjeri pojedinosti prema tačkama (b), (c) i (d) ovog stava;

(b) brodovlasnik dokazao nadležnoj vlasti ili priznatoj organizaciji da brod primjenjuje odgovarajuće postupke kako bi udovoljio ovoj Konvenciji;

(c) zapovjednik dobro upoznat sa zahtjevima ove Konvencije i obvezama u primjeni;

(d) pruženo odgovarajuće obavještenje nadležnoj vlasti ili priznatoj organizaciji koje izdaju deklaraciju o zadovoljavanju uslova rada pomoraca.

8. Potpuna inspekcija u skladu sa stavom 1. ovog Standarda mora se obaviti prije isteka privremenog uvjerenja kako bi se omogućilo izdavanje uvjerenja o radu pomoraca u punom trajanju. Nikakva dalje privremeno uvjerenje ne može se izdati nakon početnih šest mjeseci navedenih u stavu 6. ovog Standarda. Deklaracija o zadovoljavanju uslova rada pomoraca neće se izdati za razdoblje važenja privremenog uvjerenja.

9. Uvjerenje o radu pomoraca, privremeno uvjerenje o radu pomoraca i deklaracija o zadovoljavanju uslova rada pomoraca moraju se izdati u obliku koji odgovara obrascima u Dodatku A5-II.

10. Deklaracija o zadovoljavanju uslova rada pomoraca mora biti priložena uvjerenju o radu pomoraca. Ona mora imati dva dijela:

(a) Dio 1. mora sastaviti nadležna vlast koja će: i) utvrditi popis elemenata koji će biti podvrgnuti inspekciji u skladu sa stavom 1. ovog Standarda; ii) utvrditi zahtjeve odobrene od nadležnih državnih organa u koje su ugrađene odgovarajuće odredbe ove Konvencije pozivajući se na odgovarajuće nacionalne pravne odredbe kao i, u potrebnom obimu, na sažetu informaciju o glavnom sadržaju navedenih zahtjeva; iii) utvrditi posebne zahtjeve za vrstu broda prema nacionalnom zakonodavstvu; iv) unijeti sve bitne jednakoznačajne odredbe usvojene po stavu 3. člana VI.; i v) jasno naznačiti svako oslobođenje koje je odobrila nadležna vlast kako je predviđeno u Poglavlju 3.; i

(b) Dio II. mora sastaviti brodovlasnik i pritom utvrditi usvojene mjere kojima će se osigurati trajno udovoljavanje zahtjevima između inspekcija i predložene mjere koje će osigurati stalan napredak.

Nadležna vlast ili u tu svrhu adekvatno ovlašćena priznata organizacija mora potvrditi Dio II. i izdati deklaraciju o zadovoljavanju uslova rada pomoraca.

11. Rezultati svih naknadnih inspekcija ili drugih provjera odnosnog broda i svi značajni nedostaci pronađeni tokom svake takve provjere moraju se zabilježiti zajedno s datumom kad su nedostaci koji su bili utvrđeni otklonjeni. Ova bilješka, uz prevod na engleskom jeziku ako u originalu nije na engleskom, mora, u skladu s nacionalnim zakonima ili pravilima, biti upisana na deklaraciji o zadovoljavanju uslova rada pomoraca ili njoj dodana, ili na neki drugi način biti dostupna pomorcima, inspektorima države zastave, ovlaštenim službenicima država luka i predstavnicima brodovlasnika i pomoraca.

12. Valjano tekuće uvjerenje o radu pomoraca i deklaracija o zadovoljavanju uslova rada pomoraca, kojoj je priključen prevod na engleskom jeziku, ako ona nije na engleskom, mora se nalaziti na brodu, a kopija mora biti izložena na vidljivom mjestu na brodu kako bi bila dostupna pomorcima. Kopija mora na zahtjev biti dostupna, u skladu s nacionalnim zakonima i pravilima, pomorcima, inspektorima države zastave, ovlaštenim službenicima u državama luka i predstavnicima brodovlasnika i pomoraca.

13. Zahtjev za prevod na engleski jezik iz stava 11. i 12. ovog Standarda ne primjenjuje se na brod koji ne obavlja međunarodna putovanja.

14. Uvjerenje izdato prema stavu 1. ili 5. ovog Standarda prestat će vrijediti u svakom od ovih slučajeva;

(a) ako odgovarajuće inspekcije nisu obavljene unutar perioda navedenog u stavu 2. ovog Standarda;

(b) ako uvjerenje nije ovjereno u skladu sa stavom 2. ovog Standarda;

(c) kad je brod promijenio zastavu;

(d) kad brodovlasnik više ne preuzima odgovornost za rad broda; i

(e) kad su obavljene značajne izmjene strukture ili opreme na koju se odnosi Poglavlje 3.

15. U slučaju navedenom u stavu 14. (c), (d) ili (e) ovog Standarda, novo uvjerenje biće izdato samo kad se nadležna vlast ili priznata organizacija koja izdaje novi sertifikat u potpunosti uvjerila da brod ispunjava zahtjeve ovog Standarda.

16. Sertifikat o radu pomoraca mora povući nadležna vlast ili u tu svrhu valjano ovlaštena priznata organizacija države zastave, ako postoji dokaz da odnosni brod ne udovoljava zahtjevima ove Konvencije, a zahtijevano korektivno djelovanje nije preduzeto.

17. Pri razmatranju treba li uvjerenje o radu pomoraca biti povučeno u skladu sa stavom 16. ovog Standarda, nadležna vlast ili priznata organizacija moraju uzeti u obzir ozbiljnost ili učestalost nedostataka.

**Smjernica B 5. 1. 3. – Uvjerenje o radu pomoraca i deklaracija o zadovoljavanju uslova rada pomoraca**

1. Navođenje zahtjeva u Dijelu I. Deklaracije o zadovoljavanju uslova rada pomoraca treba uključiti ili mu treba biti priloženo pozivanje na zakonske odredbe koje se odnose na radne i životne uslove pomoraca u svakom od elemenata navedenih u Dodatku A5-I. Ako nacionalno zakonodavstvo tačno slijedi zahtjeve utvrđene u ovoj Konvenciji, pozivanje može biti sve što je potrebno. Ako je odredba Konvencije primijenjena putem znatno jednakog rješenja kako predviđa stav 3. člana VI., ovu odredbu treba utvrditi i osigurati sažeto objašnjenje. Kad je nadležna vlast priznala izuzeće, kako to predviđa III. Poglavlje, o tome se trebaju jasno naznačiti posebna odredba ili odredbe.

2. Mjere navedene u Dijelu II. Deklaracije o zadovoljavanju uslova rada pomoraca koje je ispunio brodovlasnik, trebaju, posebno, naznačiti prilike u kojima će stalno udovoljavanje posebnim zahtjevima koje odobri nadležni državni organ biti provjereno, lica odgovorna za provjeru, bilješke koje treba voditi i postupke koji će se preduzeti kad se utvrdi neispunjavanje. Dio II. može poprimiti različite oblike. On se može pozivati na druge opsežnije dokumente o politici i postupcima koji se odnose na druge aspekte pomorskog sektora, npr. isprave koje zahtijeva *Međunarodni kodeks o sigurnom upravljanju (ISM Code)* ili obaveštenje koje zahtijeva pravilo 5 SOLAS Konvencije, Poglavlje XI-1 koje se odnosi na Trajni sažeti zapis.

3. Mjere kojima se osigurava stalno udovoljavanje trebaju uključiti opšte međunarodne zahtjeve kako bi brodovlasnik i zapovjednik bili upoznati s najnovijim napretkom tehnologije, te sa naučnim otkrićima koja se odnose na obavljanje radnog mjesta, vodeći računa o bitnim opasnostima za rad pomoraca, te o tome obavještava predstavnike pomoraca i pri tom garantuju viši nivo zaštite radnih i životnih uslova pomoraca.

4. Deklaracija o zadovoljavanju uslova rada pomoraca treba prije svega da sadrži jasne izraze koji će pomoći svim zainteresiranim licima, kao što su inspektori države zastave, ovlašćeni službenici u državama luka i pomorci da provjere jesu li zahtjevi pravilno primijenjeni.

5. Primjer podataka koje može sadržati deklaracija o zadovoljavanju uslova rada pomoraca dat je u Dodatku B5-I.

6. Kad brod promijeni zastavu kako je navedeno u stavu 14. (c) Standarda A 5. 1. 3., i ako obje države ratifikuju ovu Konvenciju, članica pod čijom zastavom brod prije toga nije bio ovlašćen ploviti treba, čim je to moguće, nadležnoj vlasti druge članice dostaviti kopije uvjerenja o radu pomoraca i deklaracije o zadovoljavanju uslova rada pomoraca koje je brod imao prije promjene zastave i, ako je to moguće, kopije odgovarajućih izvještaja Inspekcije ako nadležna vlast to zatraži unutar tri mjeseca otkad je obavljena promjena zastave.

**Pravilo 5. 1. 4. – Inspekcija i sprovođenje**

1. Svaka članica mora provjeravati, kroz djelotvoran i usklađen sistem redovnih inspekcija, praćenjem i drugim mjerama nadzora, da brodovi koji plove pod njenom zastavom udovoljavaju zahtjevima ove Konvencije kako su primijenjeni u nacionalnim zakonima i pravilima.

2. Detaljni zahtjevi koji se odnose na inspekciju i sistem sprovođenja iz stava 1. ovog Pravila utvrđeni su u Dijelu A Kodeksa.

*Standard A 5. 1. 4. – Inspekcija i sprovođenje*

1. Svaka članica mora održavati sistem inspekcije uslova za pomorce na brodovima koji plove pod njenom zastavom, koji mora uključiti provjeru jesu li mjere koje se odnose na radne i životne uslove utvrđene u deklaraciji o zadovoljavanju uslova rada primijenjene, gdje je primjereno, kao i jesu li ispunjeni zahtjevi ove Konvencije.

2. Nadležna vlast mora imenovati dovoljan broj stručno osposobljenih inspektora radi ispunjenja njenih obaveza iz stava 1. ovog Standarda. Tamo gdje su priznate organizacije ovlaštene inspekcije, članica mora zahtijevati stručnost osoblja koje sprovodi inspekciju za sprovođenje ovih dužnosti i mora im dati potrebna pravna ovlašćenja za obavljanje njihovih dužnosti.

3. Potrebno je donijeti odgovarajuće odredbe kojima će se osigurati da su inspektori uvježbani, osposobljeni, da imaju utvrđen obim rada, snagu, pravni položaj i nezavisnost, potrebnu ili poželjnu, koja će im omogućiti obavljanje provjere i osigurati udovoljavanje kako je navedeno u stavu 1. ovog Standarda.

4. Takve inspekcije moraju se preduzimati u prikladnim vremenskim razmacima koje zahtijeva Standard A 5. 1. 3. Ovo razdoblje ni u kojem slučaju ne smije biti duže od tri godine.

5. Ako članica primi prigovor koji smatra očito utemeljenim ili pribavi dokaz da brod koji plovi pod njenom zastavom ne udovoljava zahtjevima ove Konvencije ili da postoje ozbiljni nedostaci u primjeni mjera utvrđenih u deklaraciji o zadovoljavanju uslova rada pomoraca, članica mora preduzeti korake potrebne da se taj predmet istraži, i osigurati preduzimanje radnji za otklanjanje pronađenih nedostataka.

6. Svaka članica treba predvidjeti odgovarajuća pravila i djelotvorno ih sprovoditi, kako bi time garantovala da inspektori imaju pravni položaj i uslove službe koji će im osigurati nezavisnosti o promjenama vlade i nepovoljnih vanjskih uticaja.

7. Inspektori, nakon što su dobili jasna uputstva kako obaviti poslove i nakon što su snabdjeveni valjanim akreditivima, moraju biti ovlašteni:

(a) stupiti na brod koji plovi pod zastavom članice;

(b) sprovesti provjeru, ispitivanje ili istragu koje smatraju potrebnima da bi se uvjerali da su standardi bili ispravno primijenjeni; i

(c) zahtijevati otklanjanje svakog nedostatka te, kad osnovano sumnjaju da nedostaci predstavljaju ozbiljno kršenje zahtjeva ove Konvencije (uključujući prava pomoraca) ili predstavljaju značajnu opasnost za zaštitu zdravlja na radu pomoraca, zabraniti brodu da napusti luku dok ne budu preduzete potrebne radnje.

8. Protiv svake radnje prema stavu 7. (c) ovog Standarda dopuštena je žalba sudskoj ili upravnoj vlasti.

9. Inspektori imaju pravo po vlastitom nahođenju dati savjet umjesto da pokrenu postupak ili preporuče njegovo pokretanje u slučajevima kad ne postoji očito kršenje zahtjeva ove Konvencije koje ugrožava zaštitu zdravlja na radu pomoraca, a ne postoji dokaz o ranijim sličnim kršenjima.

10. Inspektori moraju smatrati povjerljivim izvorom svaku pritužbu ili prigovor u kojima se navode opasnost ili nedostatak radnih i životnih uslova pomoraca ili sprovođenja zakona i pravila, i ne smiju stavljati do znanja brodovlasniku, njegovom predstavniku ili preduzetniku broda da je inspekcija obavljena kao posljedica takve pritužbe ili prigovora.

11. Inspektorima se ne smiju povjeriti dužnosti koje mogu, zbog njihovog broja ili prirode, štetiti djelotvornosti inspekcije ili na neki drugi način štetiti njihovom ugledu ili nepristrasnosti u njihovim odnosima sa brodovlasnicima, pomorcima ili drugim zainteresovanim stranama. Naposljetku, inspektorima mora:

(a) biti zabranjeno imati direktni ili indirektni interes u nekoj radnji nad kojom su oni pozvani sprovesti inspekciju; i

(b) uz primjenu odgovarajućih sankcija ili disciplinskih mjera, pa i nakon napuštanja službe, biti zabranjeno otkrivanje svih poslovnih tajni ili povjerljivih radnih postupaka ili informacija lične prirode koje su mogli saznati u toku njihove službe.

12. Inspektori o svakoj inspekciji moraju podnijeti izvještaj nadležnoj vlasti. Jedna kopija izvještaja na engleskom ili radnom jeziku broda mora se dostaviti zapovjedniku broda, a druga istaći na brodskoj oglasnoj ploči radi informacije pomorcima i, na zahtjev, poslati njihovim predstavnicima.

13. Nadležna vlast svake članice mora voditi knjigu inspekcija o uslovima pomoraca na brodovima koji plove pod njenom zastavom. Ona mora objavljivati godišnji izvještaj o djelatnosti inspekcije unutar određenog vremena, koje ne smije biti duže od šest mjeseci, nakon isteka godine.

14. U slučaju istrage o većoj nezgodi, izvještaj treba podnijeti nadležnoj vlasti, čim je to moguće, ali najkasnije u roku od mjesec dana od dana završetka istrage.

15. Kad je inspekcija sprovedena ili kad su preduzete mjere prema ovom Standardu, treba uložiti sve moguće napore da se spriječi neopravdano zadržavanje ili odgađanje odlaska broda.

16. U skladu s nacionalnim zakonima i pravilima mora se platiti naknada za svaki gubitak ili štetu koji su nastali nezakonitom primjenom inspektorskih ovlašćenja. Teret dokaza u svakom pojedinom slučaju pada na tužitelja.

17. Svaka članica mora predvidjeti i djelotvorno primijeniti odgovarajuće kazne i druge mjere za otklanjanje kršenja zahtjeva ove Konvencije (uključujući prava pomoraca) i za sprečavanje inspektora pri obavljanju njihovih dužnosti.

#### Smjernica B 5. 1. 4. – Inspekcija i sprovođenje

1. Nadležna vlast i bilo koja druga služba ili vlast koja je u potpunosti ili djelimično odgovorna za inspekciju radnih i životnih uslova pomoraca treba imati sredstva potrebna za ispunjenje svojih zadataka. Posebno:

(a) svaka članica treba preduzeti potrebne mjere tako da primjereno osposobljeni tehnički eksperti i stručnjaci mogu biti pozvani pomoći inspektorima u radu, ako je to potrebno; i

(b) inspektori trebaju raspolagati adekvatno smještajnim zgradama, opremom i odgovarajućim sredstvima prevoza za djelotvorno obavljanje zadataka.

2. Nadležna vlast treba utvrditi politiku udovoljavanja i sprovođenja radi osiguranja dosljednosti ili drugačije vođenje inspekcije i sprovođenja djelatnosti koje se odnose na ovu Konvenciju. Kopije takve politike treba dostaviti svim inspektorima i odnosnim kancelarijama za sprovođenje koje trebaju biti dostupne javnosti, brodovlasnicima i pomorcima.

3. Nadležna vlast treba utvrditi jednostavne postupke koji će joj omogućiti primanje informacija u povjerenju o mogućim kršenjima zahtjeva iz ove Konvencije (uključujući prava pomoraca) koje predoče pomorci direktno ili predstavnici pomoraca, i omogućiti inspektorima neodložnu istragu takvih predmeta, uključujući:

(a) mogućnost da zapovjednici, pomorci ili predstavnici pomoraca zahtijevaju inspekciju kad oni smatraju potrebnom; i

(b) pribavljanje tehničkih informacija i savjeta brodovlasnika i pomoraca i zainteresovanih organizacija o najefikasnijim načinima udovoljavanja zahtjevima ove Konvencije i postizanje stalnog unapređenja uslova pomoraca na brodovima.

4. Inspektori trebaju biti potpuno stručni i mora ih biti u dovoljnom broju kako bi se osiguralo redovno izvršenje njihovih dužnosti imajući u vidu:

(a) važnost dužnosti koje inspektori moraju obaviti, posebno broj, prirodu i veličine brodova podvrgnutih inspekciji, te broj i složenost pravnih odredbi koje treba primjenjivati;

(b) sredstva stavljena na raspolaganje inspektorima; i

(c) praktične uslove pod kojima inspekcije moraju biti sprovedene da bi bile djelotvorne.

5. Poštujući uslove za stpanje u javnu službu koje mogu propisati nacionalni zakoni i pravila, inspektori trebaju biti osposobljeni i odgovarajuće uvježbani za obavljanje svojih dužnosti i, kad je to moguće, imati pomorsko obrazovanje ili iskustvo kao pomorci. Oni trebaju imati odgovarajuće znanje o radnim i životnim uslovima pomoraca i engleskom jeziku.

6. Treba preduzete mjere da se inspektorima pruži odgovarajuće dalje uvježbavanje tokom njihovog zaposlenja.

7. Svi inspektori trebaju jasno razumjeti okolnosti u kojima se sprovodi inspekcija, obim inspekcija kakve se sprovode u različitim okolnostima i opšti način sprovođenja inspekcije.



8. Inspektori koji su dobili odgovarajuće ovlaštenje po nacionalnom zakonu trebaju biti ovlašćeni barem:

(a) dolaziti na brod slobodno i bez prethodne najave; međutim, početkom inspekcije broda inspektori trebaju o svojoj prisutnosti obavjestiti zapovjednika broda ili osobu u službi i, kad je moguće, pomorce ili njihove predstavnike;

(b) ispitivati zapovjednika broda, pomorca ili neku drugu osobu, uključujući brodovlasnika ili njegovog predstavnika, o svakom pitanju koje se odnosi na primjenu zahtjeva propisanih zakonima i pravilima, u prisutnosti svjedoka kojeg lica može zahtijevati;

(c) zahtijevati uvid u knjige, brodske dnevnike, registre, uvjerenja ili druge isprave koji se direktno odnose na predmet inspekcije, da bi provjerili udovoljavanje nacionalnim zakonima i pravilima kojima se primjenjuje ova Konvencija;

(d) sprovesti isticanje obavještenja i koje zahtijevaju nacionalni zakoni i pravila kojima se primjenjuje ova Konvencija;

(e) u svrhu analize uzeti ili izdvojiti uzorke proizvoda, tereta, pitke vode, zaliha, materijala i stvari koje se koriste ili kojima se rukuje;

(f) nakon inspekcije, skrenuti bez odgađanja pažnju brodovlasniku, preduzetniku broda ili zapovjedniku na nedostatke koji mogu štetiti zaštiti Zdravlja na radu lica na brodu;

(g) upozoriti nadležnu vlast i, ako je moguće, priznatu organizaciju, o svakom nedostatku ili zloupotrebi na koju se postojeći zakoni i pravila direktno ne odnose i podnijeti im prijedloge za poboljšanje zakona ili pravila; i

(h) obavjestiti nadležnu vlast o svakoj povredi na radu ili bolesti pomoraca u slučajevima i na način koji mogu propisati zakoni i pravila.

9. Kad se uzorak naveden u stavu 8. (e) ove Smjernice uzima ili vadi, brodovlasnik ili njegov predstavnik, i kad je to prikladno, pomorac, trebaju biti obaviješteni ili biti prisutni uzimanju ili vađenju uzorka. Inspektor treba tačno zabilježiti količinu takvog uzorka.

10. Godišnji izvještaj koji objavljuje nadležna vlast neke članice o brodovima koji plove pod njenom zastavom, treba sadržati:

(a) popis zakona i pravila na snazi koji se odnose na radne i životne uslove i svaku izmjenu i dopunu koja je stupila na snagu tokom godine;

(b) pojedinosti o organizaciji sistem inspekcije;

(c) statističke podatke o brodovima i drugim prostorima podvrgnutih inspekciji i brodovima i drugim prostorima koji su stvarno pregledani;

(d) statističke podatke o svim pomorcima na koje se odnose njeni nacionalni zakoni i pravila;

(e) statističke podatke i obaveštenje o povredama zakonodavstva, izrečenim kaznama i slučajevima zadržavanja brodova; i

(f) statističke podatke o prijavljenim povredama na radu i bolestima koji su pogodili pomorce.

#### Pravilo 5. 1. 5. – Postupci po prigovoru na brodu

1. Svaka članica mora zahtijevati da brodovi koji plove pod njenom zastavom imaju postupke na brodu za pravedno, uspješno i brzo rješavanje svih prigovora pomoraca zbog navodnog kršenja zahtjeva ove Konvencije (uključujući prava pomoraca).
2. Svaka članica mora zabraniti i kazniti bilo koju vrstu šikaniranja pomorca zbog podnošenja prigovora.
3. Odredbe ovog pravila i odgovarajući dijelovi Kodeksa ne diraju u pravo pomorca da zatraži pravdu bilo kojim pravnim sredstvom koje pomorac smatra odgovarajućim.

#### *Standard A 5. 1. 5. – Postupci po prigovoru na brodu*

1. Ne dirajući u širi obim koji mogu dati nacionalni zakoni, pravila ili kolektivni ugovori, pomorci imaju na raspolaganju postupak podnošenjem prigovora na brodu o svakom predmetu koji navodno predstavlja kršenje zahtjeva ove Konvencije (uključujući prava pomoraca).
2. Svaka članica svojim zakonima ili pravilima mora osigurati sprovođenje odgovarajućih postupaka po prigovorima kako bi se udovoljilo zahtjevima Pravila 5. 1. 5.
3. Takvi postupci moraju nastojati da se prigovori riješe na najnižem mogućem nivou. Međutim, u svim slučajevima, pomorci moraju imati pravo podnijeti prigovore direktno zapovjedniku broda, a ako to smatraju potrebnim, i odgovarajućim vlastima izvan broda.
4. Postupci po prigovoru na brodu moraju uključiti pravo pomorca da ima pratnju ili predstavnika u postupku po prigovoru te na zaštitu protiv mogućeg šikaniranja zbog podnošenja prigovora. Izraz »šikaniranje« odnosi se na svaku štetnu radnju preduzetu od nekog lica prema pomorcima zbog podnošenja prigovora koji nije očito počinjen radi uznemiravanja ili zlobe.
5. Pored kopije svog ugovora o zapošljavanju, svi pomorci moraju dobiti kopiju postupka po prigovoru koji se primjenjuje na brodu. Ona mora sadržati obavještenje o vezi s nadležnim vlastima u državi zastave i, ako je ona različita, u zemlji prebivališta pomorca, i ime lica ili lica na brodu koje mogu, na povjerljivoj osnovi, pružiti pomorcima nepristran savjet o njihovom prigovoru ili im pomoći na drugi način u postupcima po prigovoru koji slijede, a koji im stoje na raspolaganju na brodu.

#### *Smjernica B 5. 1. 5. – Postupci po prigovoru na brodu*

1. Pridržavajući se odgovarajućih odredbi primjenjivih kolektivnih ugovora, nadležna vlast treba u tijesnoj saradnji s organizacijama brodovlasnika i pomoraca, izraditi predlog sprovođenja pravednog, brzog i detaljno zabilježenog broskog postupka po prigovoru za sve brodove koji plove pod zastavom članice. Pri izradi ovih postupaka treba razmotriti slijedeća pitanja:

(a) mnogi prigovori mogu se odnositi posebno na one pojedince kojima se prigovor podnosi ili čak na zapovjednika broda. U svim slučajevima pomorci trebaju biti u mogućnosti podnijeti prigovor direktno zapovjedniku ili nekome izvan broda; i

(b) da bi se pomoglo spriječiti probleme šikaniranja pomoraca koji su podnijeli prigovor o materiji iz ove Konvencije, postupci trebaju podstaknuti imenovanje lica na brodu koje može savjetovati pomorce o postupcima koji im stoje na raspolaganju i, ako pomorac koji je podnio prigovor to zahtijeva, i prisustvovati svim sastancima ili raspravama o predmetu prigovora.

2. Postupci raspravljani tokom konsultacija navedenih u stavu 1. ove Smjernice trebaju uključiti barem sljedeće:

(a) prigovori trebaju biti upućeni rukovoditelju službe pomorca koji podnosi prigovor ili nadređenom oficiru pomorca;

(b) rukovoditelj službe ili nadređeni oficir trebaju pokušati riješiti predmet unutar propisanog ograničenog vremena koje odgovara ozbiljnosti predmeta;

(c) ako rukovoditelj službe ili nadređeni oficir ne mogu riješiti prigovor na zadovoljstvo pomorca, ovaj ga može podnijeti zapovjedniku broda koji o ovom predmetu treba odlučiti lično;

(d) pomorci trebaju neprestano imati pravo na prisutnost drugog pomorca ili biti predstavljeni od drugog pomorca po svom izboru na tom brodu;

(e) svi prigovori i odluke o njima trebaju se zabilježiti, a kopiju predati zainteresovanom pomorcu;

(f) ako se prigovor ne može riješiti na brodu, predmet treba podnijeti brodovlasniku na kopnu, kojem treba dati odgovarajuće ograničeno vrijeme za rješavanje predmeta, ako je to prikladno, konsultacijama sa pomorcima vezanih uz slučaj ili nekom osobom koju oni mogu imenovati kao svog predstavnika; i

(g) u svim slučajevima pomorci trebaju imati pravo podnijeti svoje prigovore direktno zapovjedniku broda, brodovlasniku i nadležnim vlastima.

#### **Pravilo 5. 1. 6. – Pomorske nezgode**

1. Svaka članica mora sprovesti službenu istragu o svim ozbiljnim pomorskim nezgodama koje su dovele do povrede ili smrti u koju je uključen brod koji plovi pod njenom zastavom. Završni izvještaj o istrazi u pravilu se mora objaviti.

2. Članice su dužne međusobno sarađivati kako bi se olakšala istraga ozbiljnih pomorskih nezgoda navedenih u stavu 1. ovog pravila.

#### **Standard A 5. 1. 6. – Pomorske nezgode**

(nema odredbi)

#### **Smjernica B 5. 1. 6. – Pomorske nezgode**

(nema odredbi)

#### **Pravilo 5. 2. – Obaveze države luke**

*Svrha: Omogućiti svakoj članici da izvrši svoje obveze iz ove Konvencije koje se odnose na međunarodnu saradnju u primjeni isprovođenju standarda Konvencije na stranim brodovima*

#### **Pravilo 5. 2. 1. – Inspekcije u luci**

1. Svaki strani brod koji u toku svog redovnog poslovanja ili iz drugih razloga, uplovio u luku članice može biti podvrgnut inspekciji u skladu sa stavom 4. člana V radi provjere ispunjava li zahtjeve ove Konvencije (uključujući i prava pomoraca) koji se odnose na radne i životne uslove pomoraca na brodu.
2. Svaka članica mora prihvatiti sertifikat o radu pomoraca i deklaraciju o zadovoljavanju uslova rada koje zahtijeva pravilo 5. 1. 3. kao *prima facie* dokaz o udovoljavanju zahtjevima ove Konvencije (uključujući prava pomoraca). Stoga se inspekcija u njenim lukama mora, osim u okolnostima navedenim u Kodeksu, ograničiti na provjeru uvjerenja i deklaracije.
3. Inspekcije u luci moraju obaviti ovlašćeni službenici u skladu s odredbama Kodeksa i drugih primjenjivih međunarodnih zahtjeva kojima se uređuje inspekcijski nadzor države luke u članici. Svaka takva inspekcija mora se ograničiti na provjeru je li predmet podvrgnut inspekciji u skladu s odgovarajućim zahtjevima utvrđenim u članovima i Pravilima ove Konvencije i u Dijelu A Kodeksa.
4. Inspekcije koje se mogu sprovoditi u skladu s ovim pravilom moraju se zasnivati na efikasnom sistemu inspekcije i nadzora države luke koji će doprinijeti osiguranju da radni i životni uslovi na brodovima koji ulaze u luku članice ispunjava zahtjeve ove Konvencije (uključujući i prava pomoraca).
5. Obavještenje o sistemu navedenom u stavu 4. ovog Pravila, uključujući i način procjene njegovog učinka, mora biti uključen u izvještaje članice prema članku 22. Ustava.

#### **Standard A 5. 2. 1. – Inspekcije u luci**

1. Kad ovlašćeni službenik, nakon dolaska na brod radi obavljanja inspekcije, zatraži, ako je to prikladno, sertifikat o radu pomoraca i deklaraciju o zadovoljavanju uslova rada pomoraca, te utvrdi da:
  - (a) zahtijevane isprave nisu na raspolaganju ili se ne drže na brodu ili su lažne ili da podnijete isprave ne sadrže podatke koje zahtijeva ova Konvencija ili da su na drugi način neispravne; ili
  - (b) postoji osnovana sumnja da radni i životni uslovi na brodu nisu u skladu sa zahtjevima ove Konvencije; ili

(c) postoji opravdana sumnja da je brod promijenio zastavu kako bi izbjegao ispunjavanje ove Konvencije; ili

(d) postoji prigovor u kojem se tvrdi da posebni radni i životni uslovi na brodu nisu u skladu sa zahtjevima ove Konvencije;

isti može provesti detaljniju inspekciju kako bi utvrdio radne i životne uslove na tom brodu. Takva se inspekcija mora u svakom slučaju sprovesti i u slučaju kad se smatra ili tvrdi da nedostatak može predstavljati očitu opasnost za sigurnost, zaštitu Zdravlja na radu pomoraca, ili gdje ovlašćeni službenik osnovano sumnja da neki nedostaci predstavljaju ozbiljno kršenje zahtjeva ove Konvencije (uključujući i prava pomoraca).

2. Kad detaljniju inspekciju na stranom brodu u luci članice sprovode ovlašćeni službenici u okolnostima utvrđenim u tačkama (a), (b) ili (c) stav 1. ovog Standarda, ona se u načelu mora odnositi na predmete navedene u Dodatku A5-III.

3. U slučaju prigovora prema stavu 1. (d) ovog Standarda, inspekcija se mora u pravilu ograničiti na predmet prigovora, iako prigovor ili istraga u vezi s tim mogu biti očigledan povod za detaljniju inspekciju u skladu sa stavom 1. (b) ovog Standarda. U svrhu stava 1. (d) ovog Standarda »prigovor« znači obavještenje koju su podnijeli pomorac, stručno tijelo, neko udruženje, sindikat ili, uopšte, bilo koje lica zainteresovano za sigurnost broda, uključujući opasnosti za zaštitu Zdravlja na radu pomoraca na brodu.

4. Kad se nakon detaljnije inspekcije utvrdi da radni i životni uslovi ne odgovaraju zahtjevima ove Konvencije, ovlašćeni službenik mora odmah skrenuti pažnju zapovjedniku broda na nedostatke, uz određeni rok za njihovo otklanjanje. U slučaju da takve nedostatke ovlašćeni službenik smatra značajnim ili ako se oni odnose na prigovor podnijet u skladu s stavom 3. ovog Standarda, ovlašćeni službenik mora o tim nedostacima skrenuti pažnju odgovarajućim organizacijama pomoraca i brodovlasnika u članici u kojoj je inspekcija sprovedena, i može:

(a) obavjestiti predstavnika države zastave;

(b) dostaviti odgovarajuću obavještenje nadležnim vlastima naredne luke pristajanja.

5. Članica u kojoj je sprovedena inspekcija mora imati pravo dostaviti kopiju izvještaja službenika, kojoj mora biti priložen odgovor primljen od nadležnih vlasti države zastave unutar propisanog roka, glavnom direktoru u Međunarodnoj kancelariji rada, s namjerom da se takva mjera smatra odgovarajućom i primjerenom kako bi se osiguralo vođenje bilješki o takvom obavještenju i skrenuila pažnja stranaka koje mogu biti zainteresovane da se koriste odgovarajućim postupcima za naknadu štete.

6. Kad je nakon detaljnije inspekcije ovlašćenog službenika utvrđeno da brod ne odgovara zahtjevima ove Konvencije i da:

(a) uslovi na brodu očito predstavljaju opasnost za zaštitu zdravlja na radu pomoraca; ili

(b) ova neusklađenost predstavlja ozbiljno ili ponovljeno kršenje zahtjeva ove Konvencije (uključujući prava pomoraca);

ovlašćeni službenik preduzeće korake da osigura da brod ne nastavi plovidbu dok sve neusklađenosti na koje se odnose tačke (a) ili (b) ovog stava nisu ispravljene ili dok ovlašćeni službenik nije prihvatio plan za otklanjanje tih neusklađenosti i uvjerio se da će plan biti brzo primijenjen. Ako je brod spriječen nastaviti plovidbu, ovlašćeni službenik o tome će odmah obavjestiti državu zastave i pozvati predstavnika države zastave da bude prisutan, ako je moguće, zahtijevajući odgovor države zastave u propisanom roku. Ovlašćeni službenik će isto tako bez odgađanja obavjestiti odgovarajuće organizacije brodovlasnika i pomoraca u državi luke u kojoj je inspekcija sprovedena.

7. Svaka članica mora osigurati da njeni ovlašćeni službenici dobiju upustvo o okolnostima navedenim u Dijelu B Kodeksa, kao vrstama okolnosti koje opravdavaju zadržavanje broda prema stavu 6. ovog Standarda.

8. Kad izvršava svoje obaveze prema ovom Standardu, svaka članica mora uložiti sav mogući napor da spriječi neopravdano zadržavanje broda ili odgađanje njegovog odlaska. Ako je utvrđeno da je brod neopravdano zadržan ili je njegov odlazak odgođen mora mu se platiti naknada za svaki gubitak ili štetu koja mu je počinjena. Teret dokaza u svakom slučaju pada na tužitelja.

#### **Smjernica B 5.2.1. – Inspekcije u luci**

1. Nadležna vlast treba utvrditi politiku inspekcija za ovlašćene službenike koji sprovode inspekcije prema pravilu 5.2.1. Cilj politike treba biti osiguranje dosljednosti te vođenje inspekcije i sprovođenja djelatnosti koje se odnose na zahtjeve iz ove Konvencije (uključujući prava pomoraca). Kopije politike treba dati svim ovlašćenim službenicima i one trebaju biti na raspolaganju javnosti, brodovlasnicima i pomorcima.

2. Kod utvrđivanja politike kojom je određuju okolnosti u kojima se može zadržati brod prema stavu 6. Standarda A 5.2.1., nadležna vlast treba uzeti u obzir da, imajući u vidu kršenja navedena u stavu 6. (b) Standarda A 5.2.1., ozbiljnost može biti posljedica prirode odnosno nedostatka. Ovo može biti posebno važno u slučaju povrede temeljnih prava i načela ili prava zaposlenja pomoraca i socijalnih prava prema članovima III. i IV. Napr., zaposlenje lica mlađeg od određene starosti treba smatrati ozbiljnim kršenjem čak i ako postoji samo jedno takvo lice na brodu. U drugim slučajevima, treba uzeti u obzir broj različitih nedostataka utvrđenih tokom pojedine inspekcije, Npr., nekoliko nedostataka u pogledu smještaja, hrane ili posluživanja hrane koji ne štete sigurnosti ili zdravlju treba nužno utvrditi prije nego ih se smatra ozbiljnim kršenjem.

3. Članice trebaju međusobno saradivati u najvećoj mogućoj mjeri kod usvajanja međunarodno ugovorenih smjernica o politici inspekcije, posebno onih koje se odnose na okolnosti koje opravdavaju zadržavanje broda.

#### **Pravilo 5.2.2. – Postupci po prigovoru na kopnu**

1. Svaka članica mora osigurati da pomorci na brodu koji su došli u luku na državnom području članice a koji se pozivaju na kršenje zahtjeva ove Konvencije (uključujući prava pomoraca) imaju pravo podnijeti prigovor kako bi se omogućio brz i praktičan postupak naknade.

#### **Standard A 5.2.2. – Postupci po prigovoru na kopnu**

1. Prigovor pomorca koji se poziva na kršenje zahtjeva ove Konvencije (uključujući prava pomoraca) može se podnijeti ovlaštenom službeniku u luci u koju je pomorac stigao. U takvim slučajevima ovlašćeni službenik mora preduzeti početno istraživanje.
2. Kad je to primjereno, te imajući u vidu prirodu prigovora, početno istraživanje mora razmotriti jesu li postupci po prigovoru na brodu, predviđeni prema Pravilu 5. 1. 5., bili sprovedeni. Ovlašćeni službenik može sprovesti i detaljniju inspekciju u skladu sa Standardom A 5. 2. 1.
3. Ovlašćeni službenik mora, kad je to prikladno, nastojati pripomoći razrješenju prigovora u okviru broda
4. U slučaju da se istraživanjem ili inspekcijom predviđenom ovim Standardom otkrije neusklađenosti koja spada u okvir stava 6. ovog Standarda, primijenit će se odredbe tog stava.
5. Kad odredbe stava 4. ovog Standarda nisu primijenjene, a prigovor nije riješen na nivou broda, ovlašćeni službenik mora bez odlaganja obavještenje države zastave tražeći u propisanom roku savjet i plan djelovanja radi ispravljanja nedostataka.
6. Kad prigovor nije riješen nakon djelovanja preduzetog u skladu sa stavom 5. ovog Standarda, država luke dostavit će kopiju izvještaja ovlaštenog službenika glavnom direktoru. Izvještaju moraju biti priloženi svi odgovori primljeni unutar propisanog roka od nadležne vlasti države zastave. Moraju se isto tako obavjestiti odgovarajuće organizacije brodovlasnika i pomoraca. Pored toga, država luke mora glavnom direktoru redovno podnositi statističke podatke i obavještenja o riješenim prigovorima. Obje ove obaveze predviđene su da bi se, na osnovu takvih radnji, a koje se mogu smatrati odgovarajućim i prikladnim, omogućilo vođenje bilješki te skrenula pažnja strankama, uključujući i organizacije brodovlasnika i pomoraca, koje mogu biti zainteresovane da se posluže njima u odgovarajućim postupcima ostvarivanja naknade.
7. Trebaju se preduzeti odgovarajući koraci radi zaštite tajnosti prigovora koje su podnijeli pomorci.

#### Smjernica 5. 2. 2. – Postupci po prigovoru na kopnu

1. Kad ovlašćeni službenik postupi po prigovoru navedenom u Standardu A 5. 2. 2., on treba najprije ispitati jeli prigovor opšte prirode a odnosi se na sve pomorce na brodu ili neku kategoriju njih, ili se odnosi samo na slučaj pojedinog pomorca.
2. Ako je prigovor opšte prirode, treba razmotriti preduzimanja detaljnije inspekcije u skladu sa Standardom A 5. 2. 1.
3. Ako se prigovor odnosi na pojedini slučaj, tada treba razmotriti rezultate postupka za rješavanje tog prigovora na brodu. Ako takav postupak nije sproveden, ovlašćeni službenik treba predložiti podnosiocu prigovora da iskoristi priliku koju mu pruža jedan takav postupak. Trebaju postojati dobri razlozi za razmatranje prigovora prije nego se postupak po prigovoru sprovede na brodu. To mogu biti neprimjeren ili pretjerano odgođen unutrašnji postupak ili bojazan podnosioca prigovora od odmazde zbog uloženog prigovora.

4. U svakom istraživanju prigovora, ovlašćeni službenik treba zapovjedniku, brodovlasniku ili nekoj drugoj osobi povezanoj s prigovorom pružiti priliku da iznesu svoje mišljenje.

5. U slučaju da država zastave pokaže, u odgovoru na obavještenje države luke u skladu sa stavom 5. Standarda A 5. 2. 2. da će ona raspraviti predmet i da ima djelotvorne postupke za tu svrhu te da je podnijela prihvatljiv plan djelovanja, ovlašćeni službenik može se uzdržati od daljeg uplitanja povodom prigovora.

#### **Pravilo 5. 3. – Obaveze podrške radu**

*Svrha: Osigurati da svaka članica izvrši svoje obaveze prema ovoj Konvenciji koje se odnose na pribavljanje i zapošljavanje pomoraca i socijalnu zaštitu pomoraca*

1. Bez uticaja na načelo odgovornosti članice za radne i životne uslove pomoraca na brodovima koji plove pod njenom zastavom, članica je odgovorna i za osiguranje izvršenja zahtjeva iz Konvencije koji se odnose na pribavljanje i zapošljavanje pomoraca i zaštitu socijalne sigurnosti pomoraca koji su njeni državljani, stanovnici ili su nastanjeni ili smješteni na njenom državnom području u obimu u kojemu je takva odgovornost predviđena ovom Konvencijom.

2. Detaljniji zahtjevi za primjenu stava 1. ovog pravila nalaze se u Kodeksu.

3. Svaka članica dužna je utvrditi efikasnu inspekciju i sistem praćenja radi sprovođenja svojih obaveza u pogledu pribavljanja radne snage iz ove Konvencije.

4. Obavještenje o sistemu navedenom u stavu 3. ovog Pravila, uključujući načine procjene njegovog učinka, mora biti uključena u izvještaje članice prema članu 22. Ustava.

#### **Standard A 5. 3. – Obaveze podrške radu**

1. Svaka članica mora sprovesti zahtjeve ove Konvencije koji se primjenjuju na rad i praksu službi za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca smještenih na njihovom državnom području kroz sistem inspekcija, praćenja i zakonskih postupaka u slučaju kršenja koncesijskih i drugih radnih zahtjeva predviđenih u Standardu A 1. 4.

#### **Smjernica B 5. 3. – Obaveze podrške radu**

1. Od privatnih službi za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca smještenih na državnom području članice koje pribavljaju usluge pomoraca za brodovlasnike, gdje god se oni nalazili, treba zahtijevati da preuzmu obaveze i osigurati da brodovlasnici tačno ispune uslove iz ugovora o zapošljavanju zaključene između njih i pomoraca.



## DODATAK A 5-I

Uslovi rada i života pomoraca koji moraju biti podvrgnuti inspekciji i odobreni od strane države zastave prije izdavanja svjedočanstva u skladu sa Standardom A 5. 1. 3. tačka 1:

Najniža dob

Medicinska uvjerenja

Osposobljenost pomoraca

Ugovori o zaposlenju pomoraca

Korišćenje odobrene ili ovlaštene ili upravljane privatne službe za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca

Sati rada ili odmora

Nivo brojnosti posade na brodu

Smještaj

Brodске просторије за одмор

Hrana i posluživanje

Zaštita Zdravlja na radu i sprječavanje nezgoda

Medicinska njega na brodu

Brodski postupak po prigovoru

Isplata plata

DODATAK A5-II

**UVJERENJE O RADU POMORACA**

*(Napomena: Ovo Uvjerenje mora imati priloženu Deklaraciju o zadovoljavanju uslova rada pomoraca)*

Izdato prema odredbama člana V. i Poglavlja 5.

Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine

(u nastavku »Konvencija«) prema ovlaštenju Vlade:

\_\_\_\_\_

(puni naziv države pod čijom zastavom je brod ovlašten da plovi)

od \_\_\_\_\_

(puni naslov i adresa nadležne uprave ili priznate organizacije  
ovlašćene prema odredbama ove Konvencije)

Pojedinosti o brodu

Ime broda \_\_\_\_\_

Broj ili znak raspoznavanja \_\_\_\_\_

Luka upisa \_\_\_\_\_

Datum upisa \_\_\_\_\_

Bruto tonaža[1] \_\_\_\_\_

IMO broj \_\_\_\_\_

Vrst broda \_\_\_\_\_

Naziv i adresa brodovlasnika[2] \_\_\_\_\_

1. Za brodove na koje se primjenjuje privremeni sistem baždarenja prihvaćen od IMO-a, bruto tonaža je ona upisana u rubriku NAPOMENE Međunarodnog uvjerenja o baždarenju (1969).

2. *Brodovlasnik* označava vlasnika broda, ili bilo koju drugu organizaciju ili osobu, kao što su menadžer, agent ili zakupoprimac broda bez posade, koji su preuzeli dužnosti i odgovornost za rad broda od brodovlasnika u skladu s ovom Konvencijom i to bez obzira obavlja li neka druga organizacija ili osoba određene dužnosti ili odgovornost u ime brodovlasnika.

Ovim se svjedoči:

1. Da je brod podvrgnut inspekciji i provjeren u skladu s odredbama Konvencije te odredbama priložene deklaracije o zadovoljavanju uslova rada pomoraca.

2. Da je utvrđeno da uslovi rada i života pomoraca, navedeni u Dodatku A5-I ove Konvencije, odgovaraju zahtjevima prethodno navedene države koja je primijenila Konvenciju. Ovi zahtjevi sažeto su prikazani u Deklaraciji o zadovoljavanju uslova rada pomoraca, Dio I.

Ovo Uvjerenje vrijedi do ..... uz uslov sprovođenja inspekcije prema Standardu A 5. 1. 3. i A 5. 1. 4. ove Konvencije.

Ovo Uvjerenje vrijedi isključivo ako je uz nju pridružena Deklaracija o zadovoljavanju uslova rada pomoraca izdata u ..... na dan .....

Datum završetka inspekcije na kojem se zasniva Ovo Uvjerenje je .....

Izdato u ..... dana .....

Potpis ovlaštenog službenika koji je izdao Svjedočanstvo

(Pečat ili žig uprave koja izdaje Uvjerenje, kako je primjereno)

*Ovjera obvezne međuvremene inspekcije i, ako se zahtjeva, svake druge inspekcije*

Ovim se svjedoči da je brod pregledala inspekcija u skladu sa Standardom A 5. 1. 3. i A 5. 1. 4. ove Konvencije, te da su uslovi rada i života pomoraca, navedeni u Dodatku A5-I ove Konvencije, odgovaraju zahtjevima prethodno navedene države koja je primijenila Konvenciju.

<i>Međuvremena inspekcija</i> (između druge i treće godišnjice)	Potpis _____
	(potpis ovlašćenog službenika)
	Mjesto _____
	Datum _____
(Pečat ili žig uprave, kako je primjereno)	

*Dodatne ovjere (ako se zahtijevaju)*

Ovim se svjedoči da je brod bio podvrgnut dodatnoj inspekciji radi provjere da je trajno u skladu sa zahtjevima kojima se primjenjuje Konvencija, kako zahtjeva Standard A 3.1. stav 3. Konvencije (preregistracija ili značajne izmjene smještaja) ili iz drugih razloga.

<i>Dodatna inspekcija</i> (ako se zahtijeva)	Potpis _____ (potpis ovlaštenog službenika) Mjesto _____ Datum _____ (Pečat ili žig uprave, kako je primjereno)
<i>Dodatna inspekcija</i> (ako se zahtijeva)	Potpis _____ (potpis ovlaštenog službenika) Mjesto _____ Datum _____ (Pečat ili žig uprave, kako je primjereno)
<i>Dodatna inspekcija</i> (ako se zahtijeva)	Potpis _____ (potpis ovlaštenog službenika) Mjesto _____ Datum _____ (Pečat ili žig uprave, kako je primjereno)

## KONVENCIJA O RADU POMORACA IZ 2006. GODINE

### Deklaracija o zadovoljavanju uslova rada pomoraca – Dio I.

*(Napomena: Ova Deklaracija mora biti pridružena brodskom Uvjerenju o radu pomoraca)*

Izdato na osnovu ovlasti: ..... (upisati naziv ovlaštene uprave kako je utvrđeno u članu II. stavu 1. (a) Konvencije)

Poštujući odredbe Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine, sljedeći naznačeni brod:

Ime broda	IMO broj	Bruto tonaža
-----------	----------	--------------

održavan je u skladu sa Standardom A 5.1.3. Konvencije.

Dolje potpisani izjavljuje, u ime prethodno navedene ovlaštene uprave:

- (a) da su odredbe Konvencije o radu pomoraca u potpunosti sadržane u nacionalnim zahtjevima koji se nadalje navode;
- (b) da su zahtjevi sadržani u nacionalnim propisima koji se nadalje navode; objašnjenja koja se tiču tih propisa su priloženi gdje je to potrebno;
- (c) detaljnosti o suštinski jednakovrijednim zahtjevima prema članu VI. st. 3. i 4., su predviđeni <prema odnosnim nacionalnim zahtjevima navedenim u nastavku> <u odjeljku za to predviđenom u nastavku> *(precrtati nepotrebno)*
- (d) svako izuzeće dopušteno od ovlaštene uprave u skladu s Poglavljem 3. je izričito naznačeno u dijelu u nastavku predviđenom u tu svrhu; i
- (e) svaki zahtjev koji se odnosi na vrstu broda prema nacionalnom zakonodavstvu naveden je i u odnosnom zahtjevu.

1. Najmanja dob (Pravilo 1.1.)
2. Zdravstvena uvjerenja (Pravilo 1.2.)
3. Osposobljenost pomoraca (Pravilo 1.3.)
4. Ugovori o zaposlenju pomoraca (Pravilo 2.1.)

5. Korištenje odobrene ili ovlaštene ili upravljane  
privatne službe za pribavljanje i zapošljavanje  
pomoraca (Pravilo 1.4.)

6. Sati rada ili odmora (Pravilo 2.3.)

7. Nivo brojnosti posade na brodu (Pravilo 2.7.)

8. Smještaj (Pravilo 3.1.)

9. Brodske prostorije za odmor (Pravilo 3.1.)

10. Hrana i posluživanje (Pravilo 3.2)

11. Zaštita zdravlja na radu i sprječavanje nezgoda (Pravilo 4.3)

12. Zdravstvena njega na brodu (Pravilo 4.1.)

13. Brodski postupak po prigovoru (Pravilo 5.1.5.)

14. Isplata plata (Pravilo 2.2.)

Ime \_\_\_\_\_

Naslov \_\_\_\_\_

Potpis \_\_\_\_\_

Mjesto \_\_\_\_\_

Datum \_\_\_\_\_

(Pečat ili žig uprave, kako je primjereno)

Suštinski jednakovrijedni zahtjevi

*(Napomena: precrtati nepotrebno)*

Sljedeći suštinski jednakovrijedni zahtjevi, kako je predviđeno članom VI., st. 3. i 4. Konvencije, osim gdje je prethodno navedeno, upisani su (unijeti opis ako je primjereno):

Nijedan suštinski jednakovrijedan zahtjev nije dopušten.

Ime \_\_\_\_\_

Naslov \_\_\_\_\_

Potpis \_\_\_\_\_

Mjesto \_\_\_\_\_

Datum \_\_\_\_\_

(Pečat ili žig uprave, kako je primjereno)

Izuzeća

*(Napomena: precrtati nepotrebno)*

Sljedeća izuzeća, dopuštena od strane ovlaštene uprave prema Poglavlju 3. Konvencije upisani su:

Nijedno izuzeće nije dopušteno.

Ime \_\_\_\_\_

Naslov \_\_\_\_\_

Potpis \_\_\_\_\_

Mjesto \_\_\_\_\_

Datum \_\_\_\_\_

(Pečat ili žig uprave, kako je primjereno)

## DEKLARACIJA O ZADOVOLJAVANJU USLOVA RADA POMORACA – DIO II.

### *Mjere prihvaćene radi osiguranja stalne usklađenosti između inspekcija*

Sljedeće mjere su izabrane od strane brodoglasnika, navedenog u Uvjeranju o radu pomoraca kojoj je ova Deklaracija pridružena, radi osiguranja stalne usklađenosti između inspekcija.

*(Dolje valja navesti mjere kojima se osigurava usklađenost s pojedinim stavkama iz Dijela I.)*

- |   |                          |
|---|--------------------------|
| 1. Najmanja dob (Pravilo 1.1.)  | <input type="checkbox"/> |
| 2. Zdravstvena uvjerenja (Pravilo 1.2.)   | <input type="checkbox"/> |
| 3. Osposobljenost pomoraca (Pravilo 1.3.)   | <input type="checkbox"/> |
| 4. Ugovori o zaposlenju pomoraca (Pravilo 2.1.)   | <input type="checkbox"/> |
| 5. Korištenje odobrene ili ovlaštene ili upravljane privatne službe za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca (Pravilo 1.4.) | <input type="checkbox"/> |
| 6. Sati rada ili odmora (Pravilo 2.3.)  | <input type="checkbox"/> |
| 7. Nivo brojnosti posade na brodu (Pravilo 2.7.)  | <input type="checkbox"/> |
| 8. Smještaj (Pravilo 3.1.)  | <input type="checkbox"/> |
| 9. Brodske prostorije za odmor (Pravilo 3.1.)   | <input type="checkbox"/> |
| 10. Hrana i posluživanje (Pravilo 3.2.)   | <input type="checkbox"/> |
| 11. Zaštita Zdravlja na radu i spriječavanje nezgoda (Pravilo 4.3.)   | <input type="checkbox"/> |
| 12. Zdravstvena njega na brodu (Pravilo 4.1.)   | <input type="checkbox"/> |
| 13. Brodski postupak po prigovoru (Pravilo 5.1.5.)  | <input type="checkbox"/> |
| 14. Isplata plata (Pravilo 2.2.)  | <input type="checkbox"/> |



Ovim svjedočim da su prethodno navedene mjere izabrane radi osiguranja stalne usklađenosti, između inspekcija, te prema zahtjevima navedenim u Dijelu I.

Naziv brodovlasnika \_\_\_\_\_

Adresa kompanije \_\_\_\_\_

Ime ovlaštenog potpisnika \_\_\_\_\_

Naslov \_\_\_\_\_

Potpis ovlaštenog potpisnika \_\_\_\_\_

Datum \_\_\_\_\_

(Pečat ili žig ovlaštenog potpisnika)

Prethodno navedene mjere pregledane su od strane (*upisati ime ovlaštene uprave ili priznate organizacije*), i nakon inspekcije broda, utvrđeno je da zadovoljavaju svrhu utvrđenu prema Standardu A 5. 1. 3. stavu 10.(b), kao mjere kojima je cilj osigurati početnu i stalnu usklađenost sa zahtjevima navedenim u Dijelu I. ove Deklaracije.

Ime \_\_\_\_\_

Naslov \_\_\_\_\_

Adresa \_\_\_\_\_

Potpis \_\_\_\_\_

Mjesto \_\_\_\_\_

(Pečat ili žig uprave, kako je primjereno)

**PRIVREMENO UVJERENJE O RADU POMORACA**

Izdato prema odredbama člana V. i Poglavlja 5.  
Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine  
(u nastavku »Konvencija«)  
prema ovlaštenju Vlade:

.....  
(puni naziv države pod čijom je zastavom je brod ovlašten da plovi)

od .....

(puni naslov i adresa ovlaštene uprave ili priznate organizacije ovlaštene prema odredbama ove  
Konvencije)

Pojedinosti o brodu

Ime broda \_\_\_\_\_

Broj ili znak raspoznavanja \_\_\_\_\_

Luka upisa \_\_\_\_\_

Datum upisa \_\_\_\_\_

Bruto tonaža \_\_\_\_\_

IMO broj \_\_\_\_\_

Vrsta broda \_\_\_\_\_

Naziv i adresa brodovlasnika \_\_\_\_\_

Ovim se svjedoči, za svrhu Standarda A 5. 1. 3. stav VII. Konvencije:

(a) Da je brod podvrgnut inspekciji, koliko je bilo razumno i praktično, prema popisu navedenom u  
Dodatku A5-I Konvencije, uzevši pritom u obzir provjeru tačaka navedenih u nastavku pod (b), (c) i (d);

(b) Da je brodovlasnik pokazao ovlaštenoj upravi ili priznatoj organizaciji da brod ima na odgovarajuće postupke usklađene s Konvencijom;

(c) Da je zapovjednik upoznat sa zahtjevima Konvencije te s odgovornostima za njenu primjenu; i

(d) Da su potrebni podaci dostavljeni ovlaštenoj upravi ili priznatoj organizaciji radi izrade Deklaracije o zadovoljavanju uslova rada pomoraca.

Ovo Uvjerenje vrijedi do ..... uz uslov inspekcije prema Standardu A 5. 1. 3. i A 5. 1. 4.

Datum okončanja inspekcije na kojem se zasniva Ovo Uvjerenje je .....

Izdato u ..... dana .....

Potpis ovlašćenog službenika koji je izdao Uvjerenje

.....

(Pečat ili žig uprave koja izdaje Uvjerenje, kako je primjereno)

### DODATAK A5-III

Opšta područja koja su podložna detaljnoj inspekciji ovlaštenog službenika u luci članice koja sprovodi nadzor države luke u skladu s Standardom A 5. 2. 1.:

Najniža dob

Zdravstvena uvjerenja

Osposobljenost pomoraca

Ugovori o zapošljavanju pomoraca

Korišćenje koncesijske ili potvrđene ili upravljane privatne službe za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca

Sati rada ili odmora

Nivo brojnosti posade na brodu

Smještaj

Brodске просторије за одмор

Hrana i posluživanje

Zaštita zdravlja na radu i sprječavanje nezgoda

Zdravstvena njega na brodu

Brodski postupak po prigovoru

Isplata plata

**DODATAK B5-I**

**PRIMJER DRŽAVNE DEKLARACIJE**

Vidi Smjernice B 5.1.3.  
Konvencija o radu pomoraca iz 2006. godine  
Deklaracija o zadovoljavanju uslova rada pomoraca – Dio I.

*(Napomena: Ova Deklaracija mora biti pridružena brodskom Uvjerenju o radu pomoraca)*

Izdato na osnovu ovlaštenja \_\_\_\_\_

Poštujući odredbe Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine, sljedeći naznačeni brod:

Ime broda	IMO broj	Bruto tonaža
M.S. PRIMJER	12345	1,000

koji je održavan u skladu sa Standardom A 5.1.3. Konvencije.

Dolje potpisani izjavljuju, u ime prethodno navedene ovlaštene uprave:

(a) da su odredbe Konvencije o radu pomoraca u potpunosti sadržane u zahtjevima odobrenima od nadležnog državnog organa koji se dalje navode;

(b) da su i zahtjevi sadržani u nacionalnim propisima koji se dalje navode; objašnjenja koja se tiču tih propisa su priloženi gdje je to potrebno;

(c) podrobnosti o suštinski jednakovrijednim zahtjevima prema članu VI., st. 3. i 4., su predviđeni <prema odnosnim zahtjevima navedenima u nastavku> <u dijelu za to predviđenom u nastavku> *(precrtati nepotrebno)*

(d) svako izuzeće dopušteno od ovlaštene uprave u skladu s Poglavljem 3. izričito je naznačeno u dijelu u nastavku predviđenom u tu svrhu; i

(e) svaki zahtjev koji se odnosi na vrstu broda prema nacionalnom zakonodavstvu takode je naveden u odnosnom zahtjevu.

## 1. Najniža dob (Pravilo 1.1.)

*Pomorski zakon, br. 123 iz 1905, kako je izmijenjen i dopunjen («Zakon»). Poglavlje X: Pomorski propisi («Propisi»), 2006, Odredbe 1111-1222*

*Najmanja dob je dob određena u Konvenciji.*

*»Noć« označava razdoblje od 9 sati navečer do 6 sati ujutro, osim ako Ministarstvo pomorstva ("Ministarstvo") ne odobri neko drugo razdoblje.*

*Primjeri opasnog rada dopuštenog za osobe od 18 godina ili starije naveden je u priloženoj Tablici 1. U slučaju teretnih brodova, nijedna osoba mlađa od 18 godina ne smije raditi u prostorima označenim na brodskom planu (priloženom ovoj Deklaraciji) kao »opasna područja«.*

## 2. Zdravstvena Uvjerenja (Pravilo 1.2.)

*Zakon, Poglavlje XI: Pravila, Odredbe 1223-1233*

*Zdravstvena uvjerenja moraju odgovarati zahtjevima STCW konvencije gdje je to primjereno, u svim drugim slučajevima primjenjuju se zahtjevi STCW konvencije uz potrebna prilagodjavanja.*

*Osposobljeni okulisti na popisu odobrenom od Ministarstva smiju izdavati ovlaštenja koja se odnose na vid*

*Zdravstveni pregledi slijede ILO/WHO Smjernice spomenute u Smjernicama B 1.2.1.*

**Deklaracija o zadovoljavanju uslova rada pomoraca –  
Dio II.**

*Mjere prihvaćene radi osiguranja stalne usklađenosti  
između inspekcija*

Sljedeće mjere izabrane su od strane brodovlasnika, navedenog u Uvjerenju o radu pomoraca kojoj je ova Deklaracija pridružena, radi osiguranja stalne usklađenosti između inspekcija.

*(Dolje valja navesti mjere kojima se osigurava usklađenost sa pojedinim stavovima iz Dijela I.)*

1. Najmanja dob (Pravilo 1.1.) [X]

*Datum rođenja svakog pomorca zabilježen je uz njegovo/njezino ime na popisu posade.*

*Popis je provjeren na početku svakog putovanja od strane zapovjednika ili oficira koji djeluje u njegovo ili njeno ime (»ovlašteni oficir«) i koji je dužan zabilježiti datum provjere.*

*Svaki pomorac mlađi od 18 godina u trenutku zaposlenja prima obavještenje o zabrani noćnog rada ili rada izričito navedenog kao opasnog (vidi Dio I, odjeljak 1 prethodno) kao i bilo kojeg drugog opasnog rada, uz zahtjev da se posavjetuje s ovlaštenim oficirima u slučaju sumnje. Primjerak obavijesti, s potpisom pomorca u rubrici »Primio i pročitao« te s datumom potpisa čuva ovlašćeni oficir.*

2. Zdravstvena uvjerenja (Pravilo 1.2.) [X]

*Zdravstvena uvjerenja su čuvana strogo povjerljivo od strane ovlaštenog oficira, zajedno s popisom, pripremljenim u okviru odgovornosti ovlaštenog oficira, te navodeći za svakog člana posade zadatke pomorca, datum tekućeg medicinskog uvjerenja te zdravstveno stanje ubilježeno na odnosnom uvjerenju*

*U svakom slučaju moguće sumnje je li pomorac medicinski spreman za pojedini posao ili poslove, ovlašćeni oficir će se konsultovati sa doktorom pomorca ili drugim osposobljenim doktorom te sažeto zabilježiti zaključke doktora kao i njegovo ime, telefonski broj i datum konsultacija.*

**Član 3**

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom listu Crne Gore – Međunarodni ugovori"

## OBRAZLOŽENJE

### I. USTAVNI OSNOV

Ustavni osnov za donošenje Zakona o potvrđivanju sadržan je u članu 82 stav 1 tačka 17 Ustava Crne Gore.

### II. OCJENA STANJA MEĐUNARODNIH ODNOSA I CILJ DONOŠENJA ZAKONA

Međunarodna organizacija rada - MOR (International Labour Convention - ILO) je specijalizovana agencija Ujedinjenih nacija koja promovira socijalnu pravdu i međunarodno priznata ljudska i radnička prava. Osnovana je 1919. godine Poveljom iz Versaja i postala je prva specijalizovana agencija UN-a 1946. godine.

MOR formuliše međunarodne standarde rada u obliku konvencija i preporuka koje postavljaju minimalne standarde radnog prava: slobodu udruživanja, pravo na organizovanje, kolektivno pregovaranje, ukidanje prinudnog rada, jednake mogućnosti i jednaki tretman, kao i druge standarde kojima se regulišu uslovi u cijelom rasponu pitanja vezanih za rad.

MOR promovira razvijanje nezavisnih poslodavačkih i radničkih organizacija pa tim organizacijama osigurava obuke i savjetodavne usluge. Pruža tehničku pomoć u sljedećim područjima: stručno obrazovanje i stručna rehabilitacija; politika zapošljavanja; administracija rada; radno pravo i industrijski odnosi; razvijanje menadžment zadruga; socijalna sigurnost; statistika vezana uz rad, kao i sigurnost i zaštita na radu.

Unutar sistema Ujedinjenih nacija MOR je jedinstven po svojoj tripartitnoj strukturi u kojoj radnici i poslodavci učestvuju u radu upravnih organa organizacije kao ravnopravni partneri vladama.

Crna Gora je 14.07.2006.godine, kao 179 država, postala punopravni član Međunarodne organizacije rada, prethodno postavši član Ujedinjenih nacija 28.juna 2006.godine. Tim činom je prihvatila prava i obaveze koje proizilaze iz njenog članstva.

MOR je osnovana sa zadatkom da doprinese postizanju opšteg i trajnog mira koji se može zasnivati samo na socijalnoj pravdi i humanom sistemu rada a što je izloženo u preambuli njenog Ustava i u Deklaraciji koja se odnosi na ciljeve i svrhu MOR-a, prihvaćene u Filadelfiji 10.maja 1944.godine.

Imajući u vidu dosadašnju praksu i iskustva stečena iz prethodnog članstva u MOR, kao i činjenicu da je Crna Gora izvršavala u potpunosti obaveze preuzete članstvom u ovoj međunarodnoj organizaciji i time pokazala da posjeduje kapacitete da preuzme sva prava i obaveze kao njen punopravan član, 2007.godine se pristupilo preuzimanju putem sukcesije 68 konvencija kojih je bila potpisnik Državna zajednica Srbija i Crna Gora.

U proteklih devet decenija Međunarodna organizacija rada je usvojila oko 70 konvencija i preporuka posvećenih problematici radnih, životnih i socijalnih uslova pomoraca, u skladu sa zahtjevima pomorske industrije i pojačanom potrebom da se pomorcima osiguraju dostojni radni i životni uslovi na brodu. U tom cilju od 7. do 23. februara 2006.godine, u sjedištu Ujedinjenih nacija u Ženevi održana je 94. (pomorska) sjednica Međunarodne organizacije rada, sazvana radi usvajanja nove, konsolidovane



konvencije o radnim, životnim i socijalnim uslovima pomoraca. Konferencija je završila usvajanjem Konvencije o radu pomoraca.

Ova Konvencija predstavlja konsolidaciju i modernizaciju standarda definisanih u čak 37 Konvencija dosad usvojenih u okviru MOR-a.

Ovom se Konvencijom mijenjaju sljedeće Konvencije:

- Konvencija o najmanjoj starosnoj dobi (more), 1920. (br. 7)
- Konvencija o naknadi za nezaposlenost (brodolom), 1920. (br. 8)
- Konvencija o zapošljavanju pomoraca, 1920. (br. 9)
- Konvencija o ljekarskom pregledu mlađih osoba (more), 1921. (br. 16)
- Konvencija o ugovorima o radu pomoraca, 1926. (br. 22)
- Konvencija o repatrijaciji pomoraca, 1926. (br. 23)
- Konvencija o uvjerenjima o osposobljenosti oficira, 1936. (br. 53)
- Konvencija o plaćenim odmorima (more), 1936. (br. 54)
- Konvencija o odgovornosti brodovlasnika (bolest i ozljede pomoraca), 1936. (br. 55)
- Konvencija o osiguranju pomoraca u slučaju bolesti (more), 1936. (br. 56)
- Konvencija o radnom vremenu i brojnom stanju posade (more), 1936. (br. 57)
- Konvencija (izmijenjena) o najmanjoj starosnoj dobi (more), 1936. (br. 58)
- Konvencija o prehrani i posluživanju hrane na brođovima, 1946. (br. 68)
- Konvencija o diplomu o osposobljenosti brodskih kuvara, 1946. (br. 69)
- Konvencija o socijalnom osiguranju pomoraca, 1946. (br. 70)
- Konvencija o plaćenim odmorima pomoraca, 1946. (br. 72)
- Konvencija o ljekarskom pregledu pomoraca, 1946., (br. 73)
- Konvencija o uvjerenjima kvalifikovanih mornara, 1946. (br. 74)
- Konvencija o smještaju posade na brodu, 1946. (br. 75)
- Konvencija o platama, radnom vremenu na brodu i brojnom stanju posade (more), 1946. (br. 76)
- Konvencija o plaćenim odmorima (pomorci), 1949. (br. 91)
- Konvencija (izmijenjena) o smještaju posade na brodu, 1949. (br. 92)
- Konvencija (izmijenjena) o platama, radnom vremenu na brodu i brojnom stanju posade 1949. (br. 93)
- Konvencija (izmijenjena) o platama, radnom vremenu na brodu i brojnom stanju posade, 1958. (br. 109)
- Konvencija o smještaju posade na brodu (dopunske odredbe), 1970. (br. 133)
- Konvencija o spriječavanju nezgoda (pomorci), 1970. (br. 134)
- Konvencija o stalnosti zaposlenja, 1976. (br. 145)
- Konvencija o plaćenim godišnjim odmorima pomoraca, 1976. (br. 146)
- Konvencija o najnižim standardima u morskome brodarstvu, 1976. (br. 147)
- Protokol 1996. Konvencije o najnižim standardima u morskome brodarstvu, 1976.
- Konvencija o socijalnoj zaštiti pomoraca, 1987. (br. 163)
- Konvencija o zaštiti zdravlja i medicinskoj njezi (pomorci), 1987. (br. 164)
- Konvencija (izmijenjena) o socijalnom osiguranju pomoraca, 1987. (br. 165)
- Konvencija (izmijenjena) o repatrijaciji pomoraca, 1987. (br. 166)

- Konvencija o inspekciji rada pomoraca, 1996. (br. 178)
- Konvencija o pribavljanju i zapošljavanju pomoraca, 1996. (br. 179)
- Konvencija o radnom vremenu i brojnom stanju posade na brodovima, 1996. (br. 180).

Konvenciju su ratifikovale države s najvećim postotkom svjetske flote (Bahami, Liberija, Maršalska ostrva, Norveška i Panama), čime je ispunjen jedan od uslova za stupanje na snagu koji se odnosi na postotak svjetske flote.

### III. OSNOVNA PITANJA KOJA SE UREĐUJU MEĐUNARODNIM UGOVOROM

Shodno ovoj konvenciji, svaki pomorac ima pravo na neškodljivo i sigurno radno mjesto koje udovoljava standardima sigurnosti, na poštene uslove zapošljavanja, na dostojne radne i životne uslove na brodu, na zdravstvenu zaštitu, medicinsku pomoć, mjere za poboljšanje životnih i radnih uslova i druge oblike socijalne zaštite.

Konvencija o radu pomoraca iz 2006. godine predstavlja konsolidaciju i modernizaciju standarda u području radnih, životnih i socijalnih uslova pomoraca utvrđenih u gotovo 60 različitih konvencija i preporuka dosad usvojenih u okviru MOR-a. Najveća vrijednost ove Konvencije je vezana za izjednačavanje standarda koji se odnose na sva područja života i rada pomoraca kroz jedan međunarodni instrument koji je stoga kolokvijalno nazvan „Super Konvencija“ ili „Četvrtim stubom“ globalnog pravnog uređenja pomorstva, uz najznačajnije instrumente usvojene u okviru IMO-a SOLAS, MARPOL i STCW.

Konvencijom su obuhvaćeni gotovo svi aspekti života i rada pomoraca uključujući najnižu dob za ukrcaj, ugovore o radu, sate rada i odmora, plate, godišnji odmori, repatrijacija (povratak pomoraca u mjesto prebivališta), medicinska briga na brodu, korištenje ovlaštenih posrednika pri zapošljavanju, smještaj na brodu, hrana i posluživanje kao i zaštita na radu, izbjegavanje nesreća i pravo na podnošenje prigovora pomoraca.

Konvencija se sastoji od 16 članova kojima se utvrđuju osnovna načela, prava i obveze, stupanje na snagu, izmjene i dopune Konvencije i druge završne odredbe. Takođe sadrži i Bilješku o tumačenju Pravila i Kodeksa Konvencije, kao i pet Poglavlja Konvencije. Svako Poglavlje sastoji se od Pravila u okviru kojih postoje Standardi i Smjernice. Dok su standardi obvezujući, svrha Smjernica je da pruže jasna uputstva sprovođenja Standarda ostavljajući prostor za različiti način sprovođenja na nivou pojedinih država.

Konvencijom je predviđeno da države luke (port states) osiguraju da, tokom inspeksijskih pregleda države luke (port state inspections), brodovi država koje nijesu ratifikovale Konvenciju, nemaju povoljniji tretman od država koje su istu ratifikovale.

Donošenjem ove Konvencije postignuto je i osavremenjivanje čitavog niza odredaba sadržanih u instrumentima usvojenim početkom ili sredinom prošlog vijeka, a koje nijesu u skladu sa savremenim razvojem tehnologija, kao i životnim i radnim uslovima na brodu.

### IV. PROCJENA FINANSIJSKIH SREDSTVA POTREBNIH ZA SPROVOĐENJE ZAKONA

Za sprovođenje ovog zakona nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva u budžetu Crne Gore.

## V. POTREBA USAGLAŠAVANJA PROPISA

Crna Gora pridaje veliki značaj na uspostavljanju visokog nivoa sigurnosti i bezbjednosti plovidbe, zaštiti ljudskih života na moru i zaštiti mora od zagađivanja sa plovniha objekata i neophodna je primjena međunarodno prihvaćenih tehničkih normi.

Konvencijom se ujednačavaju standardi koji se odnose na sva područja života i rada pomoraca, čime se pomorcima omogućavaju dostojni uslovi rada i života na brodu čemu Crna Gora i teži.

## VI. RAZLOZI HITNOSTI ZA DONOŠENJE ZAKONA PO SKRAĆENOM POSTUPKU

Konvencija o radu pomoraca 2006 (Maritime Labour Convention MLC, 2006) stupila je na snagu 20. avgusta 2013. godine, poslije gotovo 10 godina pregovora. U avgustu 2012. godine ispunjen je uslov da je konvenciju ratifikovalo 30 država članica ILO-a, koje čine minimum od 33% ukupne svjetske tonaze. Do sada je ovu konvenciju ratifikovalo 56 zemlja koje predstavljaju 80% ukupnog svjetskog brodarstva.

Osnov za donošenje Predloga zakona o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca po skraćenom postupku nalazi se u članu 151 Poslovnika Skupštine Crne Gore kojim se po skraćenom postupku donose zakoni koje je neophodno usaglasiti sa evropskim pravom i međunarodnim ugovorima i konvencijama.

S obzirom na prirodu postupka potvrđivanja međunarodnog ugovora, kojim država i formalno izražava spremnost da bude dio tog međunarodnog ugovora, predlaže se donošenje Zakona po skraćenom postupku.

Pod crnogorskom zastavom plove 4 broda i oko 4.500 pomoraca koji plove na brodovima stranih zastava, a shodno konvenciji vezano za sistem kontrole zadovoljavanja radnih uslova pomoraca, Konvencija o radu pomoraca uvodi načelo o tzv. „nepovlašćenom postupanju“. Upravo iz tog razloga ratifikacijom ove konvencije omogućava se našim pomorcima i brodovima da uživaju povoljniji položaj jer svaka članica dužna je sprovoditi i primjenjivati zakone ili druge mjere koje je usvojila u skladu sa Konvencijom, a brodovi koji plove pod zastavom neke države koja nije ratifikovala ovu Konvenciju ne uživaju povoljnije postupanje od brodova države koja je ratifikovala ovu Konvenciju. Sve zemlje koje su ratifikovale konvenciju se nalaze na tzv. „Bijeloj listi“ koja je osnov za provjeru/inspekciju broda od strane zemlje čiju zastavu brod vije i/ili lučkih vlasti gdje brod dolazi. Takođe, kada je u pitanju zapošljavanje pomoraca, ova lista je jedna od najvažnijih u izboru brodara kojeg pomorca tj iz koje zemlje će zaposliti. Sve zemlje koje nijesu ratifikovale konvenciju rizikuju da njihovi pomorci budu predmet strogih i mnogo jačih kontrola nego što je to uobičajeno, što ni jednom brodaru ne odgovara, ali i do eventualnog gubitka ili nemogućnosti zaposlenja.

Takođe, Crna Gora priprema zahtjev za podnošenje prijema u članstvo Pariskog memoranduma o nadzoru države luke, a jedan od uslova je ratifikacija Konvencije o radu pomoraca koja postavlja minimalne globalne standarde kako bi se osiguralo pravo svih pomoraca na pristojne uslove života i

rada, nezavisno od njihovog državljanstva i nezavisno od zastave broda na kojem plove te radi uspostavljanja jednakih uslova rada u pomorskoj industriji.



Crna Gora

Organ državne uprave nadležan za oblast na koju se propis odnosi/donosilac akta

Ministarstvo rada i socijalnog staranja

Naziv propisa	Predlog zakona o potvrđivanju Konvencija o radu pomoraca iz 2006.godine	
Klasifikacija propisa po oblastima i podoblastima uređivanja	oblast	podoblast
	XVIII. Saobraćaj i komunikacije	1. Saobraćaj
Klasifikacija propisa po pregovaračkim poglavljima i podpoglavljima prava Evropske unije	poglavlje	potpoglavlje
	14 aobraćajna politika (07)	14.30.Pomorstvo (07.30)
Ključni termini - eurovok deskriptori		

**IZJAVA O USKLAĐENOSTI NACRTA/PREDLOGA PROPISA CRNE GORE S PRAVNOM TEKOVINOM  
EVROPSKE UNIJE**

Identifikacioni broj Izjave		MRSS-IU/PZ/13/10
<b>1. Naziv nacrt/predloga propisa</b>		
- na crnogorskom jeziku	Predlog zakona o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006	
- na engleskom jeziku	Proposal for the Law on Ratification of the Maritime Labour Convention, 2006	
<b>2. Podaci o obrađivaču propisa</b>		
a) Organ državne uprave koji priprema propis		
Organ državne uprave	Ministarstvo rada i socijalnog staranja	
- Sektor/odsjek	Direktorat za rad- Direkcija za radne odnose	
- odgovorno lice (ime, prezime, telefon, e-mail)	Generalni direktor, Slobodan Filipović tel: 234-267, 067 532 220 e-mail- slobodan.filipovic@mrs.gov.me	
- kontakt osoba (ime, prezime, telefon, e-mail)	Generalni direktor, Slobodan Filipović tel: 234-267, 067 532 220 e-mail- slobodan.filipovic@mrs.gov.me	
b) Pravno lice s javnim ovlaštenjem za pripremu i sprovođenje propisa		
- Naziv pravnog lica	/	
- odgovorno lice (ime, prezime, telefon, e-mail)	/	
- kontakt osoba (ime, prezime, telefon, e-mail)	/	
<b>3. Organi državne uprave koji primjenjuju/sprovode propis</b>		
- Organ državne uprave	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva	
<b>4. Usklađenost nacrt/predloga propisa s odredbama Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropske unije i njenih država članica, s jedne strane i Crne Gore, s druge strane (SSP)</b>		
a) Odredbe SSPa s kojima se usklađuje propis		
Sporazum ne sadrži odredbu koja se odnosi na normativni sadržaj predloga propisa.		
b) Stepenn ispunjenosti obaveza koje proizilaze iz navedenih odredbi SSPa		
<input type="checkbox"/>	ispunjava u potpunosti	
<input type="checkbox"/>	djelimično ispunjava	
<input type="checkbox"/>	ne ispunjava	
c) Razlozi za djelimično ispunjenje, odnosno neispunjenje obaveza koje proizilaze iz navedenih odredbi SSPa		
/		
<b>5. Veza nacrt/predloga propisa s Nacionalnim programom za integraciju (NPI) odnosno Nacionalnim programom pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji (NPA)</b>		
- PPCG za period	2014-2018	
- Poglavlje, potpoglavlje	/	
- Rok za donošenje propisa	/	
- Napomena	Donošenje Zakona o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006 godine nije predviđeno Programom pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji	
<b>6. Usklađenost nacrt/predloga propisa s pravnom tekovinom Evropske unije</b>		
a) Usklađenost s primarnim izvorima prava Evropske unije		
Ne postoji odredba primarnih izvora prava EU sa kojom bi se predlog propisa mogao uporediti radi dobijanja stepena njegove usklađenosti		
b) Usklađenost sa sekundarnim izvorima prava Evropske unije		

Ne postoji odredba sekundarnih izvora prava EU s kojom bi se predlog propisa mogao uporediti radi dobijanja stepena njegove usklađenosti.	
c) Usklađenost s ostalim izvorima prava Evropske unije	
Ne postoji izvor prava EU ove vrste s kojim bi se predlog propisa mogao uporediti radi dobijanja stepena njegove usklađenosti.	
6.1. Razlozi za djelimičnu usklađenost ili neusklađenost nacrt/predloga propisa Crne Gore s pravnom tekovinom Evropske unije i rok u kojem je predviđeno postizanje potpune usklađenosti	
/	
7. Ukoliko ne postoje odgovarajući propisi Evropske unije s kojima je potrebno obezbijediti usklađenost konstatovati tu činjenicu	
Ne postoje odgovarajući propisi EU sa kojima je potrebno obezbijediti usklađenost.	
8. Navesti pravne akte Savjeta Evrope i ostale izvore međunarodnog prava korišćene pri izradi nacrt/predloga propisa	
/	
9. Navesti da li su navedeni izvori prava Evropske unije, Savjeta Evrope i ostali izvori međunarodnog prava prevedeni na crnogorski jezik (prevode dostaviti u prilogu)	
/	
10. Navesti da li je nacrt/predlog propisa iz tačke 1 Izjave o usklađenosti preveden na engleski jezik (prevod dostaviti u prilogu)	
Predlog zakona o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006.godine je preveden na engleski jezik.	
11. Učešće konsultanata u izradi nacrt/predloga propisa i njihovo mišljenje o usklađenosti	
U izradi Predloga zakona o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006.godine nije bilo učešća konsultanata.	
Potpis / ovlašćeno lice obrađivača propisa Slobodan Filipović, generalni direktor	Potpis / ministar vanjskih poslova i evropskih integracija
Datum: 18.11.2014.godine	Datum:

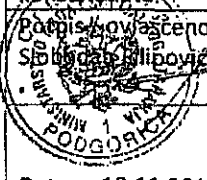

**Prilog obrasca:**

1. Prevodi propisa Evropske unije
2. Prevod nacrt/predloga propisa na engleskom jeziku (ukoliko postoji)

TABELA USKLAĐENOSTI

1. Identifikacioni broj (IB) nacrt/predloga propisa		1.1. Identifikacioni broj izjave o usklađenosti i datum utvrđivanja nacrt/predloga propisa na Vladi		
MRSS-TU/PZ/13/10		MRSS-IU/PZ/13/10		
2. Naziv izvora prava Evropske unije i CELEX oznaka				
/				
3. Naziv nacrt/predloga propisa Crne Gore				
Na crnogorskom jeziku		Na engleskom jeziku		
Predlog zakona o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006		Proposal for the Law on Ratification of the Maritime Labour Convention, 2006		
4. Usklađenost nacrt/predloga propisa s izvorima prava Evropske unije				
a)	b)	c)	d)	e)
Odredba i tekst odredbe izvora prava Evropske unije (član, stav, tačka)	Odredba i tekst odredbe nacrt/predloga propisa Crne Gore (član, stav, tačka)	Usklađenost odredbe nacrt/predloga propisa Crne Gore s odredbom izvora prava Evropske unije	Razlog za djelimičnu usklađenost ili neusklađenost	Rok za postizanje potpune usklađenosti



njegove usklađenosti.	
6.1. Razlozi za djelimičnu usklađenost ili neusklađenost nacrt/predloga propisa Crne Gore s pravnom tekovinom Evropske unije i rok u kojem je predviđeno postizanje potpune usklađenosti	
/	
7. Ukoliko ne postoje odgovarajući propisi Evropske unije s kojima je potrebno obezbijediti usklađenost konstatovati tu činjenicu	
Ne postoje odgovarajući propisi EU s kojima je potrebno obezbijediti usklađenost.	
8. Navesti pravne akte Savjeta Evrope i ostale izvore međunarodnog prava korišćene pri izradi nacrt/predloga propisa	
Ne postoje izvori međunarodnog prava s kojima je potrebno uskladiti predlog propisa.	/
9. Navesti da li su navedeni izvori prava Evropske unije, Savjeta Evrope i ostali izvori međunarodnog prava prevedeni na crnogorski jezik (prevode dostaviti u prilogu)	
/	
10. Navesti da li je nacrt/predlog propisa iz tačke 1 Izjave o usklađenosti preveden na engleski jezik (prevod dostaviti u prilogu)	
Predlog zakona o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine je preveden na engleski jezik.	
11. Učešće konsultanata u izradi nacrt/predloga propisa i njihovo mišljenje o usklađenosti	
U izradi Predloga zakona o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine nije bilo učešća konsultanata.	
 Potpis ovlašteno lice obrađivača propisa Spomenko Bilipović, generalni direktor	 Potpis ministar vanjskih poslova i evropskih integracija Datum: 18.11.2014
Datum: 18.11.2014.godine	Datum: 18.11.2014

**Prilog obrasca:**

1. Prevodi propisa Evropske unije
2. Prevod nacrt/predloga propisa na engleskom jeziku (ukoliko postoji)