T.C.
BAŞBAKANLIK
Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü

Sayı : 31853594-101-948 -1989 25/4/2014

Konu : Kanun Tasarısı

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Dışişleri Bakanlığı'nca hazırlanan ve Başkanlığınıza arzı Bakanlar Kurulu'nca 7/4/2014 tarihinde kararlaştırılan "Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı" ile gerekçesi ilişikte gönderilmiştir.

Gereğini arz ederim.

Recep Tayyip ERDOĞAN
Başbakan

EKİ :
1- Kanun Tasarısı
2- Gerekçe

TBMM BAŞKANLIĞI				
Tali Komisyon	Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Sağlık, Aile, Çalışma ve Sosyal İşler			
Esas Komisyon	Dışişleri			
Tarih: 08 Mayıs 2014			E. No: 1/914	
Ysm.Uzm.	Bşk.Yrd.	Başkan	Gn.Sek.Yrd.	Gn.Sek.
TBMM BAŞKANI				

TBMM
KANUNLAR ve KARARLAR BŞK.LIĞI
28 Nisan 2014
Numara:

T. B. M. M.
KÜTÜPHANE VE ARŞİV HİZMETİ BAŞKANLIĞI
28 Nisan 2014
NO: 302245

GEREKÇE

"Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, 2006", Uluslararası Çalışma Örgütü Genel Konferansının 7 Şubat 2006 tarihinde Cenevre'de yapılan doksandördüncü oturumunda kabul edilmiştir. Ülkemiz, söz konusu Konferansa katılmış ve Sözleşmenin onaylanması lehinde oy kullanmıştır.

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, 2006'nın yürürlüğe girmesi için gerekli olan dünya toplam gemi tonajının %33'üne sahip en az 30 ILO üyesi Devlet tarafından onaylanması koşulu, 20 Ağustos 2012 tarihinde karşılanmış ve Sözleşme 20 Ağustos 2013 tarihi itibarıyla 30 ülke için yürürlüğe girmiştir. Sözleşmeyi onaylayan üye ülke sayısı ise Eylül 2013 itibarıyla 51 olarak kaydedilmiştir.

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, ILO'nun 36 sözleşmesini ve 1 protokolünü revize eden bir çatı sözleşmesi niteliğindedir. Ülkemiz, söz konusu sözleşmelerden 12'sini onaylamıştır.

Gemi adamlarına yönelik kapsamlı ilke ve haklar içeren Sözleşme, üç ayrı fakat birbiri ile ilgili bölümlerden oluşmaktadır. Bunlar; Sözleşmenin 16 maddesi, Kurallar ve Kod olup, gemi adamlarının gemideki yaşamı ve yaşam mahallerine ilişkin hükümlerdir.

Sözleşme, üye ülkelerin hükümetlerine, armatörlerine ve gemi adamlarına ayrı ayrı avantajlar sağlamakta ve belgelendirme sistemiyle de güçlü bir uygulama getirmektedir.

Üye ülke hükümetleri bakımından, 500 GT üzerindeki gemilere belgelendirme sistemini zorunlu hale getirmekte ve sözleşmeyi onaylamayan ülke bayraklı gemilerin lehine olabilecek haksız rekabeti engellemektedir.

Armatörler bakımından ise adil rekabet koşullarını, gemilerin limanlarda mümkün olduğunca sorunsuz barınmasını ve daha güvenli ve korunaklı seyahat etmesini sağlamaktadır.

Gemi adamları bakımından da denizcilikle ilgili kapsamlı çalışma, ilke ve haklar getirmekte, yaşam ve çalışma koşullarını iyileştirmekte, kişisel haklar ve yasal çözüm yolları hususunda daha iyi bilgilendirilmelerini ve her düzeyde gelişmiş bir sosyal diyalog tesis edilmesini sağlamaktadır.

Sözleşme ayrıca, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından da desteklenmekte ve ülkemizin de taraf olduğu üç temel IMO Sözleşmesini (MARPOL, SOLAS, STCW) tamamlayarak, uluslararası denizciliğin dördüncü temel ayağını oluşturmakladır.

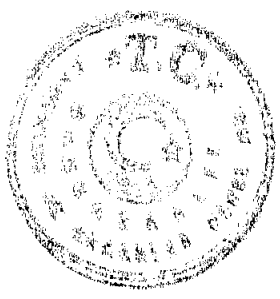
Sözleşme yürürlüğe girdikten sonra, onaylayıp onaylamadığına bakılmaksızın, Sözleşmeye taraf olan ülkelerin limanlarına uğrayan gemiler, Sözleşme gerekleri ile

uyumlu olup olmadıkları açısından liman Devleti denetimlerine tabi tutulabilecek ve ciddi bir eksiklik tespit edildiği takdirde eksiklik giderilene kadar seferden alıkonabilecektir.

Sözleşmenin ülkemizce de onaylanması ve iç mevzuatımıza aktarılması hususunda başta işçi ve işveren konfederasyonları olmak üzere, çok sayıda kamu kurum ve kuruluşunun görüşüne başvurulmuş; görüş bildirenlerin önemli bir kısmı, Sözleşmenin ülkemizce de onaylanması yönünde görüş beyan etmiştir.

Bu itibarla; büyük çoğunluğunu Avrupa Birliği (AB) üyesi ülkelerin oluşturduğu Paris Liman Devleti Kontrolü Memorandumu kapsamında 2008 yılından beri "Beyaz Liste"de yer alan ülkemizin dünya denizcilik camiası nezdinde son yıllarda edindiği kazanım ve itibarının olumsuz etkilenmemesi, denizcilik alanında AB müktesebatına uyum sağlanması, Türk denizciliğinin ilerlemesi ve denizcilik alanında küresel gelişmelere entegre olunması açısından Sözleşmenin onaylanmasının uygun ve yararlı olacağı düşünülmektedir.

Sözleşmeye taraf olunmasının ayrıca denizcilik sektörümüzün çalışma koşullarının iyileştirilmesine ivme kazandıracağı, rekabet edebilirliğini artırarak ulusal gelirimizin yükselmesine katkı sağlayacağı öngörülmektedir.



BEYAN

Türkiye, "Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, 2006"yı onaylamasının, hukuken geçerliliği bulunmayan "Kıbrıs Cumhuriyeti"nin anılan Sözleşmeye taraf olan Güney Kıbrıs Rum Yönetimi tarafından temsil edildiği iddiasının herhangi bir biçimde kabulü anlamına gelmeyeceğini ve Türkiye'ye sözde Kıbrıs Cumhuriyeti ile işbu Sözleşme kapsamında herhangi bir temasta bulunma yükümlülüğü getirmeyeceğini beyan eder.

DECLARATION

Turkey declares that her ratification of the "Maritime Labour Convention, 2006" neither amounts to any form of recognition of the Greek Cypriot Administration's pretention to represent the defunct "Republic of Cyprus" as party to that Convention, nor should it imply any obligation on the part of Turkey to enter into any dealing with the so-called Republic of Cyprus within the framework of the said Convention.

T.C.
BAŞBAKANLIK
KANUNLAR VE KARARLAR
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

T/ 703

DENİZCİLİK ÇALIŞMA SÖZLEŞMESİNİN ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

MADDE 1- (1) Uluslararası Çalışma Örgütü Genel Konferansının 7 Şubat 2006 tarihinde Cenevre'de yapılan doksandördüncü oturumunda kabul edilen "Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, 2006"nın beyanda bulunmak suretiyle onaylanması uygun bulunmuştur.

MADDE 2- (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 3- (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

Eki
2 adet

RECEP TAYYİP ERDOĞAN
BAŞBAKAN

B.ARINÇ Başbakan Yardımcısı	A.BABACAN Başbakan Yardımcısı	B.ATALAY Başbakan Yardımcısı	E.İŞLER Başbakan Yardımcısı
B.BOZDAĞ Adalet Bakanı	A.İSLAM Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı	A.Ç.KILIÇ ~~M.ÇAVUŞOĞLU~~ V. Avrupa Birliği Bakanı	F.IŞIK Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı
F.ÇELİK Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı	İ.GÜLLÜCE Çevre ve Şehircilik Bakanı	A.DAVUTOĞLU Dışişleri Bakanı	N.ZEYBEKCİ Ekonomi Bakanı
T.YILDIZ Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı	A.Ç.KILIÇ Gençlik ve Spor Bakanı	M.M.EKER Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanı	H.YAZICI Gümrük ve Ticaret Bakanı
E.ALA İçişleri Bakanı	C.YILMAZ Kalkınma Bakanı	Ö. ÇELİK Kültür ve Turizm Bakanı	M.ŞİMŞEK Maliye Bakanı
N. AVCI Millî Eğitim Bakanı	İ.YILMAZ Millî Savunma Bakanı	V.EROĞLU Orman ve Su İşleri Bakanı	M. MÜEZZİNOĞLU Sağlık Bakanı
L.ELVAN Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı			

Dosya No:
101-348
5.54

DENİZCİLİK ÇALIŞMA SÖZLEŞMESİ, 2006

GİRİŞ

Uluslararası Çalışma Örgütü Genel Konferansı,

Uluslararası Çalışma Bürosu Yönetim Kurulu'nun daveti üzerine 7 Şubat 2006 tarihinde Cenevre'de yaptığı doksan dördüncü oturumunda;

Denizde çalışma ile ilgili mevcut uluslararası sözleşmelerde ve tavsiye kararlarında yer alan yürürlükteki bütün normları, aynı zamanda diğer uluslararası çalışma sözleşmelerinde belirtilen temel ilkeleri ve özellikle aşağıdaki sözleşmeleri mümkün olduğunca kapsayan tek ve uyumlu bir belge oluşturmak arzusuyla;

— Zorla Çalıştırma Sözleşmesi, 1930 (No. 29);

— Örgütlenme Özgürlüğü ve Örgütlenme Hakkının Korunması Sözleşmesi, 1948 (No. 87);

— Örgütlenme ve Toplu Sözleşme Hakkı Sözleşmesi, 1949 (No. 98);

— Eşit Ücret Sözleşmesi, 1951 (No. 100);

— Zorla Çalıştırmanın Yasaklanması Sözleşmesi, 1957 (No. 105);

— Ayrımcılık (İstihdam ve Meslek) Sözleşmesi, 1958 (No. 111);

— Asgari Yaş Sözleşmesi, 1973 (No. 138);

— Çocuk İşçiliğinin En Kötü Biçimleri Sözleşmesi, 1999 (No. 182);

Örgütün esas amacının saygın çalışma şartlarını iyileştirmek olduğu bilinciyle;

Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) 1998 tarihli Çalışma Hayatında Temel Hak ve İlkelere ilişkin Bildirgesini hatırlatarak;

Gemiadamlarının, ILO'nun diğer belgelerinde yer alan hükümlerinin de kapsamında olduğu ve herkese tanınan temel hak ve özgürlüklerden yararlanacaklarının da bilincinde olarak;

Denizcilik sektörünün dünya genelindeki faaliyetlerinden dolayı gemiadamlarının özel bir korumadan faydalanmaları gerektiğinin farkında olarak;

Değişiklik yapılmış 1974 tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesinde belirtilen gemilerin ve kişilerin güvenliği, gemilerin kaliteli yönetimi; değişiklik yapılmış 1972 tarihli Denizde Çarpışmayı Önlemeye ilişkin Uluslararası Yönetmelik ve değişiklik yapılmış 1978 tarihli Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşmede yer alan özel hükümlere ilişkin uluslararası normları da hesaba katarak;

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin (1982), okyanuslarda ve denizlerde icra edilen bütün faaliyetlerde genel yasal çerçeve oluşturduğunu ve denizcilik sektöründeki ulusal, bölgesel ve küresel faaliyet ve işbirliği için stratejik önemde temel oluşturduğunu ve bu Sözleşmenin bütünlüğü ve geçerliliğinin sağlanması gerektiğini hatırlatarak ve

Bayrak devletinin, özellikle bayrağını taşıyan gemilerdeki çalışma şartları, çalışanların sayısı ve sosyal sorunlar ile ilgili olarak görev ve yükümlülüklerini belirleyen Birleşmiş Milletlerin 1982 tarihli Deniz Hukuku Sözleşmesinin 94. Maddesini hatırlatarak;

Uluslararası Çalışma Örgütü Anasözleşmesinin 19. maddesinin 8. fıkrasına göre, Konferans tarafından bir sözleşme veya tavsiye kararının kabulü veya bir Üye tarafından bir sözleşmenin onaylanmasının, ilgili işçilere sözleşme ve tavsiye kararında öngörülenden daha uygun koşullar sağlayan yasa, karar, teamül veya anlaşmayı hiçbir şekilde etkilemeyeceğini de hatırlatarak;

Bu yeni belgenin saygın iş ilkesine bağlı hükümetler, armatörler ve gemiadamları tarafından mümkün olan en geniş şekli ile benimsenmesi, güncellenmesi ve uygulamaya konması ve etkin bir şekilde uygulanabilmesi için çaba gösterilmesi kararlılığıyla;

Oturumun tek gündem maddesi olan bu belgenin hayata geçirilmesine ilişkin farklı teklifleri kabul etmeyi kararlaştırdıktan sonra;

Bu tekliflerin uluslararası bir sözleşme şeklini alacağını kararlaştırdıktan sonra,

Bundan böyle, Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2006 adıyla adlandırılacak olan Sözleşmeyi, iki bin altı yılının Şubat ayının yirmi üçüncü gününde kabul eder.

GENEL YÜKÜMLÜLÜKLER

Madde I

1. Bu Sözleşmeyi kabul eden her Üye, Madde VI'da belirtilen şekli ile tüm gemiadamlarının saygın istihdam haklarının güvence altına alınması amacıyla belirtilen hükümleri etkin biçimde uygulamayı taahhüt eder.

2. Üyeler, bu Sözleşmenin etkin bir şekilde uygulanmasını ve ona uyulmasını sağlamak için aralarında işbirliği yapar.

TANIMLAR VE UYGULAMA ALANI

Madde II

1. Bu Sözleşmenin amacına uygun olarak ve özel hükümlerde aksi belirtilmedikçe;

   (a) *Yetkili makam,* bakanı, hükümet birimini veya söz konusu hükümle belirlenen alanda bağlayıcılığı olan tüzük, karar veya benzeri nitelikteki direktifleri yapmaya ve onları uygulamaya yetkili diğer her türlü makamı ifade eder;

   (b) *Denizde çalışma uygunluk beyannamesi,* Kural 5.1.3'de belirtilen beyannameyi ifade eder;

(c) *Groston*, Gemilerin Tonajlarının Ölçümüne dair 1969 tarihli Sözleşmenin Ek I'indeki hükümlere veya onun yerine geçen bir başka sözleşmeye uygun olarak ölçülen geminin tonajını ifade eder. Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından kabul edilen geçici tonaj hükümlerinde bahsedilen gemiler için groston, Gemilerin Uluslararası Tonaj Sertifikasının (1969 tarihli) "Açıklamalar" sütununda belirtilen grostonajı ifade eder;

(d) *Denizde çalışma sertifikası*, Kural 5.1.3'de belirtilen sertifikayı ifade eder;

(e) *Bu Sözleşmenin hükümleri*, bu Sözleşmenin bir parçası olan Maddelerin, Kuralların ve Kodun A Bölümü'nün hükümlerine göndermede bulunur;

(f) *Gemiadamı veya denizci* bu Sözleşmeye tabi olan gemide herhangi bir işte çalışan veya görevlendirilmiş veya iş yapan kişiyi ifade eder;

(g) *Gemiadamı iş sözleşmesi*, hem gemiadamının iş kontratını hem de sözleşmenin maddelerini ifade eder;

(h) *Gemiadamını işe alma ve yerleştirme hizmeti*, armatörler adına gemiadamlarını işe almakla veya armatörler nezdinde işe yerleştirmekle görevlendirilmiş, özel veya kamu sektöründen bir kişi, şirket, kurum, acente veya diğer bir kuruluşu ifade eder;

(i) *Gemi*, sadece liman kurallarının uygulandığı bölgeler veya korunaklı sular veya iç sular veya bunlara çok yakın bitişik sularda değil diğer sularda da yüzen her türlü aracı ifade eder;

(j) *Armatör*, geminin sahibi veya gemi sahibinin geminin işletim sorumluluğunu devrettiği yönetici, görevli, boş gemiyi kiralayan her türlü oluşum ve kişiyi ve bu sorumluluğu yerine getirirken bu sözleşme bakımından armatörlere atfedilen görev ve yükümlülükleri, bu görev ve yükümlülüklerinden bazılarının başka bir oluşum veya şahıs tarafından onun adına yerine getirilmesinden ayrı olarak üzerine almayı kabul edeni ifade eder.

2. Bu Sözleşme, aksine bir hüküm açık olarak belirtilmedikçe, bütün gemiadamlarına uygulanır.

3. Bu Sözleşme açısından, bir personel kategorisinin gemiadamlığına aidiyeti hususunda tereddüt oluşursa sorun, Üyelerinin her birinin yetkili makamı tarafından ilgili armatör ve gemiadamları örgütünün görüşü alındıktan sonra çözüme kavuşturulur.

4. Bu Sözleşme, aksine bir hüküm açık olarak belirtilmedikçe, balıkçılıkla veya benzeri bir işle uğraşan ve yelkenli gibi geleneksel şekilde inşa edilen gemiler hariç, kamu veya özel sektör oluşumlarında normalde ticari faaliyetlerde bulunan bütün gemilere uygulanır. Bu Sözleşme savaş gemileri ve yardımcı savaş gemilerine uygulanmaz.

5. Bu Sözleşmenin bir gemi veya bir gemi kategorisine uygulanabilirliği hususunda tereddüt oluştuğunda sorun, ilgili armatör ve gemiadamı örgütlerine danışıldıktan sonra, her bir Üyenin yetkili makamı tarafından çözüme kavuşturulur.

6. Yetkili makam, Üyenin bayrağını taşıyan belirli kategorilerdeki geminin veya gemilerin Madde VI'nın 1. fıkrasında bahsedilen Kodun belirli detaylarının uygulanmasının uygun olmadığını veya uygulanabilir olmadığını değerlendirdiği zaman, konunun ulusal

mevzuat, yönetmelikler, toplu sözleşmeler veya diğer önlemlerle farklı bir şekilde çözümlenmesi halinde, Kodun ilgili hükümleri uygulanmayacaktır. Bu tür bir belirleme sadece, ilgili armatör ve gemiadamı örgütlerine danışıldıktan sonra ve uluslararası sefer yapmayan ve 200 grostondan daha az olan gemilere uygulanabilir.

7. Bu Maddenin 3, 5 veya 6. fıkralarının uygulanmasıyla ilgili olarak Üye tarafından alınan her karar, diğer Üyeleri bilgilendirecek olan Uluslararası Çalışma Bürosu Genel Müdürüne bildirilecektir.

8. Aksine bir hüküm açık olarak belirtilmedikçe bu Sözleşmeye yapılan her bir atıf, aynı zamanda Kurallar ve Koda yapılmış kabul edilir.

TEMEL HAKLAR VE İLKELER

Madde III

Her Üye, bu Sözleşme kapsamında, kendi mevzuatının hükümlerinin aşağıda belirtilen temel haklara uygunluğunu denetler;

(a) Örgütlenme özgürlüğü ve toplu pazarlık hakkının etkin şekilde tanınması;

(b) Zorla ya da zorunlu çalıştırmanın her türünün ortadan kaldırılması;

(c) Çocuk işçiliğinin tamamen kaldırılması ve

(d) İstihdam ve meslekte ayrımcılığın ortadan kaldırılması.

GEMİADAMLARININ ÇALIŞMA VE SOSYAL HAKLARI

Madde IV

1 Her gemiadamı, güvenlik normlarının uygulandığı güvenli ve tehlikesiz bir çalışma ortamı hakkına sahiptir.

2. Her gemiadamı, adil istihdam koşulları hakkına sahiptir.

3. Her gemiadamı, gemide saygın çalışma ve yaşam şartları haklarına sahiptir.

4. Her gemiadamı, sağlığın korunması, tıbbi bakım, refah tedbirleri ve sosyal korumanın diğer şekilleri hakkına sahiptir.

5. Her Üye, mevzuatının tanıdığı sınırlar içerisinde, yukarıdaki fıkralarda belirtildiği üzere gemiadamlarının çalışma ve sosyal haklarının bu Sözleşmenin talimatlarına uygun olarak eksiksiz uygulanmasına dikkat eder. Aksine bir hüküm belirtilmedikçe bu haklara uyma, ulusal mevzuat, uygulanan toplu iş sözleşmeleri veya diğer önlemlerle sağlanabilir.

UYGULAMA VE YÜRÜTMEYE İLİŞKİN SORUMLULUKLAR

Madde V

1. Her Üye, gemiler ve gemiadamlarıyla ilgili olarak, kendi yetki alanı dâhilinde, bu Sözleşme kapsamında ortaya çıkan yükümlülükleri yerine getirmek amacıyla kabul ettiği mevzuat, yönetmelik veya diğer tedbirleri uygular ve yürütür.

2. Her Üye, bu Sözleşmenin hükümlerine uygunluğu sağlayacak kendine özgü bir sistem oluşturarak; yürürlükteki mevzuata uygun özellikle düzenli denetimler, raporlar bunların takibi ve yasal sürecin uygulanması yoluyla bayrağını taşıyan gemilere de mevzuatını eksiksiz uygular ve denetimini yapar.

3. Her Üye, kendi bayrağını taşıyan gemilerin, bu Sözleşmede zorunlu kılındığı şekilde denizde çalışma sertifikası ve denizde çalışma uygunluk beyannamesine sahip olduğuna dikkat eder.

4. Bu Sözleşmeye tabi her gemi, Üyenin limanlarından birinde bulunduğunda, bu geminin uluslararası kanunlara uygun olarak, bu Sözleşmenin hükümlerine uygunluğunu tespit etmek için bayrak devletinden başka bir Üye tarafından denetlenebilir.

5. Her Üye, kendi topraklarındaki gemiadamlarının işe alınması ve yerleştirilmesine ilişkin hizmetlerde yargı ve kontrol yetkisini eksiksiz kullanır.

6. Her Üye, bu Sözleşmenin hükümlerinin ihlalini yasaklar ve uluslararası hukuka uygun olarak ihlalin her türünü engelleyecek şekilde mevzuatında yaptırımlar oluşturur veya mevzuatı gereğince düzeltici önlemler aldırtır.

7. Her Üye, Sözleşmeden kaynaklanan sorumluluklarını, Sözleşmeyi onaylamamış bayrak devletinin gemilerinin, Sözleşmeyi onaylayan bayrak devletinin gemilerinden daha avantajlı bir uygulamadan faydalanmamalarını sağlayacak şekilde yerine getirir.

KURALLAR VE KODUN A VE B BÖLÜMLERİ

Madde VI

1. Kurallar ve Kodun A Bölümü hükümleri bağlayıcıdır. Kodun B Bölümü hükümleri bağlayıcı değildir.

2. Her Üye, Kurallar bölümünde belirtilen hak ve ilkelere uymayı ve onlardan her birini, Kodun A Bölümüne uygun olarak uygulamayı taahhüt eder. Bununla beraber, her Üye yükümlülüklerini Kodun B Bölümünde belirtilen şekilde yerine getirmeye gereken önemi verir.

3. Kodun A Bölümünde belirtilen şekilde, hak ve ilkeleri uygulayacak durumda olmayan bir Üye, onları bu Sözleşmede aksine bir hüküm açık olarak belirtilmedikçe mevzuat, tüzük veya Kodun A Bölümü hükümlerine tekabül eden diğer önlemler yoluyla uygulayabilir.

4. Üye, aşağıdakileri yerine getirdiğinde, bu Maddenin 3. fıkrası hükümleri bakımından, kanun, tüzük, toplu iş sözleşmesi veya herhangi bir uygulama önlemleri bu Sözleşmenin bütününde denk olarak kabul edilir:

(a) Kodun A Bölümünün ilgili hüküm veya hükümlerinin genel amaç ve hedefinin tam olarak gerçekleştirilmesini kolaylaştırdığını;

(b) Kodun A Bölümünün ilgili hüküm veya hükümlerini uygulamaya koyduğunu.

ARMATÖR VE GEMİADAMLARI ÖRGÜTLERİ İLE İSTİŞARE

Madde VII

Bu Sözleşme gereğince, armatörler ve gemiadamları örgütlerine danışmayı gerektiren istisnalar, muafiyetler ve diğer esnek uygulamalar, Üyede temsil kuruluşlarının bulunmaması halinde, sadece Üye tarafından, Madde XIII'de belirtilen Komiteye danışıldıktan sonra kararlaştırılabilir.

YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

Madde VIII

1. Bu Sözleşmenin onayı, Uluslararası Çalışma Bürosu Genel Müdürüne tescil için gönderilir.

2. Bu Sözleşme, sadece onayları Genel Müdür tarafından tescil edilen Uluslararası Çalışma Örgütü'nün Üyeleri için bağlayıcıdır.

3. Bu Sözleşme, dünya gemi tonajının toplamda en az yüzde 33'lük bölümünü kapsayan en az 30 Üyenin onayının tescil edildiği tarihten on iki ay sonra yürürlüğe girer.

4. Bundan sonra, bu Sözleşme, her Üye için onayının tescil edildiği tarihten on iki ay sonra yürürlüğe girer.

FESİH

Madde IX

1. Bu Sözleşmeyi onaylamış olan bir Üye, Sözleşmenin, Üyede ilk kez yürürlüğe giriş tarihinden itibaren on yıllık sürenin bitiminde, Uluslararası Çalışma Bürosu Genel Müdürüne tescil edilmek amacıyla yaptığı bir bildirimle Sözleşmeyi feshedebilir. Fesih, tescil edildikten ancak bir yıl sonra yürürlüğe girer.

2. Bu Maddenin 1. fıkrasında belirtilen on yıllık dönemin sonunu takip eden yıl içerisinde, öngörülen feshetme hakkını kullanmayan her Üye, yeni bir on yıllık döneme tabi olur ve bu sürenin sonunda bu Maddede öngörülen her on yıllık yeni dönemin bitiminde bu Sözleşmeyi feshedebilir.

SÖZLEŞMENİN YÜRÜRLÜĞE GİRMESİNİN DOĞURACAĞI SONUÇLAR

Madde X

Bu Sözleşme aşağıdaki Sözleşmeleri revize eder:

Asgari Yaş (Deniz) Sözleşmesi, 1920 (No. 7)

İşsizlik Tazminatı (Deniz Kazaları) Sözleşmesi, 1920 (No. 8)

Gemiadamlarının Yerleştirilmesi Sözleşmesi, 1920 (No. 9)

Gençlerin Tıbbi Muayenesi (Deniz) Sözleşmesi, 1921 (No. 16)

Gemiadamları Anlaşma Hükümleri Sözleşmesi, 1926 (No. 22)

Gemiadamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesi Sözleşmesi, 1926 (No. 23)

Ticaret Gemilerinde Çalışan Kaptanlar Ve Gemi Zabitlerinin Meslekî Yeterliliklerinin Asgari İcaplarına İlişkin Sözleşme, 1936 (No. 53)

Ücretli İzin (Deniz) Sözleşmesi, 1936 (No. 54)

Gemiadamlarının Hastalanması, Yaralanması ya da Ölümü Halinde Armatörün Sorumluluğuna İlişkin Sözleşme, 1936 (No. 55)

Hastalık Sigortası (Deniz) Sözleşmesi, 1936 (No. 56)

Çalışma Saatleri ve Personel Görevlendirme (Deniz) Sözleşmesi, 1936 (No. 57)

Asgari Yaş (Deniz) Sözleşmesi (Revize), 1936 (No. 58)

Gemilerde Mürettebat için İaşe ve Yemek Hizmetlerine İlişkin Sözleşme, 1946 (No. 68)

Gemi Aşçılarının Mesleki Ehliyet Diplomalarına İlişkin Sözleşme, 1946 (No. 69)

Sosyal Güvenlik (Gemiadamları) Sözleşmesi, 1946 (No. 70)

Ücretli İzin (Gemiadamları) Sözleşmesi, 1946 (No. 72)

Gemiadamlarının Sağlık Muayenesine İlişkin Sözleşme, 1946 (No. 73)

Usta Gemici Sertifikası Sözleşmesi, 1946 (No. 74)

Mürettebatın Gemide Barındırılmasına İlişkin Sözleşme, 1946 (No. 75)

Ücretler, Çalışma Saatleri ve Personel Alımı (Deniz) Sözleşmesi, 1946 (No. 76)

Ödenmiş İzinler (Gemiadamları) Sözleşmesi (Revize), 1949 (No. 91)

Mürettebatın Gemide Barındırılmasına İlişkin Sözleşme (Revize), 1949 (No. 92)

Ücretler, Çalışma Saatleri ve Personel Alımı (Deniz) Sözleşmesi (Revize),1949 (No. 93)

Ücretler, Çalışma Saatleri ve Personel Alımı (Deniz) Sözleşmesi (Revize),1958 (No. 109)

Mürettebatın Gemide Barındırılmasına İlişkin Sözleşme (İlave Hükümler), 1970 (No. 133)

İş Kazalarının Önlenmesine (Gemiadamları) İlişkin Sözleşme, 1970 (No. 134)

İşin Sürdürülmesi (Gemiadamları) Sözleşmesi, 1976 (No. 145)

Gemiadamlarının Yıllık Ücretli İznine İlişkin Sözleşme, 1976 (No. 146)

Ticari Gemi Taşımacılığı (Asgari Standartlar) Sözleşmesi, 1976 (No. 147)

Ticari Gemi Taşımacılığı (Asgari Standartlar) Sözleşmesinin 1996 Protokolü, 1976 (No. 147)

Gemiadamlarının Refahı Sözleşmesi, 1987 (No. 163)

Gemiadamlarının Sağlığının Korunması ve Tıbbi Bakımına İlişkin Sözleşme, 1987 (No. 164)

Sosyal Güvenlik (Gemiadamları) Sözleşmesi (Revize), 1987 (No. 165)

Gemiadamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesi Sözleşmesi (Revize), 1987 (No. 166)

İş Denetimleri (Gemiadamı) Sözleşmesi, 1996 (No. 178)

Gemiadamlarının İşe Alınması ve Yerleştirilmesi Sözleşmesi, 1996 (No. 179)

Gemiadamların Çalışma Saatleri ve Gemilere Mürettebat Tedariki Sözleşmesi, 1996 (No. 180).

GENEL MÜDÜRÜN GÖREVLERİ

Madde XI

1. Uluslararası Çalışma Bürosu'nun Genel Müdürü bu Sözleşme gereğince, bütün onayların, kabullerin ve fesihlerin kayıtlarını Uluslararası Çalışma Örgütü'nün bütün Üyelerine bildirir.

2. Genel Müdür, Madde VIII'in 3. fıkrasında belirtilen koşullar gerçekleştiğinde, Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihini Üyelere bildirir.

Madde XII

Uluslararası Çalışma Bürosu Genel Müdürü, Birleşmiş Milletler Şartının 102. Maddesine uygun olarak, Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne bu Sözleşme gereğince kaydedilen her onay, kabul ve fesih hakkında kayıt amacıyla eksiksiz bilgi verir.

ÖZEL ÜÇLÜ KOMİTE

Madde XIII

1. Uluslararası Çalışma Örgütü Yönetim Kurulu, denizde çalışma normları alanında oluşturduğu ve özel yetki ile donattığı Komite aracılığı ile bu Sözleşmenin uygulanmasını sürekli takip eder.

2. Komite, Sözleşme kapsamındaki konuları ele almak için bu Sözleşmeyi onaylamış Üyenin hükümeti tarafından görevlendirilmiş iki temsilciden ve Ortak Denizcilik Komisyonu ile görüşüldükten sonra Yönetim Kurulu tarafından belirlenen armatörler ve gemiadamları temsilcilerinden oluşur.

3. Bu Sözleşmeyi henüz onaylamamış Üyelerin hükümet temsilcileri, Sözleşme kapsamındaki konularla ilgili olarak bu Komitenin çalışmalarına oy hakkı olmaksızın katılabilir. Yönetim Kurulu, gözlemci düzeyinde temsil edilmek üzere diğer kuruluşları veya oluşumları Komiteye davet edebilir.

4. Komitedeki armatörler ve gemiadamları temsilcilerinin oy hakları, toplantıda temsil edilen hükümetlerin tamamının sahip olduğu oy hakkının yarısı, bu iki gruptan her birine eşit olarak garanti edilecek şekilde dengelenir.

SÖZLEŞMEYE İLİŞKİN DEĞİŞİKLİKLER

Madde XIV

1. Uluslararası Çalışma Örgütü Genel Konferansı, bu Sözleşmenin herhangi bir hükmünde, Uluslararası Çalışma Örgütü Anasözleşmesi'nin 19. maddesi ve Örgüt'ün sözleşmelerin kabulüne ilişkin kural ve yöntemleri çerçevesinde, oy hakkı olmaksızın yapılacak değişikliği kabul edebilir. Madde XV'te belirtilen yöntemlere uygun olarak Kodda yapılacak değişiklikleri de kabul edebilir.

2. Değişikliğin kabul edilmesinden önce Sözleşme onayları tescil edilmiş olan Üyelere, söz konusu değişiklik metni onay için bildirilir.

3. Sözleşmenin değiştirilmiş metni, Anasözleşmenin 19. maddesine uygun olarak onaylanması için Örgüt'ün diğer Üyelerine gönderilir.

4. Bir değişiklik, bu değişikliğin onay belgelerinin tescil edildiği ya da duruma göre değişiklik yapılmış Sözleşmenin, dünya toplam gemi tonajının en az %33'üne sahip en az 30 Üyenin onay belgelerinin tescil edildiği tarihte kabul edilmiş sayılır.

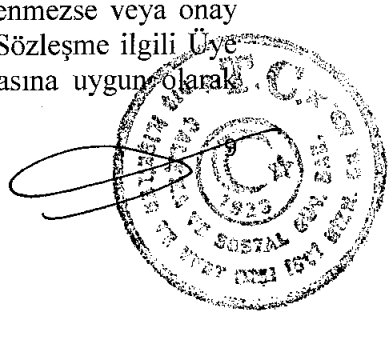
5. ILO Anasözleşmesi'nin 19. maddesi çerçevesinde kabul edilmiş bir değişiklik, Uluslararası Çalışma Bürosu Genel Müdürü tarafından sadece onayları kaydedilmiş olan Örgüt 'ün Üyeleri için bağlayıcıdır.

6. Bu Maddenin 2. fıkrasında belirtilen Üyeler için bir değişiklik, bu Maddenin 4. fıkrasında belirtilen kabul tarihinden on iki ay sonra ya da bu tarih daha sonra ise onaylama belgelerinin tescil tarihinden on iki ay sonra yürürlüğe girer.

7. Bu Maddenin 9. fıkrası hükümleri saklı kalmak üzere, değiştirilmiş Sözleşme, bu Maddenin 3. fıkrasında belirtilen Üyeler için bu Maddenin 4. fıkrasında belirtilen kabul tarihinden on iki ay sonra, ya da bu Üyelerin onay belgelerinin tescil tarihi daha sonra ise bu tarihten on iki ay sonra yürürlüğe girer.

8. Sözleşme onayları, değişikliğin kabulünden önce tescil edilen fakat değişikliği onaylamayan Üyeler için Sözleşme, değişiklik yapılmamış hali ile yürürlükte kalır.

9. Sözleşmenin onay belgeleri, değişikliğin kabulünden sonra fakat bu Maddenin 4. fıkrasında belirtilen tarihten önce tescil edilmiş olan her Üye, Sözleşmeyi onayladığını fakat değişikliği onaylamadığını, söz konusu belgeye eklenecek bir bildirimle belirtebilir. Onay belgesine böyle bir bildirim eklenirse, Sözleşme, ilgili Üye için onay belgesinin tescil tarihinden on iki ay sonra yürürlüğe girer. Onay belgesine bildirim eklenmezse veya onay belgesi 4. fıkrada belirtilen tarihte veya o tarihten sonra tescil edilirse; Sözleşme ilgili Üye için bu tarihten on iki ay sonra yürürlüğe girer; bu Maddenin 7. fıkrasına uygun olarak



değiştirilmiş olan Sözleşme yürürlüğe girdiği andan itibaren söz konusu değişiklik, aksine bir hüküm olmadıkça, ilgili Üye için bağlayıcıdır.

KODUN TADİLİ

Madde XV

1. Kodda değişiklik, Madde XIV'te belirtilen yönteme göre ya da aksine açık bir hüküm olmadıkça, bu Maddede belirtilen yönteme göre yapılır.

2. Kodda bir değişiklik, Örgüt'ün Üyesi bir hükümet veya Madde Xlll'te belirtilen Komitede görevlendirilmiş armatör temsilcileri grubu ya da gemiadamları temsilcileri grubu tarafından Uluslararası Çalışma Bürosu Genel Müdürüne önerilebilir. Bir hükümet tarafından önerilen bir değişiklik, Sözleşmeyi onaylayan en az beş Üyenin hükümeti tarafından veya yukarıda belirtilen armatör veya gemiadamları grupları temsilcileri tarafından önerilmeli veya desteklenmelidir.

3. Değişiklik önerisinin bu Maddenin 2. fıkrasında aranan şartları karşıladığı tespit edildikten sonra; Genel Müdür değişiklik önerisini, faydalı gördüğü bütün gözlem ve tavsiyelerle birlikte Örgüt Üyelerinin tamamına ve bu öneriye ilişkin gözlem ve tavsiyelerini altı aylık süre içerisinde veya Yönetim Kurulu tarafından belirlenen (üç aydan az ve dokuz aydan fazla olmamak üzere) süre içerisinde bildirmeye davet ederek gecikmeksizin bildirir.

4. Bu Maddenin 3. fıkrasında belirtilen sürenin bitiminde, öneri aynı fıkraya göre yapılan gözlem ve tavsiyelerin bir özeti ile birlikte toplantıda ele alınmak üzere komiteye iletilir. Bir değişiklik:

(a) Bu Sözleşmeyi onaylamış Üye hükümetlerin en az yarısı önerinin görüşüldüğü toplantıda temsil edilmişse;

(b) Komite üyelerinin en az üçte iki çoğunluğu değişikliğin lehine oy kullanmışsa ve

(c) Bu çoğunluk, önerinin oylamaya sunulduğu toplantıda hazır bulunan hükümet, armatör ve gemiadamı temsilcilerinin oylarının en az yarısını topluyorsa Komite tarafından kabul edilmiş sayılır.

5. Bu Maddenin 4. fıkrasına uygun olarak kabul edilen değişiklikler, Konferansın bir sonraki oturumuna onay için gönderilir. Bu onay, oturumda bulunan delegelerin üçte iki çoğunluğunun oyunu gerektirir. Eğer bu çoğunluğa ulaşılamazsa, değişiklik teklifi, Komitenin isteği doğrultusunda yeniden görüşülmesi amacıyla Komiteye geri gönderilebilir.

6. Konferansta onaylanan değişiklikler, bu onaylama tarihinden önce bu Sözleşmenin onay belgeleri kabul edilmiş Üyelerin her birine Genel Müdür tarafından bildirilir. Bu Üyeler, bundan böyle "Sözleşmeyi Daha Önce Onaylayan Üyeler" olarak adlandırılır. Üyelere gönderilen bildirim, bu Maddeye referans olur ve Üyelere değişikliği kabul etmedekilerini resmi olarak açıklamaları için bir süre tanır. Bu süre, bildirim tarihinden itibaren değişikliğin onaylandığı esnada Konferans tarafından bir yıldan daha az olmamak kaydıyla farklı bir süre kabul edilmemişse, iki yıldır. Bu bildirimin bir nüshası, bilgi için Örgüt'ün diğer Üyelerine iletilir.

7. Konferans tarafından onaylanmış bir değişiklik, belirtilen sürenin bitiminden önce Sözleşmeyi onaylamış olan Üyelerin yüzde 40'ından fazla sayıdaki ve sözleşmeyi onaylamış olan üye ülkelerin gemilerinin grostonajı toplamının en az %40'ını temsil eden Üyeler açık bir şekilde değişikliği kabul etmediklerini Genel Müdüre bildirmemişlerse; değişiklik kabul edilmiş sayılır.

8. Onaylanmış kabul edilen bir değişiklik, bu Maddenin 7. fıkrasına uygun olarak değişikliği kabul etmediklerini resmi yolla iletmiş, ancak bu Maddenin 11. fıkrasına göre geri çekmemiş olan Üyeler hariç, Sözleşmeyi daha önce onaylamış olan Üyeler için belirtilen sürenin bitiminden altı ay sonra yürürlüğe girer. Bununla birlikte,

(a) belirtilen sürenin bitiminden önce, Sözleşmeyi daha önce onaylamış olan her Üye, Genel Müdüre değişikliği kabul ettiğini açıkça belirtmediği takdirde, değişiklikle yükümlü olmayacağını bildirebilir ve

(b) değişikliğin yürürlüğe giriş tarihinden önce, Sözleşmeyi daha önce onaylamış olan her Üye, bu değişikliği belli bir süre için uygulamayacağını Genel Müdüre bildirebilir.

9. Bu Maddenin 8 (a) fıkrasında belirtilen bildirimin konusu olan bir değişiklik, değişikliği kabul ettiğini bildiren bir Üye için değişikliği kabul ettiğini Genel Müdüre bildirdiği tarihten altı ay sonra veya değişikliğin ilk defa yürürlüğe giriş tarihi daha sonra ise bu tarihte yürürlüğe girer.

10. Bu Maddenin 8 (b) fıkrasında belirtilen süre, değişikliğin yürürlüğe giriş tarihinden itibaren bir yılı veya değişikliğin kabul edildiği Konferans tarafından belirlenen en uzun süreyi aşmamalıdır.

11. Belirli bir değişiklik hakkında, değişikliği kabul etmediğini resmi olarak açıklayan bir Üye, bu açıklamasını her an geri alabilir. Bu geri alma bildirimi, Genel Müdür tarafından değişikliğin yürürlüğe giriş tarihinden sonra alınırsa bu değişiklik, bu Üye için bildirimin alındığı tarihten altı ay sonra yürürlüğe girer.

12. Bir değişiklik yürürlüğe girdikten sonra, Sözleşme, ancak değiştirilmiş şekli ile onaylanır.

13. Yürürlüğe giren Sözleşmede yapılan bir değişikliğin konusunun denizde çalışma sertifikası ile ilgili olması durumunda:

(a) Bu değişikliği kabul etmiş olan bir Üye, diğer bir Üyenin bayrağını taşıyan gemilere verilen denizde çalışma sertifikaları ile ilgili olarak Sözleşmenin getirilerini genişletmekle yükümlü değildir;

(i) Bu Maddenin 7. fıkrasına göre, değişikliği kabul etmediğini yazılı olarak beyan eden ve bu beyanı geri çekmeyen diğer bir Üye veya

(ii) Bu Maddenin 8 (a) fıkrasına göre, değişikliği kabul ettiğini bizzat daha sonra yapacağı bir bildirim şartına bağlı olduğunu beyan eden ve değişikliği kabul etmeyen diğer Üye.

(b) Değişikliği kabul etmiş olan bir Üye, bu değişikliği bu Maddenin 10. fıkrasına uygun olarak belirli bir dönem için uygulamayacağını, bu Maddenin 8 (b) fıkrasına göre

bildiren diğer bir Üyenin bayrağını taşıyan gemilere verilen denizde çalışma sertifikalarıyla ilgili olarak Sözleşmenin getirilerini genişletir.

GEÇERLİ METİNLER

Madde XVI

Bu Sözleşmenin Fransızca ve İngilizce metinlerinin her ikisi aynı derecede geçerlidir.

KURALLAR VE KOD

BAŞLIK 1. GEMİADAMLARININ GEMİDE ÇALIŞABİLMESİ İÇİN ARANAN ASGARİ ŞARTLAR

Kural 1.1- Asgari yaş

Amaç: Asgari bir yaşın üstünde olmayan hiç bir kimsenin gemide çalışmamasını sağlamak

1. Asgari çalışma yaşının altındaki hiç bir kimse gemide istihdam edilmemeli veya görevlendirilmemeli ya da çalıştırılmamalıdır.

2. Asgari çalışma yaşı, bu Sözleşmenin ilk yürürlüğe girişinde 16'dır.

3. Kodda belirtilen özel durumlarda, daha üst bir asgari yaş istenebilir.

Standart A1.1 - Asgari yaş

1. 16 yaşın altındaki kişilerin gemide istihdam edilmesi veya görevlendirilmesi ya da çalıştırılması yasaktır.

2. 18 yaşından küçük bir gemiadamının gece çalışması yasaktır. Bu Standart bakımından, "gece" ibaresi ulusal mevzuat ve uygulamaya uygun olarak belirlenir. "Gece" en geç saat 24'te başlayan ve en erken sabah saat 05'te biten kesintisiz en az dokuz saatlik bir zaman dilimini kapsar.

3. Yetkili makam, gece çalışması ile ilgili katı uygulamanın kısıtlanmasına aşağıdaki durumlarda istisna getirebilir:

(a) ilgili gemiadamlarının, mevcut program ve planları çerçevesinde yapılması kararlaştırılan fiili eğitimlerinin tehlikeye düşmesi durumunda veya

(b) görevin doğası veya kararlaştırılmış bir eğitim programı gereği istisna getirilen gemiadamlarının gece çalışmasının öngörülmesi ve yetkili makamın, ilgili armatör ve gemiadamları örgütlerine danıştıktan sonra, bu işin gemiadamlarının sağlığına ya da refahlarına zarar vermediğini kararlaştırması durumunda.

4. Yapılan işin sağlığa ya da güvenliğe zarar verme ihtimali olduğunda, 18 yaşın altındaki gemiadamlarının istihdam edilmesi veya görevlendirilmesi ya da çalıştırılması yasaktır. Söz konusu işlerin tipleri, ilgili armatör ve gemiadamları örgütlerine danışıldıktan sonra, ilgili uluslararası standartlara uygun olarak, ulusal mevzuat veya yetkili makam tarafından saptanır.

Yönerge B1.1- Asgari yaş

1. Üyeler çalışma ve yaşam koşullarını düzenlerken, 18 yaşın altındaki gençlerin ihtiyaçlarına özel önem vermelidir.

Kural 1.2 - Sağlık raporu

Amaç: Tüm gemiadamlarının denizde görevlerini yerine getirecek şekilde tıbbi olarak sağlıklı olmalarını sağlamak

1. Hiçbir gemiadamı, görevini yerine getirmeye elverişli olduğunu tıbbi olarak belgelendirmedikçe gemide çalışamaz.

2. İstisnalar, sadece Kodda belirtilen özel durumlarda mümkündür.

Standart A1.2 - Sağlık raporu

1. Yetkili makam, gemiadamlarının, gemide çalışmaya başlamadan önce, sağlıklarının, denizde gerçekleştirecekleri görevleri yerine getirmeye uygun olduğunu belgeleyen geçerli bir sağlık raporu almalarını ister.

2. Sağlık raporlarının, gerçekleştirecek görev göz önüne alındığında, gemiadamlarının sağlık durumunu gerçek şekilde göstermek için yetkili makam, ilgili armatör ve gemi adamları örgütlerine danıştıktan sonra, bu Kodun B Bölümünde bahsedilen ilgili uluslararası direktifleri dikkate alarak, sağlık muayenesinin ve sağlık raporunun niteliğini belirler.

3. Bu Standart, tadil edilmiş şekliyle, 1978 tarihli, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşmesi'ne (STCW) halel getirmez. STCW hükümlerine uygun olarak verilmiş bir sağlık raporu, Kural 1.2 gereğince, yetkili makam tarafından kabul edilir. Özetle, gemiadamlarının STCW kapsamında olmadığı durumlarda bu hükümlere uygun bir sağlık raporu da kabul edilir.

4. Sağlık raporu yetkin bir tıp doktoru tarafından ya da sadece gözle ilgili olduğunda, bu tarz bir raporu vermeye yetkin olduğu yetkili makam tarafından kabul edilen bir şahıs tarafından verilebilir. Doktorlar, sağlık muayenesi prosedürleri ile ilgili olarak tıbbi kararlarını verirken, tamamen bağımsız olmalıdır.

5. Bir raporun verilmesinin reddedilmesi veya iş görme kabiliyetinde süre, faaliyet alanı veya coğrafi bölge bakımından zorunlu bir sınırlama olması halinde gemiadamları kendilerini bir başka doktora veya bağımsız bir sağlık kuruluna yeniden muayene ettirebilir.

6. Sağlık raporu özellikle aşağıdakileri kapsar:

(a) ilgilinin işitme ve görme durumu ile renk körlüğünden dolayı iş görme kabiliyetinde azalmaya yol açacak görevlerde istihdam edilen bir kişi sözkonusu ise renkleri kavrama durumunun büsbütün yeterli olduğunu ve

(b) ilgilinin, denizde çalışması halinde artması ya da onu işini yapamayacak duruma düşürmesi ya da gemideki diğer kişilerin sağlığını tehlikeye atması muhtemel herhangi bir sağlık problemine yakalanmadığını.

7. İlgilinin yerine getireceği görevlerin yapısı gereği daha kısa bir süre belirtilmedikçe veya STCW gereğince:

(a) sağlık raporunun geçerlilik süresi, gemiadamı 18 yaşın altında olmadığı sürece, en fazla iki yıl; 18 yaşın altındaysa en fazla bir yıldır;

(b) renkleri kavramaya ilişkin rapor, en fazla altı yıl geçerlidir.

8. Acil durumlarda yetkili makam, gemiadamının, yetkin bir tıp doktorundan sağlık raporu alınabilecek ilk uğranılacak limana kadar, geçerli sağlık raporu olmaksızın aşağıdaki şartlarda çalışmasına izin verebilir.

(a) bu iznin geçerlilik süresi üç ayı aşmaması ve

(b) ilgilinin, geçerlilik süresi yakın tarihte bitmiş bir sağlık raporuna sahip olması.

9. Sağlık raporunun geçerlilik süresi, sefer esnasında doluyorsa, bu süre, üç ayı geçmemek şartıyla, gemiadamının yetkin bir tıp doktorundan sağlık raporu alabileceği ilk uğranılacak limana kadar geçerli sayılır.

10. Genellikle uluslararası sefer yapan gemilerde çalışan gemiadamlarının sağlık raporları en azından İngilizce olmalıdır.

Yönerge B1.2 - Sağlık raporu

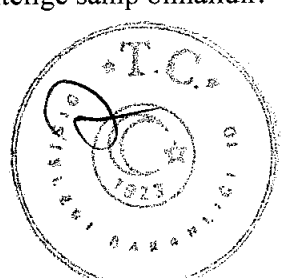
Yönerge B1.2.1 - Uluslararası yönergeler

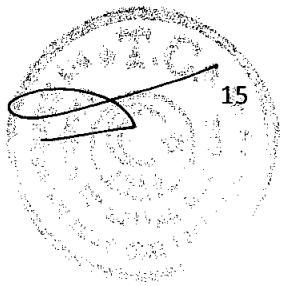
1. Gemiadamı adaylarının ve görev yapan gemiadamlarının tıbbi olarak yeterliliklerine yönelik gerçekleştirilecek muayenelerin yürütülmesinden sorumlu yetkili makam, tıp doktorları, müfettişler, armatörler, gemiadamları temsilcileri ve ilgili tüm diğer kişiler, müteakip bütün versiyonlar dahil, Gemiadamlarına Yönelik Deniz Öncesi ve Periyodik Tıbbi Yeterlilik Muayenelerinin Yürütümüyle ilgili ILO/WHO Yönergelerini ve Uluslararası Çalışma Örgütü, Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Dünya Sağlık Örgütü tarafından yayınlanmış bütün diğer ilgili uluslararası yönergeleri izlemelidir.

Kural 1.3 - Eğitim ve nitelikler

Amaç: Gemiadamlarının gemideki görevlerini yerine getirmek için eğitilmelerini veya beceri kazanmalarını sağlamak

1. Bir gemide çalışmak için gemiadamı eğitilmeli, yeterlilik belgesine sahip olmalı veya görevlerini yerine getireceği başka bir niteliğe sahip olmalıdır.





2. Gemiadamlarının, gemide çalışmalarına sadece kişisel güvenliklerini sağlayacak eğitimi başarıyla tamamlamaları halinde izin verilmelidir.

3. Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından kabul edilmiş bağlayıcılığı olan belgelere uygun olarak verilen eğitim ve kurslar, bu Kuralın 1. ve 2. fıkrası hükümleri ile aynı kabul edilir.

4. Bu Sözleşmeyi onayladığı sırada, 1946 tarihli ve 74 sayılı Usta Gemiadamlarının Sertifikalandırılması Sözleşmesi hükümlerine tabi olan her Üye, sözkonusu sorunu kapsayan zorunlu kurallar Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından kabul edilip yürürlüğe girmedikçe ve yürürlüğe girinceye kadar veya bu Sözleşmenin Madde VIII'in 3. fıkrası uyarınca yürürlüğe girişinden itibaren 5 yıl geçinceye kadar, hangi tarih daha önce ise, Usta Gemiadamlarının Sertifikalandırılması Sözleşmesindeki yükümlülükleri yerine getirmeye devam etmelidir.

Kural 1.4 - İşe alma ve yerleştirme

Amaç: Gemiadamlarının etkin ve iyi düzenlenmiş bir gemiadamını işe alma ve yerleştirme sistemine erişimlerini sağlamak

1. Bütün gemiadamları, gemide iş bulmak için herhangi bir ücret ödemeden etkin, adaletli ve şeffaf bir işe yerleştirme sistemine erişebilmelidir.

2. Üye topraklarında faaliyet gösteren gemiadamını işe alma ve yerleştirme hizmetleri Kodda belirtilen standartları karşılamalıdır.

3. Her Üye, bayrağını taşıyan gemilerde çalışan gemiadamları ile ilgili olarak, bu Sözleşmenin uygulanmadığı ülke veya bölgelerde faaliyet gösteren gemiadamlarını işe alma ve yerleştirme hizmetlerinden faydalanan armatörlerden, verilen bu hizmetlerin Kodda belirtilen hükümlere uygunluğunu sağlamasını ister.

Standart A1.4 - İşe alma ve yerleştirme

1. Gemiadamlarını işe alma ve yerleştirme kamu sektörü hizmetini kullanan her Üye, bu hizmetin gemiadamlarının istihdam bakımından haklarını, bu Sözleşmede belirtilen şekilde koruyacak ve geliştirecek bir düzen içerisinde yönetilmesini gözetir.

2. Esas amacı, gemiadamlarını işe alma ve yerleştirme olan veya önemli sayıda gemiadamlarını işe alan veya yerleştiren özel sektör gemiadamlarını işe alma ve yerleştirme hizmetlerinin, bir Üyenin toprakları üzerinde faaliyette bulunmaları halinde, bu faaliyetlerini sadece lisans, yetki veya mevzuatta yer alan bir başka sistem gereğince yerine getirebilirler. Böyle bir sistem, sadece ilgili armatörlerin ve gemiadamlarının örgütlerine danışıldıktan sonra kurulabilir, değiştirilebilir ya da yerine başka bir sistem konulabilir. Bu Sözleşmenin, belli bir özel sektör işe alma ve yerleştirme hizmetine uygulanmasında tereddüt olması halinde sorun, ilgili armatörlerin ve gemiadamlarının örgütlerine danışıldıktan sonra her Üyenin yetkili makamı tarafından ele alınır. Özel sektör gemiadamı işe alma ve yerleştirme hizmetlerinin aşırı şekilde yayılmalarına göz yumulmamalıdır.

3. Bu Standartın 2. fıkrası hükümleri, yetkili makam tarafından ilgili armatör ve gemiadamları örgütlerine danışılarak, bayrağını taşıyan gemilere Üyenin vatandaşı olan gemiadamlarını temin etmek için bir Üyenin topraklarındaki gemiadamlarını örgütleri tarafından sağlanan işe alma ve yerleştirme hizmetlerine de uygun olunduğuna kanaat getirildiği ölçüde uygulanır. Bu fıkrada belirtilen hizmetler, aşağıdaki koşulları tamamlayanlardır:

(a) işe alma ve yerleştirme hizmetinin bu örgüt ve bir armatör arasında yapılan toplu sözleşmeye uygun olarak yönetilmesi;

(b) hem gemiadamları örgütünün hem de armatörün Üyenin topraklarında bulunması;

(c) üyenin, işe alma ve yerleştirme hizmetinin faaliyet göstermesine imkan tanıyan toplu iş sözleşmesine izin vermek veya bunu tescil etmek için bir ulusal mevzuata veya prosedüre sahip olması ve

(d) gemiadamlarının istihdam bakımından haklarını korumak ve geliştirmek için işe alma ve yerleştirme hizmetinin bu Standartın 5. fıkrasında öngörülenlerle kıyaslanabilir kural ve önlemlerle yönetilmesi.

4. Bu Standart ya da Kural 1.4'deki hiçbir şey aşağıdakileri etkilemez:

(a) gemiadamı işe alma ve yerleştirme hizmeti, tüm çalışanlara ve işverenlere açık olan kamu istihdam hizmetinin bir parçası olduğundan veya işverenlerle koordinasyon içinde olması gerektiğinden, bir Üyenin, armatörlerin ve gemiadamlarının ihtiyaçlarını karşılamayı amaçlayan bir politika çerçevesinde bu hizmeti ücretsiz bir kamu hizmeti olarak sağlamasını engellemek veya

(b) bir Üyeye, topraklarında gemiadamı işe alma ve yerleştirme özel sektör hizmetlerinin sağlanması için bir sistem kurma yükümlülüğü getirmek.

5. Bu Standartın 2. fıkrasında bahsedilen sistemi kabul eden her Üye, mevzuat veya diğer önlemler yoluyla en azından aşağıdaki şartları yerine getirmelidir:

(a) Gemiadamı işe alma ve yerleştirme hizmetlerinin, gemiadamlarının niteliklerine uygun istihdam edilmelerini engelleyecek veya önleyecek araçlar, mekanizmalar veya listeler kullanmasını yasaklamak;

(b) armatörün yükümlülüğünde olan vize masrafları hariç, zorunlu ulusal sağlık raporu, ulusal bonservis ve pasaport veya benzeri bir kişisel seyahat belgesini elde etmek için gemiadamlarının karşılamak zorunda olduğu masrafların dışında, işe alma ve işe yerleştirme veya istihdam sağlama masraflarının veya diğer masrafların dolaylı veya dolaysız, tamamen veya kısmen gemiadamları tarafından ödenmesini yasaklamak;

(c) toprakları üzerinde faaliyet gösteren gemiadamlarını işe alma ve yerleştirme hizmetlerine:

(i) yetkili makam tarafından teftiş amacıyla, aracılığı sayesinde işe alınmış veya yerleştirilmiş bütün gemiadamlarının günlük kaydının yapılmasını sağlamak;

(ii) gemiadamlarının, işe alınmadan önce ya da işe alınmaları sırasında iş sözleşmelerinde belirtilen hak ve yükümlülükler hakkında bilgilendirilmelerini ve gemiadamları iş sözleşmesini imzalamadan önce ve sonra inceleyebilmeleri için zorunlu hükümlerin alınmasını ve sözleşmenin bir nüshasının kendilerine verilmesini sağlamak;

(iii) aracılığı sayesinde işe alınan ya da yerleştirilen gemiadamlarının aranan şartları taşıdığını, sözkonusu istihdam için gerekli belgelere sahip olduğunu ve gemiadamı iş sözleşmesinin ulusal mevzuata ve sözleşmede belirtilen bütün toplu iş sözleşmelerine uygun olduğunu teyid etmek;

(iv) armatöre, gerçekleştirebildiği ölçüde, gemiadamlarının yabancı bir limanda terk edilmemesi için imkan sağlamak;

(v) faaliyetlerine yönelik bütün şikayetleri incelemek ve onlara cevap vermek ve çözüme kavuşturulamamış şikayetler hakkında yetkili makamı bilgilendirmek;

(vi) işe alma ve yerleştirme hizmetinin veya armatörün, gemiadamı iş sözleşmesi gereğince yükümlülüklerini yerine getirmemesinden dolayı parasal kayba uğrayan gemiadamlarını tazmin etmek için sigorta ya da buna denk uygun bir önlem yoluyla bir koruma sistemini yerleştirmek.

6. Yetkili makam, ilgili Üyenin topraklarında faaliyet gösteren gemiadamlarını işe alma ve yerleştirme hizmetlerini yakından gözetlemeli ve kontrol etmelidir. Özel sektör hizmetinin faaliyet göstermesine imkan sağlayan lisans, yetki ya da diğer izin belgeleri, sadece söz konusu topraklarda ilgili işe alma ve yerleştirme hizmetinin ulusal mevzuatta öngörülen şartları yerine getirdiğinin tespit edilmesinden sonra verilir ya da yenilenir.

7. Yetkili makam, gemiadamını işe alma ve yerleştirme hizmetlerinin faaliyetlerine ilişkin şikayetler konusunda, gerekirse, kovuşturma yapmak için ihtiyaç olması halinde armatör ve gemiadamları temsilcileri ile ortaklaşa, uygun mekanizma ve prosedürlerin mevcudiyetini sağlar.

8. Bu Sözleşmeyi onaylayan her Üye, bu Sözleşmeyi onaylamamış olan bir Üyenin bayrağını taşıyan gemideki bir taahhütten kaynaklanan problemler konusunda, bu Sözleşmenin uygulanmasında belirtilenlere denk standartlar oluşturulmadıkça, mümkün olduğu ölçüde, vatandaşlarını bilgilendirmelidir. Sözleşmeyi onaylamış olan Üye tarafından bu amaçla alınan tedbirler, ilgili iki ülkenin taraf olduğu anlaşmalarda açıkça belirtilen çalışanların serbest dolaşımı prensibine aykırı olamaz.

9. Bu Sözleşmeyi onaylayan her Üye, bu Sözleşmenin uygulanmadığı topraklarda veya bölgelerde kurulu gemiadamlarını işe alma ve yerleştirme hizmetlerini kullanan bayrağını taşıyan gemilerin armatörlerinden, mümkün olduğu ölçüde, bu hizmetlerin bu Standartın hükümlerine uymayı sağlamalarını ister.

10. Bu Standartta belirtilen hiçbir ifade, bayraklarını taşıyan gemiler bakımından armatörlerin ya da Üyelerin sorumluluklarını ya da yükümlülüklerini azaltıcı etki yapmaz.

Yönerge B1.4 - İşe alma ve yerleştirme

Yönerge B1.4.1 – Kurumsal ve işlevsel yönergeler

1. Yetkili makam, Standart A1.4'ün 1. fıkrası gereğince yükümlülüklerini yerine getirirken aşağıdakileri dikkate almalıdır:

(a) ister kamu ister özel sektör olsun, gemiadamlarını işe alma ve yerleştirme hizmetleri kapsamında etkin işbirliğinin teşvik edilmesi amacıyla gerekli önlemleri almak;

(b) geminin güvenli seyrinden ve kirlilik önleme faaliyetlerinden sorumlu gemi mürettebatının bir parçasını oluşturan gemiadamları için eğitim programları geliştirirken armatörlerin, gemiadamlarının ve ilgili eğitim kurumlarının katılımıyla gerek ulusal gerek uluslararası seviyede denizcilik endüstrisinin ihtiyaçlarını gözetmek;

(c) gemiadamlarını işe alma ve yerleştirme kamu hizmetlerinin bulunduğu yerlerde sözkonusu kamu hizmetlerinin düzenlenmesinde ve işleyişinde temsilci armatör ve gemiadamları örgütlerinin işbirliği için gerekli düzenlemeleri yapmak;

(d) gemiadamlarının kişisel bilgilerinin, gemiadamlarını işe alma ve yerleştirme hizmetleri tarafından işlenebilmesi kapsamında, bu tarz bilgilerin toplanması, saklanması, birleştirilmesi ve üçüncü taraflara iletilmesi dahil, gizlilik hakkının ve mahremiyetin korunması gerekliliğine uygun olarak koşullar tespit etmek;

(e) yaş, cinsiyet, ünvan, beceri ve endüstri gereksinimlerine göre sınıflandırılmış, mevcut ve öngörülebilir mürettebat olarak çalışan gemiadamlarının istihdamı ve sanayinin gereklilikleri, yalnızca istatistiksel amaçlar için geçerli yaşa veya cinsiyete ilişkin veya yaşa veya cinsiyete dayalı ayrımcılığın önlenmesi amacıyla bir program çerçevesinde veri toplanması dahil denizcilik iş gücü piyasası hakkında tüm bilgilerin toplanmasına ve incelenmesine yönelik bir düzenleme oluşturmak;

(f) geminin güvenli seyrinden ve kirlilik önleme faaliyetlerinden sorumlu gemi mürettebatına dahil gemiadamlarını işe alma ve yerleştirme hizmetlerinin denetiminden sorumlu çalışanların onaylanmış denizde çalışma deneyimine ve eğitim, belgelendirme ve çalışma standartları ile ilgili uluslararası denizcilik belgelerini içeren denizcilik endüstrisi ile ilgili bilgi sahibi olmaları gibi özellikler dahil uygun eğitim almış olmalarını sağlamak;

(g) gemiadamlarını işe alma ve yerleştirme hizmetlerine yönelik işlevsel standartlar öngörmek ve davranış ve ahlaki uygulama kurallarını kabul etmek ve

(h) bir kalite standartları sistemine dayalı ruhsat verme ve belgelendirmenin denetimini yürütmek.

2. Standart A1.4'ün 2. fıkrasında belirtilen sistemin oluşturulmasında her Üye, doğrulanabilir işlevsel uygulamaların geliştirilmesi ve sürdürülmesi amacıyla topraklarında faaliyet gösteren gemiadamlarını işe alma ve yerleştirme hizmetlerini talep etmelidir. Özel sektör gemiadamlarını işe alma ve yerleştirme hizmetlerine yönelik söz konusu işlevsel uygulamalar ve bunların uygulanabildiği ölçüde, kamuda gemiadamlarını işe alma ve yerleştirme hizmetleri aşağıda belirtilen hususları ele almalıdır:

(a) tıbbi muayeneler, gemiadamlarının kimlik belgeleri ve gemiadamlarının istihdam edilebilmeleri için istenen benzeri diğer belgeler;

(b) işe alma ve yerleştirme sistemleri kapsamındaki gemiadamlarının gizlilik hakkı ve mahremiyetin korunması gerekliliğine uygun olarak: aşağıdakiler dahil, ancak bunlarla sınırlı olmamak koşuluyla tam ve eksiksiz kayıtlarını sağlamak:

(i) gemiadamlarının becerileri;
(ii) istihdam kaydı;
(iii) istihdam ile ilgili kişisel veriler ve
(iv) istihdama ilişkin tıbbi veriler;

(c) gemiadamını işe alma ve yerleştirme hizmetlerinin gemiadamlarına sağladığı gemilerin güncel listelerini tutmak ve acil durumda her an bu hizmetlerle iletişim kurabilecek bir yolun oluşturulmasını sağlamak;

(d) gemiadamlarının belirli gemilerde ya da belirli şirketlerce çalışma teklifi sunulması gibi konularda gemiadamlarını işe alma ve yerleştirme hizmetleri ya da çalışanları tarafından istismar edilmelerini önleyecek yöntemler oluşturmak;

(e) gemiadamlarının avanslarının birleştirilmesi veya gemiadamlarının işe alınması ve yerleştirilmesi hizmetleri tarafından yürütülen, armatör ve gemiadamı arasında yapılan diğer finansal işlemler sebebiyle ortaya çıkabilecek sorunlardan ötürü istismar edilme olasılıklarını önleyici yöntemler oluşturmak;

(f) eğer varsa, gemiadamının işe alınması sürecinde karşılanması muhtemel bütün masrafları açıkça bildirmek;

(g) gemiadamlarının, çalışmak üzere anlaştıkları işe uygulanabilecek her özel koşul ve istihdamları ile ilgili özel armatör politikaları hakkında bilgilendirilmelerini sağlamak;

(h) ulusal mevzuat ve uygulamalar ile gerektiği durumlarda, toplu iş sözleşmeleri ile uyum sağlanmaması ya da bunlara aykırı davranış sergilenmesiyle ilgili konuların ele alınmasında adil yargı ilkeleri ile uyumlu yöntemler oluşturmak;

(i) uygulanabilir olduğu sürece, istihdam için sunulan bütün zorunlu sertifika ve belgelerin güncel olmasını, hileli yöntemlerle alınmamış olmasını ve istihdamla ilgili referansların teyit edilmesini sağlayacak yöntemleri oluşturmak;

(j) gemiadamları denizde görevdeyken, ailelerinin bilgi ve tavsiye taleplerinin hızla, anlayışlı şekilde ve herhangi bir ücret talep edilmeden karşılanmasını sağlayacak yöntemler oluşturmak ve

(k) gemiadamlarının yerleştirildikleri gemilerdeki çalışma koşullarının, armatör ile gemiadamı örgütü temsilcileri arasında imzalanan ilgili toplu iş sözleşmeleri ile uyumlu olmasını sağlamak ve bir politika gereği, ilgili mevzuat veya toplu iş sözleşmeleri ile uyumlu istihdam şartları ve koşulları sunan armatörlere gemiadamı tedarik etmek.

3. Üyeler ve ilgili kurumlar arasında uluslararası işbirliğinin teşvik edilmesi amacıyla aşağıdaki hususlara dikkat edilmelidir:

(a) denizcilik endüstrisi ve işgücü piyasası hakkında ikili, bölgesel ve çok taraflı temele dayalı sistematik bilgi değişimi;

(b) denizcilik çalışma mevzuatı hakkında bilgi değişimi;

(c) gemiadamlarının işe alınmalarını ve yerleştirilmelerini düzenleyen politikaların, çalışma yöntemlerinin ve mevzuatın uyumlu hale getirilmesi;

(d) gemiadamlarının uluslararası ortamda işe alınmaları ve yerleştirilmelerine yönelik usullerin ve koşulların iyileştirilmesi ve

(e) gemiadamlarının arz ve talep oranları ile denizcilik endüstrisinin ihtiyaçları hesaba katılarak işgücünün planlanması.

BAŞLIK 2. İSTİHDAM KOŞULLARI

Kural 2.1 – Gemiadamlarının iş sözleşmeleri

Amaç: Gemiadamlarının adil bir iş sözleşmesine sahip olmalarını sağlamak

1. Bir gemiadamının istihdam edilme şartları, bağlayıcılığı olan sözleşmede açık şekilde yazılı olarak tanımlanmalı veya belirtilmelidir ve Kodda belirtilen standartlara uygun olmalıdır.

2. Gemiadamları iş sözleşmeleri gemiadamları tarafından, sözleşmenin hüküm ve şartları uygun ortamda incelendikten, bu amaçla tavsiye alındıktan ve onları serbestçe kabul ettikten sonra imzalanmalıdır.

3. Gemiadamları iş sözleşmesi, Üyenin ulusal mevzuatının ve uygulamalarının izin verdiği ölçüde, uygulanan toplu iş sözleşmelerini de kapsayacak şekilde genişletilir.

Standart A2.1 –Gemiadamlarının iş sözleşmeleri

1. Her Üye, bayrağını taşıyan gemilerin aşağıdaki hükümlere uymasını öngören bir mevzuatı kabul eder:

(a) bayrağını taşıyan gemilerdeki gemiadamları ve armatör veya onun temsilcisi tarafından imzalanan gemiadamı iş sözleşmesine veya gemiadamları ücretli olmadıklarında, onlara gemide saygın çalışma ve yaşam şartlarını ve bu Sözleşmenin öngördüğünü garanti eden karşılıklı anlaşmanın mevcudiyetini gösteren bir belgeye veya benzeri bir belgeye sahip olmalıdır;

(b) gemiadamı iş sözleşmesini imzalayan gemiadamları, sözkonusu sözleşmeyi imzalamadan önce, inceleyebilmeli ve tavsiye alabilmeli ve bağlı olduğu hak ve yükümlülükler konusunda eksiksiz bilgi sağlamaya yönelik diğer her türlü kolaylığa sahip olabilmelidir.

(c) armatör ve gemiadamı, her biri, imzalanmış gemiadamları iş sözleşmesinin aslını yanında bulundurur;

(d) geminin kaptanı dahil, gemiadamlarının gemideki istihdam şartları hakkında kolaylıkla kesin bir bilgi elde edebilmeleri ve geminin mola verdiği limanlardaki görevliler dahil, yetkili makam görevlilerinin, gemiadamları iş sözleşmesinin bir örneği dahil bu bilgilere ulaşabilmeleri için önlemler alınır;

(e) her gemiadamına, gemideki hizmet durumlarını içeren bir belge verilir;

2. Gemiadamı iş sözleşmesi, kısmen veya tamamen bir toplu iş sözleşmesi ile oluşturulduğunda, bu toplu iş sözleşmenin bir örneği gemide hazır bulundurulur. Gemiadamı iş sözleşmesi ve uygulanacak toplu iş sözleşmeleri İngilizce değilse, sadece iç hatlardaki gemiler hariç, aşağıdaki dokümanlar İngilizce olarak gemide hazır bulundurulur:

(a) tip sözleşmenin bir örneği ;

(b) bu Sözleşmenin Kural 5.2'nin hükümlerine uygun olarak liman Devletine teftiş yapma hakkı veren toplu iş sözleşmesinin ilgili kısımları.

3. Bu Standartın 1 (e) fıkrasında belirtilen belge, gemiadamı çalışma niteliği ve ücreti hakkında hiçbir açıklama içermez. Bu belgenin biçimini, içindeki açıklamaları ve bunların kayda geçiriliş şeklini ulusal mevzuat belirler.

4. Her Üye, ulusal hukuka göre düzenlenen bütün gemiadamları iş sözleşmelerinde yer alacak açıklamaları belirten bir ulusal mevzuatı kabul etmelidir. Gemiadamları iş sözleşmesi, her durumda, aşağıdaki hususları kapsar:

(a) gemiadamının tam adı, doğum tarihi ya da yaşı ve doğum yeri;

(b) armatörün adı ve adresi;

(c) gemiadamı iş sözleşmesinin imzalandığı yer ve tarihi;

(d) gemiadamının yapmakla görevli olduğu iş;

(e) gemiadamının ücretinin tutarı ya da hesaplamak için uygulanan yöntem;

(f) ücretli senelik izin süresi ya da hesaplamak için uygulanan yöntem;

(g) iş sözleşmesinin süresi ve özellikle aşağıdaki durumlarda sona erme şartları:

(i) sözleşme süresi belirsiz imzalanmışsa, tarafların hangi şartlarda onu sona erdirebileceği ve süresi hem gemiadamı hem de armatör için aynı olan, ihbar süresi;

(ii) Sözleşme; süresi belirli imzalanmışsa, bitiş tarihi;

(iii) Sözleşme, bir seyahat için imzalanmışsa, varış limanına ulaştıktan sonra ve sözleşmenin süresinin bittiği tarihte sona erer;

(h) armatör tarafından gemiadamına sağlanacak sağlık ve sosyal güvenlik koruma yardımları;

(i) gemiadamının yurda dönüş hakkı;

(j) gerekirse, toplu iş sözleşmesine atıfta bulunma ve

(k) ulusal mevzuatın öngörebileceği diğer bütün açıklamalar.

5. Her Üye, gemiadamı iş sözleşmesinin süresini önceden sona erdirmek için gemiadamları ve armatörler tarafından verilen asgari ihbar sürelerini belirleyen bir mevzuatı kabul eder. Bu ihbar süreleri, ilgili armatör ve gemiadamları örgütlerine danışıldıktan sonra belirlenmeli ve yedi günden az olmamalıdır.

6. Asgari süreden daha az bir ihbar süresi, gemiadamı iş sözleşmesinin daha az süreli ya da ihbar süresi olmaksızın sona erdiğini gösteren bir kanıt olarak ulusal mevzuatta veya uygulanan toplu iş sözleşmesinde belirtilen şartlarda verilebilir. Bu durumları belirlerken Üye, iş sözleşmesini gemiadamı için daha az bir ihbar süresi içerisinde veya ihbar süresi olmaksızın, insani veya acil başka nedenlerden dolayı müeyyidesiz feshetmenin gerekliliğini göz önünde bulundurmayı sağlar.

Yönerge B2.1 - Gemiadamları iş sözleşmeleri

Yönerge B2.1.1 - İstihdam kaydı

1. Standart A2.1'in 1(e) fıkrasında belirtilen istihdam kaydına işlenmesi gereken ayrıntıların belirlenmesinde her Üye, ilerideki çalışmaların gerçekleştirilmesini kolaylaştırmak veya artırmak ya da geliştirmek için deniz-hizmet gereksinimlerini karşılamak amacıyla, İngilizce çevirisiyle birlikte, bu belgenin yeterli bilgi içermesini sağlamalıdır. Gemiadamı ilişiğini kesme defteri bu Standatın 1(e) fıkrasındaki gereklilikleri karşılayabilir.

Kural 2.2 – Ücretler

Amaç: Gemiadamlarının verdikleri hizmetlerin karşılığının ödenmesini sağlamak

1. Bütün gemiadamlarına, gemiadamları iş sözleşmelerine uygun olarak düzenli ve tam olarak yaptıkları işler için ödeme yapılmalıdır.

Standart A.2.2 – Ücretler

1. Her Üye, bayrağını taşıyan gemilerde çalışan gemiadamlarına ödenecek tutarların bir ayı aşmayan sürelerle ve uygulanan toplu iş sözleşmesinin hükümlerine göre ödenmesini öngörür.

2. Gemiadamlarına, ödenecek ve ödenmiş olan miktarlara ilişkin olarak, üzerinde ücretlerin, ek ödemelerin ve ödemeler öngörülenden farklı bir para ile veya döviz kuru üzerinden yapılmışsa uygulanan döviz kurlarının yer aldığı aylık ödeme cetveli verilir.

3. Her Üye, armatörlerden, gemiadamlarının kazançlarının bir kısmını veya tamamını ailelerine veya bakmakla yükümlü oldukları kişilere veya hak sahiplerine göndermelerine imkan vermek için bu Standartın 4. fıkrasında belirtilen şekilde önlemler almasını ister.

4. Gemiadamlarının kazançlarını ailelerine gönderebilmelerini sağlamak için özellikle alınması gereken önlemler aşağıdadır:

(a) gemiadamlarının, işe başladıkları esnada ya da çalıştıkları sürece, banka havalesi ya da benzeri araçlarla ücretlerinin bir kısmının ailelerine düzenli olarak gönderilmesine izin veren bir sistem ve

(b) bu havaleleri vaktinde ve doğrudan gemiadamı tarafından bildirilen kişi ya da kişilere ulaştırmak zorunluluğu.

5. Bu Standartın 3. ve 4. fıkralarında belirtilen hizmet için ödenecek masrafın tamamı makul bir tutarda olmalı ve aksine hükümler hariç, uygulanan döviz kuru, ulusal mevzuata uygun olarak, piyasa kurlarına veya açıklanan resmi kura uygun olmalı ve denizcinin aleyhine olmamalıdır.

6. Gemiadamlarının ücretlerini belirleyen kanun veya tüzükleri kabul eden her Üye, Kodun B Bölümünde açıklanan yönergeleri uygulamayı öngörmelidir.

Yönerge B2.2 - Ücretler

Yönerge B2.2.1 – Özel tanımlar

1. Bu Yönergenin amacına uygun olarak aşağıdaki terimler, şu anlamlarda kullanılmıştır:

(a) *usta gemiadamı;* güverte bölümünde, denetimsel ya da uzman derecelendirme görevlerinin haricinde bir derecelendirme hizmetini gerektiren herhangi bir görevi gerçekleştirme becerisi olduğu kabul edilen ya da ulusal mevzuat ya da uygulamalar veya toplu iş sözleşmelerince bu şekilde adlandırılan herhangi bir gemiadamını ifade eder;

(b) *temel ödeme ya da ücret;* sadece normal çalışma saatleri için ödeme anlamına gelir; fazla mesai, ikramiye, harcırah, ücretli izin veya herhangi bir diğer konuda yapılan ödemeleri kapsamaz;

(c) *birleştirilmiş ücret;* temel ücret ve ücrete bağlı yardımları ve diğer ikramiyeleri kapsayan ücret anlamına gelir; birleştirilmiş ücret çalışılmış olan tüm fazla mesaileri ve ücrete bağlı diğer bütün yardımları kapsar veya kısmı birleştirilmiş ücret durumunda sadece bazı yardımları kapsayabilir;

(d) *çalışma süresi;* gemiadamlarının, gemi hesabına yapmak zorunda oldukları iş için geçen süre anlamına gelir;

(e) *fazla mesai;* normal çalışma süresini aşan çalışma saatleri anlamına gelir.

Yönerge B2.2.2 - Hesaplama ve ödeme

1. Yaptıkları fazla mesailer için ayrı bir gelir alan gemiadamları için:

(a) ücretlerin hesaplanmasında denizdeki ve limandaki normal çalışma süresi günde sekiz saati geçmemelidir;

(b) fazla mesai süresinin hesaplanması amacıyla, temel ödeme ya da ücretin kapsadığı normal haftalık çalışma süresi toplu iş sözleşmeleriyle tespit edilmediği takdirde, ulusal mevzuatla belirlenmeli, bununla birlikte, haftada 48 saati geçmemelidir; toplu iş sözleşmeleri farklı bir uygulama belirleyebilir ancak, bu süre bundan daha az lehte bir uygulamayı içeremez;

(c) fazla mesai ücret oranı veya oranları, saatlik ücretin veya temel ücretin 1.25 katından daha az olmamalı ve mümkünse ulusal mevzuat veya toplu iş sözleşmesi ile belirlenmelidir.

(d) yapılmış bütün fazla mesai kayıtları kaptan ya da kaptan tarafından belirlenen bir şahıs tarafından tutulmalı ve ödemeler, gemiadamına bir ayı aşmayan aralıklarla yapılmalıdır.

2. Ücretleri tam ya da kısmen birleştirilmiş olan gemiadamları için:

(a) gemiadamı iş sözleşmesinde açıkça, uygun olduğunda, gemiadamının ücreti karşılığında kaç saat çalışması gerektiği ve birleştirilmiş ücrete ek olarak hangi koşullar altında ve ne kadar harcırah ödemesi yapılması gerektiği belirtilmelidir;

(b) birleştirilmiş ücretin kapsamını aşan sürelerde yapılan çalışmalar için saatlik fazla mesainin ödendiği durumlarda saatlik oran, bu Yönergenin 1. fıkrasında tanımlanmış olan normal çalışma saati ücretine karşılık gelen temel miktarın 1.25 katından az olmamalıdır; aynı prensip, birleştirilmiş ücrete dahil edilen fazla mesai saatleri için de uygulanmalıdır;

(c) bu Yönergenin 1. fıkrasının (a) bendinde tanımlanan normal çalışma saatlerini gösteren tam ya da kısmi birleştirilmiş ücretin o kısmına ilişkin yapılan ödeme yürürlükteki asgari ücretten daha az olmamalıdır ve

(d) ücretleri kısmen birleştirilmiş olan gemiadamları için fazla mesailerine ilişkin tüm kayıtlar bu Yönergenin, 1. fıkrasının (d) bendinde belirtildiği şekilde tutulmalı ve ödenmelidir.

3. Ulusal mevzuat ya da toplu iş sözleşmeleri, fazla mesaiye karşılık veya haftalık dinlenme gününde ve resmi tatil günlerinde gerçekleştirilen işlere karşılık olarak ödeme ya da benzeri bir tazminat yerine en az dengi süreli izin, gemiden ayrılma izni ya da ek izin verilmesini sağlayabilir.

4. Armatör ve gemiadamları örgütleri temsilcilerine danışıldıktan sonra kabul edilen ulusal mevzuat ya da duruma göre toplu iş sözleşmeleri aşağıdaki prensipleri dikkate almalıdır:

(a) ırk, renk, cinsiyet, din, siyasi görüş, ulusal ya da sosyal kökene dayalı ayrımcılıklar yapılmadan aynı ücret, aynı değerdeki işe, aynı gemide çalışan tüm gemiadamları için eşit şekilde verilmelidir;

(b) yürürlükteki ücret ya da ücret oranlarını belirleyen gemidamı iş sözleşmesi gemide hazır bulundurulmalıdır; gemiadamının anlayabileceği dilde uygun bilginin en az bir adet imzalı örneği verilmeli ya da sözleşmenin bir örneği gemiadamları tarafından ulaşılabilen bir yere asılmalı veya bir başka uygun yöntem suretiyle her gemiadamına ücret miktarları ya da ücret oranları hakkında bilgi verilmelidir;

(c) ücretler, ulusal para biriminde ödenmelidir; uygun olduğunda ücretler banka havalesi, banka çeki, posta çeki ya da ödeme emri yöntemleri ile de ödenebilir;

(d) görev bitiminde ödenmesi gereken tüm ücretler gecikme olmaksızın ödenmelidir;

(e) armatörlerin, ödenmesi gereken her türlü kazancı aşırı derecede geciktirerek ödemesi ya da ödememesi durumlarına karşı uygun cezalar veya diğer uygun önlemler yetkili makamlarca uygulamaya konmalıdır;

(f) gemiadamları, aksini belirten yazılı bir talepte bulunmadıkça bütün ücretleri doğrudan gemiadamlarının belirtilen banka hesaplarına yatırılmalıdır;

(g) bu fıkranın (h) bendine tabi olarak armatör, gemiadamlarının ücretlerini tasarruf etme özgürlükleri üzerinde hiçbir sınırlama getiremez;

(h) ücretten kesinti yapılmasına sadece aşağıdaki durumlarda izin verilebilir:

(i) kesintilerin, ulusal mevzuat veya ilgili toplu iş sözleşmesinde açıkça öngörülmesi ve gemiadamının bu tür kesintilerin yapılma koşullarına ilişkin olarak yetkili makam tarafından en uygun biçimde bilgilendirilmesi;

(ii) kesintilerin, ulusal mevzuat ya da toplu iş sözleşmesi veya mahkeme kararları tarafından belirlenmiş olan toplam sınırı aşmaması;

(i) işe alınma veya işi koruma ile ilgili olarak gemiadamının ücretinden hiçbir kesinti yapılamaz;

(j) ulusal mevzuat ya da toplu iş sözleşmesi veya diğer önlemler uyarınca belirlenenler hariç gemiadamlarından para cezası kesilmesi yasaktır;

(k) yetkili makam, ilgili gemiadamlarının lehine olacak şekilde adil ve makul fiyatların uygulanıp uygulanmadığını kontrol etmek amacıyla, gemide faaliyet gösteren mağazaları ve sunulan hizmetleri teftiş etme yetkisine sahip olmalıdır ve

(l) gemiadamlarına çalışmaları karşılığında verilmesi gereken ücretlerin ve diğer ödemelerin 1993 tarihli Gemi Rehini ve İpoteği Uluslararası Sözleşmesi hükümleri uyarınca garanti altına alınmadığı durumlarda, bu tür hakedişler 1992 tarihli ve 173 sayılı İşçi Taleplerinin Korunması (İşverenin Acizlik Hali) Sözleşmesi uyarınca koruma altına alınmalıdır.

5. Armatör ve gemiadamları örgütleri temsilcilerine danıştıktan sonra her Üye, bu Yönerge kapsamındaki herhangi bir konuyla ilgili şikâyetleri teftiş edecek yöntemlere sahip olmalıdır.

Yönerge B2.2.3 - Asgari ücretler

1. Serbest toplu pazarlık ilkesine halel getirmeksizin her Üye, armatör ve gemiadamları örgütleri temsilcilerine danıştıktan sonra, gemiadamlarına yönelik asgari ücretin tespit edilmesi için usuller oluşturmak zorundadır. Armatör ve gemiadamları örgütleri temsilcileri bu tarz usullerin işleyişine katılmalıdır.

2. Bu tarz usullerin oluşturulmasında ve asgari ücretlerin belirlenmesinde, asgari ücretin tespitiyle ilgili uluslararası çalışma standartları ve aynı zamanda aşağıdaki ilkeler gerektiği şekilde gözetilmelidir:

(a) asgari ücret seviyesi, denizdeki istihdamın yapısını, gemilerin mürettebat düzeylerini ve gemiadamlarının normal çalışma saatlerini hesaba katmalıdır ve

(b) asgari ücret seviyesi, geçim giderleri ve gemiadamlarının ihtiyaçlarındaki değişikliklere göre ayarlanmalıdır.

3. Yetkili makam aşağıdakileri sağlamalıdır:

(a) denetim ve çeşitli müeyyide sistemleri aracılığıyla, ücretlerin belirlenen orandan ya da sabit orandan daha az şekilde ödenmemesini sağlamak ve

(b) asgari ücretten daha düşük bir oranda ödeme yapılan tüm gemiadamlarına pahalı olmayan, süratli ve adil bir yöntemle ya da diğer yöntemlerle eksik ödenen tutarın ödenmesini sağlamak.

Yönerge B2.2.4 - Usta gemiadamları için asgari aylık temel ödeme veya ücret

1. Bir takvim ayı boyunca sunduğu hizmetleri karşılığında usta gemiadamlarına ödenecek temel ücret veya ödeme, Ortak Denizcilik Komisyonu veya Uluslararası Çalışma Bürosunun Yönetim Kurulu tarafından yetkilendirilmiş bir başka organ tarafından düzenli olarak belirlenen miktardan daha düşük olamaz. Yönetim Kurulunun aldığı karar sonucunda Genel Müdür, gözden geçirilen tutarı, Örgütün Üyelerine bildirmekle yükümlüdür.

2. Bu Yönergede geçen hiçbir konu, istihdama yönelik standart asgari şartlar ve koşulların düzenlenmesi açısından, bu şartlar ve koşulların yetkili makam tarafından da kabul görmesi koşuluyla, armatörler veya bunların örgütleri ile gemiadamları örgütleri arasında karşılıklı imzalanan anlaşmalara halel getirecek şekilde anlaşılmamalıdır.

Kural 2.3 - Çalışma ve dinlenme süresi

Amaç: Gemiadamlarına mevzuatla belirlenmiş çalışma ve dinlenme süresi sağlamak

1. Her Üye, gemiadamlarının çalışma ve dinlenme sürelerinin mevzuatla belirlenmesini öngörür.

2. Her Üye, Kodun hükümlerine uygun olarak belirli bir süre için azami çalışma saati süresini veya asgari dinlenme saati süresini belirler.

Standart A2.3 - Çalışma ve dinlenme süresi

1. Bu Standartın amacına uygun olarak aşağıdaki terimler, şu anlamlarda kullanılmıştır:

(a) *çalışma saatleri* gemiadamının bir gemi için gerçekleştirmekle sorumlu olduğu bir işi yaptığı zamanı ifade eder;

(b) *dinlenme saatleri* çalışma süresine dahil olmayan zamanı ifade eder; bu terim kısa süreli ara vermeleri içermez.

2. Her Üye, bu Standartın 5-8. fıkralarında belirtilen sınırlar dahilinde, belirli bir zaman içerisinde aşılmaması gereken azami çalışma saati süresini ya da belirli bir zaman içerisinde verilen asgari dinlenme saati süresini tespit eder.

3. Her Üye, gemiadamları için standart çalışma süresini, diğer işçiler için olduğu gibi haftada bir gün tatil ve ayrıca diğer tatil günleri de dahil, sekiz saat olduğunu kabul eder. Bununla birlikte, hiçbir şey, bir Üyenin sözkonusu standarttan daha az lehte olmayan bir temel üzerine oturtulmuş gemiadamlarının normal çalışma saatlerini amaçlayan hükümlere izin vermeyi kabul etmesini veya bir toplu iş sözleşmesine tabi olmasını engelleyemez.

4. Ulusal standartların belirlemesinde her Üye, görevleri özellikle geminin güvenli bir şekilde seyretmesini ve geminin güvenli ve emniyetli bir şekilde çalışmasını sağlamak olan gemiadamlarının aşırı yorgunluklarının yol açacağı riskleri de hesaba katmalıdır.

5. Çalışma veya dinlenme saatlerinin süreleri aşağıda belirtilmiştir:

(a) azami çalışma saati süresi aşağıdakileri aşmamalıdır:

(i) 24 saatlik dönem için 14 saat ve

(ii) yedi günlük dönem için 72 saat;

(b) asgari dinlenme saati süresi aşağıda belirtilenlerden az olmamalıdır:

(i) 24 saatlik dönem için 10 saat ve

(ii) yedi günlük bir dönem için 77 saat.

6. Dinlenme saatleri, biri en az altı saat olmak üzere, iki dönemden daha fazlaya bölünmemeli ve arka arkaya iki dinlenme süresindeki ara 14 saati aşmamalıdır.

7. Role talimleri, yangın söndürme ve gemiyi boşaltma tatbikatları ve ulusal mevzuatta ve uluslararası belgelerde kayıtlı tatbikatlar, dinlenme dönemlerini etkilemekten mümkün olduğunca kaçınacak şekilde gerçekleştirilmeli ve yorgunluğa yol açmamalıdır.

8. Bir gemiadamı, örneğin makine dairesinde görevli bir personelin bulunmaması durumunda, göreve çağrıldığında, normal dinlenme süresi bu çağrılmadan etkilenmişse, telafi edici uygun bir dinlenme döneminden faydalanır.

9. Herhangi bir toplu iş sözleşmesi ya da hakem kararının olmaması halinde ya da yetkili makam, bu Standartın 7. ve 8. fıkraları ile ilgili olarak, toplu iş sözleşmesi veya hakem kararı hükümlerinin yetersiz olduğuna karar vermişse, yetkili makam gemiadamlarına yeterli dinlenmeyi sağlamayı amaçlayan hükümleri belirler.

10. Her Üye, her bir görev için en azından aşağıdakilere yer vermek zorunda olan ve gemideki çalışma düzenini gösteren bir tablonun kolayca görülebilecek bir yere asılmasını ister:

(a) denizdeki ve limandaki servis programı ve

(b) ulusal mevzuatta ya da uygulanan toplu iş sözleşmelerinde belirtilen azami çalışma saatleri süresi ya da asgari dinlenme saatleri süresi.

11. Bu Standartın 10. fıkrasında bahsedilen tablo, gemideki çalışma dil veya dillerinde ve İngilizce olarak tip bir modele göre oluşturulur.

12. Her Üye, bu Standartın 5'ten 11'e kadar olan fıkralarına uyulmasının takibinin mümkün olması için gemiadamlarının günlük çalışma saatlerinin veya dinlenme saatlerinin kayıtlarının tutulmasını ister. Bu kayıtlar, Uluslararası Çalışma Örgütü'nün ilgili yönergeleri hesaba katılarak yetkili makam tarafından düzenlenen tip model veya Örgüt tarafından düzenlenmiş her tip modele göre yerine getirilir. Modeller, bu Standartın 11. fıkrasında belirtilen dillerde düzenlenir. Kaptan veya kaptanın izin verdiği bir kişi ve gemiadamının kendisi tarafından parafe edilmiş olan kayıtların kendisi ile ilgili kısımlarının bir örneği gemiadamına verilir.

13. Bu Standartın 5. ve 6. fıkralarındaki hiç bir hüküm, bir Üyenin ulusal bir mevzuatı veya tespit edilen sınırlar içerisinde yetkili makama istisnalar öngören toplu iş sözleşmelerini kabul etmeye veya kaydetmesine izin veren bir prosedürü kabul etmesini engellemez. Bu istisnalar, mümkün olduğu ölçüde, bu Standartın hükümlerine uygun olmalı fakat daha sık veya daha uzun izin dönemlerini ya da vardiyalı çalışan gemiadamlarına veya kısa süreli seferler yapan gemilerde çalışan gemiadamlarına telafi edici izin verilmesini hesaba katabilmelidir.

14. Bu Standartdaki hiçbir hüküm, geminin, gemideki kişilerin veya gemideki yükün acil güvenliğini sağlamak ya da denizde sıkıntıda olan başka gemilere veya kişilere yardım etmek için gemi kaptanının bir gemiadamından zorla çalışmasını isteme hakkını etkilemez. Kaptan, gerektiğinde, normal çalışmayı veya mesai saatlerini askıya alabilecek ve durum normale dönünceye kadar, gemiadamından çalışmaya devam etmesini isteyebilecektir. Kaptan normal çalışma saatlerine göre dinlenme döneminde olduğu halde çalışmış olan her gemiadamının uygun dinlenme döneminden faydalanmasına çaba sarf eder ve durum normale döner dönmez bu gerçekleştirilir.

Yönerge B2.3 – Çalışma ve dinlenme süresi

Yönerge B2.3.1 - Genç gemiadamları

1. Denizde ve limanda 18 yaşın altındaki bütün genç gemiadamları için aşağıdaki hükümler geçerlidir:

(a) çalışma süreleri günde sekiz saati ve haftada 40 saati geçmemelidir ve sadece güvenlik sebebiyle kaçınılmaz olduğunda fazla mesai ile çalışılmalıdır;

(b) her öğün için yeterli zaman verilmeli ve ayrıca günün ana yemeği için en az bir saatlik mola verilmesi sağlanmalıdır ve

(c) kesintisiz her iki saatlik çalışmanın sonunda 15 dakikalık bir dinlenme süresi sağlanmalıdır.

2. İstisnai olarak, bu Yönergenin 1. fıkrasındaki hükümler aşağıdaki koşullara bağlı olarak uygulanmayabilir:

(a) güvertede, makine dairesinde ve yemek hizmetinden sorumlu departmanlarda nöbetleşe çalışılan bir vardiya sistemi ile çalışan genç gemiadamları için uygulanabilir olmadığında veya

(b) öngörülen inceleme program ve planlarına göre, genç gemiadamlarının fiilen eğitim almaları tehlikeye düşeceğinde.

3. Bu tarz istisnai durumlar, sebepleri de açıklanarak, kaptan tarafından imzalanarak kayıt altına alınmalıdır.

4. Standart A2.3'ün 14. fıkrasında belirtildiği üzere, bu Yönergenin 1. fıkrasında belirtilenler, genç gemiadamlarını herhangi bir acil durumda, tüm gemiadamlarının çalışmalarına yönelik genel yükümlülüklerinden muaf tutmaz.

Kural 2.4- İzin hakkı

Amaç: Gemiadamlarına uygun bir izin sağlamak

1. Her üye, bayrağını taşıyan gemilerde çalışan gemiadamlarının, Kod hükümlerine uygun olarak, istenilen şartlarda ödenen yıllık ücretli izin hakkına sahip olmasını zorunlu kılar.

2. Gemiadamlarına, sağlık ve refah gerekçesiyle, yaptıkları işleri ile ilgili olduğu ölçüde, karaya çıkmalarına izin verilir.

Standart A2.4- İzin hakkı

1. Her Üye, gemiadamlarının izin bakımından özel ihtiyaçlarını gerektiği şekilde göz önünde bulundurarak, bayrağını taşıyan gemilerde görevlendirilen gemiadamlarına uygulanabilen yıllık iznin asgari standartlarını belirleyen bir mevzuatı kabul eder.

2. Yıllık ücretli izinler, gemiadamlarının özel ihtiyaçlarını göz önünde bulundurarak uygun hesaplama formüllerini öngören bütün toplu iş sözleşmelerini veya mevzuat hükümlerini saklı tutarak, çalışılan her ay için asgari iki buçuk günlük temel üzerinden hesaplanır. Hizmet döneminin hesaplanma biçimi, her ülkede yetkili makam veya uygun

görülen kuruluş tarafından belirlenir. Çalışılmamış belgeli günler yıllık izin olarak hesaba alınmaz.

3. Yetkili makam tarafından öngörülen durumlar hariç, bu Standartta belirtilen yıllık asgari ücretli izin hakkından vazgeçmeye yönelik her anlaşma yasaktır.

Yönerge B2.4 - İzin hakkı

Yönerge B2.4.1 - İzin süresinin hesaplanması

1. Yetkili makam tarafından tespit edilen koşullar gereğince ya da her ülkedeki uygun mekanizma aracılığıyla, gemiadamı iş sözleşmesi kapsamı dışında gerçekleştirilen hizmet de hizmet süresinin bir parçası olarak sayılmalıdır.

2. Yetkili makam tarafından ya da ilgili toplu iş sözleşmesinde belirlenen koşullar gereğince onaylanan denizcilikle ilgili bir mesleki eğitim kursuna katılmak ya da hastalık, sakatlık veya doğum izni gibi sebepler dolayısıyla işe gelmeme durumları, hizmet süresinin içinde değerlendirilmelidir.

3. Yıllık izin sırasında ödeme, ulusal mevzuat ya da ilgili gemiadamları iş sözleşmesi kapsamında saptanan normal ücret seviyesine uygun olarak yapılmalıdır. Bir yıldan kısa süreyle istihdam edilen gemiadamları söz konusu olduğunda ya da istihdam ilişkisinin feshedilmesi durumunda, izin süresi orantılı olarak hesaplanmalıdır.

4. Aşağıdakiler yıllık ücretli iznin hesaplanmasında göz önünde bulundurulmaz:

(a) yıllık ücretli izin süresi içerisine denk gelsin ya da gelmesin bayrak Devletinde resmi ya da dini tatil günleri olarak kabul edilen günler;

(b) yetkili makam tarafından ya da her ülkede mevcut bulunan uygun mekanizma aracılığıyla saptanan koşullar kapsamında hastalık veya yaralanma nedeniyle ya da analık nedeniyle çalışılamayan süreler;

(c) iş sözleşmesi gereği hizmet verirken gemiadamlarına verilen geçici karaya çıkma izinleri ve

(d) yetkili makam tarafından ya da her ülkede mevcut bulunan uygun mekanizma aracılığıyla saptanan koşullar kapsamında herhangi bir telafi izni.

Yönerge B2.4.2 - Yıllık izin kullanma

1. Alınacak yıllık izin, herhangi bir yönetmelik, toplu iş sözleşmesi, tahkim kararı ya da ulusal uygulamalara uygun olarak diğer yöntemlerle belirlenmediği sürece, ilgili gemiadamlarına danışıldıktan sonra ve mümkün olduğu ölçüde, onlarla ya da temsilcileriyle anlaşmaya varıldıktan sonra armatör tarafından tespit edilmelidir.

2. Prensipte gemiadamları, normalde ülkelerine gönderilme hakkına sahip oldukları yer ile genellikle aynı olan maddi olarak bağlantılı oldukları yerde yıllık izinlerini alma hakkına sahip olmalıdır. Rızaları alınmadan, gemiadamı iş sözleşmesi veya ulusal mevzuat

kapsamındaki hükümler uyarınca gemiadamlarının izinlerini almaları gereken yerden bir başka yerde izin kullanmak zorunda kalmalarına müsaade edilmemelidir.

3. Gemiadamları bu Yönergenin 2. fıkrasında izin verilen yerden bir başka yerde senelik izinlerini kullanmaları gerektiği takdirde, evlerine hangisi daha yakınsa, işe alındıkları ya da göreve başladıkları yere kadar ücretsiz olarak ulaşımlarının sağlanması hakkı doğar; geçim giderleri ve bu seyahat ile doğrudan ilintili giderler armatör tarafından karşılanmalıdır; seyahat süresi gemiadamlarının ücretli senelik izin süresinden düşülmez.

4. Yıllık ücretli iznini kullanan bir gemiadamı yalnızca son derece acil durumlarda ve kendi onayı alındıktan sonra işe geri çağrılabilir.

Yönerge B2.4.3 – İznin bölünmesi ve birleştirilmesi

1.Yıllık ücretli iznin parçalara bölünmesine ya da bir yıla ait yıllık iznin devam eden bir başka dönemin izniyle birleştirilmesine yetkili makam tarafından ya da her ülkede mevcut bulunan uygun mekanizma aracılığıyla karar verilir.

2. Bu Yönergenin 1. fıkrasının hükümleri saklı kalmak kaydıyla ve ilgili armatör ve gemiadamlarını bağlayan bir başka anlaşma öngörülmedikçe, bu Yönergede tavsiye edilen yıllık ücretli izin, kesintisiz bir dönemi kapsamalıdır.

Yönerge B2.4.4 - Genç gemiadamları

1. Bir toplu iş sözleşmesi ya da gemiadamı iş sözleşmesi kapsamında izin kullanmadan altı ay ya da daha kısa bir süre hizmet etmiş ve bu zaman zarfı içerisinde ikamet ettikleri adrese dönmemiş ya da takip eden üç aylık seyahat süresi boyunca dönmeyecek olan uluslararası sefer yapan gemilerde çalışan 18 yaşın altındaki genç gemiadamları için özel düzenlemeler yapılması öngörülmelidir. Bu tarz düzenlemeler, seyahat esnasında biriken iznini kullanabilmek için genç gemiadamlarına ikamet ettiği ülkedeki işe başlama yerine değil, evine bizzat kendisi tarafından masraf yapılmaksızın dönmesine katkıda bulunabilecektir.

Kural 2.5- Yurda dönüş

Amaç: Gemiadamlarına yurda dönme imkanı sağlamak

1. Gemiadamları, Kodda açıkça belirtilen durum ve şartlarda masrafsız olarak yurda dönme hakkına sahiptir.

2. Her Üye, gemiadamlarının Koda uygun olarak yurda dönmelerini sağlamak açısından bayrağını taşıyan gemilerin finansman garantisi sağlamasını zorunlu kılar.

Standart A.2.5- Yurda dönüş

1. Her Üye, bayrağını taşıyan gemilerdeki her gemiadamının aşağıdaki şartlarda yurda dönme hakkına sahip olmasına dikkat eder:

(a) gemiadamları yabancı bir ülkede bulunduğu sırada, gemiadamı iş sözleşmesinin süresinin bitmesi,

(b) gemiadamı iş sözleşmesinin haklı nedenlerle aşağıdaki durumlarda sona erdirilmesi;

(i) armatör tarafından veya

(ii) gemiadamı tarafından.

(c) gemiadamının, iş sözleşmesinde öngörülen görevleri artık yerine getirecek durumda olmaması veya özel şartlar hesaba katılarak kendisinden bu görevleri yerine getirmesini isteme imkanının bulunmaması.

2. Her Üye, mevzuatında veya diğer önlemlerde ya da toplu iş sözleşmelerinde aşağıdakileri zorunlu kılarak uygun hükümlerin öngörülmesine dikkat eder:

(a) bu Standartın 1(b) ve (c) fıkralarına uygun olarak gemiadamlarının yurda dönme hakkına sahip olduğu durumlar;

(b) gemiadamının yurda dönme hakkına sahip olması bakımından azami gemide kalma süresi; bu süreler 12 aydan az olmalıdır;

(c) gideceği yer, ulaşım biçimi, karşılanacak olan masraflar ve alınacak diğer tedbirler de dahil yurda dönmek için armatör tarafından verilmesi gereken hakların detayları.

3. Her Üye, yurda dönüş masraflarını karşılamak amacıyla gemiadamından işe başlarken bir avans istemesini ve de ücretinden veya diğer haklarından yurda dönüş masraflarını karşılattırmasını, uygulanan ulusal mevzuata ve diğer hükümlere veya toplu iş sözleşmelerine uygun olarak yükümlülüklerini yerine getirmede ciddi ihlallerinin olduğunun tespiti hali hariç armatörün kesinti yapmasını yasaklamalıdır.

4. Ulusal mevzuat, armatörün üçüncü tarafla karşılıklı mutabakat çerçevesinde yurda dönüş masrafını tahsil etme hakkına halel getirmez.

5. Armatör, yurda dönme hakkına sahip olan bir gemiadamını yurda göndermek veya onun masraflarını karşılamak için tedbir almayı unutursa:

(a) bayrak devletinin yetkili makamı gemiadamının yurda gönderilmesini düzenler; bunu yapmayı unutursa; gemiadamının gönderileceği devlet veya gemiadamının vatandaşı olduğu ülke yurda dönmeyi düzenleyebilir ve bayrak devleti nezdinde masrafları isteyebilir;

(b) Bayrak devleti, gemiadamı için yapılan yurda gönderme masraflarını armatörden isteyebilecektir;

(c) Yurda dönüş masrafları, bu Standartın 3. fıkrasında öngörülen şartlar hariç hiçbir durumda gemiadamının yükümlülüğünde değildir.

6. Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin 1999 tarihli Uluslararası Sözleşme dahil, ilgili uluslararası belgeleri hesaba katarak, Kod hükümlerine uygun olarak yurda dönüş masrafını ödeyen bir Üye, bu Standartın 5. fıkrası hükümlerine uygun olarak masraf geri ödeninceye kadar ilgili armatörün gemilerini tutabilir veya onların tutulmasını isteyebilir.

7. Her Üye, limanlarında demirlerken veya kara veya iç sularını geçerken gemide hizmet veren gemiadamlarının yurda gönderilmesini ya da onların yerine gemide işe almaları kolaylaştırır.

8. Özellikle bir Üye, bir armatörün mali durumundan veya içinde bulunduğu başka bir imkansızlık ya da gemiadamının yerine bir başkasını almayı reddetmesinden dolayı gemiadamını yurda dönme hakkından mahrum edemez.

9. Her Üye, bayrağını taşıyan gemilerde, yurda dönüşe ilişkin ilgili ulusal düzenlemenin uygun dilde bir örneğinin bulundurulmasını ve gemiadamlarının hizmetine verilmesini ister.

Yönerge B2.5 – Yurda dönüş

Yönerge B2.5.1 - Hak kazanma

1. Bütün gemiadamları ülkelerine dönmeye aşağıdaki durumlarda hak kazanır:

(a) Standart A2.5'in 1. fıkrasının (a) bendinde öngörüldüğü durumlarda, gemiadamı iş sözleşmesinin hükümleriyle uyumlu olarak verilen ihbar süresinin sonunda;

(b) Standart A2.5'in 1. fıkrasının (b) ve (c) bentlerinde öngörüldüğü durumlarda:

(i) tıbbi olarak seyahat etmesinin uygun görüldüğü durumlarda, gemiadamının ülkesine geri dönmesini gerektiren hastalık, yaralanma veya diğer tıbbi nedenlerle;

(ii) deniz kazası geçirilmesi durumunda;

(iii) acizlik hali, geminin satılması, gemi tescil kaydının değiştirilmesi ya da benzeri diğer sebeplerle armatörün, gemiadamının işvereni olarak kanuni veya karşılıklı mutabakattan doğan yükümlülüklerini yerine getiremeyecek konuma düşmesi durumunda;

(iv) ulusal mevzuat ya da gemiadamı iş sözleşmesinde tanımlandığı şekliyle, gemiadamının gitmek için rıza göstermediği bir savaş bölgesinde geminin bağlı kalması durumunda ve

(v) endüstriyel bir karara ya da toplu iş sözleşmesine uygun olarak istihdamın feshedilmesi veya kesintiye uğraması ya da benzeri bir diğer sebepten ötürü istihdamın feshedilmesi durumunda.

2. Ülkesine gönderilmeye hak kazanmış olan gemiadamlarının bu Koda göre, gemide geçirecekleri azami çalışma süresinin belirlenmesinde gemiadamlarının çalışma ortamlarını etkileyen faktörler hesaba katılmalıdır. Her Üye, mümkün olduğunda, teknolojik değişimler ve gelişmeler ışığında, bu sürelerin azaltılmasına yönelik çözümleri araştırmalı ve bu konuyla ilgili olarak Ortak Denizcilik Komisyonu tarafından verilen bütün tavsiyeleri değerlendirmelidir.

3. Standart A2.5 kapsamında gemiadamlarının ülkelerine gönderilmeleriyle ilgili olarak armatörler tarafından karşılanması gereken giderler asgari olarak aşağıdakileri kapsamalıdır:

(a) bu Yönergenin 6. fıkrası uyarınca ülkeye gönderilme için seçilen varış noktasına geçişin sağlanması;

(b) gemiden ayrıldıkları andan gönderildikleri ülkeye vardıkları ana kadar geçen sürede gemiadamlarının barınma ve yiyecek masraflarının karşılanması;

(c) ulusal mevzuat ya da toplu iş sözleşmeleri tarafından öngörülmesi durumunda, gemiden ayrıldıkları andan gönderildikleri ülkeye varıncaya kadar geçen sürede gemiadamlarına ödeme yapılması veya harcırah verilmesi;

(d) gemiadamlarının kişisel yüklerinin 30 kg'lık kısmının gönderildikleri ülkeye nakledilmesinin sağlanması ve

(e) gerekli olduğunda, gemiadamlarına gönderilecekleri ülkeye varıncaya kadar geçen sürede sağlıklarının elverişli hale gelmesine yetecek kadar tıbbi tedavinin sağlanması.

4. Ülkelerine geri dönmeyi beklerken ve ülkelerine ulaşmak için yaptıkları seyahatte geçen süre gemiadamlarına tanınmış olan ücretli izin hakkından düşülemez.

5. Armatörler, bu Kod uyarınca, ilgili gemiadamlarının belirlenen varış noktasına ayak basmalarına kadarki dönüş masraflarını karşılamaya devam etmeli ya da söz konusu gemiadamlarına bahsedilen varış noktalarından herhangi birine giden gemide uygun bir istihdam sağlamalıdır.

6. Her Üye, armatörlerin, gemiadamlarının ülkelerine gönderilmelerinde uygun ve süratli araçların kullanılarak gerekli düzenlemeleri yapmalarını sağlamalıdır. Hava yolu ile ulaşım, normal ulaşım şekli olarak kabul edilmelidir. Üye, gemiadamlarının ülkelerine dönmek üzere kullanılacak varış noktalarını belirlemelidir. Varış noktaları, aşağıdakiler dahil, gemiadamlarının maddi olarak bağlantı içinde oldukları ülkeleri içermelidir:

(a) gemiadamlarının işe başlamayı kabul ettiği yer;

(b) toplu iş sözleşmesinde belirlenen yer;

(c) gemiadamının ikamet ettiği ülke veya

(d) işe başlama sırasında karşılıklı olarak üzerinde anlaşılan başka bir yer.

7. Gemiadamları, belirlenen varış noktalarından gönderilmeyi tercih ettikleri ülkeyi seçme hakkına sahip olmalıdır.

8. Gemiadamlarının ülkesine geri dönüş hakkı, ilgili gemiadamı bu hakkını ulusal mevzuat veya toplu iş sözleşmelerinde belirlenen makul bir süre içerisinde kullanmayı talep etmezse geçersiz kılınabilir.

Yönerge B2.5.2 - Üyeler tarafından uygulamaya konma

1. Yabancı bir limanda ülkesine gönderilmek üzere bekleyen gemiadamına yapılabilecek her türlü destek sağlanmalıdır ve gemiadamının ülkesine gönderilmesinde herhangi bir gecikme yaşanması durumunda, yabancı limanın yetkili makamı, konsolosluk temsilcilerini; ya da bayrak devletinin yerel temsilcilerini ve gemiadamının vatandaşı olduğu devleti veya ikamet ettiği devletin yerel temsilcilerini derhal bilgilendirilmesini sağlamalıdır.

2. Her Üye, aşağıdakiler kapsamında uygun hükümlerin yürürlüğe konmasını gözetmelidir:

(a) yabancı bir ülkenin bayrağını taşıyan bir gemide çalışan ve kendilerinin sorumlu olmadıkları sebeplerden ötürü yabancı bir limanda karaya çıkartılmış gemiadamlarının:

(i) ilgili gemiadamının işe alındığı limana veya

(ii) uygun olduğu şekilde gemiadamının vatandaşı olduğu ya da ikamet ettiği ülkede bulunan bir limana veya

(iii) yetkili makamın onay vermesi ya da diğer makul güvenceler kapsamında gemiadamı ve kaptan ya da armatör arasında anlaşmaya varılmış bir başka limana geri gönderilmeleri;

(b) yabancı bir ülkenin bayrağını taşıyan gemilerde çalışan ve kendi kasti suiistimalleri sonucu olmamak üzere gemideki çalışmaları sırasında karşılaştıkları bir hastalık ya da yaralanma sonucunda yabancı bir limanda karaya çıkartılmış gemiadamlarının tıbbi bakım ve tedavilerinin sağlanması.

3. 18 yaşın altındaki genç gemiadamlarının ilk dış seyahatlarinde bir gemide en az dört ay boyunca hizmet vermelerinin ardından denizde yaşamaya elverişli olmadıkları yönünde bir kanaatin oluşması durumunda, geminin taşıdığı bayrağa ait ülkenin büyükelçilik hizmetleri bulunan ya da genç gemiadamlarının vatandaşı olduğu ya da ikamet ettiği ülkeye ait ilk uygun varış limanından herhangi bir ücret ödemeden, kendilerine ülkelerine geri dönme fırsatı tanınmalıdır. Gemiadamının bu şekilde ülkesine geri dönmesi ve onun nedenleri hakkında genç gemiadamının denizde istihdam edilmesine ilişkin belgeleri veren yetkili makama, bildirimde bulunulmalıdır.

Kural 2.6- Geminin kaybolması veya batması halinde gemiadamlarına tazminat ödenmesi

Amaç: Geminin kaybolması veya batması halinde gemiadamlarına tazminat ödenmesini sağlamak

1. Gemiadamları, geminin batmasından veya geminin kaybolmasından kaynaklanan yaralanma, kaybolma veya işsizlik halinde uygun tazminat hakkına sahiptir.

Standart A2.6- Geminin kaybolması veya batması halinde gemiadamlarına tazminat ödenmesi

1. Her Üye, geminin kaybolması veya batması halinde armatörün, kaybolmaktan veya batmaktan kaynaklanan işsizliğe karşı gemide bulunan her bir gemiadamına tazminat ödemesi için tedbirler alır.

2. Bu Standartın 1. fıkrası hükümlerinin öngördüğü haklar, geminin kaybolmasından veya batmasından ileri gelen kaybolmalar veya yaralanmalar halinde, gemiadamlarının ilgili Üyenin mevzuatı gereğince sahip olabileceği diğer haklardan ayrıdır.

Yönerge B2.6 - Geminin kaybolması ya da batması durumunda gemiadamlarına tazminat ödenmesi

Yönerge B2.6.1 – İşsizlik tazminatın hesaplanması

1. Bir geminin kaybolması ya da batması sonucu ödenecek işsizlik tazminatı, gemiadamının fiilen işsiz kaldığı her bir gün için iş sözleşmesi kapsamında almaya hakkı olan ücretle aynıdır, ancak her bir gemiadamına ödenecek toplam tazminat tutarı iki aylık ücreti ile sınırlandırılabilir.

2. Her Üye, gemiadamlarının bu tarz tazminatları alabilmeleri için çalıştıkları dönem boyunca hak etmiş oldukları ücret bakiyelerini tahsil edebilmelerini teminen uygulanan yöntemlerle aynı kanuni yöntemlere sahip olmalarını sağlamalıdır.

Kural 2.7- Mürettebat

Amaç: Gemilerin işletim güvenliğini, verimini ve emniyetini sağlamak için gemilerde çalışan gemiadamlarının yeterli sayıya sahip olmalarına çaba göstermek

1. Her Üye, şartlar ne olursa olsun, emniyet amacıyla, gemiadamlarının aşırı yorgunluktan sakınma kaygısını ve seferin özel şartlarını ve yapısını göz önünde bulundurarak, gemilerin işletiminin güvenliğini, verimini ve emniyetini sağlamak için bayrağını taşıyan bütün gemilerin yeterli sayıda gemiadamları ile donatılmalarını ister.

Standart A 2.7- Mürettebat

1. Her Üye, emniyet amacıyla, gemilerin işletim güvenliğini ve verimini sağlamak için bayrağını taşıyan bütün gemilerin yeterli mürettebata sahip olmasını ister. Her gemi, işletim şartları ne olursa olsun, geminin ve personelinin güvenliğini ve emniyetini sağlamak ve bu Sözleşmenin standartlarını karşılamak için asgari güvenlik donanımını belirten belgelere veya yetkili makam tarafından denkliği kabul edilen diğer bütün belgelere uygun olarak sayı ve kalite bakımından yeterli mürettebata sahip olmalıdır.

2. Yeterli bir dinlenme sağlamak ve yorgunluğu azaltmak amacıyla geminin mürettebatını belirlemek, teyid etmek veya gözden geçirmek için yetkili makam, aşırı çalışma süresinden sakınmak veya onu sınırlamak zaruriyetini ve özellikle Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün prensipleri ile bu alanla ilgili uluslararası belgelerde açıklanan prensipleri göz önünde bulundurur.

3. Yetkili makam donanımı belirlerken, beslenme ve yemek servisi ile ilgili Kural 3.2'nin ve Standart A 3.2'nin bütün hükümlerini göz önünde bulundurur.

Yönerge B2.7 – Mürettebat

Yönerge B2.7.1 – Uyuşmazlıkların çözümü

1. Her Üye, gemideki mürettebat sayısıyla ilgili uyuşmazlıkların ya da şikâyetlerin çözümlenmesi ve teftiş edilmesi amacıyla etkin bir mekanizma oluşturulmasını sağlamalıdır.

2. Armatör ve gemiadamı örgütlerinin temsilcileri, diğer kişiler ve yetkili makamlarla birlikte ya da onlar olmadan bu tarz mekanizmaların işleyişine katılmalıdır.

Kural 2.8- Gemiadamlarının mesleki kariyer ve yeteneklerini ve istihdam imkanlarını geliştirme

Amaç: Gemiadamlarının mesleki kariyer ve yetenekleri ile istihdam imkanlarının geliştirilmesini sağlamak

1. Her Üye, denizcilik sektöründeki istihdamı iyileştirecek ve kariyer yapılanmasını ve mesleki yeteneklerin geliştirilmesini ve de toprakları üzerinde ikamet eden gemiadamlarının istihdam edilebilirlik imkanlarını cesaretlendirecek ulusal politakalara sahip olmalıdır.

Standart A2.8 - Gemiadamlarının mesleki kariyer ve yeteneklerini ve istihdam imkanlarını geliştirme

1. Her Üye, denizcilik sektörünün işgücü bakımından istikrarlı ve yetkin olması için gemiadamlarının mesleki kariyer ve yetenekleri ve istihdam imkanlarını iyileştirmeyi cesaretlendirecek ulusal politikalara sahip olmalıdır.

2. Bu Standartın 1. fıkrasında bahsedilen politikaların amacı, gemiadamlarına becerilerini, yeteneklerini ve istihdam imkanlarını artırmaya yardım etmektir.

3. Her Üye, ilgili armatör ve gemiadamları örgütlerine danıştıktan sonra, gemideki esas görevleri gemiyi emniyetli şekilde işletmek ve sefer yapmasını sağlamak olan gemiadamlarını, sürekli eğitim konusu da dahil yönlendirme, eğitim ve mesleki eğitim konusunda kesin hedefler tespit eder.

Yönerge B2.8 - Gemiadamlarının mesleki kariyer ve yeteneklerini ve istihdam imkanlarını geliştirme

Yönerge B2.8.1 - Gemiadamlarının mesleki kariyer ve yeteneklerini ve istihdam imkanlarını geliştirmeye yönelik tedbirler

1. Standart A2.8 gereğince belirlenmiş olan hedeflere ulaşmak için alınacak önlemler aşağıdakileri içerebilir:

(a) armatör ya da bir armatör örgütüyle kariyer geliştirme ve beceri kazandırma eğitimleri sağlayan anlaşmaların yapılması veya

(b) nitelikli gemiadamlarının kategorilere göre kayıt ya da listeler oluşturularak ya da düzenlenerek istihdam edilmelerine yönelik teşvik edici düzenlemeler yapılması veya

(c) bireysel olarak istihdam edilebilirliklerini artırmak ve denizcilik endüstrisinin değişen teknolojik ve çalışma piyasası koşullarını karşılamak üzere uygun iş olanaklarının güvence altına alınması için gemiadamlarına nitelik geliştirme ve mobil beceriler kazandırmak üzere ileri eğitim sağlanması amacıyla hem gemide hem de karada verilecek imkanların artırılması.

Yönerge B2.8.2 - Gemiadamlarının kaydedilmesi

1. Gemiadamlarının istihdam edilmelerini düzenleyen kayıtların ya da listelerin söz konusu olduğu durumlarda, bu kayıtlarda ya da listelerde ulusal mevzuat veya toplu iş sözleşmeleri tarafından saptanan şekilde gemiadamlarının mesleki kategorileri de yer almalıdır.

2. Bu tarz kayıtlarda ya da listelerde yer alan gemiadamlarının, gemiadamı olarak istihdam edilmelerine öncelik tanınmalıdır.

3. Bu tarz kayıtlar ya da listelerde bulunan gemiadamlarının ulusal mevzuat veya uygulamalar ya da toplu iş sözleşmeleri ile saptanacak şekilde çalışmaya uygun olması şartı koşulmalıdır.

4. Ulusal mevzuatın izin verdiği sınırlar çerçevesinde, bu tarz kayıtlarda ya da listelerde bulunan gemiadamlarının sayısının denizcilik endüstrisinin ihtiyaçlarına göre düzenlenecek seviyelere ulaşması amacıyla düzenli olarak gözden geçirilmelidir.

5. Bu tarz bir kayıt ya da listede bulunan gemiadamlarının sayısında azaltmaya gidilmesinin gerekli olması durumunda, ilgili ülkenin ekonomik ve sosyal durumu da hesaba katılarak gemiadamları üzerinde zarar verici etkilerin önlenmesi ya da asgari seviyelere çekilmesine yönelik olarak bütün uygun önlemler alınmalıdır.

BAŞLIK 3. BARINMA, DİNLENME TESİSLERİ, BESLENME VE MASA SERVİSİ

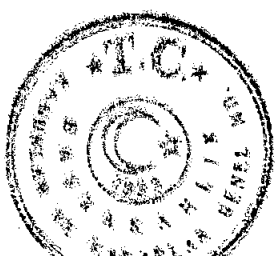
Kural 3.1 - Barınma ve dinlenme tesisleri

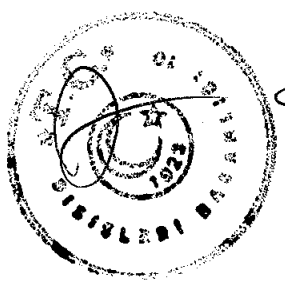
Amaç: Gemiadamlarının gemide saygın barınma ve dinlenme yerlerine sahip olmalarını sağlamak

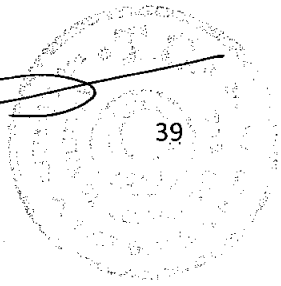
1. Her Üye, bayrağını taşıyan gemilerin, gemide çalışan ya da yaşayan gemiadamlarının sağlık ve refahlarını iyileştirmek için saygın barınma ve dinlenme yerleri sağlamasını ve bunların bakımını yapmasını ister.

2. Gemilerin inşası ve ekipmanları ile ilgili bu Kuralı uygulamaya koyan Kodun hükümleri sadece, bu Sözleşmenin ilgili Üye için yürürlüğe girdiği tarihteki ya da bu tarihten sonra inşa edilen gemiler için geçerlidir. Bu tarihten önce inşa edilen gemiler için, 1949 tarihli ve 92 sayılı Mürettebatın Gemide Barınması Sözleşmesi (Revize) ve 1970 tarihli ve 133 sayılı Mürettebatın Gemide Barınması (İlave Hükümler) Sözleşmesinde belirtilen gemilerin inşasına ve ekipmanına ilişkin hükümler, ilgili Üyenin mevzuatı ve uygulaması gereğince bu tarihten önce uygulanabilir olduğu ölçüde, uygulanmaya devam edilecektir. Bir geminin omurgasının kızağa konduğu ya da benzeri bir durumda bulunduğu tarihte, inşaatı gerçekleşmiş sayılır.

3. Aksine bir hüküm açıkça belirtilmedikçe, gemiadamlarının barınma ve dinlenme yerleri ile ilgili Kodda yapılan değişiklikten kaynaklanan her hüküm, sadece değişikliğin ilgili Üye için uygulamaya girdiği tarihte veya bu tarihten sonra inşa edilmiş gemiler için uygulanır.







Standart A 3.1- Barınma ve dinlenme

1. Her Üye, bayrağını taşıyan gemilerin aşağıdakileri titizlikle öngören bir mevzuatı kabul eder:

(a) gemide çalışan veya yaşayan gemiadamları için sağlanan her türlü barınmanın güvenli, uygun ve bu Standartın ilgili hükümleri ile uyumlu olmasını sağlayacak asgari standartları karşılamak ve

(b) bu Standartlara başlangıç aşamasında ve sonrasında uyulmasını sağlamak için teftişe tabi tutulmak.

2. Bu Standarta ilişkin mevzuatın geliştirilmesi ve uygulanması için yetkili makam, ilgili armatör ve gemiadamları örgütlerine danıştıktan sonra, aşağıdaki hususları yerine getirmelidir:

(a) gemide yaşayan ve çalışan gemiadamlarının sağlığı ve emniyeti ile onların kendilerine özgü ihtiyaçları ışığında kazaların önlenmesi konusunda Kural 4.3 ve Kodun uygun hükümlerini hesaba katmak ve

(b) Bu Kodun B Bölümünde belirtilen prensiplere gerekli dikkati göstermek.

3. Kural 5.1.4'de belirtilen teftişler aşağıdaki durumlarda gerçekleşir:

(a) gemi ilk defa tescil edildiği ya da yeniden tescil edildiğinde ve

(b) gemiadamlarının gemideki barınma yerlerinde önemli oranda değişikliğe gidildiğinde.

4. Yetkili makam, bu Sözleşmenin hükümlerinin uygulanması hususunda özellikle aşağıdakilere özel dikkat gösterir:

(a) odaların ve diğer barınma alanlarının boyutları;
(b) ısıtma ve havalandırma;
(c) gürültü, titreşim ve diğer çevresel faktörler;
(d) sağlık tesisleri;
(e) aydınlatma ve
(f) revir.

5. Her Üyenin yetkili makamı, bu Üyenin bayrağını taşıyan gemilerin, gemideki barınma ve dinlenme yerleri ile ilgili olarak bu Standartın 6-17. fıkralarında öngörülen asgari standartları göz önünde bulundurmalarını ister.

6. Barınma yerlerine ilişkin genel talimatlarla ilgili olarak:

(a) Gemiadamlarının barınmasına ayrılmış bütün mekanlarda, serbest alanın yüksekliği yeterli olmalıdır; serbest alan yeterince rahat bir hareket imkanı sağlamak için gemiadamlarına tahsis edilmiş mahallerde 203 cm'den aşağı olmamalıdır; yetkili makam, uygun görürse, bu mahallerin serbest alanlarının yüksekliğinde, belirli sınırlar dahilinde, tamamen ve kısmen azaltmaya izin verebilir. Bu azaltma:

(i) makul olmalı ve

(ii) gemiadamlarının konforuna zarar vermemelidir.

(b) barınma yerleri uygun bir şekilde yalıtımlı olmalıdır;

(c) 1974 tarihli Değişik Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi, (SOLAS Sözleşmesi) Kural 2(e) ve (f)'de belirtildiği gibi yolcu gemileri hariç diğer gemilerde uyku odaları, geminin yükleme hattının üzerinde, ortasında veya ortanın arkasında yerleştirilmiş olmalıdır. Geminin tipi, boyutu veya kullanılış amacı hesaba katıldığında, başka bir yerin uygun olmadığı durumda, uyku odaları geminin ön tarafına yerleştirilebilir. Fakat bu yerleştirme hiç bir şekilde geminin çatışma perdesinin önünde olmamalıdır;

(d) yolcu gemilerinde ve IMO'nun 1983 tarihli Özel Amaçlı Gemiler İçin Güvenlik Kodu'na göre inşa edilmiş özel gemilerde ve bunların değişik versiyonlarında (bundan böyle özel gemiler olarak adlandırılacaktır), yetkili makam uyku odalarının, aydınlatma ve havalandırma için yeterli önlemlerin alınması şartı ile hiç bir şekilde servis koridorlarının tam altında olmamak kaydı ile yük bölümünün altında kurulmasına izin verebilir;

(e) uyku odaları, doğrudan yük bölümüne bağlı kompartımanlara, makine dairelerine, mutfağa, depolara, çamaşır kurutma yerlerine veya ortak kullanım alanlarına açılmamalıdır; bu mekanları uyku odalarından ayıran perdeler ve dış perdeler, çelikten veya tescilli diğer her türlü maddeden uygun bir şekilde inşa edilmeli ve su ve gaz geçirmeye karşı dayanıklı olmalıdır;

(f) iç bölümleri, panoları ve kaplamaları, zeminleri ve bağlantı yerlerini inşa etmek için kullanılan malzemeler, kullanım amaçlarına ve sağlık için tehlikeli olmayan bir ortam tesis etmeye uygun olmalıdır;

(g) barınma yerleri iyi aydınlatılmalı ve su borularının tıkanmaması için yeterli düzenekler öngörülmelidir;

(h) barınma, dinlenme ve masa hizmetleri ile gemiadamlarına çalışma ortamı ve gemide yaşanabilir bir yaşam alanı sağlamak için öngörülen donanım, Kural 4.3'ün koşullarına ve sağlığın ve güvenliğin korunması ve maruz kalınan gürültü ve titreşimin ve benzer diğer etkenlerin zararlı düzeydeki risklerinin önlenmesi ile ilgili kazaların önlenmesi ve gemideki kimyasal maddeler hususunda Kodun eşdeğer hükümlerine uygun olmalıdır.

7. Havalandırma ve ısınma ile ilgili olarak;

(a) uyku odaları ve yemekhaneler uygun bir şekilde havalandırılmalıdır;

(b) klima sisteminin gerekmediği iklimin ılıman olduğu bölgelerde düzenli olarak sefer yapan gemiler hariç bütün gemiler, gemiadamlarının barınma yerleri, radyo yayın odası ve bütün makinaların yönetim merkezi klima sistemi ile donatılmalıdır.

(c) bütün lavabo ve tuvaletlerin havalandırması, barınma yerlerininkinden tamamen ayrı olarak, doğrudan açık hava ile irtibat yoluyla yapılmalıdır.

(d) yeterli ısıtma tesisatı, sadece tropikal iklimlerde sefer yapan gemiler hariç, istenilen sıcaklığı sağlamalıdır.

8. Aydınlatma hükümleri ile ilgili olarak, yolcu gemilerine muhtemelen izin verilmiş özel düzenlemeler saklı kalmak kaydı ile uyku odaları ve yemekhaneler doğal ışıkla aydınlatılmalı ve uygun yapay aydınlatma sistemiyle donatılmalıdır.

9. Gemilerde uyku odaları, gerekli olduğunda, aşağıdakileri karşılamalıdır:

(a) yolcu taşıma gemileri hariç, diğer gemilerde, her gemiadamı özel bir uyku odasına sahip olmalıdır; gemilerin 3.000 grostondan az olması yada özel amaçlı gemi olmaları durumunda, yetkili makam, ilgili armatör ve gemiadamları örgütlerine danıştıktan sonra, bu hükme istisna getirebilir.

(b) kadınlara ve erkeklere ayrı uyku odaları tahsis etmelidir;

(c) uyku odaları, uygun büyüklükte ve makul seviyede bir rahatlık sağlayacak ve yerleşimi kolaylaştıracak tarzda olmalıdır;

(d) her gemiadamı, her koşulda kendine ait bir yatağa sahip olmalıdır;

(e) yatakların iç ebatları 198cm x 80cm'den az olmamalıdır;

(f) tek yataklı tek kişilik gemiadamları uyku odalarının yüzölçümü aşağıdakilerden az olmamalıdır:

(i) 3.000 grostondan az gelen gemilerde 4,5 m^2;

(ii) 10.000 grostondan az olmak üzere 3.000 groston olan ya da daha fazla gelen gemilerde 5,5 m^2 ve

(iii) 10.000 groston ya da üstündeki gemilerde 7 m^2;

(g) ancak, 3.000 grostondan az yolcu gemilerinde ve özel amaçlı gemilerde, tek yataklı uyku odaları kurulmasına müsaade etmek için yetkili makam daha küçük bir mekana izin verebilir;

(h) yolcu gemileri ve özel amaçlı gemiler hariç 3.000 grostondan az olan gemilerde uyku odaları, en fazla iki gemiadamı tarafından kullanılabilir. Bu uyku odalarının yüzölçümü 7 m^2'den az olmamalıdır;

(i) yolcu gemilerinde ve özel amaçlı gemilerde, zabitlik görevini icra etmeyen gemiadamlarının uyku odalarının yüzölçümleri aşağıdakilerden az olmamalıdır:

(i) iki kişilik uyku odaları 7,5 m^2;
(ii) üç kişilik uyku odaları 11,5 m^2 ve
(iii) dört kişilik uyku odaları 14,5 m^2

(j) özel amaçlı gemilerde uyku odaları, dörtten fazla kişi tarafından kullanılabilir. Bu uyku odaları için kişi başına ayrılan yüzölçüm, 3,6 m^2'den az olmamalıdır;

(k) yolcu gemileri ve özel amaçlı gemiler haricindeki diğer gemilerde, zabitlik görevini icra eden gemiadamlarına tahsis edilen uyku odalarının yüzölçümü, bu kişilerin özel salona ya da büroya sahip olmamaları halinde, aşağıdakilerden az olmamalıdır:

(i) 3.000 grostondan az gemilerde 7.5 m^2;

(ii) 10.000 grostondan az olmak üzere 3.000 groston ya da daha fazla gelen gemilerde 8.5 m^2;

(iii) 10.000 groston ya da üstündeki gemilerde 10 m^2;

(l) yolcu gemilerinde ve özel amaçlı gemilerde, zabitilik görevini icra eden gemiadamlarına tahsis edilen uyku odalarının kişi başına düşen yüzölçümü, bu kişilerin özel salona ya da büroya sahip olmamaları halinde, kıdemsiz zabit için 7,5 m^2'den; kıdemli zabitler için ise 8,5 m^2'den az olmamalıdır. Kıdemsiz zabitlerden teknik görev icra eden, kıdemli zabitlerden ise idari görev icra eden zabitler anlaşılır;

(m) kaptan, başmakinist ve ikinci kaptan, kendilerine hizmet verecek, uyku odalarına bitişik salon, büro veya denk bir alana sahip olmalıdır; Yetkili makam, ilgili armatör ve gemiadamları örgütlerine danıştıktan sonra, 3.000 grostondan az gemileri bu yükümlülükten muaf tutabilir;

(n) her bir oturan kişi başına ayrılan mobilya, yeterli alana sahip asgari 475 litrelik bir elbise dolabı ve 56 litrelik alandan az olmamak koşuluyla bir çekmece ya da denk bir alandan oluşmalıdır. Çekmece elbise dolabı ile birleşikse, birleşik dolabın asgari hacmi 500 litrelik olmalıdır. Elbise dolabına bir raf yerleştirilmeli ve özel hayatın korunması açısından kullanıcı tarafından kilitlenebilir olmalıdır;

(o) her uyku odasında sabit, açılır ya da kayar tipte bir masa ya da küçük çalışma masası ve ihtiyaca göre tabure bulunmalıdır.

10. Yemekhanelere ilişkin hükümlerle ilgili olarak:

(a) yemekhaneler uyku odalarından ayrı ve olabildiğince mutfağa yakın olmalıdır. Yetkili makam, ilgili armatör ve gemiadamları örgütlerine danıştıktan sonra, 3.000 grostondan az gemileri bu yükümlülükten muaf tutulabilir;

(b) yemekhaneler, her an içeceklere erişim imkanı da dahil, aynı anda eşya ve malzemeleri kullanabilecek gemiadamlarının sayısı dikkate alınarak, yeterli büyüklükte ve konforda olmalıdır ve mobilya ve yerleşimi de uygun olmalıdır. Gerekirse ayrı veya müşterek yemekhaneler öngörülebilir.

11. Lavabo ve tuvaletlere ilişkin hükümlerle ilgili olarak:

(a) bütün gemiadamları gemide, erkek ve kadınlar için ayrı olarak düzenlenmiş şekilde asgari sağlık ve hijyen standartları ve makul seviyelerde konfor standartları karşılayan lavabo ve tuvaletlere rahatça erişime sahip olmalıdır;

(b) gemi seyir odası, makine dairesi geçişlerinden veya bu dairenin kumanda odası yakınında bulunan geçişlerden lavabo ve tuvaletlere kolaylıkla erişim sağlanmalıdır. Yetkili makam, ilgili armatör ve gemiadamları örgütlerine danıştıktan sonra, 3.000 grostondan az gemileri bu yükümlülükten muaf tutulabilir;

(c) her gemide, kendisine ait kişisel tesis bulunmayan altı kişilik veya daha az sayıdaki gruplar için rahatça erişebilecekleri en az bir kaç tuvalet, bir lavabo ve bir küvet ya da duş veya her ikisi için birlikte bir yer öngörülmesi uygundur;

(d) yolcu gemileri hariç, her uyku odası, bitişikteki tuvalet uyku odasında yoksa, sıcak ve soğuk tatlı suyun aktığı bir lavabo ile donatılmalıdır;

(e) normalde dört saatten uzun süreli sefere çıkmayan yolcu gemilerinde, yetkili makam özel hükümler uygulayabilir ya da zorunlu tesis sayısında azaltma yapabilir;

(f) tüm yıkama yerleri sıcak ve soğuk tatlı su ile donatılmalıdır.

12. Revire ilişkin hükümlerle ilgili olarak, 15 ya da daha fazla sayıda gemiadamı taşıyan ve üç günden fazla süreli bir sefere çıkan her gemi, sadece tıbbi amaçlı ayrı bir revir tanzim eder. Yetkili makam, kıyı ticareti yapan gemilerle ilgili olarak bu hükme istisna getirebilir. Revire ruhsat verme esnasında yetkili makam, revire erişimin her zaman kolay olmasını, kullanıcılarının konforlu bir şekilde barınmalarını ve gerekli tedavileri acilen almalarını sağlamalıdır.

13. Uygun şekilde konumlandırılmış ve donatılmış çamaşırhaneler öngörülmelidir.

14. Bütün gemilerde, gemiadamları çalışma saatlerinin dışında, açık güvertede bir veya birkaç alana erişebilmelidir; bu alan, geminin boyutu ve gemideki gemiadamlarının sayısı hesaba katılarak yeterli bir yüzölçüme sahip olmalıdır.

15. Bütün gemiler, güverte ve makine hizmetleri için ayrı ofislere veya müşterek bir ofise sahip olmalıdır; yetkili makam, ilgili armatör ve gemiadamları örgütlerine danıştıktan sonra, 3.000 grostondan az gemileri bu yükümlülükten muaf tutabilir.

16. Sürekli olarak sivrisinek istilasının mevcut olduğu limanlardan etkilenen gemiler, yetkili makam tarafından öngörülen talimatlara göre donatılmalıdır.

17. Sağlığın ve güvenliğin korunması ve kazaların önlenmesine ilişkin Kural 4.3'ü ve Kodun ilgili hükümlerini hesaba katarak gemide yaşamak ve çalışmak zorunda olan gemiadamlarının özel ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde düzenlenmiş uygun tesisat, WC ve dinlenme tesisleri bütün gemiadamlarının hizmetine verilir.

18. Yetkili makam, gemiadamlarının barınma yerlerinin bakımının, temizliğinin ve saygın ikamet edilebilirlik şartlarının sağlanması amacıyla gemilerde kaptan veya onun denetimi altındaki kişi tarafından sık sık teftişlerin yapılmasını istemelidir. Her teftişin sonucu kayıt altına alınır ve bilgi almaya açıktır.

19. Ayrımcılıktan kaynaklanmaksızın, çeşitli, ayrı dini ve sosyal görevlerini yerine getiren gemiadamlarının menfaatlerinin göz önünde bulundurulmasının sözkonusu olduğu gemilerde, yetkili makam, ilgili armatör ve gemiadamları örgütlerine danıştıktan sonra, uygulanacak olması halinde ortaya çıkacak daha az uygun bir durumla karşılaşmamak kaydı ile bu Standartın hükümlerinin tamamına dengeli şekilde uygulanacak istisnalara izin verebilir.

20. Her Üye, ilgili armatör ve gemiadamları örgütlerine danıştıktan sonra, geminin boyutunu ve gemideki kişi sayısını hesaba katarak, 200 grostondan az gemileri, duruma göre, bu Standartın aşağıda belirtilen hükümlerinden muaf tutabilir:

(a) 7(b), 11(d) ve 13. fıkralar ve

(b) sadece yüzölçümle ilgili olarak, 9 (f) ve (h)'den (l)'ye kadar olan fıkralar.

21. Bu Standartın hükümlerine istisna, ancak, bu Standartta açıkça belirtilen durumlarda ve sadece belgelemek için sağlam gerekçelerin olduğu özel durumlarda ve gemiadamlarının sağlık ve güvenliklerini koruma şartıyla mümkündür.

Yönerge B3.1 - Barınma ve dinlenme

Yönerge B3.1.1 - Tasarım ve yapılanma

1. Uyku odalarındaki ve yemekhanelerdeki harici perdeler uygun şekilde yalıtılmalıdır. Bütün makine muhafazaları ve ısı oluşumunun gerçekleştiği mutfak ve diğer alanların bütün sınır perdeleri, yan taraflarında bulunan barınma veya geçiş yollarının bulunduğu mekânları ısıtma olasılığı mevcut olduğundan uygun şekilde yalıtılmalıdır. Buhar veya sıcak su servis boruları veya her ikisinin de olduğu durumlarda ısının yol açtığı etkiye karşı koruma sağlamak için önlemler de alınmalıdır.

2. Uyku odaları, yemekhaneler ve barınma alanlarında bulunan dinlenme alanları ve geçiş yolları, yoğunlaşma ya da aşırı ısınmanın önlenmesi amacıyla uygun şekilde yalıtılmalıdır.

3. Perde yüzeyleri ve güverte altları yüzeyleri kolaylıkla temiz tutulabilecek bir malzemeden yapılmalıdır. Zararlı haşere barınmasına neden olacak hiçbir inşaat yöntemi kullanılmamalıdır.

4. Uyku odalarında ve yemekhanelerde bulunan perde yüzeyleri ve güverte altları kolaylıkla temiz tutulabilir, sağlam, toksik olmayan kaplamaya ve açık renkli bir niteliğe sahip olmalıdır.

5. Bütün gemiadamı barınma alanlarında bulunan güverteler tescilli malzemeler kullanılarak onaylanmış tekniklerle inşa edilmelidir; kaymayan yüzeye ve çarpmalara karşı dayanıklı ve kolaylıkla temiz tutulabilir niteliğe sahip olmalıdır.

6. Zeminlerin kompozit malzemeden yapıldığı durumlarda, yan kısımlarla birleşme yerleri, çatlakların önlenmesi amacıyla, profillendirilmelidir.

Yönerge B3.1.2 - Havalandırma

1. Uyku odalarındaki ve yemekhanelerdeki havalandırma sisteminin tatmin edici seviyede temiz hava barındırması ve her türlü hava koşulunda yeterli hava dolaşımını sağlayıp sağlamadığı kontrol edilmelidir.

2. Klima sistemleri, ister merkezi ister ayrı ayrı çalışan üniteler tipinde olsun, aşağıdaki hususları sağlayacak şekilde tasarlanmış olmalıdır:

(a) havanın dışarıdaki hava koşullarıyla kıyaslandığında tatmin edici bir sıcaklıkta ve bağıl nem oranında kalmasını sağlamalı, tüm klimalı alanlarda tatmin edici seviyede hava değişimlerine imkan tanınmalı, denizde yürütülen operasyonların kendine has özellikleri hesaba katılmalı ve aşırı yüksek ses veya titreşim oluşturmamalıdır ve

(b) hastalıkların yayılmasının önlenebilmesi ya da kontrol edilebilmesi için kolay temizlenebilmeli ve dezenfekte edilebilmelidir.

3. Klimanın çalıştırılabilmesi ve diğer havalandırma sistemlerine yönelik olarak bu Yönergenin yukarıdaki fıkralarında öngörülen devinim gücü, gemiadamları gemide oturdukları veya çalıştıkları esnada yada şartlar gerektirdiğinde her an hazır olmalıdır. Ancak bu devinim gücü, acil enerji kaynağından tedarik edilmemelidir.

Yönerge B3.1.3 - Isıtma

1. Gemiadamlarının gemide oturdukları veya çalıştıkları esnada ve koşullar gerektirdiğinde gemiadamları barınma alanlarının ısıtma sistemleri her koşul altında çalışıyor olmalıdır.

2. Isıtma sistemine ihtiyaç duyulan bütün gemilerde ısınma; sıcak su, ılık hava, elektrik, buhar veya dengi yöntemlerle sağlanmalıdır. Ancak, barınma alanı içerisinde, ısı iletimi için buhar bir araç olarak kullanılmamalıdır. Isıtma sistemi, gemiadamları barınma alanlarında, geminin ticaret faaliyetlerini yürüttüğü rotada karşılaşılması muhtemel normal hava ve iklim koşulları altında tatmin edici bir seviyede sıcaklığın korunması için yeterli olmalıdır. Yetkili makam bu konuda sağlanması gereken standartı belirlemelidir.

3. Radyatörler ve diğer ısıtma cihazları yerleştirilmeli ve gerekirse olduğu yerlerde yangın çıkması riskine karşı korunmalı ve kullanan kişiler için bir tehlike kaynağı oluşturmamalıdır.

Yönerge B3.1.4 - Aydınlatma

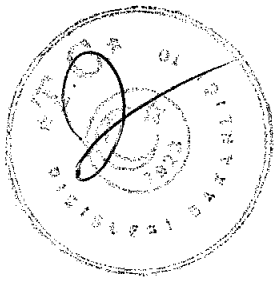
1. Bütün gemilerde, gemiadamları barınma alanlarında elektrikli aydınlatma olmalıdır. Aydınlatma için iki bağımsız elektrik kaynağı mevcut değilse, uygun şekilde imal edilmiş lambalarla ya da acil durum aydınlatma cihazlarıyla ilave aydınlatma sağlanmalıdır.

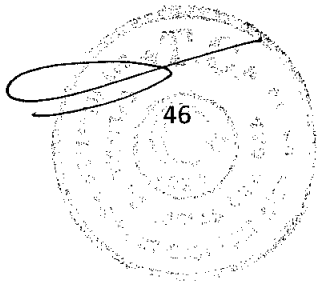
2. Uyku odalarında her yatağın başucuna bir elektrikli okuma lambası monte edilmelidir.

3. Doğal ve yapay aydınlatmaya ilişkin uygun standartlar yetkili makam tarafından belirlenmelidir.

Yönerge B3.1.5 – Uyku odaları

1. Gemide, gemiadamı ya da ona refakat edecek herhangi bir arkadaşı için olabildiğince rahat şekilde uygun yatak düzenlemeleri yapılmalıdır.





2. Gemi boyutu ve gemide yürütülen faaliyet ve tasarım elverdiği ölçüde, uyku odaları barınanlar için makul seviyede rahat ve düzeni kolaylaştırmak amacıyla tuvalet dahil, özel bir banyo bulunacak şekilde tasarlanıp donatılmalıdır.

3. İmkanlar nispetinde, uyku odaları, vardiyaları ayıracak ve gündüz çalışan kişilerle vardiyalı çalışan kişilerin aynı uyku odasını paylaşmalarını engelleyecek şekilde bölünmelidir.

4. Gemiadamlarının lostromo görevini icra etmeleri durumunda her bir uyku odasında ikiden fazla kişi olmamalıdır.

5. Standart A3.1'in 9(m) fıkrası kapsamında gerçekleştirilebilir olduğu ölçüde, ikinci mühendisin Standart A3.1'in 9(m) fıkrasında yer alan hükümlerden faydalanması tasarlanmalıdır.

6. Yataklar ve elbise dolaplarına ayrılan alanlar, şifonyer sandıkları ve oturakları zemin alanı ölçümüne dahil edilmelidir. Küçük ya da sıra dışı şekilde şekillendirilmiş ve serbest hareket etmeye ve herhangi bir mobilyanın yerleştirilmesine imkân tanımayan alanlar zemin alanı ölçümünden hariç tutulmalıdır.

7. Ranzalar iki kattan fazla olmayacak şekilde düzenlenmelidir; ranzaların geminin yan tarafı boyunca yerleştirildiği durumlarda, yan lambanın ranza üzerine denk gelmesi halinde sadece bir kat ranza olmalıdır.

8. Çift katlı ranzada alttaki yatak yerden en az 30 cm yükseklikte olmalıdır; üstte kalan yatak yaklaşık olarak alttaki yatağın alt kısmıyla güverte altı kemerlerin alt kısmının ortasına denk gelecek şekilde yerleştirilmelidir.

9. Eğer varsa bir ranzanın çatı ve rüzgâr altı bordası sert, pürüzsüz, paslanma ihtimali bulunmayan ve haşereleri barındırmayacak niteliklere sahip onaylanmış malzemeden yapılmış olmalıdır.

10. Ranzaların üretiminde boru biçimli çerçeveler kullanılmışsa, tam yalıtılmış olmaları ve haşerelerin barınmasına imkân tanıyacak delikleri içermemeleri sağlanmalıdır.

11. Her ranzaya yaylı bir alt zemin ya da yaylı bir döşek dahil, tamponlu alt kısma sahip rahat bir döşek ya da birleşik tamponlu bir döşek konmalıdır. Kullanılan döşek ve tampon malzemesi tescilli malzeme kullanılarak imal edilmiş olmalıdır. Haşere barındırması muhtemel dolgu malzemeleri kullanılmamalıdır.

12. Bir döşek bir diğerinin üzerine konduğunda, altta kalan döşeğin alt kısmına ya da üstte kalan yatağın yaylı tabanına toz geçirmeyen bir altlık konmalıdır.

13. Kullanılacak mobilyalar pürüzsüz ve sert malzemeler kullanılarak imal edilmeli; eğilme, bükülme ya da çürümeye yol açmamalıdır;

14. Uyku odalarına, yan aydınlatma penceresinden gelecek ışığa karşı perde ya da benzeri malzemeler konmalıdır.

15. Uyku odalarına bir ayna, tuvalet malzemelerinin konulabilmesi için küçük bölmeler, bir kitaplık ve yeterli sayıda palto veya ceket askı kancası takılmalıdır.

Yönerge B3.1.6 - Yemekhaneler

1. Yemekhane umumi olabileceği gibi ayrı ayrı da tesis edilebilir. Bu açıdan bakıldığında karar, armatör ya da gemiadamı örgütlerinin temsilcilerine danışıldıktan sonra alınmalı ve yetkili makamın onayına tabi olmalıdır. Karar verilirken geminin boyutları ve gemiadamlarının birbirlerinden farklı kültürel, dini ve sosyal ihtiyaçları gibi çeşitli faktörler dikkate alınmalıdır.

2. Gemiadamları için ayrı yemekhane olanaklarının tahsis edileceği durumlarda, söz konusu olanaklar aşağıda belirtilen çalışanlar için tahsis edilmelidir:

(a) kaptan ve zabitler ve

(b) lostromo ve diğer gemiadamı.

3. Yolcu gemileri haricindeki gemilerde, gemiadamlarının yemekhanelerinin zemin alanları, planlanan oturma kapasitesi bakımından kişi başına 1,5 m^2'den az olmamalıdır.

4. Bütün gemilerde yemekhaneler herhangi bir zaman zarfında kullanılacak en fazla gemiadamı sayısı için yeterli olacak şekilde sabit veya hareketli masalar ve uygun oturaklarla donatılmalıdır.

5. Gemiadamları gemide oldukları sürece aşağıdakiler kullanıma hazır olmalıdır:

(a) rahat erişilebilecek şekilde konumlandırılmış ve yemekhaneyi veya yemekhaneleri kullanan kişi sayısı için yeterli kapasiteye sahip bir buzdolabı;

(b) sıcak içecekler için tahsis edilecek donanım ve

(c) taze su tertibatı.

6. Kullanılabilir kilerlerin yemekhanelere erişimlerinin olmadığı durumlarda, yemekhane araç-gereçleri için uygun dolaplar ve bu araç-gereçlerin yıkanabilmesi için uygun donanım tahsis edilmelidir.

7. Masa ve oturma yerlerinin üst kısımları nem ve rutubet geçirmeyen malzemeler kullanılarak yapılmalıdır.

Yönerge B3.1.7 - Tuvalet ve banyolar

1. Lavabolar ve küvetler uygun boyutta olmalı ve pürüzsüz yüzeye sahip ve çatlamaların, pullanmaların veya paslanmaların olmayacağı tescilli malzemeler kullanılarak imal edilmiş olmalıdır.

2. Bütün tuvaletler tescillenmiş bir tasarımdan yola çıkılarak inşa edilmiş olmalı ve her zaman kullanılabilecek ve bağımsız olarak kontrol edilebilen sifonla bol miktarda suyla

temizleme ya da hava gibi diğer giderme yöntemleri kullanılarak temizleme işlemi sağlanmalıdır.

3. Birden fazla sayıda kişinin kullanımına açık tuvalet ve banyoların koşulları aşağıdakilerle uyumlu olmalıdır:

(a) zeminler tescilli sağlam malzemeler kullanılarak kaplanmalı, nem veya su geçirmez olmalı ve uygun tahliye önlemleriyle teçhiz edilmelidir;

(b) perdeler çelikten ya da tescilli diğer malzemeler kullanılarak imal edilmeli ve güverte seviyesinden en az 23 cm yukarıya kadar su geçirmez olmalıdır;

(c) tuvalet ve banyolar yeterli şekilde aydınlatılmalı, ısıtılmalı ve havalandırılmalıdır;

(d) tuvaletler, uyku odalarından ve yıkanma bölümlerinden ayrı ancak erişimleri rahat olmalıdır, uyku odalarından ya da başka bir erişimin olmadığı uyku odaları ile tuvaletler arasında bulunan bir geçitten doğrudan erişim olmamalıdır; bu gereksinim toplamda en fazla dört kişinin barındığı iki uyku odası arasında bir bölmede bulunan tuvaletler için geçerli değildir ve

(e) bir bölmede birden fazla sayıda tuvalet olduğu durumlarda, özel hayatın korunması amacıyla uygun olarak aralarına perdeleme yapılmalıdır.

4. Gemiadamlarının kullanımına tahsis edilen çamaşırhaneler aşağıdakileri içermelidir:

(a) çamaşır makineleri;

(b) kurutma makineleri ya da uygun şekilde ısıtılan ya da havalandırılan kurutma odaları ve

(c) ütü ve ütü masaları ya da dengi donanımlar.

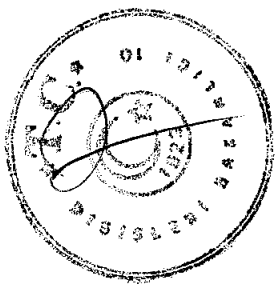
Yönerge B3.1.8 – Revir

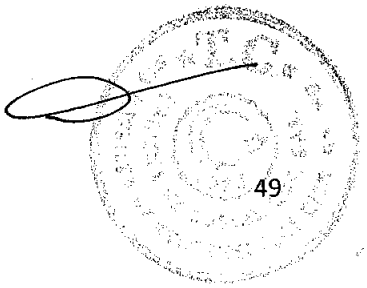
1. Revir, muayene ve tıbbi ilk yardım uygulanmasının kolaylaştırılmasını sağlayacak ve bulaşıcı hastalıkların yayılmasını engellemeye yardımcı olacak şekilde tasarlanmalıdır.

2. Giriş, yataklar, aydınlatma, havalandırma, ısıtma ve su tedariki kişilerin tedavilerinin huzurlu ve rahat bir şekilde yapılmasını sağlayacak şekilde tasarlanmalıdır.

3. Revirdeki gerekli olan yatak sayısı yetkili makam tarafından belirlenmelidir.

4. Banyo ve tuvaletler, bulundukları alanın bir parçası olarak ya da bu alana yakın konumlandırılmak üzere sadece revirde yatanların kullanımına yönelik olarak sunulmalıdır. Bu tarz bölmeler asgari olarak bir tuvaletten, bir lavabodan ve bir küvet veya duştan oluşmalıdır.





Yönerge B3.1.9 - Diğer hizmet yerleri

1. Makine dairesi personeli için giysilerini çıkartmaları amacıyla ayrı yerlerin sağlandığı durumlarda, bu alanlar aşağıda belirtilen özellikleri taşımalıdır:

(a) bu alanlar makine dairesi dışında olmalı ancak makine dairesine kolay erişimleri sağlanmalıdır ve

(b) ayrı ayrı giysi dolapları, küvet, duş ya da her ikisi birlikte ve ayrıca sıcak ve soğuk su akan lavabolar bulunmalıdır.

Yönerge B3.1.10 - Yatak takımları, yemekhane araç-gereçleri ve çeşitli malzemeler

1. Her Üye, aşağıdaki ilkelerin uygulamaya konmasını gözetmelidir:

(a) temiz yatak takımları ve yemekhane araç-gereçleri bütün gemiadamlarına gemide hizmet verdikleri süre boyunca kullanmaları için armatör tarafından tedarik edilmelidir ve gemiadamlarına verilen bu malzemeleri kaptan tarafından belirlenen sürede ya da gemideki hizmet sürelerinin dolmasını müteakip geri vermekle yükümlüdürler;

(b) yatak takımları iyi kalitede olmalı; tabak, bardak ve diğer yemekhane araç-gereçleri kolaylıkla temizlenebilecek tescilli malzemeden imal edilmelidir ve

(c) bütün gemiadamlarına armatör tarafından havlu, sabun ve tuvalet kâğıdı tedarik edilmelidir.

Yönerge B3.1.11 – Dinlenme tesisleri, posta hizmetleri ve gemi ziyaretine ilişkin düzenlemeler

1. Gemicilik endüstrisinde yaşanan teknik ve kullanıma yönelik diğer gelişmelerden ötürü gemiadamı ihtiyaçlarındaki değişikliklere göre uygun olup olmadıklarını kontrol etmek amacıyla dinlenme olanakları ve hizmetleri sıklıkla gözden geçirilmelidir.

2. Dinlenme olanaklarının sağlanmasına yönelik mobilyalar arasında asgari olarak bir kitaplık ile okuma, yazma ve uygulanabilir olduğu takdirde oyun oynama amaçlı kullanılabilecek olanaklar yer almalıdır.

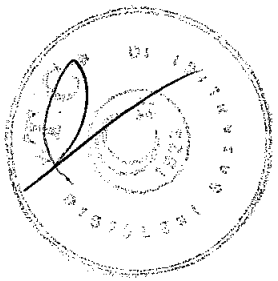
3. Dinlenme olanaklarının planlanmasıyla bağlantılı olarak, yetkili makam bir kantin oluşturulmasını dikkate almalıdır.

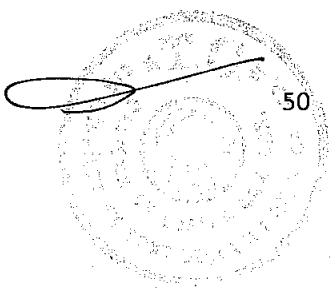
4. Gemiadamına hiçbir maliyeti olmadan aşağıdaki olanakların da eklenmesine dikkat edilmelidir:

(a) sigara içme odası;

(b) televizyon izleme ve radyo yayınlarını dinleme imkânı;

(c) film seyretme imkânı ve sefer süresince yeterince film stoku yapılması ve gerekli olduğu durumlarda makul aralıklarla filmlerin değiştirilmesi;





(d) egzersiz aletleri, masa oyunları ve güvertede oynanabilecek oyunlar dahil olmak üzere spor ekipmanları;

(e) mümkün olduğunda yüzmeye yönelik olanaklar;

(f) mesleki ve diğer konularda kitapların bulunduğu bir kütüphane, sefer boyunca yeterli olacak kitap stoku ve kitapların makul aralıklarla değiştirilmesi;

(g) dinlenme-eğlenme amaçlı el işi çalışmalarına yönelik olanaklar;

(h) radyo, televizyon, video kayıt cihazları, DVD/CD oynatıcılar, kişisel bilgisayar ve gerekli yazılımlar, kaset kaydedici gibi elektronik donanımlar;

(i) uygun olduğunda, ulusal, dini ya da sosyal geleneklere zıt bir durum teşkil etmediği sürece gemide bir barın hizmet vermesinin sağlanması ve

(j) gemiden karaya telefonla iletişim imkânına makul oranda erişimin sağlanması ve e-posta ve internet imkânlarının sunulması ve uygulanabilir olduğunda, bu hizmetlerden makul miktarda bir ücret karşılığında yararlandırılması.

5. Gemiadamlarının mektuplarının olabildiğince güvenilir ve hızlı şekilde gönderilmesi için gerekli her türlü çaba gösterilmelidir. Gemiadamlarının kontrolleri dışında gelişen olaylar sonucunda göndermiş oldukları postanın tekrar adreslendirilmesi gerektiğinde, ortaya çıkan ilave masrafların gemiadamları tarafından ödenmemesi için her türlü çabanın gösterilmesine dikkat edilmelidir.

6. Yürürlükteki ilgili ulusal veya uluslararası mevzuata tabi olarak mümkün ve makul olduğunda, gemiadamlarının gemi limana yanaştığında eşlerini, akrabalarını ve arkadaşlarını ziyaretçi olarak gemiye alabilmeleri için hızla izin verilmesi amacıyla gerekli önlemler alınmalıdır. Bu tarz önlemler, güvenlik amaçlı her türlü izin gereksinimini karşılar nitelikte olmalıdır.

7. Bazı seyahatlerde uygulanabilir ve makul olduğunda, gemiadamlarının eşlerinin onlara eşlik etmeleri olasılığına ilişkin olarak gerekli özen gösterilmelidir. Eşler, olası kazalara ya da hastalıklara karşı uygun şekilde sigortalanmalıdır; bu tarz bir sigortanın yaptırılmasında armatör, gemiadamına her türlü desteği vermelidir.

Yönerge B3.1.12 - Gürültü ve titreşimin önlenmesi

1. Barınma ve dinlenme tesisleri ve masa servisi; makine dairesi, yeke dairesi, güverte vinçleri, havalandırma, ısıtma ve klima donanımlarından ve diğer gürültülü makine ve donanımlarından olabildiğince uzak noktalara konumlandırılmalıdır.

2. Ses üreten mekânlarda bulunan perdelerin, güverte altlarının ve güvertelerin imalinde ve kaplamalarında ses yalıtımı yapılmalı ve diğer uygun ses yalıtımlı malzemeler kullanılmalıdır, ayrıca makine dairelerine kendiliğinden kapanan ve ses yalıtımı sağlayan kapılar takılmalıdır.

3. Makine dairelerine ve makine bulunan diğer alanlara, uygulanabilir olduğunda, makine dairesi personeli için ses geçirmez merkezi kumanda odaları konması sağlanmalıdır. Makine atölyesi gibi çalışma alanları, genel makine dairesi gürültüsünden mümkün mertebe yalıtılmalıdır ve makinelerin çalıştırılmaları sırasında çıkan gürültünün azaltılması için gerekli önlemler alınmalıdır.

4. Çalışma ve yaşama alanlarındaki gürültü seviyelerinin sınırları, 2001 tarihli Çalışma alanında çevresel faktörler başlıklı ILO uygulama kodu kapsamındakiler dahil, maruz kalma seviyelerine ilişkin ILO uluslararası yönergelerle ve uygulanabilir olduğunda, Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından tavsiye edilen özel korumalarla ve müteakiben gemide kabul edilebilir gürültü seviyeleri için çıkartılan tadil amaçlı ya da ilave hükümlerle uyumlu olmalıdır. İngilizce ya da geminin faaliyet gösterdiği dilde uygulanabilir belgelerin bir örneği gemide hazır bulundurulmalı ve gemiadamlarının kullanımına hazır olmalıdır.

5. Hiçbir barınma veya dinlenme ya da masa servisi aşırı titreşime maruz kalmamalıdır.

Kural 3.2- Beslenme ve masa servisi

Amaç: Gemiadamlarına, içecek su dahil, hijyenik şartlarda sunulan kaliteli bir beslenme sağlamak

1. Her Üye, gemideki personelin farklı kültür ve dinlere aidiyetlerini de göz önünde bulundurarak, besin değeri ve miktarı onların ihtiyaçlarına cevap veren uygun nitelikteki yiyeceklerin ve içecek suyun, bayrağını taşıyan gemilerde bulundurulmasına ve tedarik edilmesine dikkat eder.

2. Bir gemideki gemiadamlarının yiyecek ve içecekleri, işlerini bitirinceye kadar, ücretsiz olarak karşılanır.

3. Gemide yemek hazırlamakla görevli aşçı olarak istihdam edilen gemiadamları, bu görev için istenilen eğitim ve niteliklere sahip olmalıdır.

Standart A3.2 Beslenme ve masa servisi

1. Her Üye, bayrağını taşıyan gemilerdeki gemiadamlarına verilen yemekler için yiyeceklerin ve içecek suyun nicelik ve niteliği ile masa servisi standartlarına ilişkin asgari standartları garantilemeyi amaçlayan bir mevzuatı veya diğer önlemleri kabul etmeli ve eğitim faaliyetleri yolu ile bu fıkrada belirtilen standartları öğretmeli ve onların uygulamasını kolaylaştırmalıdır.

2. Her Üye, bayrağını taşıyan gemilerin aşağıdaki asgari standartları gözetmesine dikkat eder:

(a) Gemideki gemiadamlarının sayısı, dinleri, ve beslenme bakımından kültürel alışkanlıkları ile seyahatin süresi ve türünü hesaba katarak besleyici, kaliteli ve yeterli çeşitlilikte yiyecek ve içecek su bakımından yeterli miktarda erzak tedariki;

(b) Gemiadamlarına, yeterli hijyenik şartlarda çeşitli ve besleyici yemek hazırlama ve servis yapma imkanı sağlayan düzenli mutfak ve masa servisi ve

(c) Yeterli eğitimi veya gerekli eğitimi almış mutfak ve yemek servisi ile görevli bir kişi.

3. Armatörler, gemi aşçısı olarak görevlendirilen gemiadamlarının bu görev için ilgili Üyenin mevzuat hükümlerine uygun olarak eğitimli, nitelikli ve yetkin olmalarına dikkat eder.

4. Bu Standartın 3. fıkrasında bahsedilen koşullar, mutfak ve masa servisinde, yemek yapma becerisi, kişisel hijyen ve gıda hijyeni, yiyeceklerin stoklanması, stokların yönetimi ve çevrenin korunması, sağlık ve güvenlik konusunda yetkili makam tarafından tanınmış veya kabul edilmiş bir eğitim kursunun başarı ile tamamlanmış olması zorunluluğunu kapsar.

5. Ekipman veya işletim sistemi nedeniyle, 10 kişiden daha az sayıda personel ile faaliyet gösteren gemiler, yetkili makam tarafından, mutfakta yiyecekleri hazırlayan her kim olursa olsun, gıda ve personelin hijyeni ile gemideki gıdaların işlenmesi ve stoklanması konularını kapsayan alanlarda kurs veya eğitim alma zorunluluğu olan tam nitelikli bir aşçıya sahip olma mecburiyetine tabi tutulamayabilir.

6. Yetkili makam, gıda ve kişi hijyeni ile gemideki gıdaların işlenmesi ve stoklanması konusunda eğitim veya kurs almış olmak şartı ile tam olarak yeterli niteliğe sahip olmayan bir aşçıya, olağanüstü zorunluluk hallerinde, belirli bir gemide ve belirli bir süre için hizmet vermek amacıyla ilk mola verilecek limana kadar veya bir ayı aşmayan bir süre için hizmet görmesine izin veren bir muafiyet verebilir.

7. Yetkili makam, hükümlere uygunluğun sürekliliği bakımından Başlık 5'te öngörülen prosedürlere uygun olarak belgeye dayalı olarak sık aralıklarla yapılan teftişlerin gemilerde aşağıdaki alanlarda kaptan veya onun yetkisi altındaki kişi tarafından yürütülmesini öngörür:

(a) yiyecek ve içecek su temini;

(b) yiyecek ve içecek suların stoklanması ve işlenmesi için kullanılan bütün mahal ve ekipmanlar ve

(c) yemeklerin hazırlanması ve servis edilmesi için kullanılan mutfak ve diğer bütün donanımlar.

8. 18 yaşından küçük hiç bir gemiadamı, gemi aşçısı olarak istihdam edilmemeli, görevlendirilmemeli veya çalıştırılmamalıdır.

Yönerge B3.2 – Beslenme ve masa servisi

Yönerge B3.2.1 - Teftiş, eğitim, araştırma ve yayınlar

1. Yetkili makam, diğer ilgili acenteler ve kuruluşlarla işbirliği içerisinde, gemide masa servisi gereksinimleri konusuna özel dikkat göstererek, beslenme ve satın alma, depolama, saklama, pişirme ve yiyecek servisi yöntemleri hakkında güncel bilgiler

derlemelidir. Bu bilgi, ücretsiz ya da makul bir ücret karşılığında gemilerin yiyecek tedariki ve donanımlarına yönelik ticari etkinliklerde bulunan üreticilerin, kaptanların, garsonların ve aşçıların ve ilgili armatör ve gemiadamı örgütlerinin erişimine sunulmalıdır. Bu amaçla kılavuzlar, broşürler, posterler, şemalar veya ticaret dergilerinde reklamlar gibi uygun tanıtım araçları kullanılmalıdır.

2. Yetkili makam, yemek israfının önlenmesi, uygun bir hijyen standartının yakalanmasının kolaylaştırılması ve çalışma düzenlemelerinde uygulanabilir azami rahatlığın sağlanması amacıyla uygun tavsiyelerde bulunmalıdır.

3. Yetkili makam, gemide uygun yemek tedariki ve masa servisi sunulmasını sağlamaya ilişkin yöntemlerle ilgili eğitim malzemelerini ve gemide verilen bilgilendirme faaliyetlerini geliştirmek üzere ilgili acenteler ve örgütlerle çalışmalıdır.

4. Yetkili makam, ilgili armatör ve gemiadamı örgütleri ile ve yemek ve sağlık sorunlarıyla ilgili ulusal ve yerel yetkililerle yakın işbirliği içerisinde çalışmalı ve gerekli olduğunda söz konusu yetkililerin hizmetlerinden yararlanabilmelidir.

Yönerge B3.2.2 - Gemi aşçıları

1. Gemiadamları, sadece aşağıdaki koşullarda gemi aşçısı olarak değerlendirilmelidir:

(a) ilgili mevcut yetenekleri ve deneyimleri dikkate alındığında değişikliğe tabi olmak üzere yetkili makam tarafından belirlenecek asgari bir süre boyunca denizde hizmet etmiş olmaları durumunda ve

(b) yetkili makam tarafından belirlenecek bir sınavdan ya da onaylı bir aşçılık eğitim kursunun düzenlediği dengi bir sınavdan başarı ile geçmiş olmaları durumunda.

2. Belirlenen sınavların yürütülmesi ve verilecek ilgili sertifikalar ya doğrudan yetkili makam tarafından ya da onun kontrolüne tabi aşçı eğitimi alanında tescilli bir aşçılık eğitim kursu tarafından sağlanabilir.

3. Yetkili makam, uygun olduğunda, bu Sözleşmeyi ya da 1946 tarih ve 69 sayılı Gemi Aşçılarının Sertifikalandırılması Sözleşmesini veya tanınmış bütün diğer kuruluşlar tarafından verilen, gemi aşçısı becerisine sahip olunduğuna ilişkin sertifikaların tanınmasını sağlamalıdır.

BAŞLIK 4. SAĞLIĞIN KORUNMASI, TIBBİ TEDAVİ, REFAH VE SOSYAL GÜVENLİK BAKIMINDAN KORUMA

Kural 4.1- Gemilerde ve karada tıbbi tedavi

Amaç: Gemiadamlarının sağlığını korumak ve onlara gemide ve karada tıbbi tedaviye hızlı erişimi sağlamak

1. Her Üye, bayrağını taşıyan gemilerde çalışan bütün gemiadamlarının gemide çalışırken sağlıklarının korunması için uygun önlemlerle kapsama alınmasını ve hızlı ve uygun bir tıbbi tedaviye erişimlerini sağlar.

2. Bu Kuralın 1. fıkrasında bahsedilen koruma ve tedavi, gemiadamlarına, prensip olarak, ücretsiz sağlanır.

3. Her Üye, toprakları üzerinde bulunan gemilerde çalışan gemiadamlarının, acil tıbbi tedavi gerekmesi halinde, karadaki sağlık kuruluşlarına erişimlerini sağlar.

4. Gemilerde sağlığın korunması ve tıbbi tedavi ile ilgili Kodda bahsedilen hükümler, gemiadamlarına, genellikle karada çalışanların faydalandıklarına mümkün olabildiğince benzer bir sağlık koruması ve tıbbi tedavi sağlamayı amaçlayan önlemlere ilişkin standartları kapsar.

Standart A4.1- Gemilerde ve karada tıbbi tedavi

1. Her Üye, bayrağını taşıyan bir gemide çalışan gemiadamlarının sağlığını korumak ve onlara temel diş tedavilerini kapsayan tıbbi tedavi sağlamak için aşağıdaki önlemlerin alınmasını sağlar:

(a) gemiadamlarına, hizmetlerini ilgilendiren iş sağlığının korunmasına ve tıbbi tedaviye ilişkin genel hükümlerin tamamı ile gemide çalışmaya ilişkin bütün özel hükümlerin gemiadamlarına uygulanmasını garanti eder;

(b) gemiadamlarına, ilaçlara, tıbbi malzemelere ve gerekli teşhis ve tedavi hizmetleri ile tıbbi bilgilenme ve öğrenmeye hızlı erişim dahil, genellikle karada çalışanların faydalandıklarına mümkün olabildiğince benzer bir sağlık koruması ve tıbbi tedaviyi garanti eder;

(c) gemiadamlarına, mola verilen limanda, mümkün olabildiği ölçüde, derhal doktora veya uzman diş hekimine muayene olma hakkını verir;

(d) Üyenin mevzuatına ve uygulamasına uygun olduğu ölçüde, gemideki veya yabancı bir limanda inen gemiadamlarına ücretsiz olarak tıbbi tedavi ve sağlığın korunması hizmetlerinin verilmesini garanti eder.

(e) hasta veya yaralı gemiadamlarının tedavisi ile sınırlı olmayan, fakat aynı zamanda özellikle sağlığın iyileştirilmesi ve sağlık eğitimi programlarının geliştirilmesi olmak üzere önleyici nitelikteki tedbirleri de kapsar.

2. Yetkili makam, kaptanların ve yetkili sağlık personelinin karada ve gemide kullanımı için tip model bir sağlık raporunu kabul eder. Bu rapor, gizli niteliktedir ve sadece gemiadamlarının tedavilerini kolaylaştırmaya yarar.

3. Her Üye, bayrağını taşıyan gemilerde tıbbi tedavi ve hastane için kurulum, ekipman ve formasyonla ilgili hükümler içeren bir mevzuatı kabul eder.

4. Ulusal mevzuat en azından aşağıdaki hükümlere uyulmasını öngörür:

(a) Her gemi, özellikleri yetkili makam tarafından belirlenen ve onlar tarafından düzenli olarak teftiş edilen eczane, tıbbi malzeme ve tıp rehberine sahip olur. Ulusal hükümler, geminin tipini, gemideki personel sayısını, yapısını, istikametini ve seyahatlerin süresini ve ulusal ve uluslararası planda tavsiye edilen tıbbi standartları göz önünde bulundurmalıdır;

(b) Üzerinde 100 veya daha fazla personel bulunduran ve genellikle uluslararası seyahatleri üç günden fazla süren her gemi, tıbbi tedaviden sorumlu bir uzman hekim bulundurmalıdır. Ulusal mevzuat aynı zamanda, özellikle seyahatin süresi, yapısı ve şartları ve gemiadamlarının sayısı gibi etkenleri göz önünde bulundurarak başka hangi gemilerin hekim bulunduracığını da tespit eder;

(c) Hekimi olmayan gemiler, normal işlerinin yanında tıbbi tedavi ve ilaçların sevk ve idaresi ile görevli en azından bir gemiadamına veya ilk yardım yapmaya muktedir bir gemiadamına sahip olmalıdır. Gemide tıbbi tedaviyi sağlamakla görevli hekim olmayan gemiadamları, değişik 1978 tarihli Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW) hükümlerine uygun tıbbi tedavilerle ilgili bir eğitimi başarı ile tamamlamış olmalıdır. İlk yardım yapmakla görevli gemiadamları, ilk yardım ile ilgili STCW'nin hükümlerine uygun bir eğitimi başarı ile tamamlamış olmalıdır. Ulusal mevzuat, özellikle seyahatin süresi, niteliği ve şartları gibi etkenler ile gemideki gemiadamı sayısını da hesaba katarak istenilen eğitimin seviyesini belirler;

(d) Yetkili makam, uzmanların tavsiyeleri de dahil, radyo ve uydu aracılığı ile tıbbi muayenelerin denizdeki gemilerde her an mümkün olabilmesi için gerekli önlemleri alır. Bir gemi ile karadaki personel arasında tavsiyeler veren radyo ve uydu aracılığı ile gönderilen tıbbi mesajlar dahil bu muayene, bayrakları ne olursa olsun, bütün gemilere ücretsiz sağlanır.

Yönerge B4.1 - Gemide ve karada tıbbi bakım

Yönerge B4.1.1 - Tıbbi bakımın sağlanması

1. Tıp doktoru bulundurma zorunluluğu olmayan gemilerde verilecek tıbbi eğitim seviyesinin saptanmasında, yetkili makam aşağıdakileri şart koşmalıdır:

(a) normalde sekiz saat içerisinde nitelikli tıbbi bakıma ve tıbbi olanaklara erişebilme kapasitesine sahip olan gemiler, 1978 tarihli Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında (STCW) Uluslararası Sözleşmede öngörülen, tıbbi bakımdan sorumlu gemiadamının gemide olması muhtemel kaza ya da hastalık durumunda, acil ve etkin hareket etme ve radyo ve uydu bağlantısıyla alınan tıbbi tavsiyelerden faydalanma konusunda yetkin kılacak onaylı tıbbi ilk yardım eğitimini almış en az bir görevli gemiadamı bulundurmak zorundadır ve

(b) tüm diğer gemilerde, STCW tarafından öngörülen tıbbi bakım alanında onaylı, intravenöz tedavi gibi hayat kurtarma teknikleri alanında pratik eğitim ve genel eğitimi içeren, ilgili kişilerin denizde bulunan gemilere tıbbi destek verme amaçlı koordine şemalara etkin şekilde katılımcı olmalarını ve gemide kalmaları muhtemel süre boyunca hasta ve yaralı kişilere tatmin edici bir standartta tıbbi bakım sunmalarını sağlayacak eğitimi almış olan en az bir görevli gemiadamı bulundurulmalıdır.

2. Bu Yönergenin 1. fıkrasında sözü edilen eğitimlerde, Gemiler için Uluslararası Tıbbi Kılavuz, Tehlikeli Eşyaları Kapsayan Kazalarda Kullanılacak Tıbbi İlk Yardım Kılavuzu, Kılavuzluk Belgesi, Uluslararası Denizcilik Eğitim Kılavuzu, Sinyallere İlişkin Uluslararası Kod kapsamındaki tıbbi bölüm ve benzeri ulusal kılavuzların en güncel baskılarında yer alan hususlar temel alınmalıdır.

3. Bu Yönergenin 1. fıkrasında sözü edilen şahıslar ve yetkili makam tarafından belirlenen benzeri diğer gemiadamları yaklaşık beş yıllık aralıklarla, yeni gelişmeler ışığında bilgi ve becerilerini artırmaya yönelik güncelleme eğitimi almalıdır.

4. Ecza dolabı ve içindekiler, ayrıca gemide taşınan medikal donanım ve sağlık kılavuzu ile birlikte 12 ayı geçmeyecek şekilde, tüm ilaçların etiketlerinin, son kullanma tarihlerinin ve saklama koşullarının ve prospektüslerinin uygun konumda olmalarını ve gerekli olduğu şekilde tüm donanımların çalışır vaziyette olmalarını sağlamakla görevli yetkili makam tarafından belirlenen sorumlu kişilerce düzenli aralıklarla teftiş edilmeli ve bakıma alınmalıdır. Ulusal anlamda kullanılan geminin tıbbi kılavuzunu benimserken ya da gözden geçirirken ve ecza dolabı ve medikal ekipmanların içeriklerini belirlerken, yetkili makam Gemilere Yönelik Uluslararası Tıbbi Kılavuz'un en güncel baskısı ve bu Yönergenin 2. fıkrasında sözü edilen diğer kılavuzlar da dahil, bu alandaki uluslararası tavsiyeleri de dikkate almalıdır.

5. Tehlikeli olarak sınıflandırılan bir yükün, Tehlikeli Eşyaları Kapsayan Kazalarda Kullanılacak Tıbbi İlk Yardım Kılavuzu'nun en güncel baskısına dahil edilmemesi durumunda, söz konusu maddelerin yapısal özelliklerine ilişkin gerekli bilgiler, ilgili riskler, gerekli kişisel koruma cihazları, ilgili tıbbi prosedürler ve belirli panzehirler gemiadamlarının kullanımına sunulmalıdır. Tehlikeli maddelerin taşındığı durumlarda bu tarz belirli panzehirler ve kişisel koruyucu cihazlar, gemide hazır bulundurulmalıdır. Bu bilgi, Yönetmelik 4.3'te ve ilgili Kod hükümlerinde açıklandığı şekilde geminin iş sağlığı ve güvenliği politikası ve programlarıyla birleştirilmelidir.

6. Bütün gemiler tıbbi tavsiye almak üzere kullanılacak tam ve güncel radyo istasyonlarının bir listesini ve uydu iletişimi ile donatılmışlarsa, tıbbi tavsiye almak üzere karada bulunan uydu istasyonların güncel ve tam listesini bulundurmalıdır. Gemide tıbbi bakımdan veya ilk yardımdan sorumlu olan gemiadamlarının, gemi tıbbi kılavuzu ve Uluslararası Sinyaller Kodu'nun en güncel baskısının tıbbi kısmı hakkında gerekli talimatları almaları sağlanmalı ve bu sayede tavsiyede bulunan doktor tarafından ihtiyaç duyulacak bilgi türlerini ve aynı zamanda alınan tavsiyeleri anlamalarına imkân verilmelidir.

Yönerge B4.1.2 - Sağlık raporu modeli

1. Bu Kodun A Bölümü gereğince gereksinim duyulan gemiadamları için standart sağlık rapor formu, hastalık ya da yaralanma durumunda gemiadamları ile ilgili olarak gemi ile kara arasında tıbbi ve benzer bilgilerin değişimini kolaylaştırmak üzere tasarlanmalıdır.

Yönerge B4.1.3 – Karada sağlık bakımı

1. Gemiadamlarını tedavi etmek üzere kullanılan karada bulunan tıbbi tesisler amaca uygun yeterlilikte olmalıdır. Doktorlar, diş hekimleri ve diğer tıbbi personel gerekli yetkinliğe sahip olmalıdır.

2. Gemiadamlarının limanda aşağıdakilere erişimleri sağlanmalıdır:

(a) hastalık ve yaralanmalara karşı ayakta tedavi imkânı;

(b) gerekli olduğunda hastaneye yatırılma ve

(c) özellikle acil durumlarda diş tedavisine yönelik olanaklar.

3. Herhangi bir hastalıktan rahatsız olan gemiadamlarının tedavilerini kolaylaştırmak için uygun önlemler alınmalıdır. Özellikle, gemiadamlarının milliyetlerine veya dini inançlarına bakılmaksızın karada bulunan kliniklere ve hastanelere kabul edilmeleri sağlanmalı ve mümkün olduğunda, kendilerine sunulan tıbbi imkânların tamamlanması amacıyla gerekli görüldüğünde tedavinin devam ettirilmesini sağlayacak anlaşmalar yapılmalıdır.

Yönerge B4.1.4 – Başka gemilere tıbbi yardım ve uluslararası işbirliği

1. Her Üye, sağlık ve tıbbi koruma alanında düzenlenen programlara ve araştırmalara destek vermek amacıyla uluslararası işbirliği sağlama konusuna gerekli dikkati göstermelidir. Bu tarz işbirliği aşağıdaki konuları içerebilir:

(a) tadil edildiği şekliyle, 1979 tarihli Denizcilik Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesine ve Uluslararası Havacılık ve Denizcilik Arama ve Kurtarma (IAMSAR) Kılavuzuna uygun olarak arama ve kurtarma faaliyetleri düzenleme ve koordine etme, düzenli gemi konumu raporlama sistemi, kurtarma koordinasyon merkezleri ve acil durum helikopter hizmetleri gibi durumlarda gemide bulunan gemiadamlarına acil tıbbi yardım sağlanmasına ve tahliye edilmesine yönelik düzenlemeler geliştirmek;

(b) hastane ve kurtarma olanakları sunabilen ve denizde seyir halindeyken doktor taşıyan ve görev halindeki tüm gemilerin optimum seviyede kullanılmalarını sağlamak;

(c) gemiadamlarına acil tıbbi bakım sağlamak üzere tüm dünyada ulaşılabilecek uluslararası doktor ve tıbbi bakım olanaklarının listesini oluşturmak ve bunların kullanımını sağlamak;

(d) acil tedavi almaları için gemiadamlarının karaya çıkarılmasını sağlamak;

(e) Müdahale eden doktorların, gemiadamının istekleri ve ihtiyaçlarını da hesaba katarak yaptıkları tıbbi tavsiyeler doğrultusunda, uygulanabilir olması halinde, yurtdışında hastaneye yatan gemiadamlarının ülkelerine geri gönderilmelerini sağlamak;

(f) Müdahale eden doktorların, gemiadamının istekleri ve ihtiyaçlarını da hesaba katarak yaptıkları tıbbi tavsiyeler doğrultusunda gemicilerin ülkelerine geri gönderilmesi aşamasında kendilerine kişisel yardım sağlamak;

(g) gemiadamlarına aşağıdaki hizmetleri sunmak için sağlık merkezleri kurulması yönünde çaba sarf etmek:

(i) sağlık durumu, tıbbi tedavi ve gemiadamları için önleyici sağlık bakımı konularında araştırma yürütmek ve

(ii) denizcilik sektöründe kullanılan ilaçlar hakkında medikal ve sağlık çalışanlarını eğitmek;

(h) gemiadamlarının karşılaştıkları iş kazaları, meslek hastalıkları ve ölümle sonuçlanan vakalar ile ilgili istatistikler toplamak ve değerlendirmek ve elde edilen istatistikleri diğer işçi kategorilerini kapsayan iş kazaları ve meslek hastalıklarına yönelik herhangi bir mevcut ulusal istatistik sistemine entegre etmek;

(i) uluslararası karşılıklı teknik bilgi alışverişi, eğitim malzemeleri ve personel ve aynı zamanda uluslararası eğitim kursları konularında seminerler ve çalışma grupları düzenlemek;

(j) bütün gemiadamlarına limanda özel tedavi amaçlı ve önleyici tıbbi hizmetler sunulmasını sağlamak ya da gemiadamlarına genel sağlık ve tıbbi amaçlı ve rehabilitasyon hizmetlerine yönelik imkanlar sunmak ve

(k) mümkün olan en yakın zaman içerisinde, akrabalarının istekleri doğrultusunda, vefat eden gemiadamlarının naaşlarının veya küllerinin ülkelerine geri gönderilmesini sağlamak.

2. Sağlığın korunması ve tıbbi tedavi alanında gemiadamlarına yönelik yürütülecek uluslararası işbirliği, ikili ya da çok taraflı anlaşmalar ya da Üyeler arasında yapılacak müzakereler temel alınarak yürütülmelidir.

Yönerge B4.1.5- Gemiadamlarının bakmakla yükümlü olduğu kişiler

1. Her Üye, sağlık bakımı ve benzeri hizmetlerin mevcut olmadığı durumlarda kapsamına genel olarak işçileri ve bakmakla yükümlü oldukları kişileri de dahil edecek olan tıbbi bakım hizmetleri geliştirilinceye kadar toprağında ikamet eden gemiadamlarının bakmakla yükümlü oldukları kişilere uygun ve yeterli tıbbi yardım sağlanmasına yönelik önlemler almalı ve bu amaçla alınan önlemlerle ilgili olarak Uluslararası Çalışma Bürosunu bilgilendirmelidir.

Kural 4.2- Armatörlerin sorumluluğu

Amaç: İşe bağlı olarak meydana gelen bir hastalık, kaza veya ölümün mali sonuçlarına karşı gemiadamlarının korunmasını sağlamak

1. Her Üye, bayrağını taşıyan gemilerde çalışan gemiadamlarına, gemiadamı iş sözleşmesi çerçevesindeki görevleri esnasında meydana gelen veya bu iş sözleşmesi çerçevesinde istihdam edilmelerinden kaynaklanan hastalık, kaza veya ölümlerin mali sonuçlarına karşı koymak amacıyla armatör tarafından yapılacak mali yardım ve desteğe hak

kazanmayı sağlamak için Koda uygun olarak alınmış önlemlerin gemide uygulanmasını gözetir.

2. Bu Kural, gemiadamının sahip olabileceği diğer hak arama araçlarından ayrıdır.

Standart A4.2- Armatörlerin sorumluluğu

1. Her Üye, bayrağını taşıyan gemilerin armatörlerinin, aşağıdaki asgari standartlara uygun olarak, bu gemilerde çalışan gemiadamlarının tamamının sağlığının korunmasından ve tıbbi tedavilerinden sorumlu olmasını düzenleyen bir mevzuatı kabul eder:

(a) Armatörler, gemilerinde çalışan gemiadamlarının, hizmetin başlaması için açıkça belirtilen tarih ile usulüne uygun olarak yurda dönmesine dair kabul edilen tarih arasında veya bu iki tarih arasında gemiadamlarının istihdamından kaynaklanan her hastalık ve kazanın masrafını üzerine almalıdır.

(b) İş kazası, meslek hastalığı veya mesleki bir riskten kaynaklanan vefat veya uzun süreli iş göremezlik hallerinde gemiadamlarına, ulusal mevzuatta, gemiadamı iş sözleşmesinde veya toplu iş sözleşmesinde öngörüldüğü şekilde bir tazminatı garanti etmek için armatörler mali sorumluluğu kendi üzerine almak zorundadır.

(c) Hasta veya yaralı gemiadamının tıbbi tedavisi, gerekli ilaç ve diğer tedavi edici uygulamalar dahil tıbbı masrafları ile ikamet yerinin dışındaki yiyecek ve barınma masrafları, hastalığı veya iş göremezliği geçinceye ya da kalıcı karakterde olduğu beyan edilinceye kadar armatöre aittir.

(d) Cenaze defin masrafı, ölüm gemide veya taahhüdü altında iken karada meydana gelmişse, armatöre aittir.

2. Ulusal mevzuat, kazanın olduğu günden veya hastalığın başlangıcından itibaren 16 haftadan az olmayacak bir dönem için armatörün yükümlülüğünü tıbbı tedavi, beslenme ve barınma masraflarını karşılama bakımından sınırlayabilir.

3. Hastalık veya kaza iş göremezliğe yol açtığı takdirde, armatör aşağıdakileri karşılar;

a) Hasta veya yaralı olarak gemide kaldığı sürece veya bu Sözleşmeye uygun olarak evine ulaşıncaya kadar ücretlerin tamamını ve

b) Gemiadamı, yurda gönderildiği veya gemiden indiği andan itibaren iyileşinceye kadar yada ilgili Üyenin mevzuatı gereğince nakdi yardımları hak edinceye kadar, bu ikisinden hangisi daha erken ise sözkonusu süre boyunca, ulusal mevzuatın veya toplu iş sözleşmesinin öngördüğü ücretin tamamını veya bir kısmını.

4. Ulusal mevzuat, armatörün, gemiden inen bir denizcinin kazaya uğradığı günden veya hastalığının başlangıcından itibaren 16 haftadan az olmayan bir süre için ücretinin tamamını veya bir kısmını ödemesi yükümlülüğünü sınırlayabilir.

5. Ulusal mevzuat, aşağıdaki durumlarda armatörü tamamen muaf tutabilir.

(a) Gemi hizmetinde meydana gelmemiş bir kaza;

(b) Hasta, yaralı veya vefat etmiş bir gemiadamının kötü niyetinden kaynaklanan bir kaza ve hastalık;

(c) Taahhüt esnasında bilerek gizlenen bir hastalık veya kusur.

6. Sorumluluk kamu yetkililerince üstlenildiği andan itibaren ulusal mevzuat, armatörü tıbbı tedavi, barınma, beslenme ve cenazeyi defnetme masraflarını ödeme yükümlülüğünden muaf tutabilir.

7. Armatör veya onun temsilcileri, hasta, yaralı veya vefat etmiş gemiadamlarının gemide kalan eşyalarını korumak ve kendilerine ya da en yakınlarına onları ulaştırmak için önlemler almalıdır.

Yönerge B4.2 - Armatörlerin sorumluluğu

1. Standart A4.2'nin 3 (a) fıkrası kapsamında öngörülen ücretin tamamının ödenmesi yükümlülüğü ikramiyeleri kapsamayabilir.

2. Ulusal mevzuat, hasta veya yaralı bir gemiadamının zorunlu bir hastalık sigortası veya kaza sigortası yada kaza tazminatından yararlanmaya başladığı andan itibaren armatörün hasta ya da yaralı gemiadamının tedavi masraflarını yüklenme sorumluluğunun son bulmasını öngörebilir.

3. Ulusal mevzuat, sosyal sigorta sistemi veya tazminat sistemi vefat eden gemiadamı ile ilgili bir tazminatı kapsıyorsa, armatör tarafından karşılanan defin masraflarının, sigorta kurumu tarafından geri ödenmesini öngörebilir.

Kural 4.3 Sağlığın ve güvenliğin korunması ve kazaların önlenmesi

Amaç: Gemilerdeki çalışma ortamının gemiadamlarının iş sağlığına ve güvenliğine katkıda bulunması için çaba göstermek

1. Her Üye, bayrağını taşıyan gemilerde çalışan gemiadamlarının iş sağlığını koruma sisteminden faydalanmalarını ve gemilerde güvenli ve sağlıklı bir ortamda yaşamalarını, çalışmalarını ve kendilerini geliştirmelerini öngörür.

2. Her Üye, armatör ve gemiadamları temsilcilerine danıştıktan sonra ve uluslararası kuruluşlar, ulusal yönetimler ve denizcilik sektörü kuruluşları tarafından tavsiye edilmiş ilgili kodları, direktifleri ve standartları hesaba katarak bayrağını taşıyan gemilerde iş sağlığı ve güvenliğinin yönetimine ilişkin ulusal direktifleri hazırlar ve yayınlar.

3. Her Üye, uluslararası ilgili belgeleri göz önünde bulundurarak Kodda belirtilen konularla ilgili bir mevzuatı veya başka önerileri kabul eder ve bayrağını taşıyan gemilerde iş sağlığı ve güvenliğinin korunmasına ve kazaların önlenmesine ilişkin standartları tespit eder.

Standart A4.3- Sağlığın ve güvenliğin korunması ve kazaların önlenmesi

1. Kural 4.3'ün 3. fıkrasına uygun olarak kabul edilen mevzuat veya diğer önlemler aşağıdaki konuları kapsar;

(a) Üyenin bayrağını taşıyan gemilerde, risklerin değerlendirilmesi ve gemiadamlarının eğitimi ve öğretimi dahil iş sağlığı ve güvenliği politika ve programlarının geliştirilmesinin kabul edilmesini ve fiilen uygulanmasını;

(b) Gemilerde çevresel faktörlerin ve kimyasal ürünlerin etkenlerine zararlı düzeylerde maruz kalınan tehlikeleri azaltmayı ve önlemeyi amaçlayan önlemler dahil iş kazaları, yaralanmalar ve meslek hastalıkları ile gemilerde aletlerin ve makinaların kullanımından kaynaklanabilen yaralanma ve hastalanma risklerini önlemek için makul önlemleri;

(c) Kavram kontrolü, mühendislik önlemleri, toplu ve bireysel görevlere uygulanabilir süreç ve prosedürlerin tamamlanması ve bireysel koruyucu ekipman kullanımı dahil, koruyucu önlemleri de göz önünde bulundurarak, gemiadamları temsilcilerinin ve programları uygulamaya koyacak diğer bütün ilgililerin katılımı ile hazırlanan ve gemide iş kazaları ile meslek hastalıkları ve yaralanmaları önlemeyi ayrıca, iş sağlığı ve güvenliğinin korunmasında sürekli gelişmeyi amaçlayan programları;

(d) Teftişe, tebliğe ve tehlikeli durumların giderilmesi ile gemide meydana gelen kazaların soruşturulmasına ve onların tebliğ edilmesine ilişkin hükmü.

2. Bu Standartın 1. fıkrasında öngörülen hükümler aşağıdakileri kapsar:

(a) İş sağlığı ve güvenliğinin korunması ve özel tehlikelere ilişkin ilgili uluslararası belgeleri genel olarak göz önünde bulundurmalı ve özellikle denizcilik mesleğini icra edenler olmak üzere gemiadamlarının yaptıkları işlere uygulanabilir olan işkazalarından, yaralanmalardan ve mesleki hastalıklardan korunma her yönü ile ele alınmalı,

(b) Armatörlerin, gemiadamlarının ve diğer ilgili şahısların, 18 yaşından küçük gemiadamlarının sağlığına ve güvenliğine özel önem verilerek, iş sağlığı ve güvenliği bakımından gemide uygulanabilir standartlar ile politika ve programlara uyma yükümlülüğünde oldukları açıkça belirtilmeli,

(c) iş sağlığı ve güvenliği bakımından geminin politika ve programının uygulamaya konulması ve buna uyulmasının özel sorumluluğunun üstlenilmesi için kaptanın ya da kendisi tarafından görevlendirilen kişinin ya da her ikisinin görevlerini açıkça belirtmeli ve

(d) geminin güvenlik komitesi toplantılarına katılım için güvenlik temsilcisi olarak görevlendirilen ya da seçilen gemiadamları velayetini belirlemeli. Bu tarz bir komite, beş ya da daha fazla sayıda gemiadamının bulunduğu gemilerde oluşturulmalıdır.

3. Kural 4.3'ün 3. fıkrasında bahsedilen mevzuat ve diğer önlemler düzenli olarak armatör ve gemiadamları örgütlerinin temsilcilerine danışılarak gözden geçirilir ve gerekirse, iş sağlığı ve güvenliği bakımından politika ve programlarda önemli bir iyileştirmeyi kolaylaştırmak ve Üyenin bayrağını taşıyan gemilerde istihdam edilen gemiadamlarına

tehlikesiz bir iş ortamı sağlamak için teknolojik gelişme ve araştırmalar göz önünde bulundurularak revize edilir.

4. Gemilerde mevcut çalışma alanlarında maruz kalınabilecek mesleki risklerin kabul edilebilir seviyeleri ile iş sağlığı ve güvenliği bakımından gemilerin politika ve programlarının değerlendirilmesi ve uygulanması konusundaki uluslararası belgelerin hükümlerine uymak bu Sözleşmenin hükümlerine uymak olarak kabul edilir.

5. Yetkili makam aşağıdakileri öngörür:

(a) İş kazaları ve meslek hastalıklarının bildirilmesi ve kaydedilmesi hususunda Uluslararası Çalışma Örgütü tarafından sağlanan yönlendirmeler dikkate alınarak iş kazaları, yaralanmalar ve meslek hastalıklarının gerektiği gibi bildirilmesi;

(b) bu kazaların ve hastalıkların kapsamlı istatistiklerinin tutulması, analiz edilmesi ve yayınlanması ve gerekirse, genel eğilimler ve tanımlanmış tehlikelere yönelik araştırmalarla takip edilmesi

(c) iş kazalarının soruşturulması.

6. İş sağlığı ve güvenliğine ilişkin bildirim ve soruşturmalar, gemiadamlarının kişisel verilerinin korunmasını garanti edecek yapıdadır ve bu konuda, Uluslararası Çalışma Örgütü tarafından sağlanan yönlendirmeleri göz önünde bulundurur.

7. Yetkili makam, çalıştıkları gemilerde karşılaştıkları belirli tehlikelere karşı bütün gemiadamlarını bilgilendirmek için örneğin bu konudaki açıklayıcı bilgiler içeren resmi afişlerle olduğu gibi önlemler almak amacıyla armatör ve gemiadamları örgütleri ile işbirliği yapar.

8. Yetkili makam, armatörlerin, iş sağlığı ve güvenliğinin yönetimi çerçevesinde riskleri değerlendireceği zaman, gemilerinden alınan istatistiki verilere ve yetkili makam tarafından sağlanan genel istatistiklere başvurmasını ister.

Yönerge B4.3 - Sağlığın ve güvenliğin korunması ve kazaların önlenmesi

Yönerge B4.3.1 - İş kazaları, yaralanmalar ve meslek hastalıklar hakkındaki hükümler

1. Standart A4.3'te öngörülen hükümler, 1996 tarihli *Denizde veya limanda bulunan gemilerde kazaları önleme* hakkındaki ILO uygulama kodu ve müteakip versiyonlarını ve orada yer alan maruz kalma seviyeleri dahil iş sağlığı ve güvenliğinin korunması ile ilgili ILO'ya bağlı standartları, diğer uluslararası standartları, rehber ilkeleri ve uygulama kodunu göz önünde bulundurmalıdır.

2. Yetkili makam, iş sağlığı ve güvenliğinin yönetimine ilişkin ulusal yönergelerin, özellikle aşağıdaki hususların hüküm altına alınmasını sağlamalıdır:

(a) genel ve temel hükümler;

(b) gemiye erişim şekli ve asbest ile ilgili riskler dahil, geminin sahip olduğu yapısal özellikler;

(c) makineler;

(d) gemiadamlarının temas etmeleri muhtemel herhangi bir yüzeyin sahip olduğu aşırı yüksek ya da düşük sıcaklığın yaratacağı etkiler;

(e) gemideki çalışma ve yaşama alanında gürültünün etkileri;

(f) gemideki çalışma ve yaşama alanında titreşimin etkileri;

(g) (e) ve (f) bentlerinde atıfta bulunulan faktörler haricinde sigara dumanı da dahil, çevresel faktörlerin gemideki çalışma ve yaşama alanına etkileri;

(h) güverte üzerinde ve altında alınan özel emniyet önlemleri;

(i) yükleme ve boşaltma donanımları;

(j) yangın önleme ve söndürme önlemleri;

(k) demirler, zincirler ve halatlar;

(l) tehlikeli yük ve balast;

(m) gemiadamlarına yönelik kişisel koruyucu donanımlar;

(n) kapalı yerlerde çalışma;

(o) yorulmanın fiziksel ve zihinsel etkileri;

(p) uyuşturucu ve alkol bağımlılığının etkileri;

(q) HIV/AIDS'e karşı koruma ve önleme ve

(r) acil durumları ve kazaları önleme.

3. Bu Yönergenin 2. fıkrasında sözü edilen maddelere maruz kalma sonucu karşılaşılan risklerin değerlendirilmesi ve azaltılması konusunda; yüklerin elle kaldırılması, gürültü ve titreşim, kimyasal ve biyolojik mesleki sağlık etkileri, zihinsel mesleki sağlık etkileri, yorulma sonucunda ortaya çıkan fiziksel ve zihinsel sağlık etkileri ve iş kazaları dahil, fiziksel mesleki sağlık etkileri dikkate alınmalıdır. Alınması gerekli önlemler konusunda önceliğin gemiadamlarına özel kişisel koruyucu donanımların sağlanması olarak belirlenmesiyle risk ile kaynağında mücadele, özellikle planlama aşamasında çalışma alanının bireylere uyarlanması ve tehlikeli olanın tehlikeli olmayanla ya da daha az tehlikeli olanla değiştirilmesi gibi pek çok önlemin yanı sıra önleyici prensiplerin yürürlüğe konması gözetilmelidir.

4. Yetkili makam, ek olarak özellikle aşağıdaki alanlarda sağlık ve emniyete yönelik uygulamaların hayata geçirilmesini sağlamalıdır:

(a) acil durumlara ve kazalara cevap verme;

(b) uyuşturucu ve alkol bağımlılığının etkileri ve

(c) HIV/AIDS'e karşı koruma ve önleme.

Yönerge B4.3.2 - Gürültüye maruz kalma

1. Yetkili makam, yetkili uluslararası kuruluşlar ve ilgili armatör ve gemiadamı örgütlerinin temsilcileri ile birlikte imkanlar ölçüsünde gemiadamlarının gürültüye maruz kalmanın getirdiği yan etkilerden korunması amacıyla gemilerde mevcut gürültü sorununu temel alan ve süreklilik arz edecek çalışmalar yürütülmesini gözden geçirmelidir.

2. Bu Yönergenin 1. fıkrasında sözü edilen gözden geçirme faaliyetinde aşırı gürültüye maruz kalmanın duyma yetisi, gemiadamlarının sağlıkları ve rahatları üzerindeki olumsuz etkisini ve gemiadamlarını korumak üzere gemide meydana gelen gürültüyü azaltmak amacıyla alınacak önlemler dikkate alınmalıdır. Alınacak önlemler aşağıdakileri içermelidir:

(a) gemiadamlarının uzun süre boyunca yüksek seviyedeki gürültüye maruz kalmaları sonucunda duyma yetilerine ve sağlıklarına yönelik tehlikeler ve kendilerini gürültüden koruyacak uygun cihaz ve donanımları kullanmaları konusunda bilgilendirilmeleri;

(b) gerekli olduğunda duyma yetisini koruyucu tescilli donanımların gemiadamlarının kullanımına sunulması ve

(c) makine daireleri ve diğer makinelerin bulunduğu alanlar dahil olmak üzere bütün barınma, dinlenme ve yemek mekanlarında gürültüye maruz kalma seviyelerinin azaltılması ve maruz kalma riskinin değerlendirilmesi.

Yönerge B4.3.3 - Titreşime maruz kalma

1. Yetkili makam, yetkili uluslararası kuruluşlar ve ilgili armatör ve gemiadamı örgütleri temsilcileri ile birlikte uygun olduğu şekliyle ilgili uluslararası standartları da dikkate alarak gemiadamlarının titreşime maruz kalmanın getirdiği yan etkilerden korunması amacıyla, gemilerde mevcut titreşim sorununu temel alan ve süreklilik arz edecek çalışmalar yürütülmesini gözden geçirmelidir.

2. Bu Yönergenin 1. fıkrasında sözü edilen gözden geçirme faaliyeti aşırı titreşime maruz kalmanın gemiadamlarının sağlıkları ve rahatları üzerindeki olumsuz etkisini ve gemiadamlarını korumak üzere gemide meydana gelen titreşimi azaltmak amacıyla alınacak önlemleri kapsamalıdır. Alınacak önlemler şunları içermelidir:

(a) gemiadamlarının uzun süre boyunca titreşime maruz kalmalarının sağlıklarına yönelik tehlikeleri konusunda bilgilendirilmesi;

(b) gerekli olduğunda tescilli kişisel koruyucu donanımların gemiadamlarının kullanımına sunulması ve

(c) Uluslararası Çalışma Bürosu'nun 2001 tarihli "İşyerlerinde Çevresel Faktörler" başlıklı Uygulama Koduna ve müteakip versiyonlarına uygun olarak çevresel alanlarla çalışma alanları arasındaki maruz kalma farklılıkları hesaba katılarak tüm barınma, dinlenme ve yiyecek-içecek tesislerinde titreşime maruz kalma seviyelerinin azaltılması.

Yönerge B4.3.4 - Armatörlerin yükümlülükleri

1. Koruyucu donanım veya kaza önleme amaçlı diğer muhafaza araçlarının kullanıma sunulmasına ilişkin armatörlere ait her türlü yükümlülük, genel olarak, bunların gemiadamları tarafından kullanılmalarını ve gemiadamlarının ilgili kaza önleme ve sağlık koruma önlemleri ile uyumlu olarak faaliyet göstermelerini gerekli kılan hükümlerle desteklenmelidir.

2. Ayrıca, kullanılmakta olan makinenin uygun şekilde korunmasına yönelik gereksinimler ile uyumun sağlanması yükümlülüğünü kapsayan ve uygun koruyucular olmadan makinelerin kullanılmasını önleme sorumluluğunun işverende olduğunu belirten ve işçinin makineyi, koruyucuların olmadığı durumlarda kullanmama zorunluluğunun ve koruyucular tedarik edilene kadar makineyi çalışmaz halde tutmasının gerekliliğini ifade eden 1963 tarihli ve 119 sayılı Makinelerin Korunması Sözleşmesi'nin 7. ve 11. maddeleri ve 1963 tarihli ve 118 sayılı Makinelerin Korunması Tavsiye Kararının ilgili hükümleri de gözetilmelidir.

Yönerge B4.3.5 – İş kazalarının beyanı ve istatistiklerin toplanması

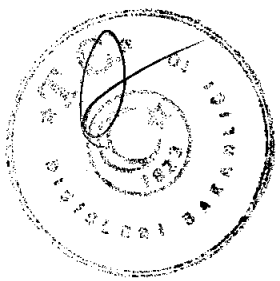
1. Tüm iş kazaları ile meslek hastalıkları, ilgili gemiadamlarının kişisel verilerinin korunması konusu gözetilerek, teftiş edilebilmelerinin sağlanması, kapsamlı istatistiklerin saklanabilmesi, incelenebilmesi ve yayınlanabilmesi amacıyla rapor edilmelidir. Raporlar sadece gemiyi içeren kazalar ve ölümle sonuçlanan vakalarla sınırlandırılmamalıdır.

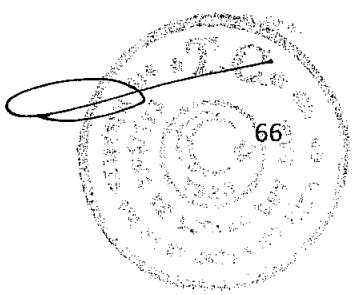
2. Bu Yönergenin 1. fıkrasında sözü edilen istatistiklerde gerekirse, kazanın gemi üzerinde hangi kısımda gerçekleştiği, kazanın türü ve kazanın denizde mi yoksa limanda mı gerçekleştiği yönünde açık tanımlamalarla birlikte iş kazalarının ve meslek hastalıklarının sayısı, yapısı, sebepleri ve etkileri kayıt altına alınmalıdır.

3. Her Üye, gemiadamlarının karşılaştıkları kazaları kaydeden muhtemelen Uluslararası Çalışma Örgütü tarafından belirlenmiş uluslararası bir sistem veya modeli dikkate almalıdır.

Yönerge B4.3.6- Soruşturmalar

1. Yetkili makam, ölümle sonuçlanan veya ciddi yaralanmalara yol açan bütün iş kazalarının ve meslek hastalıklarının sebepleri ve koşulları ile ulusal mevzuatta belirtilmiş olabilecek benzeri diğer vakalara ilişkin soruşturma gerçekleştirmelidir.





2. Yapılacak soruşturmaların aşağıda belirtilen hususları da içermesine dikkat edilmelidir:

(a) üzerinde çalışılan yüzeyler, makinelerin düzeni, erişim araçları, aydınlatma ve çalışma yöntemleri dahil çalışma ortamı;

(b) iş kazalarına ve meslek hastalıklarına farklı yaş gruplarında rastlanması;

(c) gemi ortamının yarattığı özel fizyolojik ve psikolojik sorunlar;

(d) özellikle artan iş yükü sonucunda gemide karşılaşılan fiziksel stresten doğan sorunlar;

(e) teknik gelişmelerden kaynaklanan sorunlar ve bunların mürettebat üzerindeki etkisi ve

(f) insan kaynaklı herhangi bir başarısızlıktan doğan sorunlar.

Yönerge B4.3.7 - Ulusal koruma ve önleme programları

1. Denizcilik sektöründe çalışmanın getirdiği belirli bazı tehlikelerin doğurduğu kazaların, yaralanmaların ve hastalıkların önlenmesi ve iş sağlığı ve güvenliğinin korunması konularının teşvikine yönelik önlemler almak üzere sağlam bir temel oluşturabilmek amacıyla, genel eğilimler ve istatistikler sonucunda ortaya çıkan benzeri zararlar hakkında araştırmalar yapılmalıdır.

2. İş sağlığı ve güvenliğinin teşvik edilmesine yönelik koruyucu ve önleyici nitelik taşıyan programların yürürlüğe konması sırasında bilgilendirme oturumları, potansiyel zararlı çevresel çalışma alanı faktörlerine ve diğer tehlikelere ya da sistematik olarak yürütülecek risk değerlendirme sürecinin sonuçlarına azami maruz kalma seviyelerine yönelik gemide bulunacak yönergelerin hazırlanması gibi yöntemler dahil yetkili makam, armatörler ve gemiadamları veya temsilcileri ve diğer ilgili kuruluşların aktif rol alabilecekleri bir yol izlenmelidir. Özellikle, ulusal veya yerel karma iş sağlığı ve güvenliğini koruma ve kazaları önleme komitesi ya da bu amaçla kurulan çalışma grupları ve ilgili armatör ve gemiadamları örgütlerinin temsil edildikleri gemide bulunacak komiteler oluşturulmalıdır.

3. Bu tarz faaliyetlerin şirket seviyesinde gerçekleştirildiği durumlarda, armatörün gemilerinde kurulacak emniyet komitesinde gemiadamlarının temsil edilmesi de dikkate alınmalıdır.

Yönerge B4.3.8 - Koruma ve önleme programlarının kapsamı

1. Yönerge B4.3.7'nin 2. fıkrası kapsamında sözü edilen komitelerin ve diğer kurumların görevleriyle ilgili olarak aşağıdaki hususlar dikkate alınmalıdır:

(a) iş sağlığı ve güvenliği yönetim sistemleri ve kazaları önleme hükümleri, kuralları ve kılavuzları için ulusal yönergeler ve talimatların hazırlanması;

(b) iş sağlığı ve güvenliği koruma ve kaza önleme eğitim ve programlarının düzenlenmesi;

(c) filmler, posterler, bildiriler ve broşürler aracılığıyla iş sağlığı ve güvenliği hakkında tanıtım etkinliklerinin düzenlenmesi ve

(d) gemilerde bulunan gemiadamlarına ulaşması amacıyla iş sağlığı ve güvenliği ile kazaların önlenmesi hakkında yayınların ve bilgilerin dağıtılması.

2. İlgili ulusal makamlar veya kuruluşlar ya da uluslararası kuruluşlar tarafından kabul edilmiş ilgili hükümler ya da tavsiyeler, iş sağlığı ve güvenliği koruma ve kazaları önlemeye yönelik tedbirlere veya tavsiye edilen uygulamalara ilişkin metinleri hazırlayanlarca dikkate alınmalıdır.

3. İş sağlığı ve güvenliğini korumaya ve kazaları önlemeye yönelik programları hazırlama aşamasında her Üye, Uluslararası Çalışma Örgütü tarafından yayınlanmış olması muhtemel gemiadamlarının emniyetini ve sağlığını ilgilendiren bütün uygulamaya yönelik kodlara gerekli dikkati göstermelidir.

Yönerge B4.3.9 – İş sağlığı ve güvenliğini koruma ve iş kazalarının önlenmesine yönelik eğitim

1. Standart A4.3'ün, 1(a) fıkrası kapsamında sözü edilen eğitimin müfredatı düzenli olarak gözden geçirilmeli, gemilerin tipi ve boyutları ile donanımlarındaki gelişmelerin yanı sıra, mürettebat, milliyet, dil ve gemilerde yürütülen işlerle ilgili değişiklikler ışığında güncel hale getirilmelidir.

2. İş sağlığı ve güvenliğini koruma ve kazaları önleme hususlarında sürekli olarak tanıtım faaliyetleri yapılmalıdır. Bu tanıtım aşağıdaki biçimlerde olabilir:

(a) gemiadamlarına yönelik mesleki eğitim merkezlerinde kullanılmak ve mümkün olduğunda gemilerde gösterilmek üzere filmler gibi eğitim amaçlı görsel ve işitsel malzemeler;

(b) gemilere asılacak posterler;

(c) gemiadamları tarafından okunan periyodik yayınlarda denizcilik sektöründe istihdam sırasında karşılaşılacak tehlikeler ve iş sağlığı ve sağlığı koruma ve kazaları önleyici tedbirlere ilişkin makaleler ve

(d) güvenli çalışma uygulamalarına yönelik kampanyalar dahil gemiadamlarını bilgilendirmek amacıyla çeşitli tanıtımların gerçekleştirilmesi yoluyla yürütülecek özel kampanyalar.

3. Bu Yönergenin 2. fıkrasında sözü edilen tanıtım faaliyetleri gemilerde çalışan gemiadamlarının farklı milliyetlerini, dillerini ve kültürlerini dikkate almalıdır.

Yönerge B4.3.10 - Genç gemiadamlarının güvenlik ve sağlık eğitimleri

1. Güvenlik ve sağlık yönetmelikleri, istihdam öncesi ve istihdam sırasında yapılacak tıbbi muayeneler, kazaların önlenmesi ve gemiadamlarının çalışmalarına uygulanabilir istihdam sırasında sağlığın korunması hakkında yürürlükte bulunan bütün genel hükümlere

atıfta bulunmalıdır. Bu tarz yönetmelikler, genç gemiadamlarının görevlerini icra ederken karşılaşabilecekleri mesleki tehlikeleri asgari seviyeye çekecek önlemleri belirlemelidir.

2. Genç gemiadamlarının yetkili makam tarafından geçerli bir beceri konusunda tam anlamıyla kalifiye olduğunun tanındığı durumlar haricinde, yönetmelikler, genç gemiadamlarının, uygun gözetim ve bilgilendirme olmadan, doğası gereği kaza riski taşıyan ya da genç gemiadamlarının sağlıklarına veya fiziksel gelişimlerine zarar verici etkiye sahip veya belirli bir seviyede olgunluk, deneyim ya da beceri gerektiren belirli tipte görevleri icra etmelerini kısıtlayıcı tedbirler belirlemelidir. Yönetmelikler kapsamında kısıtlama uygulanacak görev çeşitlerinin saptanmasında yetkili makam, özellikle aşağıdakileri dikkate alabilir:

(a) ağır yükleri veya eşyaları kaldırma, hareket ettirme veya taşıma;

(b) kazanların, tankların ve batardoların içerisinde çalışma;

(c) zararlı gürültü ve titreşim seviyelerine maruz kalma;

(d) asansör tertibatlarını, diğer elektrikli makineleri ve araçları çalıştırma veya bu tarz donanımlar için operatörlere işaretçilik yapma;

(e) gemi bağlama veya halat çekme ya da demirleme donanımlarını kullanma;

(f) gemi donanımı;

(g) ağır hava koşullarında gemi direğinde ya da güvertede çalışma;

(h) gece vardiyası görevi;

(i) elektrik donanımının bakımı;

(j) potansiyel olarak zararlı malzemelere ya da tehlikeli ve toksik maddelere ve iyonize edici radyasyon gibi zararlı fiziksel etmenlere maruz kalma;

(k) yiyecek ve içecek makinelerinin temizlenmesi ve

(l) gemi filikalarına bakım yapma veya bunların sorumluluğunu üstlenme.

3. Kazaların önlenmesi ve gemide sağlıklarını korumaları konularıyla ilgili verilecek bilgilere genç gemiadamlarının dikkatini çekmek amacıyla yetkili makam tarafından ya da ilgili bir kuruluş aracılığıyla pratik önlemler alınmalıdır. Bu tarz önlemler arasında kurslar yoluyla verilecek bilgiler, gençler için kaza önlemeye yönelik tanıtım faaliyetleri ve genç gemiadamlarının profesyonel olarak bilgilendirilmeleri ve denetlenmeleri yer alabilir.

4. Genç gemiadamlarının gerek karada gerek gemide eğitimleri, sağlıklarına zarar verici konularda kılavuzluk edecek, aşırı alkol kullanımı, uyuşturucu ve diğer zararlı maddelerin vücutlarında yaratacağı zarar konusunda bilgilendirici olmalı ve HIV/AIDS ve sağlığı risk altına sokacak diğer faaliyetlerle ilgili aydınlatıcı nitelik taşımalıdır.

Yönerge B4.3.11 - Uluslararası işbirliği

1. Üyeler, uygun olduğu şekilde hükümetlerarası ve diğer uluslararası kuruluşlarca sağlanacak destekle ve birbirleriyle işbirliği içerisinde iş sağlığı ve güvenliğini koruma ve kazaların önlenmesi konularında tanıtımın ve teşvikin sağlanmasına yönelik yürütülecek faaliyetlerde mümkün olan en yüksek seviyede birliği sağlamaya çaba sarf etmelidir.

2. Standart A4.3 kapsamında iş sağlığını ve güvenliğini koruma konularını tanıtıcı ve teşvik edici ve kazaların önlenmesine yönelik programların geliştirilmesinde her Üye, Uluslararası Çalışma Örgütü tarafından yayınlanan ilgili kodlara ve uluslararası kuruluşların oluşturduğu ilgili standartlara gerekli dikkati göstermelidir.

3. Üyeler, iş sağlığını ve güvenliğini koruma ve iş kazalarının önlenmesi ile ilgili faaliyetlerin sürekli olarak tanıtılmasıyla ilgili olarak uluslararası işbirliğine ihtiyaç duyulacağını dikkate almalıdır. Bu tarz işbirliği gerektiren faaliyetler aşağıdaki biçimlerde ortaya çıkabilir:

(a) iş sağlığını ve güvenliğini koruma ve kazaları önleme standartlarında ve önlemlerinde birliğin sağlanmasına yönelik ikili ya da çok taraflı yapılan düzenlemeler;

(b) gemiadamlarını etkileyen belirli zararlar ve iş sağlığını ve güvenliğini koruma ve kazaları önleme konularında tanıtıcı ve teşvik edici araçlar hakkında bilgi değişimi;

(c) Bayrak devletinin ulusal yönetmelikleri uyarınca donanımların test edilmesi ve teftiş edilmesine destek;

(d) iş sağlığını ve güvenliğini koruma ve kazaları önleme hükümleri, kuralları ve kılavuzlarının hazırlanmasında ve dağıtılmasında yapılacak işbirliği;

(e) eğitime yardımcı malzemelerin oluşturulup kullanılmasında işbirliği ve

(f) iş sağlığı ve güvenliğini koruma, kazaları önleme ve güvenli çalışma uygulamaları konularında gemiadamlarının eğitimlerine yönelik kullanılacak ortak imkânlar ya da sağlanacak karşılıklı destek.

Kural 4.4- Karadaki sağlık ve refah tesislerine erişim

Amaç: Gemide çalışan gemiadamlarının sağlık ve refahlarını sağlamak için karadaki tesislere ve hizmetlere erişimini sağlamak

1. Her Üye, varsa sağlık ve refah tesislerine kolaylıkla ulaşılmasına dikkat eder. Her Üye, Kodda belirtildiği gibi, limanlarda bulunan gemilerdeki gemiadamlarının bu limanlarda, uygun sağlık ve refah tesislerine ve hizmetlerine erişimini sağlamak için belirli limanlarda sağlık ve refah yerleri tesis etmelidir.

2. Üyenin karadaki tesisler ile ilgili kültürel, refah, dinlenme ve bilgilendirme gibi sorumlulukları Kodda belirtilmiştir.

Standart A 4.4 – Karadaki sağlık ve refah tesislerine erişim

1. Her Üye, toprakları üzerindeki mevcut sağlık ve refah tesislerinin, milliyeti, ırkı, rengi, cinsiyeti, dini ve politik görüşü veya sosyal konumu ne olursa olsun bütün gemiadamları tarafından ve bayrak devleti ne olursa olsun gemide istihdam edilen veya görevlendirilen ya da çalıştırılanlar tarafından kullanılabilmesini zorunlu kılar.

2. Her Üye, ülkedeki uygun limanlarda sağlık ve refah tesislerinin uygulamaya konmasına gayret etmeli ve ilgili armatörler ve gemiadamları temsilcilerine danıştıktan sonra uygun limanların hangileri olduğunu belirlemelidir.

3. Her Üye, teknolojik gelişmeden, işletimden veya deniz ulaşım sektöründeki başka bir yenilikten kaynaklanan değişikliklerin ihtiyaçlara uyarlanabilmesi için sağlık ve refah tesislerini ve hizmetlerini düzenli olarak izlemekle sorumlu sağlık kurallarının oluşturulmasını kolaylaştırmalıdır.

Yönerge B4.4 –Karadaki sağlık ve refah tesislerine erişim

Yönerge B4.4.1 - Üyelerin sorumlulukları

1. Her Üye aşağıdakileri yapmalıdır:

(a) belirlenen varış limanlarında gemiadamlarının kullanımına sunulacak uygun sağlık ve refah tesislerinin ve hizmetlerinin temini ve görevlerini icra etmeleri sırasında gemiadamları için uygun korumanın sağlanması amacıyla önlemler almak; ve

(b) bu önlemlerin uygulanmasında, özellikle yabancı ülkelerde ve savaş bölgelerine girerken, emniyetleri, sağlıkları ve boş zamanlarında yürütecekleri etkinlikler açısından gemiadamlarının özel ihtiyaçlarını hesaba katmak.

2. Sağlık ve refah tesislerinin ve hizmetlerinin denetimine ilişkin düzenlemelerde, temsilci armatörler ve ilgili gemiadamı örgütlerinin katılımı sağlanmalıdır.

3. Her Üye, gemilerinde ve karada bulunan sağlık merkezlerinde film, kitap, gazete ve spor donanımları gibi sağlık ve dinlenme amacıyla gemiadamları tarafından kullanılan malzemelerin gemiler, merkezi tedarik acenteleri ve sağlık ve refah tesislerinde ücretsiz olarak dolaşımını kolaylaştırmak amacıyla tasarlanmış önlemler almalıdır.

4. Üyeler, gemiadamlarının denizlerde ve limanlarda sağlıklarını korumaya yönelik çalışmalarda birbirleriyle işbirliği yapmalıdır. Bu tarz bir işbirliği aşağıdakileri içermelidir:

(a) gerek limanlarda gerek gemilerde gemiadamlarının kullanımına ilişkin refah tesislerinin ve hizmetlerinin sağlanması ve geliştirilmesi konusunda yetkili makamların birbirlerine danışması;

(b) gereksiz tekrarları önlemek amacıyla kaynakların bir havuzda toplanmasına ve ana limanlarda ortak sağlık ve refah tesislerinin oluşturulmasına yönelik anlaşmalar yapılması;

(c) uluslararası spor karşılaşmalarının düzenlemesinin ve gemiadamlarının spor faaliyetlerine katılmalarının teşvik edilmesi ve

(d) gemiadamları için denizde ve limanda sağlık konularında uluslararası seminerler düzenlenmesi.

Yönerge B4.4.2 – Limanlarda sağlık ve refah tesisleri

1. Her Üye, ülkenin uygun limanlarında gerekli olduğu şekilde bu tarz sağlık ve refah amaçlı tesislerin ve hizmetlerin oluşturulmasını sağlamalıdır.

2. Sağlık ve refah tesisleri ve hizmetleri, aşağıdakilerden biri ya da birden fazlası tarafından ulusal koşullara ve uygulamalara uygun olarak sunulmalıdır:

(a) kamu otoriteleri;

(b) toplu iş sözleşmeleri veya üzerinde anlaşmaya varılan diğer düzenlemeler kapsamında, ilgili armatör ve gemiadamları örgütleri ve

(c) gönüllü kuruluşlar.

3. Limanlarda gerekli sağlık, refah ve dinlenme amaçlı tesisler oluşturulmalı veya geliştirilmelidir. Bunlar arasında aşağıdakiler bulunmalıdır:

(a) gerektiği şekilde toplantı, dinlenme ve eğlenme amaçlı odalar;

(b) yarışma organizasyonları dahil spor amaçlı vb. tesisler;

(c) eğitim amaçlı tesisler ve

(d) uygun olduğu durumlarda, dini ibadetlerin yerine getirilebilmesi ve kişisel danışmanlık hizmetlerinin sunulmasına yönelik tesisler.

4. Bu tesisler, gemiadamlarının kullanımına, daha genel kullanım için tasarlanmış olarak ihtiyaçları ile uyumlu şekilde sunularak sağlanabilir.

5. Belirli bir limanda farklı milliyetlere sahip çok sayıda gemiadamının otel, kulüp ve spor tesislerine ihtiyaç duyduğu durumlarda, gemiadamlarının vatandaşı oldukları ve bayrak devletinin yetkili makamları veya kuruluşları ve aynı zamanda ilgili uluslararası kuruluşlar, kaynakları ortak bir havuzda toplamak ve gereksiz tekrarlamaların önüne geçmek amacıyla söz konusu limanın bulunduğu ülkenin yetkili makamlarına ve kuruluşlarına danışmalı, onlarla ve kendi aralarında işbirliği yapmalıdır.

6. Gemiadamları için ihtiyaç duyulan yerlerde uygun oteller ve pansiyonlar bulunmalı ve buralarda kaliteli bir otelde sunulan imkânlara eş değer nitelikte imkânlar sunulmalı, ayrıca uygun olduğu durumlarda, liman tesislerinden uzakta, iyi bir muhitte konumlanmış olmalıdır. Bu tarz oteller ya da pansiyonlar uygun şekilde denetlenmeli, konaklama fiyatları

makul seviyelerde olmalı ve gerekli ya da olası durumlarda, gemiadamı ailelerinin konaklamasına yönelik imkânlar tanınmalıdır.

7. Bu barınma tesisleri; milliyetlerine, ırklarına, renklerine, cinsiyetlerine, dinlerine, siyasi görüşlerine ve sosyal kökenlerine ve istihdam edildikleri ya da üzerinde görevlerini icra ettikleri geminin taşıdığı ülke bayrağına bakılmaksızın tüm gemiadamlarına açık olmalıdır. Bu prensibi ihlal edecek herhangi bir faaliyette bulunmadan, standart açısından karşılaştırılabilir ancak farklı gemiadamı gruplarının ihtiyaçlarına ve geleneklerine uyum sağlayabilecek şekilde bazı belirli limanlarda çeşitli tesis tipleri sunulması öngörülebilir.

8. Olası gönüllü çalışanlara ek olarak, gerekli olduğu durumlarda gemiadamlarının sağlık ve refah tesis ve hizmetlerinin yürütülmesinde tam zamanlı nitelikli personelin istihdam edilmesini sağlayacak önlemler alınmalıdır.

Yönerge B4.4.3 - Sağlık ve refah kurulları

1. Sağlık ve refah kurulları, limanlarda uygun olduğu şekilde bölgesel ve ulusal seviyelerde kurulmalıdır. Bu kurulların görevleri aşağıdaki belirtilen hususları içermelidir:

(a) mevcut sağlık ve refah tesislerinin yeterliliğini gözlem altında tutmak ve ilave tesislerin oluşturulması ihtiyacını belirlemek ya da yeterli seviyede kullanılmayan tesislerin kapatılması yönünde faaliyetler yürütmek ve

(b) sağlık ve refah tesislerinin yürütülmesinden sorumlu şahıslara destek olmak ve kendilerine tavsiyede bulunmak ve aralarında işbirliği sağlamak;

2. Sağlık ve refah kurulları, üyeleri arasında; armatör ve gemiadamı örgütleri, yetkili makamları ve uygun olduğu durumlarda, gönüllü örgütleri ve sosyal kuruluşları bulundurmalıdır.

3. Şartlara göre, denizcilikle uğraşan Ülkelerin konsolosları ve yabancı sağlık örgütlerinin yerel temsilcileri, ulusal mevzuat uyarınca limanda bulunan, bölgesel ve ulusal sağlık kurullarının çalışmalarıyla irtibatlandırılmalıdır.

Yönerge B4.4.4 – Sağlık ve rafah tesislerinin finansmanı

1. Ulusal koşullara ve uygulamalara uygun olarak, limanda bulunan sağlık ve refah tesislerine sağlanacak finansal destek, aşağıdaki kaynaklardan bir ya da birkaçının sağlanmasıyla gerçekleştirilmelidir:

(a) kamu fonlarından sağlanan bağışlar;

(b) gemicilikle ilgili kaynaklardan sağlanan harçlar veya diğer özel ödenekler;

(c) armatörler, gemiadamları veya onların kuruluşlarından yapılan gönüllü bağışlar ve

(d) diğer kaynaklardan sağlanan gönüllü bağışlar.

2. Sağlık ve refah hizmetlerinin finansmanı için tahsil edilen sağlık vergileri, harçları ve özel ödenekler sadece toplandıkları amaç için kullanılmalıdır.

Yönerge B4.4.5 – Bilgilerin paylaşımı ve kolaylaştırıcı önlemler

1. Varılacak limanlarda bulunan özellikle taşımacılık, sağlık, eğlence ve eğitim ile ilgili tesisler ve ibadet yerleri ve aynı zamanda gemiadamları için özel olarak tasarlanan tesisler de dahil kamuya açık tesislerle ilgili bilgilerin gemiadamları arasında paylaşımı sağlanmalıdır.

2. Gemiadamlarının limanlarda bulunan rahat noktalardan makul saatlerde şehir içinde bulunan alanlara makul ücretle ulaşmalarını sağlamak üzere hizmet sunulmalıdır.

3. Yetkili makam tarafından, limana inen armatörlerin ve gemiadamlarının ihlalde bulunarak özgürlüklerini tehlikeye atacak risklere maruz kalmamaları için her türlü özel kanunlar veya gelenek konusunda bilgilendirilmeleri için gerekli tüm önlemler alınmalıdır.

4. Yetkili makamlar gemiadamlarının güvenliğini sağlamak için liman alanları ve erişim yollarını uygun aydınlatma, yön tabelaları ve gemiadamlarının korunması için düzenli devriyelerle donatmalıdır.

Yönerge B4.4.6 - Yabancı limanlardaki gemiadamları

1. Yabancı limanlarda bulunan gemiadamlarının korunmaları amacıyla aşağıdakileri hususları kolaylaştıracak önlemler alınmalıdır:

(a) vatandaşı oldukları ya da ikamet ettikleri Ülkenin konsolosluklarına erişimlerinin sağlanması ve

(b) konsolosluk ve yerel veya ulusal yetkili makamlar arasında etkin işbirliği yapılması.

2. Yabancı bir limanda alıkonan gemiadamları yürürlükteki kanuni süreçlere uygun olarak acilen işlemlere tabi tutulmalı ve ilgili konsolosluk korumasından yararlanmalıdır.

3. Bir gemiadamının, sebebi her ne olursa olsun, bir Üyenin topraklarında alıkonması durumunda, yetkili makam, gemiadamının vatandaşı olduğu bayrak devletini, gemiadamının istemesi halinde, derhal bilgilendirmelidir. Yetkili makam, bu tarz bir talepte bulunma hakkının bulunduğu konusunda gemiadamını acilen bilgilendirmelidir. Gemiadamının vatandaşı olduğu bayrak devleti gemiadamının ailesini acilen bilgilendirmelidir. Yetkili makam, gemiadamının vatandaşı olduğu ülkenin konsolosluk görevlilerinin gemiadamı ile acilen görüşmelerine ve alıkonduğu sürece ziyaret etmelerine derhal izin vermelidir.

4. Her Üye, gemiler kendi karasularında bulunduğunda ve özellikle limanlara yaklaştıklarında, gerektiğinde, gemiadamlarının saldırı ve diğer kanunsuz davranışlardan korunması amacıyla önlemler almalıdır.

5. Limanda bulunan ve gemideki yetkililer tarafından, geminin bir limana varmasını müteakip olabildiğince çabuk şekilde, gemiadamlarının kara izni alabilmeleri için her türlü çaba sarf edilmelidir.

Kural 4.5 -Sosyal güvenlik

Amaç; Gemiadamlarını sosyal güvenlikten faydalandırmayı amaçlayan önlemlerin alınmasını sağlamak

1. Her Üye, bütün gemiadamlarının ve ulusal mevzuatında öngörüldüğü ölçüde, yükümlülüklerindeki kişilerin, Koda uygun bir sosyal güvenlik korumasından, Anasözleşmenin 19. maddesinin 8. fıkrasında öngörülen daha uygun şartlara her hâlükârda zarar vermeden faydalanmalarını ister.

2. Her Üye, gemiadamlarının tam bir sosyal güvenlik korumasına aşamalı olarak ulaşması için uluslararası işbirliği çerçevesinde, ulusal mevzuatına uygun önlemler koymayı taahhüt eder.

3. Her Üye, sosyal güvenlik bakımından mevzuatına tabi gemiadamlarının ve ulusal mevzuatında öngörüldüğü ölçüde, yükümlülüklerindeki kişilerin, karada istihdam edilen işçilerin faydalandıklarından daha az olmayan bir sosyal güvenlik korumasından yararlanmalarını garanti altına alır.

Standart A 4.5 Sosyal güvenlik

1. Kural 4.5'de öngörülen tam sosyal güvenlik korumasına aşamalı olarak ulaşmak için tıbbi tedaviye ilişkin Kural 4.1'de öngörülen korumayı ve armatörlerin sorumlulukları ile ilgili Kural 4.2 ile bu Sözleşmenin diğer başlıklarını tamamlayan tıbbi tedavi, hastalık ödenekleri, işsizlik yardımları, yaşlılık ödenekleri, iş kazası ve meslek hastalığı halinde ödenekler, aile yardımları, analık yardımları, maluliyet yardımları ve dul yetim yardımları göz önünde bulundurulacak sigorta kollarıdır.

2. Onaylama esnasında, Kural 4.5'in 1. fıkrasına uygun olarak her Üye tarafından sağlanacak koruma, bu Standartın 1. fıkrasında sayılan dokuz sigorta kolundan en az üçünü kapsamalıdır.

3. Her Üye, toprakları üzerinde düzenli olarak ikamet eden gemiadamlarına bu Standartın 1. fıkrasında öngörülen tamamlayıcı sosyal güvenlik korumasını sağlamak için ulusal mevzuatına uygun olarak önlemler alır. Bu sorumluluk, konu ile ilgili ikili veya çok taraflı anlaşmalar yoluyla veya prim kesintisine dayalı sistemler yoluyla uygulamaya konulabilir. Bu şekilde garanti edilen koruma, söz konusu Üyenin topraklarında ikamet eden karada çalışan kişilerin faydalandıklarından daha az uygun olmamalıdır.

4. Bu Standartın 3. fıkrasında belirtilen sorumlulukların verilmesine karşın Üyeler, ikili veya çok taraflı anlaşmalar yoluyla veya bölgesel ekonomik entegrasyon kuruluşları çerçevesinde kabul edilen hükümler yoluyla gemiadamlarına uygulanabilir sosyal güvenlik mevzuatına ilişkin başka kurallar belirleyebilir.

5. Her Üyenin, bayrağını taşıyan gemilerdeki gemiadamları ile ilgili sorumlulukları, Kural 4.1 ve 4.2'de ve Kodun ilgili hükümlerinde öngörülenler ile uluslararası hukuk gereğince bağlı olduğu genel yükümlülüklerini kapsar.

6. Her Üye, bu Standartın 1. fıkrasında belirtilen sigorta kollarında yeterli bir kapsamın olmaması durumunda, ulusal mevzuat ve uygulamaya uygun olarak, gemiadamlarına sağlanabilecek benzer yardımlara ilişkin çeşitli durumları incelemelidir.

7. Kural 4.5'in 1. fıkrasında belirtilen koruma, duruma göre, mevzuat, özel sigorta rejimleri, toplu iş sözleşmeleri veya bunların birleşimi yoluyla öngörülebilir.

8. Üyeler, ulusal mevzuatları ve uygulamaları uygun olduğu ölçüde, ikamet yerlerinden bağımsız olarak, gemiadamlarının elde ettikleri veya etmekte oldukları primli veya primsiz sistemler yoluyla sağlanan sosyal güvenliğe ilişkin haklarını sürdürmelerini garanti etmek için ikili, çok taraflı veya diğer düzenlemeler yolu ile işbirliği yapar.

9. Her Üye, uyuşmazlıkların çözümü için uygun ve etkili prosedürleri belirler.

10. Her Üye, onaylama esnasında, Standartın 2. fıkrasına uygun olarak korumanın hangi sigorta kolları için sağlandığını belirtir. Üye, Bu Standartın 1. fıkrasında belirtilen diğer sigorta kollarından birini veya daha fazlasını daha sonra kapsama alması halinde, bunları kayda almalı ve ilgili tüm tarafların bilgisine ulaştıracak olan Uluslararası Çalışma Bürosunun Genel Müdürünü bilgilendirmelidir.

11. Anasözleşmenin 22. maddesi gereğince Uluslararası Çalışma Bürosuna iletilecek raporlar, korumayı diğer sigorta kollarına yaymak için Kural 4.5'in 2. fıkrasına uygun olarak alınan önlemlere ilişkin bilgileri de kapsamalıdır.

Yönerge B4.5 - Sosyal güvenlik

1. Standart A4.5'in 2. fıkrası uyarınca bu Sözleşmenin onaylanması sırasında sağlanması gereken sosyal güvenlik koruması, en az tıbbi bakım, hastalık yardımı ve istihdam sırasında gerçekleşen yaralanmalara karşı sunulan yardımları içermelidir.

2. Standart A4.5'in 6. fıkrasında belirtilen durumlarda, sigorta, ikili ya da çok taraflı anlaşmalar ve diğer etkin yöntemler aracılığıyla, ilgili toplu iş sözleşmesi hükümleri de dikkate alınarak mükayese edilebilir yardımların sunulması sağlanabilir. Bu tarz önlemlerin kabul edildiği hallerde bu önlemler kapsamında korunan gemiadamlarının, hangi çeşit sosyal güvenlik sigorta kolları kapsamında korunduklarına yönelik bilgilendirilmeleri yapılmalıdır.

3. Gemiadamların sosyal güvenlik alanında birden fazla ulusal mevzuata tabi oldukları durumlarda ilgili Üyeler en uygun korumanın tipi ve düzeyi gibi faktörleri ve ilgili gemiadamının tercihini göz önünde bulundurarak gemiadamı için hangi mevzuatın geçerli olacağını karşılıklı imzalanacak anlaşmalarla belirlemek üzere işbirliği yapmalıdır.

4. Standart A4.5'in 9. fıkrası uyarınca oluşturulacak usuller, sağlanan kapsamın uygulama yöntemine bakılmaksızın, ilgili gemiadamalarının söz konusu taleplerine ilişkin bütün anlaşmazlıkları kapsayacak şekilde tasarlanmalıdır.

5. Bayrağını taşıyan gemilerde, kendi vatandaşı olan gemiadamlarına, vatandaşı olmayan gemiadamlarına ya da her ikisine de sahip olan her Üye, Sözleşme kapsamındaki

sosyal güvenlik korumasını uygulanabilir olduğu ölçüde sağlamalı, Standart A4.5'in 1. fıkrası uyarınca ilgili gemiadamları için uygun diğer her türlü sigorta kolunu tespit etmek amacıyla sosyal güvenlik koruma dallarını düzenli şekilde gözden geçirmelidir.

6. Gemiadamının iş sözleşmesinde armatör tarafından gemiadamına çeşitli sosyal güvenlik koruma dallarından hangilerinin tanındığı ve gemiadamının aylıklarından yapılan devlet kesintileri ve aynı zamanda ilgili ulusal sosyal güvenlik planları kapsamında tanımlanmış yetkili makamların gereksinimleri uyarınca gerçekleştirilebilecek armatörün yüklendiği katkı payları gibi armatörün sahip olduğu benzer diğer bilgiler açıkça belirtilmelidir.

7. Geminin bayrağını taşıdığı Üye, sosyal konular üzerindeki yetkisini etkin şekilde kullandığında, armatörün özellikle, sosyal güvenlik prim ödemeleri dahil, sosyal güvenlik korumasıyla ilgili yükümlülüklerini yerine getirmesini sağlamalıdır.

BAŞLIK 5. HÜKÜMLERİN UYGUNLUĞU VE UYGULANMASI

1. Bu başlık altında yer alan Kurallar, her Üyenin bu Sözleşmenin maddelerinde belirtilen hak ve prensiplere tam uyulması ve bunların uygulanması hususundaki sorumluluğunu ve 1. 2. 3. ve 4. Başlıklarda bahsedilen özel yükümlülüklerini belirler.

2. Önemli ölçüde benzer hükümler yoluyla Kodun A Bölümünün hükümlerinin uygulanmasına izin veren Madde VI'nın 3. ve 4. fıkraları, Kodun bu başlıkla ilgili A Bölümüne uygulanmaz.

3. Madde VI'nın 2. fıkrasına uygun olarak her Üye, Kurallardaki sorumluluklarını, Kodun A Bölümündeki ilgili Standartlarda belirtilen şekilde Kodun B Bölümündeki muadil yönergelere gereken önemi vererek yerine getirmelidir.

4. Bu Başlığın hükümleri, gemiadamlarının ve armatörlerin herkes gibi kanun önünde eşit oldukları ve adil bir korunma hakkına sahip oldukları; ayrımcılık sözkonusu olmadan mahkemelere veya diğer ihtilaf çözüm yollarına erişebilecekleri göz önünde bulundurularak uygulamaya konulur. Bu Başlığın hükümleri, adli yargılamayı veya mahkeme yerini belirlemez.

Kural 5.1- Bayrak devletinin sorumlulukları

Amaç: Her Üyenin, bayrağını taşıyan gemiler açısından bu Sözleşme gereğince kendisine verilen sorumluluklarını yerine getirmelerini sağlamak

Kural 5.1.1- Genel prensipler

1. Bu Sözleşmeden doğan yükümlülüklerini bayrağını taşıyan gemilerde uygulamaya koymak bütün Üyelere aittir.

2. Her Üye, bayrağını taşıyan gemilerde bulunan ve ikamet eden gemiadamlarının çalışma ve yaşam şartlarını bu Sözleşme standartlarına uygun olarak sağlamak amacıyla, Kural 5.1.3 ve 5.1.4'e uygun olarak denizde çalışma şartlarını etkin bir teftiş ve sertifikalandırma sistemi kurar.

3. Denizde çalışma koşulları ile ilgili etkin bir teftiş ve sertifikalandırma sisteminin kurulması amacıyla bir Üye, gerekirse, teftiş yapmak veya sertifika vermek ya da her ikisini birlikte gerçekleştirmek için uzmanlığını ve bağımsızlığını tanıdığı kamu kuruluşlarını veya başka kuruluşları ya da rıza göstermek şartı ile diğer bir Üyenin kuruluşlarını da yetkilendirebilir. Üye herhalukarda, bayrağını taşıyan gemilerdeki ilgili gemiadamlarının çalışma ve yaşam şartlarının teftişinin ve sertifikalandırılmasının bütün sorumluluğunu elinde bulundurur.

4. Denizde çalışma uygunluk beyannamesi ile tamamlanmış denizde çalışma sertifikası, aksi ispatlanmadıkça, geminin bayrak devleti tarafından usulüne göre teftiş edildiğini ve bu Sözleşmenin gemiadamlarının çalışma ve yaşam şartları ile ilgili hükümlerinin belgeler üzerinden izlendiğini gösterir.

5. Etkinliğini geliştirmek için kullanılan metod dahil, bu Kuralın 2. fıkrasında bahsedilen sistem hakkındaki bilgiler, Anasözleşmenin 22. maddesi gereğince Üye tarafından Uluslararası Çalışma Bürosuna sunulan raporda yer almalıdır.

Standart A.5.1.1- Genel prensipler

1. Her Üye, teftiş ve sertifikalandırma sistemlerinin yönetimi için kesin hedef ve standartları ve bu hedeflere hangi şartlarda ulaşıldığını ve uyulduğunu değerlendirmek için uygulanan genel prosedürleri tespit eder.

2. Her Üye, bu Sözleşmenin bir örneğinin bayrağını taşıyan bütün gemilerde bulundurulmasını öngörür.

Yönerge B5.1.1 - Genel Prensipler

1. Yetkili makam, gemiadamlarının gemide çalışma ve yaşama koşullarıyla ilgili olarak Kural 5.1.1 ve 5.1.2 kapsamında ifade edilen kamu kuruluşlarıyla diğer kuruluşlar arasında etkin işbirliğinin teşvik edilmesine yönelik uygun düzenlemeler yapmalıdır.

2. Müfettişler ve armatörler, gemiadamları ve bunların örgütleri arasında daha iyi işbirliğinin sağlanabilmesi, gemiadamlarının çalışma ve yaşam koşullarının sağlanması ve geliştirilmesi amacıyla yetkili makam, belirtilen amaçların gerçekleştirilebilmesini sağlamak amacıyla söz konusu örgütlerin temsilcilerine düzenli aralıklarla danışmalıdır. Bu tarz danışmalarda izlenecek yol, armatör ve gemiadamı örgütlerine danışıldıktan sonra yetkili makam tarafından tespit edilmelidir.

Kural 5.1.2- Tanınmış kuruluşların yetkilendirilmesi

1. Yetkili makam, Kural 5.1.1'in 3. fıkrasında bahsedilen kamu kuruluşları veya diğer kuruluşların ("tanınmış kuruluşlar") yetki ve bağımsızlıkları bakımından Kodun hükümlerine uygun olduklarını sağlamış olmalıdır. Tanınmış kuruluşların yerine getirmelerine izin verilebilecek teftiş veya sertifikalandırma görevleri, Kodun yetkili makam veya tanınmış kuruluş tarafından gerçekleştirilebileceğini açıkça belirttiği faaliyetleri kapsamalıdır.

2. Kural 5.1.1'in 5. fıkrasında bahsedilen raporlar, bütün tanınmış kuruluşlara ve onlara verilen yetkiler ile yerine getirilmesine izin verilen faaliyetlerin eksiksiz ve etkin bir

biçimde yürütülmesini sağlamak için Üye tarafından yapılan düzenlemelere ilişkin bilgileri kapsamalıdır.

Standart A5.1.2- Tanınmış kuruluşların yetkilendirilmesi

1. Kural 5.1.2.'nin 1. fıkrasında bahsedilen yetkilendirme hakkında yetkili makam, ilgili kuruluşun yetkisini ve bağımsızlığını incelemeli ve ilgili kuruluşun, yetkilendirme ile belirtilen faaliyetleri gerektiği şekilde yerine getirdiğini teyid etmelidir:

(a) İlgili kuruluşun, bu Sözleşmenin görünümüne uygun düşen uzmanlık ve bir gemide çalışma için aranan asgari şartlar dahil, gemilerin işletimi, istihdam şartları, barınma ve dinlenme tesisleri, beslenme ve masa servisi, kazaların önlenmesi, sağlığın korunması, tıbbı tedavi, refah ve sosyal güvenlik koruması konusunda yeterli bilgiye sahip olduğunu;

(b) Personelinin yeterliliğini sürdürecek ve güncelleştirecek durumda olduğunu;

(c) Bu Sözleşmenin hükümleri ve uygulanan ulusal mevzuat ve uluslararası ilgili belgeler hakkında yeterli bilgiye sahip olduğunu ve

(d) Büyüklüğü, yapısı, deneyimi ve imkanlarının, yetkilendirme gücüne ve tipine uygun olduğunu.

2. Teftiş bakımından verilmiş her yetkilendirme, tanınmış kuruluşa en azından gemiadamlarının çalışma ve yaşam şartlarında tespit edeceği hataları düzeltmeyi isteme ve liman devletinin istemesi halinde bu alanda teftiş yapma izni vermelidir.

3. Her Üye aşağıdakileri sağlamalıdır:

(a) Tanınmış kuruluş tarafından, ulusal mevzuatın ve ilgili uluslararası belgelerin ilgili hükümlerinin tamamına ilişkin bilgiler dahil, gerçekleştirilmiş görevlerin uygunluğunu sağlamaya ilişkin bir sistem ve

(b) Bu kuruluşlarla iletişim ve onların faaliyetlerini kontrol prosedürleri.

4. Her Üye, kendi adına hareket etmekle yetkili tanınmış kuruluşların listesini Uluslararası Çalışma Bürosuna verir ve bu listeyi güncellemelidir. Liste, tanınmış kuruluşların yerine getirmekle yetkilendirildikleri görevleri belirtmelidir. Büro bu listeyi kamuoyuna duyurur.

Yönerge B5.1.2 – Tanınmış kuruluşların yetkilendirilmesi

1. Tanınmayı talep eden kuruluşlar, tatmin edici düzeyde kalitenin zamanında hizmete sunulması amacıyla teknik, idari ve yönetsel yeterlilik ve kapasite göstermelidir.

2. Bir kuruluşun kapasitesinin değerlendirilmesinde, yetkili makam, kuruluşun aşağıda belirtilen konulardaki yeterliliğini belirlemelidir:

(a) uygun teknik ve idari personele ve yeterli desteğe sahip olup olmadığı;

(b) gereken hizmeti sunmak üzere yeterli sayıda kalifiye personele ve yeterli coğrafi kapsamı sağlamak için dağılıma sahip olup olmadığı;

(c) Belli bir süre içerisinde kaliteli bir servis verme kapasitesine sahip olup olmadığı ve

(d) yürüttüğü faaliyetlerde bağımsız ve sorumlu olup olmadığı.

3. Yetkili makam, yetkilendirme amacıyla tanıdığı herhangi bir kuruluşla yazılı bir anlaşma yapmalıdır. Bu anlaşma aşağıdakileri içermelidir:

(a) uygulamanın kapsamı;

(b) amaç;

(c) genel koşullar;

(d) yetkilendirme gereğince görevlerin yürütülmesi;

(e) yetkilendirme gereğince görevlerin yasal dayanağı;

(f) raporları yetkili makama bildirme;

(g) yetkili makam tarafından tanınmış kuruluşa yetkilendirmenin tebliğ edilmesi ve

(h) tanınmış kuruluşa devredilen yetkilerin yetkili makam tarafından denetimi.

4. Her Üye, tanınmış kuruluşlardan müfettiş olarak istihdam ettikleri personellerin bilgi ve uzmanlıklarını zamanında güncelleyebilmelerini sağlamak amacıyla bir kalifikasyon sistemi geliştirmelerini talep etmelidir.

5. Her Üye, tanınmış kuruluşlardan, yürüttükleri hizmetlere yönelik olarak söz konusu hizmetlerin kapsadığı faaliyetlerde gerekli standartlara ulaşılıp ulaşılmadığının belirlenmesi amacıyla kayıt tutmalarını istemelidir.

6. Standart A5.1.2'nin, 3(b) fıkrasında belirtilen gözden geçirme prosedürlerinin oluşturulmasında her Üye, Uluslararası Denizcilik Örgütü çerçevesinde kabul edilmiş olan *"İdare Adına Hareket Eden Örgütlerin Yetkilendirilmesine İlişkin Direktifleri"* hesaba katmalıdır.

Kural 5.1.3- Denizde çalışma sertifikası ve denizde çalışma uygunluk beyannamesi

1-Bu kural aşağıdaki gemilere uygulanır;

(a) Uluslararası sefer yapan 500 veya daha fazla grostondaki bir gemi;

(b) Bir Üyenin bayrağını taşıyan ve bir başka Üyenin bir limanından başlayarak veya iki limanı arasında faaliyet gösteren 500 veya daha fazla grostondaki bir gemi.

Bu Kuraldaki "Uluslararası sefer" ifadesi bir ülkeden bir başka ülkenin limanına seferi ifade eder.

2. Bu Kural aynı zamanda, bir Üyenin bayrağını taşıyan bütün gemilere ve armatörün ilgili Üyeden talebi üzerine bu Kuralın 1. fıkrası kapsamında olmayan gemilere uygulanır.

3. Her Üye, bir teftiş geçiren ve ulusal mevzuatın hükümlerine veya bu Sözleşmenin uygulanmasını isteyen diğer hükümlerine cevap veren bayrağını taşıyan gemilerden, bu Kuralın 4. fıkrasında bahsedilen denizde çalışma uygunluk beyannamesinde bahsedilmesi gereken kabul edilmiş hükümlere sürekli uygunluk sağlamayı amaçlayan tedbirler dahil, gemideki çalışma ve yaşam şartlarını belgeleyen denizde çalışma sertifikasını muhafaza ettiklerini ve bu sertifikayı gemiye asmalarını istemelidir.

4. Her Üye, bayrağını taşıyan gemilerden, gemiadamlarının gemide çalışma ve yaşam şartları ile ilgili olarak bu Sözleşmenin uygulanmasını belirten ulusal hükümleri bahsedilen ve bu hükümlerin gemide veya ilgili gemilerde uygulanmasını sağlamak için armatör tarafından kabul edilen önlemleri açıklayan denizde çalışma uygunluk beyannamesini muhafaza etmelerini ve gemide bulundurmalarını istemelidir.

5. Denizde çalışma sertifikası ve denizde çalışma uygunluk beyannamesi Kodda belirtilen modele uygun olmalıdır.

6. Üyenin yetkili makamı veya bu amaçla usulüne uygun yetkilendirilmiş bir tanınmış kuruluş, Üyenin bayrağını taşıyan bir geminin bu Sözleşmenin Standartlarına uyduğunu veya uymaya devam ettiğini bir teftişle tespit ettiğinde, denizde çalışma sertifikası vermeli veya yenilemelidir ve onu herkesin ulaşabileceği bir yere asmalıdır.

7. Teftiş konusu olan ve teftişi onaylanmış olan puanlama listesi dahil, denizde çalışma sertifikası ve denizde çalışma uygunluk beyannamesi ile ilgili detaylı özel hükümler Kodun A Bölümünde açıklanır.

Standart A5.1.3- Denizde çalışma sertifikası ve denizde çalışma uygunluk beyannamesi

1. Yetkili makam tarafından veya bu amaçla yetkilendirilmiş bir tanınmış kuruluş tarafından gemiye, beş yılı aşmayan bir süre için denizde çalışma sertifikası verilir. Denizde çalışma sertifikasının verilmesinden önce gemideki gemiadamlarının çalışma ve yaşam koşullarını ilgilendiren hükümler için ulusal mevzuat veya bu Sözleşmenin hükümlerinin uygulanmasını isteyen diğer düzenlemelere uygun olarak teftiş edilmesi ve sonuçlandırılması gereken konuların listesi "Ek A5.1'de" yer alır.

2. Denizde çalışma sertifikasının geçerliliği, yetkili makam tarafından veya bu amaçla yetkilendirilmiş teftiş yapmaya yetkin bir tanınmış kuruluş tarafından bu Sözleşmenin uygulanmasını isteyen ulusal hükümlere her zaman uyulduğunu tespit etmek amacıyla bir ara teftişin yapılmasına bağlıdır. Sertifika, beş yıllık geçerlilik süresine sahip olduğu halde, sadece bir defa ara teftiş yapılırsa, bu teftiş, sertifikanın veriliş tarihinin ikinci ve üçüncü yılları arasında yapılmalıdır. Sertifikanın başlangıç tarihi, denizde çalışma sertifikasının bitiş tarihine karşılık gelen her yılın ayını ve gününü ifade eder. Ara teftiş de sertifikanın yenilenmesi için gerçekleştirilmiş teftişler gibi, genişletilmeli ve derinleştirilmelidir. Sertifika, ara teftişin sonunda, uygun kabul edilecektir.

3. Bu Standartın 1. fıkrasına rağmen, halen geçerliliği olan bir sertifikanın değiştirilmesi amacıyla son üç ay içerisinde bir teftiş yapıldığında, yeni denizde çalışma sertifikası, halen geçerliliği olan sertifikanın değişim tarihinden itibaren 5 yılı aşmayan bir süre için söz konusu teftişin yapıldığı tarihten itibaren geçerli olur.

4. Yenilenme amacıyla yapılan teftiş, halen geçerliliği olan sertifikanın değişim tarihinden üç aydan daha önce yapıldığında, yeni denizde çalışma sertifikası, söz konusu teftişin yapıldığı tarihten itibaren beş yılı aşmayan bir süre için geçerlidir.

5. Denizde çalışma sertifikası aşağıdaki durumlarda geçici olarak verilebilir;

(a) yeni gemilerin teslimatında;

(b) gemi, bayrağını değiştirdiğinde;

(c) armatör, kendisi için yeni olan bir geminin işletimini kendi hesabına aldığında.

6. Denizde çalışma sertifikası, yetkili makam veya bu amaçla yetkilendirilmiş kuruluş tarafından geçici olarak ve sadece altı ayı aşmayan bir süre için verilebilir.

7. Geçici denizde çalışma sertifikası, ancak aşağıdakilerin yerine getirilmesi halinde verilir:

(a) Bu fıkranın (b), (c) ve (d) bentlerinde bahsedilen unsurların doğrulanmasını dikkate alarak gemi, Ek A5-I'de sayılan konular bakımından, mümkün ve makul bir şekilde, teftiş edildiğinde;

(b) armatör, bu Sözleşmenin hükümlerine uyulmasını sağlamak bakımından uygun prosedürlerin gemide uygulamaya konulduğunu yetkili makama veya tanınmış kuruluşa gösterdiğinde;

(c) kaptan, bu Sözleşmenin hükümlerini ve uygulamaya konması bakımından sorumluluklarını bildiğinde ve

(d) istenen bilgiler, denizde çalışma uygunluk beyannamesinin elde edilmesi için yetkili makama veya tanınmış kuruluşa verildiğinde.

8. Normal süreli denizde çalışma sertifikasının verilmesi, geçici sertifikanın değişim tarihinden önce bu Standartın 1. fıkrasında öngörülen şekilde tam bir teftişin yapılmasına bağlıdır. Bu Standartın 6. fıkrasında bahsedilen başlangıçtaki altı aylık dönemden sonra geçici hiçbir yeni sertifika verilmez. Denizde çalışma uygunluk beyannamesi, geçici sertifikanın geçerlilik süresi devam ettiği sürece istenmez.

9. Denizde çalışma sertifikası, denizde geçici çalışma sertifikası ve denizde çalışma uygunluk beyannamesi, Ek A5-II'de sunulan modellere uygun olarak düzenlenir.

10. Denizde çalışma uygunluk beyannamesi, denizde çalışma sertifikasına eklenir. Belge iki bölümden oluşur:

(a) Yetkili makam tarafından hazırlanan I. Bölüm, (i) bu Standartın 1.fıkrası gereğince teftiş edilmesi gereken hususların listesini gösterir; (ii) ulusal mevzuatın uygulanabilir hükümlerine atıfta bulunarak ve gerekli olduğu ölçüde ulusal mevzuatın önemli hükümleri hakkında özet bilgiler vererek, bu Sözleşmenin ilgili hükümlerini etkileyen ulusal hükümleri belirtir; (iii) bazı gemi kategorilerine ilişkin olarak ulusal mevzuat hükümlerine referans yapar; (iv) Madde VI'nın 3. fıkrası gereğince genel olarak kabul edilmiş olan eş değer hükümlerin tamamından bahseder ve (v) 3. Başlık gereğince yetkili makam tarafından verilen her istisnayı açıkça belirtir.

(b) II. Bölüm, armatör tarafından düzenlenir ve iki teftiş arasında ulusal hükümlerle sürekli uygunluğu sağlamak için kabul edilen önlemleri ve sürekli iyileşmeyi sağlamak için önerilen önlemleri açıklar.

Yetkili makam veya bu amaçla tam olarak yetkilendirilmiş olan tanınmış kuruluş, II. Bölümü onaylar ve denizde çalışma uygunluk beyannamesini verir.

11. Bütün teftişlerin sonucunda veya gemide daha sonra gerçekleştirilmiş diğer denetimler ve bu denetimler esnasında ortaya çıkan önemli kusurların hepsi, teşhis edildiği tarihle aynı anda kayda geçirilir. Bu kayıt, İngilizce dilinde yapılmamışsa, İngilizce çevirisi ile birlikte ulusal mevzuata uygun olarak, denizde çalışma uygunluk beyannamesine kaydedilir veya bu beyannameye eklenir yada gemiadamlarına, bayrak devleti müfettişlerine, liman devletinin yetkili memurlarına ve armatörler ve gemiadamları temsilcilerine çeşitli yollarla ulaştırılır.

12. Denizde çalışma sertifikasının ve denizde çalışma uygunluk beyannamesinin asılları, İngilizce değilse, İngilizceye çevirilerinin geçerli ve güncel bir örneği gemide bulundurulmalı ve bir kopyası gemiadamlarının görebilecekleri uygun bir yere asılmalıdır. Bu belgelerin kopyası, ulusal mevzuata uygun olarak, gemiadamlarına, bayrak devleti müfettişlerine, liman devletinin yetkili memurlarına veya isteyen armatör ve gemiadamları temsilcilerine verilir.

13. Bu Standartın 11. ve 12. fıkralarında bahsedilen İngilizceye çevirinin yapılmasına ilişkin yükümlülük, uluslararası sefer yapmayan gemileri kapsamaz.

14. Bu Standartın 1. veya 5. fıkrası gereğince tanzim edilen her sertifika, aşağıdaki durumlarda geçerliliğini kaybeder:

(a) Zorunlu teftişler, bu Standartın 2. fıkrasında belirtilen sürelerde yapılmamışsa;

(b) Sertifika, bu Standartın 2. fıkrasına uygun olarak vize edilmemişse;

(c) Geminin bayrağı değişmişse;

(d) Armatör, geminin işletim sorumluluğunu bırakmışsa;

(e) Başlık 3'te bahsedilen yapıda veya ekipmanlarda önemli değişiklikler yapılmışsa.

15. Bu Standartın 14 (c), (d) veya (e) fıkrasında belirtildiği durumda, yeni sertifika ancak, onu verecek olan yetkili makam veya tanınmış kuruluş, geminin bu Standartın hükümlerine uygun olduğuna tam olarak ikna olmuşsa verilir.

16. Denizde çalışma sertifikası, bir geminin bu Sözleşmenin hükümlerine uymadığı açıkça görülmüş ve düzeltici hiçbir önlem alınmamışsa, yetkili makam veya bayrak devleti tarafından bu amaçla tam olarak yetkilendirilmiş tanınmış kuruluş tarafından geri alınır.

17. Bu Standartın 16. fıkrasına uygun olarak denizde çalışma sertifikasının geri alınması tasarlandığında, yetkili makam veya tanınmış kuruluş, kusurun ciddiyetini veya sık sık tekrarlandığını hesaba katar.

Yönerge B5.1.3 – Denizde çalışma sertifikası ve denizde çalışma uygunluk beyannamesi

1. Denizde çalışma uygunluk beyannamesinin 1. Bölümünde yer alan ulusal gereksinimler ifadesi, Ek A5-I'de listelenen maddelerin her biri kapsamında gemiadamlarının çalışma ve yaşama koşullarıyla ilgili mevzuata ilişkin hükümlere yapılan referansları içermeli ya da bu referanslara eşlik etmelidir. Ulusal mevzuatın bu Sözleşme kapsamında ifade edilen gereksinimlere harfiyen uyduğu durumlarda, bir referansın verilmesi yeterli olur. Madde VI'nın 3. fıkrası kapsamında Sözleşmeye ait bir hükmün kayda değer oranda dengi aracılığıyla yürürlüğe konduğu durumlarda, bu hüküm tanımlanmalı ve kesin bir açıklama eklenmelidir. Yetkili makam tarafından Başlık 3 kapsamında herhangi bir muafiyet sağlandığında, özel hükümler ya da ilgili hükümler açıkça ifade edilmelidir.

2. Armatör tarafından düzenlenmiş olan, denizde çalışma uygunluk beyannamesinin II. Bölümünde bahsedilen önlemler, uygunsuzluğun tespit edilmesi halinde özellikle, sürekli uygunluğun belirli ulusal hükümlerle doğrulandığı durumları, onaylama ile ilgili kişileri, alınacak kayıtları ve izlenecek usulleri belirtmelidir. II. Bölüm, çeşitli biçimlerde düzenlenebilir. *Uluslararası Emniyet İdaresi* (ISM) Kodu kapsamında gereksinim duyulan belgeler veya geminin Devamlı Gözlem Kayıtlarıyla ilgili SOLAS Sözleşmesinin, Başlık XI-1'in 5. kuralının uygulanması kapsamında gereksinim duyulan bilgiler gibi denizcilik sektörünün diğer yönlerine ilişkin usullerle ilgili politika ve prosedürleri kapsayan daha kapsamlı diğer belgelere atıfta bulunabilir.

3. Devamlı uyum sağlamaya yönelik alınacak önlemler, gemiadamlarının yaptıkları işin doğası gereği karşılaştıkları mevcut tehlikeleri de göz önünde bulundurarak, çalışma alanı tasarımı konusunda elde edilen en güncel bilimsel bulgular ve en son teknolojik gelişmeler konusunda kendilerini bilgili tutma konusunda armatörün ve kaptanın genel uluslararası yükümlülüklerini ve gemiadamı temsilcilerinin uygun şekilde bilgilendirilmesini ve bu sayede gemiadamlarının gemide çalışma ve yaşama koşullarının daha iyi bir seviyeye ulaştırılmasının sağlanmasını içermelidir.

4. Denizde çalışma uygunluk beyannamesi, her şeyden önce, bayrağı taşınan Ülkenin müfettişleri, liman ülkelerinde bulunan yetkililer ve gemiadamları dahil gereksinimlerin uygun şekilde uygulanıp uygulanmadığının kontrol edilmesi amacıyla ilgili tüm şahıslara yardımcı olacak şekilde tasarlanmış açık şartlar içermelidir.

5. Denizde çalışma uygunluk beyannamesinde bulunabilecek bilgilere ilişkin bir örnek, Ek B5-I'de verilmiştir.

6. Gemi, Standart A5.1.3'ün, 14(c) fıkrasında belirtildiği gibi bayrağını değiştirdiğinde ve ilgili her iki ülke bu Sözleşmeyi onayladığında, gemisinin son olarak bayrağını taşımasına izin verilen ülke, diğer üyenin yetkili makamına en kısa sürede bayrak değiştirmeden önce gemide bulunan denizde çalışma sertifikasının ve denizde çalışma uygunluk belgesinin örneğini ve gerekirse, bu bayrağın değişim tarihini izleyen üç ay içerisinde yetkili makamın talep etmesi halinde ilgili teftiş raporlarının örneğini göndermelidir.

Kural 5.1.4- Teftiş ve uygulamaya koyma

1. Her Üye, bayrağını taşıyan gemilerin, ulusal mevzuatta uygulandığı şekilde, bu Sözleşmenin hükümlerine uyduğunu etkin bir sistem yoluyla ve ortak bir periyodik teftiş, gözetim ve diğer kontrol yöntemleri ile tespit eder.

2. Kodun A Bölümü, teftiş sistemi hakkındaki detaylı hükümleri ve bu Kural' ın 1. fıkrasında belirtilen şekilde uygulamaya konmasını kapsar.

Standart A.5.1.4- Teftiş ve uygulamaya koyma

1. Her Üye, özellikle denizde çalışma uygunluk sertifikasında belirtilen çalışma ve yaşam şartlarına ilişkin önlemlerin yerine getirildiğini, gerektiğinde, izlendiğini ve bu Sözleşmenin hükümlerine uyulduğunu tespit etmek için bayrağını taşıyan gemilerdeki gemi adamlarına yönelik bir denetim sistemi yürütür.

2. Yetkili makam, bu Standartın 1. fıkrası gereğince kendisine verilen sorumlulukları yerine getirmek için yeterli sayıda nitelikli müfettişleri belirler. Tanınmış kuruluşlar teftişleri yapmaya yetkilendirildiklerinde, Üye, bu teftişe katılan kişilerin bu amaçla aranan niteliklere sahip olmalarını ister ve görevlerini yerine getirmeleri için gerekli hukuki yetkiyi verir.

3. Müfettişlerin, denetimi gerçekleştirebilmek ve bu Standartın 1. fıkrasında belirtilen uygunluğu sağlamak amacıyla eğitime, uzmanlığa, yetkiye, erke, statüye ve gerekli veya temenni edilen tarafsızlığa sahip olmalarını sağlamak için gerekli önlemler alınır.

4. Teftişler, gerektiğinde, Standart A5.1.3'ün hükümlerine uygun aralıklarda gerçekleştirilir. Bu aralıklar hiçbir durumda 3 yılı geçmemelidir.

5. Bir Üye, kendisine açıkça asılsız görünmeyen bir şikayet aldığında veya bayrağını taşıyan bir geminin bu Sözleşmenin hükümlerine uymadığına ya da denizde çalışma uygunluk beyannamesinde belirtilen önlemlerin uygulanmasında ciddi kusurlar olduğu hususunda kanıta sahip olduğunda, konu hakkında soruşturma başlatmak ve tespit edilen kusurların giderilmesi amacıyla önlemlerin alınmış olduğunu sağlamak için gerekli tedbirleri alır.

6. Her Üye, müfettişlerin, hükümet değişiklikleri ve her tür dış etkenden bağımsız bir statüye ve hizmet koşullarına sahip olmalarını garanti altına alacak yeterli kuralları oluşturur ve etkin şekilde uygular.

7. Yerine getireceği görevle ilgili yeterli eğitimi almış ve uygun yetkinliğe sahip olan müfettişlere aşağıdaki hususlarda izin verilir:

(a) Üyenin bayrağını taşıyan gemilere çıkmak;

(b) Standartlara harfiyen uyulduğunu tespit etmek için gerekli gördüğü bütün incelemeleri, kontrolleri ve soruşturmaları yapmak ve

(c) Her türlü kusuru çözüme kavuşturmayı istemek ve gemiadamlarının hakları dahil, kusurların bu Sözleşmenin hükümlerini ciddi şekilde ihlal ettiğine haklı olarak inandıklarında veya gemiadamlarının güvenliği, sağlığı ve emniyeti için ciddi bir tehlike oluşturduğunda, gerekli önlemler alınıncaya kadar, gemiye limanı terk etmeyi yasaklamak.

8. Bu Standartın 7 (c) fıkrası gereğince alınan bütün önlemler hakkında, adli veya idari bir makama itiraz yapabilmelidir.

9. Bu Sözleşmenin hükümlerinde, ilgili gemiadamlarının güvenliğini, sağlığını veya emniyetini tehlikeye atan açık bir ihlal olmadığında ve öncesinde benzer ihlaller yaşanmamışsa, müfettişler dava açmak veya takibat başlatmak yerine tavsiyede bulunma yetkisine sahiptir.

10. Müfettişler, gemiadamlarının çalışma ve yaşam koşullarını tehlikeye sokacak yapıda bir tehlikenin veya kusurun mevcut olduğunu veya yasal hükümlerin ihlal edildiğini ileri süren bütün dava ve şikayetlerin kaynağını gizli tutar ve böyle bir dava veya şikayetin sonunda bir teftiş başlatıldığını armatöre, temsilcisine veya gemi işletmesine açıklamaktan kaçınır.

11. Müfettişler, armatörler, gemiadamları veya bütün ilgili şahıslar karşısında etkin bir teftişe engel olabilecek veya kendi otoritelerine veya tarafsızlıklarına zarar getirebilecek sayıda veya yapıda görevleri kendileri alamazlar. Müfettişler özellikle:

(a) kontrol etmek için görevlendirildikleri faaliyetlerde doğrudan veya dolaylı olarak her hangi bir menfaate sahip olmaktan kendilerini men etmelidir ve

(b) görevlerini bıraktıktan sonra bile ticari sırları veya işletmenin gizli yöntemlerini veya görevlerinin yerine getirilmesi esnasında sahip olabilecekleri kişisel yapıdaki bilgileri ortaya çıkarmamakla sorumludurlar. Aksi takdirde, gerekli ceza veya disiplin tedbirleri uygulanır.

12. Müfettişler, yapılan her teftiş için yetkili makama rapor verir. Bu raporun İngilizcesi veya gemide çalışma dilindeki bir örneği kaptana verilir ve bir diğeri geminin ilan panosuna gemiadamlarının bilgisi için asılır ve talep üzerine gemiadamları temsilcilerine gönderilir.

13. Her Üyenin yetkili makamı, bayrağını taşıyan gemilerdeki gemiadamlarının şartlarının teftişine ilişkin kayıtları tutar. Teftiş faaliyetleri hakkında, yıl sonundan itibaren altı ayı aşmayan makul bir süre içerisinde, yıllık rapor yayınlar.

14. Önemli bir olay sonucu bir soruşturma yapılması halinde, rapor, soruşturmanın sonuçlanmasını takip eden bir ayı geçmeyecek şekilde mümkün olan en kısa sürede yetkili makama sunulur.

15. Bir teftişe başlanıldığında veya bu Standartın hükümlerine uygun olarak önlemler alındığında, geminin haksız olarak tutulmasından veya geciktirilmesinden kaçınmak için makul olan her türlü çaba gösterilir.

16. Müfettişlerin yetkilerini usulsüz kullanımından kaynaklanan her zarar ve kayıp için ulusal mevzuata uygun olarak tazminat ödenir. İspat yükümlülüğü, her olayda, şikayet sahibine aittir.

17. Her Üye tarafından, uygun cezalar ve diğer caydırıcı önlemler öngörülür ve gemiadamlarının hakları dahil, bu Sözleşme hükümlerinin ihlal edilmesi ve müfettişlerin görevlerini yerine getirmelerinin engellenmesi halinde fiilen uygulanır.

Yönerge B5.1.4 - Teftiş ve uygulamaya koyma

1. Gemiadamlarının çalışma ve yaşama koşullarını teftiş etmeyle tamamen ya da kısmen ilgili yetkili makam ve diğer başka bir hizmet veya makam, işlevlerini yerine getirebilmek için gerekli kaynaklara sahip olmalıdır. Özellikle:

(a) her Üye, müfettişlerin görevlerini eksiksiz yerine getirmede, ihtiyaç olarak, tam nitelikli uzman ve teknisyen desteğine sahip olabilmeleri için gerekli önlemleri almalıdır ve

(b) müfettişlere, görevlerini etkin şekilde yerine getirebilmeleri amacıyla uygun şekilde konumlandırılmış tesisler ve yeterli donanım ve ulaşım araçları sağlanmalıdır.

2. Yetkili makam, uygunluk ve uygulamaya koymak açısından belli bir uyumu sağlamak ve bu Sözleşmeye ilişkin teftiş ve uygulamaya koyma faaliyetlerine rehberlik etmek için bir politika geliştirmelidir. Açıklanan bu politikanın birer örneği tüm müfettişlere ve sözkonusu yasanın temsilcilerine ulaştırılmalı ve kamuoyu ile armatörlerin ve gemiadamlarının erişimine açık olmalıdır.

3. Yetkili makam, bu Sözleşmenin hükümleri ile ilgili muhtemel ihlallere ilişkin olarak doğrudan gemiadamları tarafından ya da temsilcileri aracılığıyla verilen gemiadamlarının hakları dahil her türlü bilginin gizli bir şekilde saklanmasına izin veren basit prosedürler tesis etmeli ve aşağıdakiler dahil müfettişler bu konuda vakit kaybetmeksizin soruşturmaya başlayabilmelidir:

(a) kaptanları, gemiadamlarını veya gemiadamlarının temsilcilerini, gerekli görmeleri durumunda, teftiş yapılmasını istemek konusunda yetkilendirerek ve

(b) bu Sözleşmenin hükümlerine dikkat çekmek ve gemideki gemiadamlarına sağlanan koşulların sürekli iyileştirilmesine gayret etmek için en etkin araçlar konusunda armatörlere, gemiadamlarına ve ilgili kuruluşlara teknik bilgi ve tavsiyeler sağlayarak.

4. Aşağıdaki konularla ilgili olarak, görevlerini etkin şekilde yürütebilmeleri amacıyla müfettişler tam eğitimli ve yeterli sayıda olmalıdır:

(a) müfettişlerin, özellikle teftişe tabi tutulacak gemilerin sayısı, yapısı ve boyutları açısından ve uygulanacak olan kanuni hükümlerin sayısı ve karmaşıklığı açısından yerine getirme zorunda oldukları görevlerin önemi;

(b) müfettişlerin kullanımlarına sunulan kaynaklar ve

(c) etkin olmak için teftişlerin gerçekleştirilmesi açısından pratik koşullar.

5. Kamu işe alma hizmetinde ulusal mevzuatla sağlanan şartlar saklı kalmak kaydı ile müfettişler, görevlerini yerine getirebilecekleri niteliklere ve uygun bir eğitime sahip olmalı ve mümkünse, denizcilik eğitimine veya gemiadamı tecrübesine sahip olmalıdır. Müfettişlerin, gemiadamlarının çalışma ve yaşam koşullarına ilişkin yeterli seviyede bilgiye sahip olmaları ve İngilizce bilmeleri zorunludur.

6. Müfettişlere istihdamları süresince uygun ileri eğitim sağlamak için önlemler alınmalıdır.

7. Bütün müfettişler, bir teftişe hangi şartlarda başlanacağını, belirtilen farklı şartlarda gerçekleştirilecek teftişin kapsamı ve genel teftiş metodunu açıkça bilmelidir.

8. Ulusal kanunlar kapsamında gerekli yetkilerle donatılan müfettişler, asgari olarak aşağıdaki konularda yetkilendirilmelidir:

(a) gemilere önceden haber verme zorunluluğu bulunmadan serbestçe çıkma yetkisi. Ancak, bir gemi teftişine başlanmadan önce, müfettişler gemideki mevcudiyetleri hakkında kaptanı

veya yetkili kişiyi ve uygun olduğu duruma göre gemiadamlarını veya temsilcilerini bilgilendirmelidir;

(b) kişinin talep edebileceği herhangi bir şahsın şahitliğinde, mevzuat hükümlerinin uygulanması ile ilgili olarak her konuda armatör veya armatör temsilcisi dahil kaptanı, gemiadamlarını ya da herhangi başka bir şahsı sorgulama yetkisi;

(c) bu Sözleşmeyi yürürlüğe koyan ulusal mevzuatın uygulandığını teyit etmek amacıyla, teftişe tabi konularla doğrudan ilgili kitapların, seyir defterinin, kayıtların, belgelerin veya diğer dokümanların ya da bilgilerin hazır bulundurulmasını talep etme yetkisi;

(d) bu Sözleşmeyi yürürlüğe koyan ulusal mevzuat kapsamında gerekli bildirimlerin yayınlanmasını şart koşma yetkisi;

(e) inceleme amacıyla, kullanılan ya da işlenen ürün, kargo, içme suyu, erzak, malzeme ve maddelerden numune alma yetkisi;

(f) yapılan teftişin ardından, gemide bulunanların sağlıklarını ve emniyetlerini etkilemesi muhtemel eksiklikler hakkında armatörün, gemi operatörünün ya da kaptanın dikkatini çekme yetkisi;

(g) yürürlükteki mevzuat kapsamında olmayan herhangi bir kusur ya da suiistimal hakkında yetkili makamı ve gerekirse tanınmış kuruluşu uyarma ve kanunların ve yönetmeliklerin geliştirilmesi yönünde onlara önerilerde bulunma yetkisi ve

(h) gemiadamlarını etkileyen herhangi bir iş kazası veya meslek hastalıkları konusunda ve mevzuat hükümlerine göre yetkili makamı bilgilendirme yetkisi.

9. Bu Yönergenin 8 (e) fıkrasında sözü edilen bir numune alındığında, armatör ya da armatör temsilcisi ve duruma göre, bir gemiadamı bilgilendirilmeli veya numunenin alınması sırasında hazır bulunmalıdır. Bu tarz alınan numunelerin miktarı müfettiş tarafından uygun şekilde kayıt altına alınmalıdır.

10. Her Üyenin yetkili makamı tarafından bu üyenin bayrağını taşıyan gemilerle ilgili olarak yayınlanan yıllık rapor aşağıdaki bilgileri içermelidir:

(a) gemiadamlarının çalışma ve yaşam koşulları ile ilgili olarak yürürlükte bulunan kanun ve yönetmeliklerin ve yıl boyunca yürürlüğe giren değişikliklerin bir listesi;

(b) teftiş sisteminin organizasyonu konusunda ayrıntılı bilgiler;

(c) teftişe tabi tutulacak ve mevcut konumda teftiş edilmiş olan gemilerin ve diğer tesislerin istatistikleri;

(d) ulusal mevzuata tabi olan tüm gemiadamlarına ilişkin istatistikler;

(e) mevzuatın ihlal edilmesi, kesilen cezalar ve gemilerin alıkonma vakaları hakkında istatistikler ve bilgiler ve

(f) gemiadamlarını etkileyen iş kazaları ve meslek hastalıkları ile bildirim konusu olan kaza ve hastalıklara ilişkin istatistikler.

Kural 5.1.5- Gemide şikayet prosedürleri

1. Her Üye, gemiadamlarının hakları dahil, bayrağını taşıyan gemilerde, bu Sözleşme hükümlerinin ihlal edildiği hususunda bir gemiadamı tarafından yapılan her bir şikayetin gemide doğru, etkin ve hızlı ele alınmasına izin veren bir düzenlemeyi zorunlu tutar..

2. Her Üye, şikayette bulunan bir gemiadamının her türlü mağduriyetini yasaklar ve cezalandırır.

3. Bu Kuralın hükümleri ve Kodun ilgili bölümleri, gemiadamının uygun gördüğü her türlü yasal yoldan çözüm arama hakkının dışındadır.

Standart A5.1.5- Gemide şikayet prosedürleri

1. Ulusal mevzuat veya toplu iş sözleşmelerince belirlenebilecek daha geniş bir kapsam hariç, gemiadamları, gemiadamlarının hakları dahil, bu Sözleşmenin hükümlerinin ihlal edildiği iddiasıyla ilgili her türlü sorun için gemide şikayet prosedürüne başvurabileceklerdir.

2. Her Üye, Kural 5.1.5'in hükümlerini yerine getirmek bakımından mevzuatın gemide uygun şikayet prosedürlerinin oluşturulmasını sağlar. Bu prosedürler, şikayetin temelindeki uyuşmazlığın mümkün olan ilk aşamada çözüme kavuşturulmasını amaçlamalıdır. Bununla birlikte, gemiadamları, her halükarda, şikayetlerini doğrudan kaptana ve gerekli görüyorlarsa, ilgili başka makamlara yapma hakkına sahiptir.

3. Gemiadamları, gemide şikayet prosedürü esnasında ve şikayette bulunan gemiadamlarının mağduriyetini engellemek için tedbirlerin alınması esnasında, kendilerine refakat edilme ve temsil edilme hakkına sahiptir. "Mağduriyet" tabiri açıkça haksız ve iftira olmayan bir şikayette bulunan bir gemiadamına karşı, sahibi kim olursa olsun, yapılan her türlü kötü eylemi ifade eder.

4. Bütün gemiadamları, iş sözleşmelerinin bir örneğinden başka, gemide şikayet prosedürünü açıklayan yürürlükteki bir belgeye de sahip olmalıdır. Belge, özellikle bayrak devletindeki yetkili makamın iletişim bilgilerini ve bu yoksa bile gemiadamlarının ikamet ettiği ülkedeki yetkili makamın iletişim bilgilerini ve gizli kalmak kaydı ile şikayetleri konusunda onlara tarafsızca tavsiyelerde bulunabilecek ve gemide oldukları esnada açılan şikayetlerin uygulamaya konmasında onlara her türlü yardımı yapabilecek gemide bulunan bir veya birkaç kişinin adını içermelidir.

Yönerge B5.1.5 - Gemide şikayet prosedürleri

1. İlgili bir toplu iş sözleşmesinin ilgili bütün hükümleri saklı kalmak kaydı ile yetkili makam armatör ve gemiadamları örgütleri ile sıkı bir istişare içerisinde, ilgili Üyenin bayrağını taşıyan gemilerdeki şikâyetlerin görüşülmesi için dengeli, adil, hızlı ve dokümanlarla desteklenmiş prosedürlerin tesisi bakımından bir model oluşturmalıdır. Bu prosedürlerin oluşturulması esnasında aşağıdaki hususlar dikkate alınmalıdır:

(a) şikâyetler, özellikle bizzat şikâyetin iletilmesi gereken şahıslar hakkında yani gemi kaptanı hakkında bile yapılmış olabilir. Her koşulda, gemiadamları, doğrudan gemi kaptanına ya da başka bir makama şikayette bulunabilmelidir ve

(b) bu Sözleşme kapsamındaki konular hakkında şikâyette bulunan gemiadamlarının mağduriyetlerini önlemek amacıyla oluşturulacak usuller, gemiadamlarının gemide sahip oldukları haklar hakkında tavsiyelerde bulunması için gemide bulunan bir şahsın seçilmesini teşvik etmeli ve şikâyette bulunan gemiadamı tarafından talep edilmesi durumunda, bu şahsın şikâyet konusuyla ilgili her türlü toplantıya ya da sorguya katılımda bulunması sağlanmalıdır.

2. Bu Yönergenin 1. fıkrasında sözü edilen istişare sürecinde müzakere edilen usuller asgari olarak aşağıdakileri içermelidir:

(a) şikâyetler, şikâyette bulunan gemiadamının bağlı bulunduğu departmanın başkanına ya da gemiadamının hiyerarşik olarak yöneticisine iletilmelidir;

(b) ardından departman başkanı ya da gemi adamının yöneticisi sözkonusu sorunu, sorunun ciddiyetine uygun olarak belirlenmiş süre içerisinde çözmeye çalışmalıdır;

(c) gemiadamının departman başkanının ya da hiyerarşik yöneticisinin gemiadamının tatmin olacağı şekilde sorunu çözemediği takdirde gemiadamı, konuyu kaptana iletebilir ve kaptan bu durumda konuyla bizzat ilgilenir;

(d) gemiadamlarının her koşulda kendi seçimleri dahilinde sözkonusu gemide bulunan başka bir gemiadamı tarafından refakat edilme ya da temsil edilme hakkı mevcuttur;

(e) tüm şikâyetler ve bu şikâyetlere yönelik alınan tüm kararlar kaydedilmeli ve bir örneği ilgili gemiadamına verilmelidir;

(f) bir şikayetin gemide çözülememesi durumunda, uygun olduğunda, ilgili gemiadamlarına ya da temsilcileri olarak atadıkları herhangi bir şahsa danışılarak, söz konusu şikayet, sorunu çözmek için uygun bir süre tanınması gereken karadaki armatöre iletilmelidir ve

(g) her koşul altında gemiadamlarının şikâyetlerini doğrudan kaptana, armatöre ya da yetkili makama yapma hakları mevcuttur.

Kural 5.1.6-Deniz kazaları

1. Her Üye, bayrağını taşıyan bir geminin dahil olduğu yaralanma veya yaşam kaybına yol açan her ciddi deniz kazası hakkında acilen resmi bir soruşturma açar. Bu soruşturmanın sonuç raporu prensip olarak kamuoyuna açıktır.

2. Üyeler, bu Kuralın 1. fıkrasında bahsedilen ciddi deniz kazaları hakkında açılacak soruşturmaları kolaylaştırmak için işbirliği yapmalıdır.

Standart A5.1.6 Deniz kazaları

(Hüküm yok)

Yönerge B5.1.6 - Deniz kazaları

(Hüküm yok)

Kural 5.2- Liman devletinin sorumlulukları

Amaç: Sözleşme kurallarının, yabancı gemilerde uygulamaya konmasını ve uyulmasını sağlamak için zorunlu uluslararasarası işbirliği ile ilgili olarak her Üyenin bu Sözleşme gereğince kendisine verilen sorumlulukları yerine getirmesini sağlamaya imkan vermek

Kural 5.2.1- Limanda teftiş

1. Faaliyetinin normal akışı içerisinde veya geminin işletim sisteminden dolayı bir Üyenin limanında mola veren her yabancı gemi, gemiadamlarının hakları dahil, gemideki gemiadamlarının çalışma ve yaşam koşullarına ilişkin bu Sözleşme hükümlerinin uygunluğunu teyit etmek için Madde V'in 4. fıkrası hükümlerine uygun olarak teftiş edilebilir.

2. Her Üye, Kural 5.1.3.'te istenilen denizde çalışma sertifikasını ve denizde çalışma uygunluk beyannamesini, aksi ileri sürülmedikçe, gemiadamlarının hakları dahil, bu Sözleşme hükümlerine uygunluğu kanıtlayan belge olarak kabul eder. Sonuç olarak, Kodda belirtilen durumlar hariç, limanlarındaki kontrol, denizde çalışma sertifikası ve denizde çalışma uygunluk beyannamesinin kontrolü ile sınırlıdır.

3. Kodun hükümlerine ve liman devleti tarafından gemilerin kontrolü sıfatıyla Üyenin topraklarında yürütülen teftişleri belirleyen diğer ilgili uluslararası anlaşmalara uygun olarak görevli memurlar tarafından limanlarda teftişler yapılır. Bu teftişler, teftiş edilmiş yerlerin, bu Sözleşmenin maddelerinin ve kurallarının hükümlerine ve Kodun sadece A Bölümüne uygunluğunu tespit etmekle sınırlıdır.

4. Bu Kurala göre gerçekleştirilmiş olan teftişler, liman devletine ait olan etkin bir teftiş ve gözetim sistemine dayandırılır ve ilgili Üyenin limanında mola veren gemilerdeki gemiadamlarının hakları dahil, gemiadamlarının yaşam ve çalışma şartlarına katkı sağlamaya yöneliktir ve bu Sözleşmenin hükümlerine uygundur.

5. Sistemin etkinliğini geliştirmek için kullanılan metot dahil, bu Kuralın 4. fıkrasında belirtilen sisteme ilişkin bilgiler, Anasözleşmenin 22. maddesi gereğince Üye tarafından hazırlanan raporda yer alır.

Standart A5.2.1- Limanda teftiş

1. Bir teftiş yapmak için gemide bulunan ve gerektiğinde, denizde çalışma sertifikasını ve denizde çalışma uygunluk beyannamesini isteyen görevli memur:

(a) istenen belgelerin ibraz edilmediğini veya güncel olmadığını veya sahte olduğunu veya sunulan belgelerin, bu Sözleşme ile istenen bilgileri kapsamadığını veya bir başka nedenle geçerli olmadığını veya

(b) gemideki çalışma ve yaşam şartlarının, bu Sözleşme hükümlerine uygun olmadığı hususunda sağlam inandırıcı gerekçelerin mevcut olduğunu veya

(c) geminin, bu Sözleşmenin hükümlerine uygun olma yükümlülüğünden kurtulmak amacıyla bayrağını değiştirdiği hususunda şüpheli makul gerekçelerin mevcut olduğunu veya

(d) gemideki bazı çalışma ve yaşam şartlarının bu Sözleşmenin hükümlerine uygun olmadığı gerekçesiyle bir şikayette bulunulduğunu

tespit ettiğinde, gemide çalışma ve yaşam şartlarını kontrol etmek için daha kapsamlı bir teftiş yapılabilir. Bu tarz bir teftiş, uygun olmadığına karar verilen veya ileri sürülen çalışma ve yaşam şartlarının, gemiadamlarının güvenliği, sağlığı veya emniyeti için gerçek bir tehlike oluşturması veya gemiadamlarının hakları dahil, her kusurun bu Sözleşme hükümlerini ciddi şekilde ihlal ettiği hususunda görevli memurun inandırıcı gerekçelere sahip olması halinde her hâlükârda gerçekleştirilecektir.

2. Görevli memurlar tarafından, bir Üyenin limanındaki yabancı bir gemide, bu Standartın 1 (a), (b) veya (c) fıkrasında belirtilen şartlarda daha kapsamlı bir teftiş yapıldığında, bu teftiş, prensip olarak, Ek A5-III'de sayılan hususlar üzerinde olur.

3. Bu Standartın 1 (d) fıkrası gereğince bir şikayet yapıldığında teftiş, şikayet ve buna ilişkin bilgiler, detaylı bir teftiş için haklı gerekçeler sağlamadıkça bu Standartın 1(b) fıkrasına uygun olarak genellikle şikayet konusu ile sınırlı kalmalıdır. Bu Standartın 1(d) fıkrasının amacına uygun olarak "şikayet" tabirinden bir gemiadamı, bir meslek kuruluşu, bir dernek, bir sendika veya genel bir ifade ile gemideki gemiadamlarının güvenliği ve sağlığı için risk oluşturabilecek her şey dahil geminin güvenliği ile ilgisi bulunan bütün şahısların verdiği her türlü bilgi anlaşılmalıdır.

4. Kapsamlı bir teftişin sonunda, gemiadamlarının gemideki çalışma ve yaşam şartlarının bu Sözleşmenin hükümlerine uygun olmadığının tespit edilmesi halinde, görevli memur, tespit edilen kusurları ve hangi süre içerisinde çözüme kavuşturulması gerektiğini derhal gemi kaptanına bildirmelidir. Görevli memurun, tespit edilen kusurların önemli olduğuna karar vermesi veya bu kusurlar, bu Standartın 3. fıkrası gereğince yapılan bir şikayetle rapor edilmişse görevli memur bu kusurları teftişin yapıldığı Üyenin toprağında bulunan armatör ve gemiadamları örgütlerine bildirir ve

(a) bayrak devletinin bir temsilcisini bilgilendirebilir;

(b) bir sonraki uğranılacak olan limanın yetkili makamlarına gerekli bilgiler ulaştırılabilir.

5. Toprakları üzerinde teftiş yapılan Üye, teftiş raporunun bir örneğini, gerekirse, bayrak devletinin yetkili makamları tarafından süresi içerisinde bildirilen cevapları da ekleyerek, bu bilginin kaydedilmesi ve uygun başvuru araçlarını kullanmaya muktedir tarafların bilgisine sunulmasını sağlamaya uygun ve faydalı olarak düşünülebilecek önlemlerin alınması için Uluslararası Çalışma Bürosunun Genel Müdürüne gönderme hakkına sahiptir.

6. Görevli memur tarafından kapsamlı bir teftiş yapılmasından sonra, geminin bu Sözleşme hükümlerine uygun olmadığının tespit edilmesi durumunda ve

(a) gemideki şartların gemiadamlarının güvenliği ve sağlığı veya emniyeti için açıkça tehlike oluşturduğunda veya

(b) uygunsuzluk, gemiadamlarının hakları dahil, bu Sözleşme hükümlerinin ciddi veya tekrarlanan bir ihlalini oluşturduğunda

görevli memur, bu fıkranın (a) veya (b) bentlerinde belirtilen uygunsuzluklar giderilmedikçe veya uygunsuzlukları gidermek amacıyla bir planı hala kabul etmedikçe ve planın derhal uygulanacağına ikna edilmedikçe, geminin denize açılmamasını sağlamak için önlemler alır. Geminin limandan ayrılması yasaklanmışsa görevli memur, bayrak devletini zaman kaybetmeden bilgilendirir ve mümkünse temsilcilerinden birini göndermeye davet eder ve bayrak devletinden belirtilen süre içerisinde cevap vermesini ister. Görevli memur, vakit kaybetmeksizin, teftişin yapıldığı yerdeki ilgili armatör ve gemi adamları örgütlerini de bilgilendirir.

7. Her Üye, bu Standartın 6. fıkrası gereğince bir geminin bulunduğu yerde tutulmasını belirleyen şartların yapısı ile ilgili olarak görevli memurlarının Kodun B Bölümünde belirtilen tarzda eğitimler almasına dikkat eder.

8. Her Üye, bu Standart gereğince kendisine verilen sorumlulukları yerine getirmede, gemiyi haksız yere tutmaktan veya geciktirmekten, mümkün olduğu ölçüde kaçınır. Bir gemi haksız yere tutulur veya geciktirilirse maruz kaldığı her türlü kayıp ve zarar için tazminat ödenir. Her olay için kanıtlama yükümlülüğü şikayet sahibine aittir.

Yönerge B5.2.1 - Limanda teftişler

1. Yetkili makam, Kural 5.2.1 gereğince teftiş yapan görevli memurlara yönelik bir teftiş politikası geliştirmelidir. Bu politika, belli uyumu ve bu Sözleşmenin hükümlerine bağlı olarak teftiş ve uygulama faaliyetlerine rehberlik etmeyi sağlamalıdır. Bu politikanın açıklanması bütün görevli memurlara bildirilmeli ve kamuoyunun ve armatör ve gemiadamlarının kullanımına sunulmalıdır.

2. Standart A5.2.1'in 6. fıkrası gereğince bir geminin alıkonmasını gösteren şartlara ilişkin bir politikanın oluşturulması amacıyla, yetkili makam, Standart A5.2.1'in 6(b) fıkrasında belirtilen ihlallerle ilgili olarak sözkonusu kusurun yapısından kaynaklanabilen ihlalin ciddiyetini hesaba katmalıdır. Bu, özellikle Madde III ve IV'de belirtildiği gibi gemiadamlarının temel hak ve ilkelerini veya istihdam haklarının veya sosyal hakların ihlalinde uygulanır. Örneğin, belirtilen yaşın altındaki yaştaki bir kişinin istihdam edilmesi, gemide tek bir kişiyi ilgilendirse bile ciddi bir ihlal olarak kabul edilmelidir: Diğer hallerde, teftiş esnasında bulunan çeşitli ihlaller dikkate alınmalıdır: Örneğin güvenlik veya sağlığı tehdit etmeyen barınma veya beslenme ve masa servisi ile ilgili ihlallerin, ciddi bir ihlal oluşturmadan önce dikkate alınması gerekmektedir.

3. Üyeler, özellikle bir geminin alıkonmasına yol açacak durumlarla ilgili olarak, teftiş politikaları hakkında uluslararası seviyede anlaşmaya varılmış kılavuzların benimsenmesinde birbirleriyle olabildiğince azami seviyede işbirliği yapmalıdır.

Kural 5.2.2- Gemiadamlarının karada şikayet prosedürü

1. Her Üye, topraklarındaki bir limana uğrayan gemilerde bulunan ve gemiadamlarının hakları dahil, Sözleşmenin hükümlerinde bir ihlalin olduğunu ileri süren gemiadamlarının, acilen ve somut bir şekilde çözüme kavuşturulması amacıyla, bir şikayette bulunma hakkına sahip olduklarını dikkate alır.

Standart A 5.2.2- Gemiadamlarının karada şikayet prosedürü

1. Gemiadamlarının hakları dahil, Sözleşmenin hükümlerinde bir ihlalin olduğunu ileri süren bir gemiadamı şikayetini, geminin mola verdiği yerdeki görevli bir memur nezdinde yapabilir. Bu durumda, söz konusu memur ilk soruşturmayı başlatır.

2. Uygun durumlarda, şikayetin yapısını göz önünde bulundurarak ilk soruşturma Kural 5.1.5'te öngörülen gemide şikayet prosedürlerinin göz önünde bulundurulup bulundurulmadığını tespit etmelidir. Görevli memur aynı zamanda, Standart A5.2.1.'e uygun olarak daha detaylı bir soruşturma yapabilir.

3. Görevli memur, uygun olduğu durumlarda, şikayetin gemide çözüme kavuşturulmasını teşvik etmelidir.

4. Bu Standart başlığı altında yürütülen soruşturma veya teftiş, Standart A5.2.1.'in 6. fıkrası ile uygunsuzluk göstermesi halinde, bu fıkranın hükümleri uygulanır.

5. Standartın 4. fıkrasının hükümleri uygulanmadığında ve gemideki şikayet çözüme kavuşturulmadığında, görevli memur, belirtilen süre içerisinde bir yandan tavsiyeler ve düzeltici önlemler planı bulmaya çalışırken diğer taraftan, vakit kaybetmeden, bayrak devletini durumdan haberdar etmelidir.

6. Bu Stn 5. fıkrası hükümlerine uygun olarak alınan tedbirlere rağmen şikayet çözüme kavuşturulmamışsa, liman devleti, görevli memur tarafından hazırlanmış raporun bir örneğini Genel Müdüre göndermelidir. Bayrak devletinin yetkili makamı tarafından süresi içerisinde gönderilmiş bütün cevapların rapora eklenmesi gerekir. Bayrak devletinin ilgili armatör ve gemiadamları örgütleri de bilgilendirilir. Öte yandan, çözüme kavuşturulmuş şikayetlere ilişkin istatistik ve bilgiler, liman devleti tarafından düzenli olarak Genel Müdüre bildirilmelidir. Bu iki bildirim, bu bilgilerin kaydının tutulması ve doğru başvuru araçlarını kullanmaya muktedir armatör ve gemiadamları örgütleri dahil, tarafların bilgisine sunulması için uygun ve hızlı bir eylem temeli üzerinden yapılır.

7. Gemiadamları tarafından yapılan şikayetlerin gizliliğini sağlamak için uygun önlemler alınmalıdır.

Yönerge B5.2.2- Gemiadamlarının karada şikâyet prosedürleri

1. Yetkili memur, Standart A5.2.2 kapsamında belirtilen bir şikâyetle ilgilendiğinde, öncelikle şikâyetin gemide bulunan tüm gemiadamlarını ilgilendirecek genel nitelik taşıyan bir yapıya sahip olup olmadığını, sadece bir kategoriye ait gemiadamını ilgilendirip ilgilendirmediğini ya da sadece şikâyette bulunan gemiadamını ilgilendiren bir vaka olup olmadığını kontrol etmelidir.

2. Yapılan şikâyet genel bir nitelik taşıyorsa, Norm A5.2.1 uyarınca daha ayrıntılı bir teftişin yürütülmesi dikkate alınmalıdır.

3. Şikâyet bireysel bir vakayla ilgiliyse, ilgili şikâyetin çözümüne yönelik, herhangi bir gemide şikâyet usulü sonucuna yönelik inceleme yürütülmelidir. Bu tarz usuller araştırılmadıysa, görevli memur, şikâyette bulunanın mevcut bu tarz herhangi bir usulden faydalanmasını tavsiye edebilir. Herhangi bir gemideki şikâyet usulü araştırılmadan önce bir şikâyetin değerlendirilmesi için geçerli sebeplerin mevcut olması gereklidir. Bu sebepler, iç

usullerde yetersizlik ya da aşırı gecikme veya şikayette bulunanın, şikayette bulunmasından ötürü kendisine baskı yapılacağından korkması gibi konuları içerebilir.

4. Herhangi bir şikâyet üzerine yapılacak her türlü teftişte, görevli memur kaptana, armatöre ve şikâyet ile ilgilisi bulunan tüm diğer şahıslara kendi görüşlerini bildirme imkanı vermelidir.

5. Bayrak Devleti, liman Ülkesi tarafından Standart A5.2.2'nin 5. fıkrası kapsamında gönderilen bildirime cevap olarak, konuyla ilgileneceğini ve bu amaçla yerinde uygulamaya koyduğu etkin usullerinin olduğunu gösterir ve yürütülecek faaliyetlere ilişkin kabul edilebilir bir plan gönderirse, görevli memur şikâyetle ilgili başka müdahalelerde bulunmaktan kaçınabilir.

Kural 5.3- İşgücü tedarikçilerinin sorumluluğu

Amaç: Her Üyenin, gemiadamlarının işe alınması ve yerleştirilmesi ve onların sosyal koruması ile ilgili olarak bu Sözleşme gereğince kendilerine verilen sorumlulukları yerine getirmelerini sağlamak

1. Her Üye, bayrağını taşıyan gemilerdeki gemiadamlarının çalışma ve yaşam şartlarına ilişkin sorumluluk prensibinden başka, aynı zamanda, bu Sözleşmenin, vatandaşı olan veya ülkesinde sürekli ikamet eden veya henüz ikamet etmeye başlamış olan gemiadamlarını işe alma, yerleştirme ve sosyal güvenlik bakımından korunmalarına ilişkin hükümlerin uygulanması sorumluluğuna, bu Sözleşmede öngörüldüğü ölçüde sahiptir.

2. Bu Kuralın 1. fıkrasının uygulanmasına ilişkin detaylı açıklamalar Kodda yer almaktadır.

3. Her Üye, bu Sözleşme gereğince işgücü tedarikçisi olarak sorumluluklarını yerine getirmek için etkin bir teftiş ve gözetim sistemi kurar.

4. Etkinliğini ölçmek için kullanılan metot dahil, bu Kuralın 3. fıkrasında bahsedilen sisteme ilişkin bilgiler, Anasözleşmenin 22. maddesince Üyeler tarafından sunulan raporlarda yer almalıdır.

Standart A5.3- İşgücü tedarikçilerinin sorumluluğu

1. Her Üye, teftiş ve gözetim sistemleri aracılığıyla, toprakları üzerinde kurulmuş gemiadamlarını işe alma ve yerleştirme hizmetlerinin yönetimine ve faaliyetlerine ilişkin bu Sözleşmenin ilgili hükümlerine ve lisans konusundaki hükümlerle ilgili uyuşmazlık halinde yasal prosedür yoluyla ve Standart A1.4'te öngörülen diğer hükümlere uyulmasını sağlar.

Yönerge B5.3 - İşgücü tedarikçilerinin sorumlulukları

1. Üyenin topraklarında kurulu bulunan ve nerede olursa olsun bir armatöre gemiadamı tedarik eden özel sektör işe alma ve yerleştirme hizmetleri gemiadamlarıyla imzalamış oldukları iş sözleşmeleri koşullarının armatörler tarafından uygun şekilde yerine getirilmesinden sorumludur.

EKLER

1 **EK A5 – I**

2 **EK A5 – II**

DENİZDE ÇALIŞMA SERTİFİKASI

DENİZDE ÇALIŞMA UYGUNLUK BEYANNAMESİ – BÖLÜM I

DENİZDE ÇALIŞMA UYGUNLUK BEYANNAMESİ – BÖLÜM II

3 **EK A5 – III**

4 **EK B5 – I**

ULUSAL BEYANNAME ÖRNEĞİ

EK A5 – I

Bir gemi, Standart A5.1.3'ün 1. fıkrasına uygun olarak sertifikalandırılmadan önce gemiadamlarının çalışma ve yaşam koşulları bayrak devleti tarafından denetlenmeli ve onaylanmalıdır:

Asgari yaş

Sağlık Raporu

Gemiadamlarının nitelikleri

Gemiadamlarının iş sözleşmeleri

Lisanslı veya sertifikalı veya düzenlenmiş özel işe alım ve yerleştirme hizmeti kullanımı

Çalışma veya dinlenme saatleri

Gemi mürettebatı

Barınma

Gemide dinlenme tesisleri

Beslenme ve masa servisi

Sağlık, emniyet ve kazaların önlemesi

Gemide tıbbi bakım

Gemide şikâyet prosedürleri

Ücretlerin ödenmesi

EK A5 – II

Denizde Çalışma Sertifikası

(Not: Bu Sertifikaya Denizde Çalışma Uygunluk Beyannamesi ekli olacaktır.)

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, 2006 (bundan böyle aşağıda "Sözleşme" olarak belirtilen) Madde V ve Başlık 5 hükümleri kapsamında,

.....

Hükümeti yetkisinde, (gemide taşıma yetkisinin tanındığı bayrak devletinin tam adı)

.....

tarafından düzenlenmiştir.

(Sözleşme hükümleri uyarınca, yetkili makam veya tam yetkili kılınmış kuruluşun tam tanımı ve adresi)

Geminin Özellikleri

Geminin adı .....

Ayırıcı rakam ve harfler.....

Kayıt Limanı.....

Kayıt Tarihi.....

Gros tonajı[1].....

IMO numarası.....

Geminin Tipi.....

Armatörün adı ve adresi[2] .....

.....

.....

[1] IMO tarafından kabul edilen tonaj ile ilgili geçici hükümler kapsamındaki gemiler için grostonaj, Uluslararası Tonaj Sertifikası'nın (1969) GÖZLEMLER sütununda belirtilendir. (Bkz. Sözleşme Madde II, fıkra 1(c))

[2] *Armatör,* gemi sahibi veya gemi sahibi adına belirli görev ve sorumlulukları yerine getiren herhangi bir kuruluş veya kişi olup olmadığına bakılmaksızın, bu Sözleşmeye uygun olarak gemi sahiplerine yüklenen görev ve sorumlulukları yerine getirmekten ve işletilmesinden sorumlu olan yönetici, acenta veya gemi işletme müteahhidi demektir. (Bkz. *Sözleşme Madde II,* fıkra 1(j))

Aşağıdaki hususlar tasdik olunur;

1. Bu gemi denetlenmiştir ve Sözleşmenin gerekliliklerine ve ekteki Denizde Çalışma Uygunluk Beyannamesi hükümlerine uygun olduğu doğrulanmıştır.

2. Sözleşme EK A5-I'de belirtilen gemiadamlarının çalışma ve yaşam şartlarının Sözleşmeyi uygulamaya koymak için, yukarıda bahsedilen ülkenin ulusal hükümlerine uygun kabul edilmiştir. Bu ulusal gereklilikler Denizde Çalışma Uygunluk Beyannamesi Bölüm I'de özetlenmiştir.

Bu sertifika Sözleşmenin Standart A5.1.3 ve A5.1.4 hükümleri uyarınca denetimlere tabi olarak..... tarihine kadar geçerlidir.

Bu Sertifika sadece Denizde Çalışma Uygunluk Beyannamesi .....de/da düzenlendiğinde ve .....tarihinde eklendiğinde geçerlidir.

Bu sertifikanın tanzim edilmesinin temelini oluşturan denetim tarihi .....dır.

Bu Sertifika .....'de/da .....tarihinde düzenlenmiştir.

Sertifikayı yayınlayan tam yetkili makamın imzası

(Duruma göre, makamın mührü veya damgası)

Zorunlu ara teftiş ve gerekli olduğu durumlarda ek teftiş

Geminin, Sözleşmenin Standart A5.1.3 ve A5.1.4 hükümlerine uygun olarak kontrol edildiğini ve Sözleşmenin A5-I ekinde belirtilen gemiadamlarının çalışma ve yaşam koşullarının yukarıda bahsedilen ülkenin ulusal hükümlerine uygun olduğunu tasdik eder.

Ara teftiş
(İkinci ve üçüncü seneler arasındaki bir tarihte tamamlanacaktır)

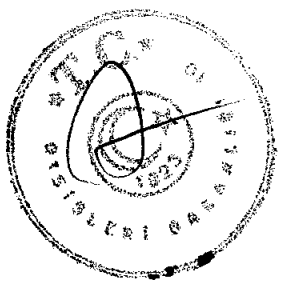
İmza.....
(Görevli memurun imzası)

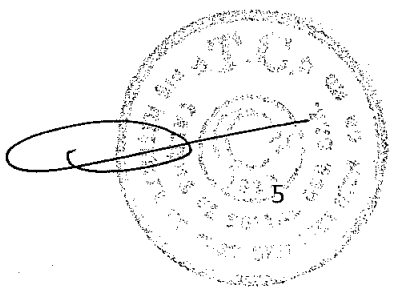
Yer.....
Tarih.....
(Duruma göre makamın mührü veya damgası)

İlave açıklamalar(Gerektiğinde)

Geminin, Sözleşmenin Standart A3.1'in 3. fıkrasına uygun olarak ulusal gereklilikler ile uyumlu halde devam ettiğini doğrulamak amacıyla veya (yeniden kayıt veya kalacak yerlerdeki önemli değişiklikleri) diğer nedenlerle ek bir kontrole tabi olduğunu tasdik eder.

İlave Teftiş (Gerektiğinde)	İmza..... (Yetkili memurun imzası) Yer..... Tarih..... (Duruma göre, yetkilinin mührü veya damgası)
İlave Teftiş (Gerektiğinde)	İmza..... (Yetkili memurun imzası) Yer..... Tarih..... (Duruma göre, yetkilinin mührü veya damgası)
İlave Teftiş (Gerektiğinde)	İmza..... (Yetkili memurun imzası) Yer..... Tarih..... (Duruma göre, yetkilinin mührü veya damgası)





Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, 2006

Denizde Çalışma Uygunluk Beyannamesi – Bölüm -I

(*Not: Bu Beyanname, geminin Denizcilik Çalışma Sertifikasına eklenmelidir.*)

..... (*Sözleşme Madde II fıkra 1 (a) da tanımlandığı şekilde yetkili makamın adı*) yetkisi altında düzenlenmiştir.

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, 2006, hükümlerine göre aşağıda referans alınan gemi:

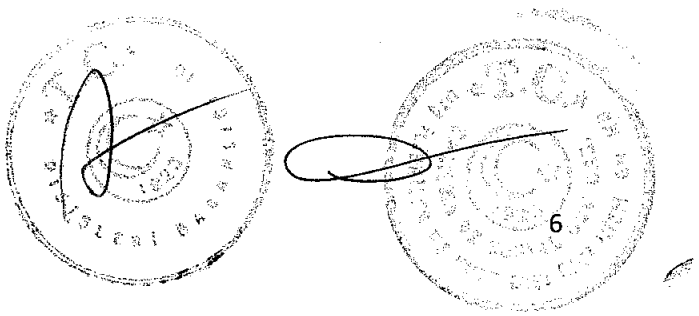
Geminin adı	IMO numarası	Gros tonajı

Sözleşmenin Standart A5.1.3'e göre uygun şekilde işletilmektedir.

Söz konusu yetkili makam adına aşağıdaki hususları, imzası bulunan kişi beyan eder.

(a) Denizcilik Çalışma Sözleşmesi hükümleri, tamamen aşağıda belirtilen ulusal gereksinimler kapsamındadır.
(b) Bu ulusal gereksinimler aşağıda belirtilen ulusal hükümleri içermektedir ve gerekli olduğunda bu hükümlerin içeriği ile ilgili açıklamalar verilmektedir;
(c) Madde VI, fıkra 3 ve 4 altındaki herhangi bir önemli benzerliğin ayrıntıları, <aşağıdaki listede belirtilen ulusal gereksinimlere uygun>, <aşağıdaki listede bu amaç için belirlenen bölümde> verilmiştir. (*geçerli olmayan ifadeyi çiziniz*)
(d) Başlık 3 uyarınca yetkili otorite tarafından tanınan bütün istisnalar, aşağıda bu amaç için ayrılan bölümde açıkça belirtilmiş ve
(e) Ulusal mevzuat kapsamında herhangi bir gemi tipi özel gereksinimleri, aynı zamanda ilgili gereksinimler altında belirtilmiştir.

1. Asgari yaş (Kural 1.1)
2. Sağlık raporu (Kural 1.2)
3. Gemiadamlarının nitelikleri (Kural 1.3)
4. Gemiadamları iş sözleşmeleri (Kural 2.1)
5. Lisanslı veya sertifikalı veya düzenlenmiş özel işe alım ve yerleştirme hizmetinin kullanımı (Kural 1.4)
6. Çalışma veya dinlenme saatleri (Kural 2.3)
7. Gemi mürettebatı(Kural 2.7)
8. Barınma (Kural 3.1)
9. Gemide dinlenme tesisleri (Kural 3.1)
10. Beslenme ve masa servisi (Kural 3.2)
11. Sağlık, emniyet ve kazaları önleme (Kural 4.3)
12. Gemide tıbbi bakım (Kural 4.1)
13. Gemide şikayet prosedürleri (Kural 5.1.5)



14. Ücretlerin ödenmesi (Kural 2.2) .....

Adı : .....
Unvanı: .....
İmza: .....
Yer: .....
Tarih: .....
(Duruma göre, yetkilinin mührü veya damgası)

Genel olarak benzer hükümler
(Not: geçerli olmayan cümleyi çiziniz)

Yukarıda ifade edilenler hariç, Sözleşmenin Madde VI'nın 3. ve 4. fıkraları kapsamında öngörüldüğü üzere önemli benzerlikler aşağıda belirtilmektedir.

.....
.....
Hiçbir benzerlik yoktur.

Adı:.....
Unvanı:.....
İmzası:.....
Yer:.....
Tarih:.....
(Duruma göre, yetkilinin mührü ve damgası)

İstisnalar
(Not: geçerli olmayan cümleyi çiziniz)

Başlık 3'e uygun olarak yetkili makam tarafından tanınan istisnalar aşağıda belirtilmiştir:

.....
.....
Hiçbir istisna yoktur.

Adı:.....
Unvanı:.....
İmzası:.....
Yer:.....
Tarih:.....
(Duruma göre, yetkilinin mührü veya damgası)

Denizde Çalışma Uygunluk Beyannamesi-Bölüm II

Teftişler arasındaki sürekli uyumu sağlamak için kabul edilen tedbirler

Aşağıdaki önlemler, bu Beyannamenin ekli olduğu Denizcilik Çalışma Sertifikasında, kontroller arasındaki sürekli uyumu sağlamak için armatör tarafından hazırlanmıştır:

(Bölüm I'de yer alan her maddeye uygunluğu sağlamak için alınan önlemleri aşağıda belirtiniz.)

1. Asgari yaş (Kural 1.1) ☐
.....
2. Sağlık raporu (Kural 1.2) ☐
.....
3. Gemiadamlarının nitelikleri (Kural 1.3) ☐
.....
4. Gemiadamları iş sözleşmeleri (Kural 2.1) ☐
.....
5. Lisanslı veya sertifikalı veya düzenlenmiş özel işe alım ve yerleştirme hizmeti kullanımı (Kural 1.4) ☐
.....
6. Çalışma veya dinlenme saatleri (Kural 2.3) ☐
.....
7. Gemi mürettebatı (Kural 2.7) ☐
.....
8. Barınma (Kural 3.1) ☐
.....
9. Gemideki dinlenme tesisleri (Kural 3.1) ☐
.....
10. Beslenme ve masa servisi (Kural 3.2) ☐
.....
11. Sağlık, emniyet ve kazaları önleme (Kural 4.3) ☐
.....
12. Gemide tıbbı bakım (Kural 4.1) ☐
.....
13. Gemide şikayet prosedürleri (Kural 5.1.5) ☐
.....
14. Ücretlerin ödenmesi (Kural 2.2) ☐
.....

Teftişlerin Bölüm I'de bahsedilen hükümlere sürekli uygunluğunu sağlamak için yukarıdaki önlemlerin alındığını beyan ederim.

Armatörün adı[1]: .....
.....
Şirket adresi: .....

[1] *Armatör*, gemi sahibi veya gemi sahibi adına belirli görev ve sorumlulukları yerine getiren herhangi bir organizasyon veya kişi olup olmadığına bakılmaksızın, bu sözleşmeye uygun olarak gemi sahiplerine yüklenen görev ve sorumlulukları yerine getirmekten ve işletilmesinden sorumlu olan yönetici, acenta veya gemi işletme müteahhidi demektir. Bkz. Sözleşme Madde II fıkra (1) (j).

.....
İmzalamaya yetkili kişinin adı:.....
.....
Unvanı: .....
İmzalamaya yetkili kişinin adı:
.....
Tarih:.....
(Armatörün[2] mührü veya damgası)

Yukarıdaki tedbirler (yetkili makamın veya tanınmış kuruluşun adını yazınız) tarafından gözden geçirilmiş ve geminin kontrolü sonrasında, bu Beyannamenin Bölüm I'de belirtilen gereklilikleri ile ilk ve sürekli uyumu sağlayan önlemlerle ilgili Standart A5.1.3'ün 10(b) fıkrasında düzenlenen amaçları karşıladığı tespit edilmiştir.

Adı: .....
Unvanı: .....
Adresi: .....
.....
.....
İmza: .....
Yer: .....
Tarih: .....
(Duruma göre, makamın mührü veya damgası)

[2] *Armatör*, gemi sahibi veya gemi sahibi adına belirli görev ve sorumlulukları yerine getiren herhangi bir organizasyon veya kişi olup olmadığına bakılmaksızın, bu sözleşmeye uygun olarak gemi sahiplerine yüklenen görev ve sorumlulukları yerine getirmekten ve işletilmesinden sorumlu olan yönetici, acenta veya gemi işletme müteahhidi demektir. Bkz. Sözleşme Madde II fıkra (1)(j)

Denizde Çalışma Geçici Sertifikası

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi,2006 (Sözleşme olarak aşağıda belirtilen) Madde V ve Başlık 5 hükümleri kapsamında,.....Hükümeti yetkisinde (gemide taşıma yetkisinin tanındığı bayrak devletinin tam adı) ..... tarafından (Sözleşme hükümleri uyarınca, yetkili makam veya tam yetkili tanınmış kuruluşun tam tanımı ve adresi) düzenlenmiştir.

Geminin Özellikleri

Geminin adı .....
Ayırıcı rakam ve harfler .....
Kayıt Limanı.....
Kayıt Tarihi.....
Gros tonajı[1] .....
IMO numarası.....
Geminin Tipi.....
Armatörün adı ve adresi[2].....
.....

Sözleşmenin Standart A5.1.3'ün 7. fıkrası amaçları için tasdik olunur:

(a) Bu gemi, makul ve uygulanabilir olduğu kadarıyla Sözleşme Ek A5-I'de listelenen konular için aşağıda (b), (c) ve (d) bentleri kapsamındaki maddelerin doğrulandığı dikkate alınarak kontrol edilmiştir.
(b) Armatör, yetkili makama veya tanınmış kuruluşa geminin Sözleşmeyle uyumlu yeterli yöntemlere sahip olduğunu göstermiştir.
(c) Kaptan uygulama sorumluluklarına ve Sözleşmenin şartlarına aşinadır.
(d) Denizde Çalışma Uygunluk Beyannamesinin hazırlanması için gerekli bilgi yetkili makama veya tanınmış ve kuruluşa aktarılmıştır.

Bu Sertifika, Sözleşmenin Standart A5.1.3 ve A5.1.4 hükümlerine uygun olarak gerçekleştirilen teftişler saklı kalmak kaydıyla ..... tarihine kadar geçerlidir.

Yukarıda (a) bendinde belirtilen teftişin tarihi .....

Bu Sertifika.....de/da.....tarihinde düzenlenmiştir.

Bu geçici sertifikayı düzenleyen tam yetkili memurun imzası
(Duruma göre, sertifikayı düzenleyen makamın mührü veya damgası)

---

[1] IMO tarafından kabul edilen Tonaj ölçümü geçici şemasında kapsanan gemiler için groston, Uluslararası Tonaj Sertifikası 1969'nın açıklamalar sütununa dahil edilmiştir. Bkz. Sözleşmenin Madde II (1) (c) fıkrası.

[2] *Armatör*, gemi sahibi veya gemi sahibi adına belirli görev ve sorumlulukları yerine getiren herhangi bir organizasyon veya kişi olup olmadığına bakılmaksızın, bu sözleşmeye uygun olarak gemi sahiplerine yüklenen görev ve sorumlulukları yerine getirmekten ve işletilmesinden sorumlu olan yönetici, acenta veya gemi işletme müteahhidi demektir. Bkz. Sözleşme Madde II fıkra (1) (j) .

EK A5-III

Standart A5.2.1 uyarınca: Liman teftişi uygulayan bir Üyenin limanında görevli memur tarafından ayrıntılı teftişe tabi genel başlıklar

Asgari yaş
Sağlık raporu
Gemiadamlarının nitelikleri
Gemiadamlarının iş sözleşmeleri
Lisanslı veya sertifikalı veya düzenlenmiş özel işe alım ve yerleştirme hizmeti kullanımı
Çalışma veya dinlenme saatleri
Gemi mürettebatı
Barınma
Gemide dinleme tesisleri
Beslenme ve masa servisi
Sağlık, emniyet ve kazaları önleme
Gemide tıbbi bakım
Gemide şikayet prosedürleri
Ücretlerin ödenmesi

ÖRNEKTİR

EK B5-I-ULUSAL BEYANNAME ÖRNEĞİ

Bkz. Yönerge B5.1.3, fıkra 5

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi,2006

Denizde Çalışma Uygunluk Beyannamesi-Bölüm I

(Not; Bu Beyanname Geminin Denizde Çalışma Sertifikasına eklenmelidir.)

XXXX Ulaştırma Denizcilik Bakanlığı yetkisinde düzenlenmiştir.

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, 2006, hükümlerine göre aşağıdaki referanslı gemi\Sözleşmenin Standart A5.1.3 maddelerine uygun olarak işletilmektedir.

Geminin adı	IMO numarası	Grostonaj
XXX	12345	1,000

Söz konusu yetkili makam adına aşağıdaki hususları imza sahibi beyan eder:
(a) Denizcilik Çalışma Sözleşmesi hükümleri, aşağıda belirtilen ulusal gereksinimleri tamamen kapsamaktadır;
(b) Bu ulusal gereksinimler aşağıda değinilen ulusal hükümleri kapsamaktadır; gerektiğinde bu hükümlerin içeriği ile ilgili açıklamalar verilmiştir;
(c) Madde VI'nın 3. ve 4. fıkraları kapsamındaki bütün önemli benzerlikler (aşağıda sıralanmış ulusal gereksinimler kapsamında)(bu amaç için sağlanan bölümde aşağıdaki listede)verilmiştir.(geçerli olmayan cümleyi çiziniz.)
(d) Başlık 3 uyarınca yetkili makam tarafından tanınmış bütün istisnalar açıkça aşağıda bu amaç için ayrılan bölümde belirtilmiştir ve
(e) Ulusal mevzuat kapsamında herhangi bir gemi tipinin özel gereksinimlerine ayrıca ilgili gereksinimler altında bahsedilmiştir.

1.Asgari yaş (Kural 1.1)
1905 tarihli ve 123 sayılı Gemicilik Kanunu (değiştirilmiş), ("Kanun") 2006 tarihli Gemicilik Kuralları, 1111-1222 sayılı Kurallar.
Asgari yaş, Sözleşmede atıf yapılan yaşlardır.
Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ("Bakanlık") başka bir zaman periyodu belirtmedikçe "Gece" akşam 9 ile sabah 6 demektir.
18 yaş veya üzerindekilerin çalışması yasak tehlikeli işlerle ilgili örnekler A Cetvelinde listelenmiştir.
Yük gemilerinde, 18 yaşın altındaki hiç kimse gemi platformunda "tehlikeli bölge" (bu beyannameye ek yapılacaktır) olarak tanımlanan yerlerde çalışamaz.

2.Sağlık raporu (Kural 1.2)
Kanun. Bölüm X, Düzenlemeler,(1223-1233, sayılı Kurallar)
STCW hükümlerinin uygulanabilir olduğu durumlarda, sağlık raporları bu hükümlere uygun olmalıdır, diğer durumlarda ise STCW hükümleri gerekli ilaveler yapılarak uygulanır.
Bakanlık tarafından onaylı listede yer alan nitelikli göz doktorları görme yeteneğiyle ilgili sertifikaları düzenleyebilirler.
Sağlık muayeneleri Yönerge B1.2.1'de belirtilen ILO/WHO tavsiyelerine uyar.

Denizde Çalışma Uygunluk Beyannamesi-Bölüm II

Teftişler arasında sürekli uyumun sağlanması için kabul edilen tedbirler

Aşağıdaki önlemler, bu beyannamenin ekli olduğu Denizcilik Çalışma Sertifikasında, teftişler arasındaki sürekli uyumu sağlamak için armatör tarafından hazırlanmıştır:

(Bölüm I'de yer alan her maddeye uygunluğu sağlamak için alınan önlemleri aşağıda belirtiniz.)

1. Asgari yaş (Kural 1.1)

Mürettebat listesinde her gemiadamının adının karşısına doğum tarihi yazılır.
Liste her seyrin başında kaptan veya kaptan adına hareket eden bu tür kayıtları tutan ("yetkili zabit") tarafından kontrol edilir.
18 yaş altındaki her gemiadamı, gemiye katıldığında gece çalışmasını yasaklayan veya tehlikeli işlerde (yukarıda I.Bölüm,1.kısıma bakınız) ve diğer tehlikeli işlerde çalışmasını yasaklayan ve kuşkuya düşüldüğü durumda yetkili zabite danışmasını belirten yazılı bir belge alır.
Altında gemi adamının "aldım ve okudum" ibaresi ile imza tarihi olan Belgenin bir örneği yetkili zabit tarafından saklanır.

2. Sağlık Belgesi (Kural 1.2)

Sağlık belgeleri yetkili memur tarafından, yetkili zabitin sorumluluğunda hazırlanan ve gemide bulunan bütün gemi adamlarının isminin kayıtlı olduğu bir liste ile beraber sıkı bir gizlilik içinde tutulur. Söz konusu listede, gemide bulunan her gemiadamının görevi, geçerli sağlık belgelerinin tarihi ve ilgili belgede yazılı sağlık durumu belirtilir.

Gemiadamının belirli bir görev veya görevler için tıbbi olarak uygun olup olmadığı konusunda şüpheye düşüldüğü herhangi bir durumda, yetkili zabit gemi adamının doktoruna veya başka bir nitelikli pratisyene danışır ve doktor veya pratisyenin teşhislerinin özetini ve aynı zamanda doktor veya pratisyenin adını, telefon numarasını ve danışma tarihini kayıt altına alır.

.....
.....

CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, 2006

PRÉAMBULE

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 7 février 2006 en sa quatre-vingt-quatorzième session;

Désireuse de créer un instrument unique et cohérent qui intègre autant que possible toutes les normes à jour contenues dans les actuelles conventions et recommandations internationales du travail maritime ainsi que les principes fondamentaux énoncés dans d'autres conventions internationales du travail, notamment:

- la convention (nº 29) sur le travail forcé, 1930;
- la convention (nº 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948;
- la convention (nº 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949;
- la convention (nº 100) sur l'égalité de rémunération, 1951;
- la convention (nº 105) sur l'abolition du travail forcé, 1957;
- la convention (nº 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958;
- la convention (nº 138) sur l'âge minimum, 1973;
- la convention (nº 182) sur les pires formes de travail des enfants, 1999;

Consciente que l'Organisation a pour mandat fondamental de promouvoir des conditions de travail décentes;

Rappelant la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, 1998;

Consciente également que les gens de mer peuvent se prévaloir des dispositions d'autres instruments de l'OIT et doivent jouir des libertés et droits fondamentaux reconnus à toutes les personnes;

Considérant que les activités du secteur maritime se déploient dans le monde entier et que les gens de mer doivent par conséquent bénéficier d'une protection particulière;

Tenant compte également des normes internationales sur la sécurité des navires, la sécurité et la sûreté des personnes et la qualité de la gestion des navires édictées dans la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, et dans la Convention de 1972 sur le

règlement international pour prévenir les abordages en mer, telle que modifiée, ainsi que des prescriptions relatives à la formation et aux compétences requises des gens de mer qui figurent dans la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée;

Rappelant que la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer établit un cadre juridique général régissant l'ensemble des activités sur les mers et les océans, qu'elle revêt une importance stratégique comme base de l'action et de la coopération nationales, régionales et mondiales dans le secteur maritime et que son intégrité doit être préservée;

Rappelant l'article 94 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer qui définit les devoirs et les obligations incombant à l'Etat du pavillon notamment en ce qui concerne les conditions de travail, les effectifs et les questions sociales à bord des navires qui battent son pavillon;

Rappelant le paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail qui dispose que l'adoption d'une convention ou d'une recommandation par la Conférence ou la ratification d'une convention par un Membre ne devront en aucun cas être considérées comme affectant toute loi, toute sentence, toute coutume ou tout accord qui assurent des conditions plus favorables aux travailleurs intéressés que celles prévues par la convention ou la recommandation;

Déterminée à faire en sorte que ce nouvel instrument soit conçu de manière à recueillir la plus large acceptation possible par les gouvernements, les armateurs et les gens de mer attachés aux principes du travail décent, qu'il soit facile à mettre à jour et qu'il puisse être appliqué et respecté de manière effective;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à l'élaboration d'un tel instrument, question qui constitue le seul point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale,

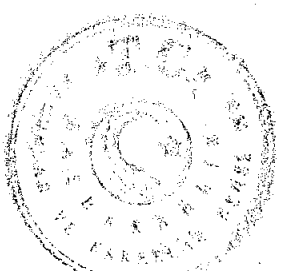
adopte, ce vingt-troisième jour de février deux mille six, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention du travail maritime, 2006.

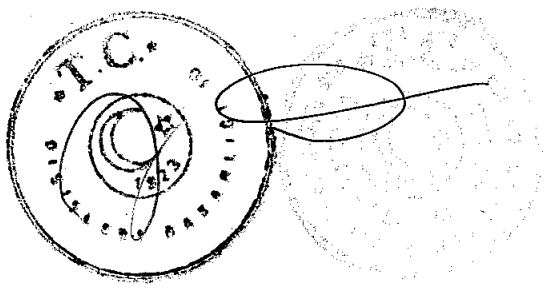
OBLIGATIONS GÉNÉRALES

Article I

1. Tout Membre qui ratifie la présente convention s'engage à donner plein effet à ses dispositions conformément aux prescriptions de l'article VI afin de garantir le droit de tous les gens de mer à un emploi décent.

2. Les Membres coopèrent entre eux pour assurer l'application effective et le plein respect de la présente convention.





DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION

Article II

1. Aux fins de la présente convention, et sauf stipulation contraire dans une disposition particulière, l'expression:

a) *autorité compétente* désigne le ministre, le service gouvernemental ou toute autre autorité habilitée à édicter des règlements, des arrêtés ou autres instructions ayant force obligatoire dans le domaine visé par la disposition en question et à les faire appliquer;

b) *déclaration de conformité du travail maritime* désigne la déclaration visée dans la règle 5.1.3;

c) *jauge brute* désigne la jauge brute d'un navire mesurée conformément aux dispositions pertinentes de l'annexe I à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ou de toute autre convention l'ayant remplacée. Pour les navires visés par les dispositions transitoires de jaugeage adoptées par l'Organisation maritime internationale, la jauge brute est celle qui est indiquée dans la rubrique OBSERVATIONS du Certificat international de jaugeage des navires (1969);

d) *certificat de travail maritime* désigne le certificat visé dans la règle 5.1.3;

e) *prescriptions de la présente convention* renvoie aux prescriptions des articles, des règles et de la partie A du code qui font partie de la présente convention;

f) *gens de mer* ou *marin* désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique;

g) *contrat d'engagement maritime* renvoie à la fois au contrat de travail du marin et au rôle d'équipage;

h) *service de recrutement et de placement des gens de mer* désigne toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou du secteur privé s'occupant du recrutement de gens de mer pour le compte d'armateurs ou de leur placement auprès d'armateurs;

i) *navire* désigne tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire;

j) *armateur* désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités.

2. Sauf disposition contraire expresse, la présente convention s'applique à tous les gens de mer.

3. Si, aux fins de la présente convention, l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer soulève un doute, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des Membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

4. Sauf disposition contraire expresse, la présente convention s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des

activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques. La présente convention ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires.

5. En cas de doute sur l'applicabilité de la présente convention à un navire ou à une catégorie de navires, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des Membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

6. Lorsque l'autorité compétente décide qu'il ne serait pas raisonnable ou possible au moment présent d'appliquer certains éléments particuliers du code visé à l'article VI, paragraphe 1, à un navire ou à certaines catégories de navires battant le pavillon du Membre, les dispositions pertinentes dudit code ne s'appliqueront pas, dès lors que la question visée est régie différemment par la législation nationale, des conventions collectives ou d'autres mesures. L'autorité compétente ne pourra en décider ainsi qu'en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et seulement pour des navires d'une jauge brute inférieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux.

7. Toute décision prise par un Membre en application des paragraphes 3, 5 ou 6 doit être communiquée au Directeur général du Bureau international du Travail qui en informera les Membres de l'Organisation.

8. Sauf disposition contraire expresse, toute référence à la «convention» vise également les règles et le code.

DROITS ET PRINCIPES FONDAMENTAUX

Article III

Tout Membre vérifie que les dispositions de sa législation respectent, dans le contexte de la présente convention, les droits fondamentaux suivants:

a) la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective;

b) l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire;

c) l'abolition effective du travail des enfants;

d) l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession.

DROITS EN MATIÈRE D'EMPLOI ET DROITS SOCIAUX DES GENS DE MER

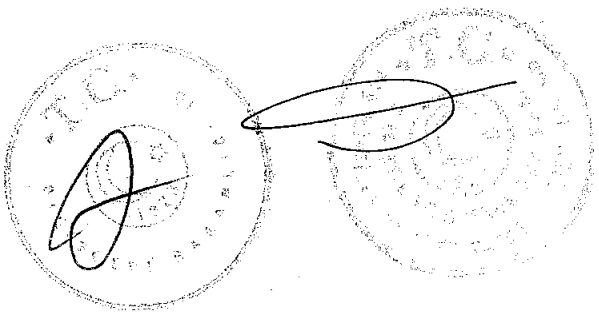
Article IV

1. Tous les gens de mer ont droit à un lieu de travail sûr et sans danger où les normes de sécurité sont respectées.

2. Tous les gens de mer ont droit à des conditions d'emploi équitables.

3. Tous les gens de mer ont droit à des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires.

4. Tous les gens de mer ont droit à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale.



5. Tout Membre veille, dans les limites de sa juridiction, à ce que les droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer, tels qu'énoncés dans les paragraphes qui précèdent, soient pleinement respectés conformément aux prescriptions de la présente convention. Sauf disposition contraire de celle-ci, le respect de ces droits peut être assuré par la législation nationale, les conventions collectives applicables, la pratique ou d'autres mesures.

RESPONSABILITÉ D'APPLIQUER ET DE FAIRE RESPECTER LES DISPOSITIONS

Article V

1. Tout Membre applique et fait respecter la législation ou les autres mesures qu'il a adoptées afin de s'acquitter des obligations contractées aux termes de la présente convention en ce qui concerne les navires et les gens de mer relevant de sa juridiction.

2. Tout Membre exerce effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon en se dotant d'un système propre à assurer le respect des prescriptions de la présente convention, notamment par des inspections régulières, des rapports, des mesures de suivi et l'engagement de poursuites conformément à la législation applicable.

3. Tout Membre veille à ce que les navires battant son pavillon soient en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité du travail maritime, comme le prescrit la présente convention.

4. Tout navire auquel la présente convention s'applique peut, conformément au droit international, faire l'objet de la part d'un Membre autre que l'Etat du pavillon, lorsqu'il se trouve dans l'un de ses ports, d'une inspection visant à vérifier que ce navire respecte les prescriptions de la présente convention.

5. Tout Membre exerce effectivement sa juridiction et son contrôle sur les services de recrutement et de placement des gens de mer éventuellement établis sur son territoire.

6. Tout Membre interdit les violations des prescriptions de la présente convention et doit, conformément au droit international, établir des sanctions ou exiger l'adoption de mesures correctives en vertu de sa législation, de manière à décourager toute violation.

7. Tout Membre s'acquitte des responsabilités contractées aux termes de la présente convention en faisant en sorte que les navires battant le pavillon de tout Etat ne l'ayant pas ratifiée ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que ceux battant le pavillon de tout Etat l'ayant ratifiée.

RÈGLES ET PARTIES A ET B DU CODE

Article VI

1. Les règles et les dispositions de la partie A du code ont force obligatoire. Les dispositions de la partie B du code n'ont pas force obligatoire.

2. Tout Membre s'engage à respecter les droits et principes énoncés dans les règles et à appliquer chacune d'entre elles de la manière indiquée dans les dispositions correspondantes de la partie A du code. En outre, il doit dûment envisager de s'acquitter de ses obligations de la manière prescrite dans la partie B du code.

3. Un Membre qui n'est pas en mesure de mettre en œuvre les droits et principes de la manière indiquée dans la partie A du code peut, sauf disposition contraire expresse de la présente convention, en appliquer les prescriptions par la voie de dispositions législatives, réglementaires ou autres qui sont équivalentes dans l'ensemble aux dispositions de la partie A.

4. Aux seules fins des dispositions du paragraphe 3 du présent article, une loi, un règlement, une convention collective ou toute autre mesure d'application est considéré comme équivalent dans l'ensemble dans le contexte de la présente convention si le Membre vérifie que:

a) il favorise la pleine réalisation de l'objectif et du but général de la disposition ou des dispositions concernées de la partie A du code;

b) il donne effet à la disposition ou aux dispositions concernées de la partie A du code.

CONSULTATIONS AVEC LES ORGANISATIONS D'ARMATEURS ET DE GENS DE MER

Article VII

Les dérogations, exemptions et autres applications souples de la présente convention nécessitant, aux termes de celle-ci, la consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer ne peuvent être décidées par un Membre, en l'absence de telles organisations représentatives sur son territoire, qu'après consultation avec la commission visée à l'article XIII.

ENTRÉE EN VIGUEUR

Article VIII

1. Les ratifications formelles de la présente convention sont communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail aux fins d'enregistrement.

2. La présente convention ne lie que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification a été enregistrée par le Directeur général.

3. La convention entrera en vigueur douze mois après que la ratification d'au moins 30 Membres représentant au total au moins 33 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale aura été enregistrée.

4. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date de l'enregistrement de sa ratification.

DÉNONCIATION

Article IX

1. Un Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix ans à compter de la date de la mise en vigueur initiale de la

convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail aux fins d'enregistrement. La dénonciation ne prend effet qu'une année après avoir été enregistrée.

2. Tout Membre qui, dans l'année après la période de dix années mentionnée au paragraphe 1 du présent article, ne se prévaut pas de la faculté de dénonciation prévue sera lié pour une nouvelle période de dix ans et pourra, par la suite, dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque nouvelle période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

EFFET DE L'ENTRÉE EN VIGUEUR

Article X

La présente convention porte révision des conventions suivantes:

Convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920

Convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (naufrage), 1920

Convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920

Convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921

Convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926

Convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926

Convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936

Convention (n° 54) des congés payés des marins, 1936

Convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936

Convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936

Convention (n° 57) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936

Convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936

Convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946

Convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946

Convention (n° 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946

Convention (n° 72) des congés payés des marins, 1946

Convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946

Convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946

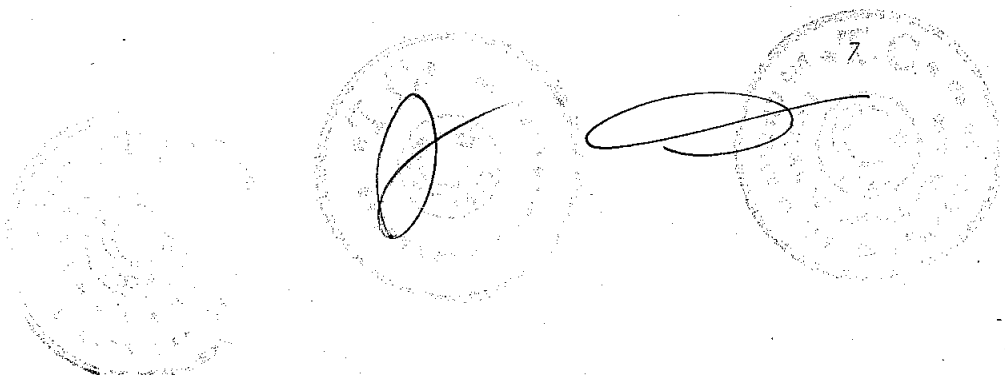
Convention (n° 75) sur le logement des équipages, 1946

Convention (n° 76) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946

Convention (n° 91) sur les congés payés des marins (révisée), 1949

Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949

Convention (n° 93) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949



Convention (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958

Convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970

Convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970

Convention (n° 145) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976

Convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976

Convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976

Protocole de 1996 relatif à la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976

Convention (n° 163) sur le bien-être des gens de mer, 1987

Convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987

Convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987

Convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987

Convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996

Convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996

Convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.

FONCTIONS DE DÉPOSITAIRE

Article XI

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toute ratification, acceptation et dénonciation qui lui seront communiquées en vertu de la présente convention.

2. Quand les conditions énoncées au paragraphe 3 de l'article VIII auront été remplies, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

Article XII

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, aux fins d'enregistrement conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets sur toute ratification, acceptation et dénonciation enregistrée en vertu de la présente convention.

COMMISSION TRIPARTITE SPÉCIALE

Article XIII

1. Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail suit en permanence l'application de la présente convention par le truchement d'une commission

créée par lui et dotée d'une compétence spéciale dans le domaine des normes du travail maritime.

2. Pour traiter des questions relevant de la présente convention, cette commission est composée de deux représentants désignés par le gouvernement de chacun des Membres ayant ratifié la présente convention et des représentants des armateurs et des gens de mer désignés par le Conseil d'administration après consultation de la Commission paritaire maritime.

3. Les représentants gouvernementaux des Membres n'ayant pas encore ratifié la présente convention peuvent participer aux travaux de la commission mais sans droit de vote sur les questions relevant de la convention. Le Conseil d'administration peut inviter d'autres organisations ou entités à se faire représenter à la commission par des observateurs.

4. Les droits de vote des représentants des armateurs et des représentants des gens de mer à la commission sont pondérés de façon à garantir que chacun de ces deux groupes possède la moitié des droits de vote dont dispose l'ensemble des gouvernements représentés à la réunion et autorisés à voter.

AMENDEMENT À LA PRÉSENTE CONVENTION

Article XIV

1. La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail peut adopter des amendements à toute disposition de la présente convention dans le cadre de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail et des règles et procédures de l'Organisation relatives à l'adoption des conventions. Des amendements au code peuvent également être adoptés conformément aux procédures prescrites à l'article XV.

2. Le texte desdits amendements est communiqué pour ratification aux Membres dont les instruments de ratification de la présente convention ont été enregistrés avant leur adoption.

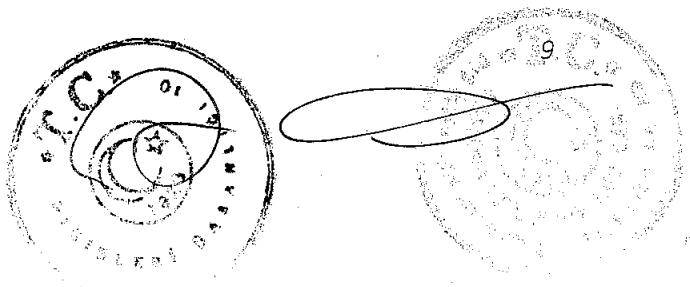
3. Le texte de la convention modifiée est communiqué aux autres Membres de l'Organisation pour ratification conformément à l'article 19 de la Constitution.

4. Un amendement est réputé avoir été accepté à la date à laquelle ont été enregistrés les instruments de ratification de cet amendement ou, selon le cas, les instruments de ratification de la convention modifiée d'au moins 30 Membres représentant au total au moins 33 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale.

5. Un amendement adopté dans le cadre de l'article 19 de la Constitution n'a force obligatoire que pour les Membres de l'Organisation dont la ratification a été enregistrée par le Directeur général du Bureau international du Travail.

6. Pour les Membres visés au paragraphe 2 du présent article, un amendement entre en vigueur douze mois après la date d'acceptation visée au paragraphe 4 du présent article, ou douze mois après la date d'enregistrement de leur instrument de ratification, si cette date est postérieure.

7. Sous réserve des dispositions du paragraphe 9, pour les Membres visés au paragraphe 3 du présent article, la convention modifiée entre en vigueur douze mois après



la date d'acceptation visée au paragraphe 4 du présent article, ou douze mois après la date d'enregistrement de leur instrument de ratification, si cette date est postérieure.

8. Pour les Membres dont la ratification de la convention a été enregistrée avant l'adoption d'un amendement mais qui n'ont pas ratifié celui-ci, la présente convention demeure en vigueur sans l'amendement en question.

9. Tout Membre dont l'instrument de ratification de la présente convention est enregistré après l'adoption de l'amendement mais avant la date visée au paragraphe 4 du présent article peut préciser, dans une déclaration jointe audit instument, qu'il ratifie la convention mais non l'amendement. Si l'instrument de ratification est accompagné d'une telle déclaration, la convention entre en vigueur pour le Membre concerné douze mois après la date d'enregistrement de l'instrument de ratification. Si celui-ci n'est pas accompagné d'une déclaration ou s'il est enregistré à la date ou après la date visée au paragraphe 4, la convention entre en vigueur pour le Membre concerné douze mois après cette date; dès l'entrée en vigueur de la convention modifiée conformément au paragraphe 7 du présent article, l'amendement a force obligatoire pour le Membre concerné, sauf disposition contraire dudit amendement.

AMENDEMENTS AU CODE

Article XV

1. Le code peut être amendé soit selon la procédure énoncée à l'article XIV, soit, sauf disposition contraire expresse, selon la procédure décrite dans le présent article.

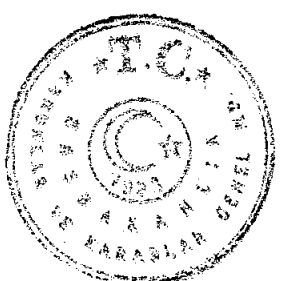
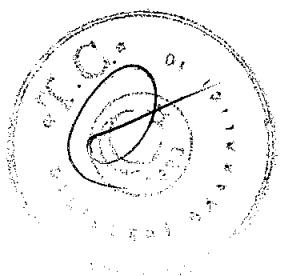
2. Un amendement au code peut être proposé au Directeur général du Bureau international du Travail par le gouvernement d'un Membre de l'Organisation, par le groupe des représentants des armateurs ou par le groupe des représentants des gens de mer nommés à la commission visée à l'article XIII. Un amendement proposé par un gouvernement doit avoir été proposé ou être appuyé par au moins cinq gouvernements de Membres ayant ratifié la convention ou par le groupe des représentants des armateurs ou des gens de mer susvisés.

3. Après avoir vérifié que la proposition d'amendement remplit les conditions établies au paragraphe 2 du présent article, le Directeur général la communique sans tarder, avec toute observation ou suggestion jugée opportune, à l'ensemble des Membres de l'Organisation en les invitant à lui faire connaître leurs observations ou suggestions sur cette proposition dans un délai de six mois ou dans le délai, compris entre trois et neuf mois, fixé par le Conseil d'administration.

4. A l'expiration du délai visé au paragraphe 3 du présent article, la proposition, accompagnée d'un résumé des observations ou suggestions faites selon le même paragraphe, est transmise à la commission pour examen dans le cadre d'une réunion. Un amendement est réputé adopté:

a) si la moitié au moins des gouvernements des Membres ayant ratifié la présente convention sont représentés à la réunion au cours de laquelle la proposition est examinée;

b) si une majorité d'au moins deux tiers des membres de la commission votent en faveur de l'amendement; et

c) si cette majorité rassemble au moins la moitié des voix des membres gouvernementaux, la moitié des voix des représentants des armateurs et la moitié des voix des représentants des gens de mer inscrits à la réunion lorsque la proposition est mise aux voix.

5. Un amendement adopté conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article est présenté à la session suivante de la Conférence pour approbation. Pour être approuvé, il doit recueillir la majorité des deux tiers des voix des délégués présents. Si cette majorité n'est pas atteinte, l'amendement est renvoyé devant la commission pour que celle-ci le réexamine, si elle le souhaite.

6. Le Directeur général notifie les amendements approuvés par la Conférence à chacun des Membres dont l'instrument de ratification de la présente convention a été enregistré avant la date de cette approbation. Ces Membres sont désignés ci-après comme les «Membres ayant déjà ratifié la convention». La notification qu'ils reçoivent fait référence au présent article et un délai leur est imparti pour exprimer formellement leur désaccord. Ce délai est de deux ans à compter de la date de notification sauf si, lorsqu'elle approuve l'amendement, la Conférence fixe un délai différent qui doit être au minimum d'une année. Une copie de la notification est communiquée pour information aux autres Membres de l'Organisation.

7. Un amendement approuvé par la Conférence est réputé avoir été accepté sauf si, avant la fin du délai prescrit, plus de 40 pour cent des Membres ayant ratifié la convention et représentant 40 pour cent au moins de la jauge brute de la flotte marchande mondiale des Membres ayant ratifié la convention expriment formellement leur désaccord auprès du Directeur général.

8. Un amendement réputé avoir été accepté entre en vigueur six mois après la fin du délai fixé pour tous les Membres ayant déjà ratifié la convention, sauf ceux ayant exprimé formellement leur désaccord conformément aux dispositions du paragraphe 7 du présent article et n'ayant pas retiré ce désaccord conformément aux dispositions du paragraphe 11. Toutefois:

a) avant la fin du délai fixé, tout Membre ayant déjà ratifié la convention peut informer le Directeur général qu'il ne sera lié par l'amendement que lorsqu'il aura notifié expressément son acceptation;

b) avant la date d'entrée en vigueur de l'amendement, tout Membre ayant déjà ratifié la convention peut informer le Directeur général qu'il n'appliquera pas cet amendement pendant une période déterminée.

9. Un amendement faisant l'objet de la notification mentionnée au paragraphe 8 *a)* du présent article entre en vigueur pour le Membre ayant notifié son acceptation six mois après la date à laquelle il a informé le Directeur général qu'il accepte l'amendement ou à la date à laquelle l'amendement entre en vigueur pour la première fois, si celle-ci est postérieure.

10. La période visée au paragraphe 8 *b)* du présent article ne devra pas dépasser une année à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou se prolonger au-delà de la période plus longue prescrite par la Conférence au moment où elle a approuvé l'amendement.

11. Un Membre ayant exprimé formellement son désaccord sur un amendement donné peut le retirer à tout moment. Si la notification de ce retrait parvient au Directeur général après l'entrée en vigueur dudit amendement, celui-ci entre en vigueur pour le Membre six mois après la date à laquelle ladite notification a été enregistrée.

12. Une fois qu'un amendement est entré en vigueur, la convention ne peut être ratifiée que sous sa forme modifiée.

13. Dans la mesure où un certificat de travail maritime porte sur des questions couvertes par un amendement à la convention qui est entré en vigueur:

a) un Membre ayant accepté cet amendement n'est pas tenu d'étendre le bénéfice de la convention en ce qui concerne les certificats de travail maritime délivrés à des navires battant le pavillon d'un autre Membre qui:

i) a exprimé formellement, selon le paragraphe 7 du présent article, un désaccord avec l'amendement et ne l'a pas retiré; ou

ii) a notifié, selon le paragraphe 8 *a)* du présent article, que son acceptation est subordonnée à une notification ultérieure expresse de sa part et n'a pas accepté l'amendement;

b) un Membre ayant accepté l'amendement étend le bénéfice de la convention en ce qui concerne les certificats délivrés à des navires battant le pavillon d'un autre Membre qui a notifié, selon le paragraphe 8 *b)* du présent article, qu'il n'appliquera pas l'amendement pendant une période déterminée conformément au paragraphe 10 du présent article.

TEXTES FAISANT FOI

Article XVI

Les versions française et anglaise du texte de la présente convention font également foi.

LES RÈGLES ET LE CODE

TITRE 1. CONDITIONS MINIMALES REQUISES POUR LE TRAVAIL DES GENS DE MER À BORD D'UN NAVIRE

Règle 1.1 – Age minimum

Objet: assurer qu'aucune personne n'ayant pas l'âge minimum ne travaille à bord d'un navire

1. Aucune personne d'un âge inférieur à l'âge minimum ne peut être employée ou engagée ou travailler à bord d'un navire.

2. L'âge minimum au moment de l'entrée en vigueur initiale de la présente convention est de 16 ans.

3. Un âge minimum supérieur est exigé dans les cas spécifiés dans le code.

Norme A1.1 – Age minimum

1. L'emploi ou l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 16 ans est interdit.

2. Le travail de nuit par un marin de moins de 18 ans est interdit. Aux fins de la présente norme, le terme «nuit» est défini conformément à la législation et à la pratique nationales. Il couvre une période de neuf heures consécutives au moins, commençant au plus tard à minuit et se terminant au plus tôt à 5 heures du matin.

3. Une dérogation à la stricte observation de la restriction concernant le travail de nuit peut être décidée par l'autorité compétente quand:

a) la formation effective des gens de mer concernés dans le cadre de programmes et plans d'études établis pourrait en être compromise; ou

b) la nature particulière de la tâche ou un programme de formation agréé exige que les gens de mer visés par la dérogation travaillent la nuit et l'autorité décide, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, que ce travail ne portera pas préjudice à leur santé ou à leur bien-être.

4. L'emploi ou l'engagement ou le travail des gens de mer de moins de 18 ans est interdit lorsque le travail est susceptible de compromettre leur santé ou leur sécurité. Les types de travail en question seront déterminés par la législation nationale ou par l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, conformément aux normes internationales applicables.

Principe directeur B1.1 – Age minimum

1. Lorsqu'ils établissent des règlements relatifs aux conditions de travail et de vie, les Membres devraient accorder une attention particulière aux besoins des jeunes de moins de 18 ans.

Règle 1.2 – Certificat médical

Objet: assurer que tous les gens de mer sont médicalement aptes à exercer leurs fonctions en mer

1. Aucun marin ne peut travailler à bord d'un navire s'il ne produit pas un certificat médical attestant qu'il est médicalement apte à exercer ses fonctions.

2. Des exceptions ne sont possibles que dans les cas spécifiés dans le code.

Norme A1.2 – Certificat médical

1. L'autorité compétente exige qu'avant de commencer à servir à bord d'un navire les gens de mer soient en possession d'un certificat médical valide attestant qu'ils sont médicalement aptes aux fonctions qu'ils accompliront en mer.

2. Pour que les certificats médicaux rendent compte fidèlement de l'état de santé des gens de mer eu égard aux fonctions qu'ils ont à exercer, l'autorité compétente détermine, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et compte dûment tenu des directives internationales applicables mentionnées dans la partie B du code, la nature de l'examen médical et du certificat correspondant.

3. La présente norme s'applique sans préjudice de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW). Un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la STCW est accepté par l'autorité compétente aux fins de la règle 1.2. Un certificat médical conforme en substance à ces prescriptions, dans le cas des gens de mer qui ne sont pas couverts par la STCW, est également accepté.

4. Le certificat médical est délivré par un médecin dûment qualifié ou, dans le cas d'un certificat concernant uniquement la vue, par une personne reconnue par l'autorité compétente comme étant qualifiée pour délivrer de tels certificats. Les médecins doivent disposer d'une entière indépendance professionnelle en ce qui concerne les procédures d'examen médical.

5. En cas de refus de délivrance d'un certificat ou de limitation imposée à l'aptitude au travail en termes notamment de durée, de domaine d'activité ou de zone géographique, les gens de mer peuvent se faire examiner à nouveau par un autre médecin ou par un arbitre médical indépendants.

6. Le certificat médical indique notamment que:

a) l'ouïe et la vue de l'intéressé, ainsi que la perception des couleurs s'il s'agit d'une personne devant être employée à des tâches pour lesquelles l'aptitude au travail risque d'être diminuée par le daltonisme, sont toutes satisfaisantes;

b) l'intéressé n'est atteint d'aucun problème médical qui risque d'être aggravé par le service en mer, de le rendre inapte à ce service ou de mettre en danger la santé d'autres personnes à bord.

7. A moins qu'une période plus courte ne soit prescrite en raison de la nature des fonctions que l'intéressé aura à exécuter ou en vertu de la STCW:

a) un certificat médical reste valide pendant deux ans au maximum à moins que le marin n'ait moins de 18 ans, auquel cas la durée maximale de validité sera d'un an;

b) un certificat se rapportant à la perception des couleurs reste valide pendant six ans au maximum.

8. Dans les cas d'urgence, l'autorité compétente peut autoriser un marin à travailler sans certificat médical valide jusqu'au prochain port d'escale où il pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que:

a) la durée de validité de cette autorisation ne dépasse pas trois mois;

b) l'intéressé soit en possession d'un certificat médical d'une date récente périmé.

9. Si la période de validité d'un certificat expire au cours d'un voyage, le certificat reste valide jusqu'au prochain port d'escale où le marin pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que cette période n'excède pas trois mois.

10. Les certificats médicaux des gens de mer travaillant à bord des navires effectuant normalement des voyages internationaux doivent au minimum être fournis en anglais.

Principe directeur B1.2 – Certificat médical

Principe directeur B1.2.1 – Directives internationales

1. L'autorité compétente, les médecins, les examinateurs, les armateurs, les représentants des gens de mer et toutes les autres personnes intéressées par la conduite des visites médicales destinées à déterminer l'aptitude physique des futurs gens de mer et des gens de mer en activité devraient suivre les *Directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer* BIT/OMS, y compris toute version ultérieure, et toutes autres directives internationales applicables publiées par l'Organisation internationale du Travail, l'Organisation maritime internationale ou l'Organisation mondiale de la santé.

Règle 1.3 – Formation et qualifications

Objet: assurer que les gens de mer sont formés ou qualifiés pour exercer leurs fonctions à bord des navires

1. Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions.

2. Les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.

3. Les formations et brevets conformes aux instruments ayant force obligatoire adoptés par l'Organisation maritime internationale sont considérés comme répondant aux prescriptions des paragraphes 1 et 2 de la présente règle.

4. Tout Membre qui, au moment où il ratifie la présente convention, est lié par les dispositions de la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, doit continuer à s'acquitter des obligations découlant de cet instrument, sauf si des dispositions à caractère contraignant portant sur la question ont été adoptées par

l'Organisation maritime internationale et sont entrés en vigueur, ou jusqu'à ce que tel soit le cas, ou jusqu'à ce que cinq ans se soient écoulés depuis l'entrée en vigueur de la présente convention conformément au paragraphe 3 de l'article VIII, la date la plus rapprochée étant retenue.

Règle 1.4 – Recrutement et placement

Objet: assurer que les gens de mer ont accès à un système efficient et bien réglementé de recrutement et de placement des gens de mer

1. Tous les gens de mer doivent pouvoir avoir accès à un système efficient, adéquat et transparent pour trouver sans frais un emploi à bord d'un navire.

2. Les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire d'un Membre doivent se conformer aux normes énoncées dans le code.

3. Tout Membre exige, en ce qui concerne les gens de mer qui travaillent à bord de navires battant son pavillon, que les armateurs qui utilisent des services de recrutement et de placement des gens de mer établis dans des pays ou territoires auxquels la présente convention ne s'applique pas s'assurent que ces services se conforment aux prescriptions énoncées dans le code.

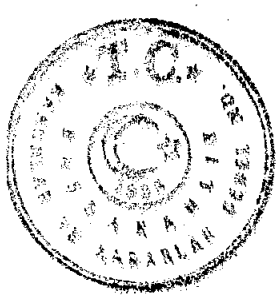
Norme A1.4 – Recrutement et placement

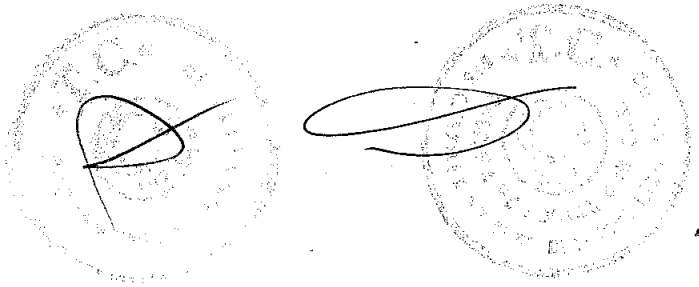
1. Tout Membre qui a mis en place un service public de recrutement et de placement des gens de mer veille à ce que ce service soit géré dans les règles de façon à protéger et promouvoir les droits des gens de mer en matière d'emploi tels qu'ils sont énoncés dans la présente convention.

2. Lorsque des services privés de recrutement et de placement des gens de mer dont l'objet principal est le recrutement et le placement des gens de mer ou qui recrutent et placent un nombre non négligeable de gens de mer opèrent sur le territoire d'un Membre, ils ne peuvent exercer leur activité qu'en vertu d'un système normalisé de licence ou d'agrément ou d'une autre forme de réglementation. Un tel système ne peut être établi, modifié ou remplacé qu'après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. En cas de doute sur la question de savoir si la présente convention s'applique à un service privé de recrutement et de placement donné, la question doit être tranchée par l'autorité compétente de chaque Membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. Il convient de ne pas encourager une prolifération excessive de ces services privés de recrutement et de placement.

3. Les dispositions du paragraphe 2 de la présente norme s'appliquent aussi, dans la mesure où l'autorité compétente, en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, estime qu'elles sont adaptées, dans le cas des services de recrutement et de placement assurés par une organisation de gens de mer sur le territoire d'un Membre pour fournir des gens de mer qui sont ressortissants du Membre à des navires qui battent son pavillon. Les services visés par ce paragraphe sont ceux qui remplissent les conditions suivantes:

a) le service de recrutement et de placement est géré conformément à une convention collective conclue entre cette organisation et un armateur;





b) tant l'organisation des gens de mer que l'armateur sont établis sur le territoire du Membre;

c) le Membre dispose d'une législation nationale ou d'une procédure pour autoriser ou enregistrer la convention collective qui permet l'exploitation du service de recrutement et de placement;

d) le service de recrutement et de placement est géré dans les règles et des mesures comparables à celles prévues au paragraphe 5 de la présente norme existent pour protéger et promouvoir les droits des gens de mer en matière d'emploi.

4. Rien dans la présente norme ou dans la règle 1.4 n'a pour effet:

a) d'empêcher un Membre d'assurer un service public gratuit de recrutement et de placement des gens de mer dans le cadre d'une politique visant à répondre aux besoins des gens de mer et des armateurs, que ce service fasse partie du service public de l'emploi ouvert à l'ensemble des travailleurs et des employeurs ou qu'il agisse en coordination avec ce dernier;

b) d'imposer à un Membre l'obligation d'établir sur son territoire un système de gestion des services privés de recrutement et de placement des gens de mer.

5. Tout Membre adoptant le système mentionné au paragraphe 2 de la présente norme doit au minimum, par voie de législation ou par d'autres mesures:

a) interdire aux services de recrutement et de placement des gens de mer d'avoir recours à des moyens, mécanismes ou listes pour empêcher ou dissuader les gens de mer d'obtenir un emploi pour lequel ils possèdent les qualifications requises;

b) interdire que des honoraires ou autres frais soient facturés aux gens de mer, directement ou indirectement, en tout ou en partie, pour le recrutement, le placement ou l'obtention d'un emploi, en dehors du coût que les gens de mer doivent assumer pour obtenir un certificat médical national obligatoire, le livret professionnel national et un passeport ou autre document personnel de voyage similaire, sauf le coût des visas qui doit être à la charge de l'armateur;

c) s'assurer que les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur son territoire:

i) tiennent à disposition, aux fins d'inspection par l'autorité compétente, un registre à jour de tous les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire;

ii) s'assurent que, préalablement à l'engagement ou au cours du processus d'engagement, les gens de mer sont informés des droits et obligations énoncés dans leur contrat d'engagement et que les dispositions nécessaires sont prises pour que les gens de mer puissent examiner leur contrat d'engagement avant et après leur signature et pour qu'un exemplaire du contrat leur soit remis;

iii) vérifient que les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire possèdent les qualifications requises et détiennent les documents nécessaires pour l'emploi considéré, et que les contrats d'engagement maritime sont conformes à la législation et à toute convention collective incluse dans le contrat;

iv) s'assurent, dans la mesure où cela est réalisable, que l'armateur a les moyens d'éviter que les gens de mer ne soient abandonnés dans un port étranger;

v) examinent toute plainte concernant leurs activités et y répondent et avisent l'autorité compétente des plaintes pour lesquelles aucune solution n'a été trouvée;

vi) mettent en place un système de protection, sous la forme d'une assurance ou d'une mesure équivalente appropriée, pour indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires du fait que le service de recrutement et de placement ou l'armateur en vertu du contrat d'engagement maritime n'a pas rempli ses obligations à leur égard.

6. L'autorité compétente supervise et contrôle étroitement tous les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire du Membre concerné. Les licences ou agréments ou autres autorisations permettant de gérer un service privé sur le territoire sont accordés ou renouvelés seulement après vérification que le service de recrutement et de placement concerné remplit les conditions prévues par la législation nationale.

7. L'autorité compétente s'assure que des mécanismes et procédures appropriés existent en vue d'enquêter, si nécessaire, au sujet des plaintes relatives aux activités des services de recrutement et de placement des gens de mer, avec le concours, lorsqu'il y a lieu, des représentants des armateurs et des gens de mer.

8. Tout Membre doit, dans la mesure du possible, informer ses ressortissants des problèmes qui peuvent résulter d'un engagement sur un navire battant le pavillon d'un Etat qui n'a pas ratifié la présente convention, tant qu'il n'est pas établi que des normes équivalentes à celles fixées par cette convention sont appliquées. Les mesures prises à cet effet par le Membre qui a ratifié la convention ne devront pas être en contradiction avec le principe de la libre circulation des travailleurs stipulé par les traités auxquels les deux Etats concernés peuvent être parties.

9. Tout Membre doit exiger que les armateurs de navires battant son pavillon qui utilisent des services de recrutement et de placement des gens de mer établis dans des pays ou territoires auxquels la présente convention ne s'applique pas s'assurent, dans la mesure du possible, que ces services respectent les prescriptions de la présente norme.

10. Rien dans la présente norme n'a pour effet de réduire les obligations et responsabilités des armateurs ou d'un Membre en ce qui concerne les navires battant son pavillon.

Principe directeur B1.4 – Recrutement et placement

Principe directeur B1.4.1 – Directives organisationnelles et opérationnelles

1. En exécutant ses obligations en vertu du paragraphe 1 de la norme A1.4, l'autorité compétente devrait envisager de:

a) prendre les mesures nécessaires pour promouvoir une coopération efficace entre les services de recrutement et de placement des gens de mer, qu'ils soient publics ou privés;

b) prendre en compte, avec la participation des armateurs, des gens de mer et des établissements de formation concernés, les besoins du secteur maritime, aux niveaux national et international, lors de l'élaboration des programmes de formation des gens de mer qui, à bord, ont des responsabilités dans la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution;

c) prendre des dispositions appropriées en vue de la coopération des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer à l'organisation et au fonction-

nement des services publics de recrutement et de placement des gens de mer, là où ils existent;

d) déterminer, compte dûment tenu du respect de la vie privée et de la nécessité de protéger la confidentialité, les conditions dans lesquelles les données personnelles sur les gens de mer peuvent être traitées par les services de recrutement et de placement des gens de mer, y compris la collecte, la conservation, le recoupement et la communication de ces données à des tiers;

e) disposer d'un mécanisme de collecte et d'analyse des informations pertinentes sur le marché du travail maritime, notamment sur l'offre actuelle et prévisible de gens de mer embarqués, classés par âge, sexe, grade et qualifications, ainsi que sur les besoins du secteur, la collecte de données sur l'âge ou le sexe n'étant admissible qu'à des fins statistiques ou si elles sont utilisées dans le cadre d'un programme visant à prévenir toute discrimination fondée sur l'âge ou le sexe;

f) veiller à ce que le personnel responsable de la supervision des services publics et privés de recrutement et de placement des gens de mer qui, à bord, ont des responsabilités dans la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution soit convenablement formé, en ayant acquis notamment une expérience reconnue du service en mer, et à ce qu'il possède une connaissance appropriée du secteur maritime, y compris les instruments internationaux maritimes sur la formation, les certificats de capacité et les normes du travail;

g) prescrire des normes opérationnelles et adopter des codes de conduite et des pratiques éthiques pour les services de recrutement et de placement des gens de mer;

h) exercer un contrôle du système de licence ou d'agrément dans le cadre d'un système de normes de qualité.

2. Lors de la mise en place du système mentionné au paragraphe 2 de la norme A1.4, tout Membre devrait envisager d'exiger des services de recrutement et de placement des gens de mer établis sur son territoire qu'ils mettent au point et qu'ils maintiennent des pratiques de fonctionnement vérifiables. Ces pratiques de fonctionnement pour les services privés de recrutement et de placement des gens de mer et, dans la mesure où elles sont applicables, pour les services publics de recrutement et de placement des gens de mer devraient porter sur les points suivants:

a) les examens médicaux, les documents d'identité des gens de mer et toutes autres formalités auxquelles ceux-ci doivent satisfaire pour obtenir un emploi;

b) la tenue, dans le respect de la vie privée et de la confidentialité, de registres complets et détaillés des gens de mer couverts par leur système de recrutement et de placement, lesquels devraient au moins inclure les informations suivantes:

i) les qualifications des gens de mer;

ii) leurs états de service;

iii) les données personnelles pertinentes pour l'emploi;

iv) les données médicales pertinentes pour l'emploi;

c) la tenue à jour de listes des navires auxquels les services de recrutement et de placement fournissent des gens de mer et l'assurance qu'il existe un moyen de contacter ces services à tout moment en cas d'urgence;

d) les procédures propres à assurer que les services de recrutement et de placement des gens de mer ou leur personnel n'exploitent pas les gens de mer lorsqu'il s'agit d'obtenir un engagement à bord de tel ou tel navire ou dans telle ou telle compagnie;

e) les procédures propres à parer aux risques d'exploitation des gens de mer pouvant résulter de la remise d'avances sur salaire ou de toute autre transaction financière conclue entre l'armateur et les gens de mer et traitée par les services de recrutement et de placement;

f) la nécessité de faire connaître clairement les frais que les gens de mer devront éventuellement prendre à leur charge lors du recrutement;

g) la nécessité de veiller à ce que les gens de mer soient informés de toutes conditions particulières applicables au travail pour lequel ils vont être engagés, ainsi que des politiques adoptées par l'armateur en ce qui concerne leur emploi;

h) les procédures établies pour traiter les cas d'incompétence ou d'indiscipline conformément aux principes d'équité, à la législation et à la pratique nationales et, le cas échéant, aux conventions collectives;

i) les procédures propres à assurer, dans la mesure où cela est réalisable, que tous les certificats et documents obligatoires présentés par les gens de mer pour obtenir un emploi sont à jour et n'ont pas été obtenus frauduleusement, et que les références professionnelles sont vérifiées;

j) les procédures propres à assurer que les demandes d'informations ou de conseils formulées par les proches des gens de mer lorsque les gens de mer sont à bord sont traitées sans délai, avec bienveillance et sans frais;

k) la vérification que les conditions de travail à bord des navires sur lesquels des gens de mer sont placés sont conformes aux conventions collectives applicables conclues entre un armateur et une organisation représentative des gens de mer, et, par principe, la mise à disposition de gens de mer aux seuls armateurs qui offrent des conditions d'emploi conformes à la législation ou aux conventions collectives applicables.

3. La coopération internationale entre les Membres et les organisations intéressées pourrait être encouragée, notamment en ce qui concerne:

a) l'échange systématique d'informations sur le secteur et le marché du travail maritimes, sur une base bilatérale, régionale et multilatérale;

b) l'échange d'informations sur la législation du travail maritime;

c) l'harmonisation des politiques, des méthodes de travail et de la législation régissant le recrutement et le placement des gens de mer;

d) l'amélioration des procédures et des conditions de recrutement et de placement des gens de mer sur le plan international;

e) la planification de la main-d'œuvre, compte tenu de l'offre et de la demande de gens de mer et des besoins du secteur maritime.

TITRE 2. CONDITIONS D'EMPLOI

Règle 2.1 – Contrat d'engagement maritime

Objet: assurer aux gens de mer un contrat d'engagement maritime équitable

1. Les conditions d'emploi d'un marin sont définies ou mentionnées dans un contrat rédigé en termes clairs, ayant force obligatoire, et doivent être conformes aux normes énoncées dans le code.

2. Le contrat d'engagement maritime doit être approuvé par le marin dans des conditions telles que l'intéressé a le loisir d'en examiner les clauses et conditions, de demander conseil à cet égard et de les accepter librement avant de signer.

3. Dans la mesure où la législation et la pratique du Membre le permettent, le contrat d'engagement maritime s'entend comme incluant les conventions collectives applicables.

Norme A2.1 – Contrat d'engagement maritime

1. Tout Membre adopte une législation exigeant que les navires qui battent son pavillon respectent les prescriptions suivantes:

a) à bord des navires battant son pavillon, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime signé par le marin et l'armateur ou son représentant, ou, lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord ainsi que l'exige la présente convention;

b) les gens de mer signant un contrat d'engagement maritime doivent pouvoir examiner le document en question et demander conseil avant de le signer et disposer de toute autre facilité propre à assurer qu'ils se lient librement en étant dûment informés de leurs droits et responsabilités;

c) l'armateur et le marin détiennent l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime;

d) des mesures sont prises pour que les gens de mer, y compris le capitaine du navire, puissent obtenir à bord, sans difficulté, des informations précises sur les conditions de leur emploi, et pour que les fonctionnaires de l'autorité compétente, y compris dans les ports où le navire fait escale, puissent aussi accéder à ces informations, y compris la copie du contrat d'engagement maritime;

e) tout marin reçoit un document mentionnant ses états de service à bord du navire.

2. Lorsque le contrat d'engagement maritime est constitué pour tout ou partie par une convention collective, un exemplaire de cette convention est tenu à disposition à bord. Lorsque le contrat d'engagement maritime et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, les documents suivants sont tenus à disposition en anglais, sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques:

a) un exemplaire d'un contrat type;

b) les parties de la convention collective qui donnent lieu à une inspection par l'Etat du port conformément aux dispositions de la règle 5.2 de la présente convention.

3. Le document mentionné au paragraphe 1 *e)* de la présente norme ne contient aucune appréciation de la qualité du travail du marin et aucune indication de son salaire. La législation nationale détermine la forme de ce document, les mentions qui y figurent et la manière dont elles sont consignées.

4. Tout Membre doit adopter une législation indiquant les mentions à inclure dans tous les contrats d'engagement maritime régis par le droit national. Le contrat d'engagement maritime comprend dans tous les cas les indications suivantes:

a) le nom complet du marin, sa date de naissance ou son âge, ainsi que son lieu de naissance;

b) le nom et l'adresse de l'armateur;

c) le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime;

d) la fonction à laquelle le marin doit être affecté;

e) le montant du salaire du marin ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer;

f) le congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer;

g) le terme du contrat et les conditions de sa cessation, notamment:

i) si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra le dénoncer ainsi que le délai de préavis, qui ne doit pas être plus court pour l'armateur que pour le marin;

ii) si le contrat est conclu pour une durée déterminée, la date d'expiration;

iii) si le contrat est conclu pour un voyage, le port de destination et le délai à l'expiration duquel l'engagement du marin cesse après l'arrivée à destination;

h) les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur;

i) le droit du marin à un rapatriement;

j) la référence à la convention collective, s'il y a lieu;

k) toutes autres mentions que la législation nationale pourrait imposer.

5. Tout Membre adopte une législation établissant les durées minimales du préavis qui est donné par les gens de mer et par les armateurs pour la cessation anticipée du contrat d'engagement maritime. Ces délais de préavis sont fixés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés et ne sont pas inférieurs à sept jours.

6. Un préavis d'une durée inférieure au minimum peut être donné dans les circonstances reconnues par la législation nationale ou par les conventions collectives applicables comme justifiant la cessation du contrat d'engagement avec un préavis plus court ou sans préavis. En déterminant ces circonstances, le Membre s'assure que la nécessité pour le marin de résilier, sans pénalité, le contrat d'engagement avec un préavis plus court ou sans préavis, pour des raisons humanitaires ou pour d'autres motifs d'urgence, est prise en considération.

Principe directeur B2.1 – Contrat d'engagement maritime

Principe directeur B2.1.1 – Etats de service

1. S'agissant des informations devant figurer dans les états de service visés au paragraphe 1 *e)* de la norme A2.1, tout Membre devrait veiller à ce que le document en question contienne suffisamment d'informations, accompagnées de leur traduction en anglais, pour faciliter l'accès à un autre emploi ou pour satisfaire aux conditions de service en mer requises à des fins d'avancement ou de promotion. Un livret de débarquement peut satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 *e)* de cette norme.

Règle 2.2 – Salaires

Objet: assurer aux gens de mer la rétribution de leurs services

1. Tous les gens de mer doivent être rétribués pour leur travail régulièrement et intégralement conformément à leur contrat d'engagement.

Norme A2.2 – Salaires

1. Tout Membre exige que les sommes dues aux gens de mer travaillant à bord des navires battant son pavillon soient versées à des intervalles n'excédant pas un mois et conformément aux dispositions des conventions collectives applicables.

2. Les gens de mer reçoivent un relevé mensuel des montants qui leur sont dus et de ceux qui leur ont été versés, sur lequel devront figurer les salaires, les paiements supplémentaires et le taux de change appliqué si les versements ont été effectués dans une monnaie ou à un taux distincts de ceux qui avaient été convenus.

3. Tout Membre exige de l'armateur qu'il prenne des mesures, telles que celles qui sont mentionnées au paragraphe 4 de la présente norme, pour donner aux gens de mer la possibilité de faire parvenir une partie ou l'intégralité de leurs rémunérations à leurs familles, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit.

4. Les mesures à prendre pour assurer que les gens de mer pourront faire parvenir leurs rémunérations à leurs familles sont notamment les suivantes:

a) un système permettant aux gens de mer de demander, au moment de prendre leurs fonctions ou en cours d'emploi, qu'une partie de leurs salaires soit régulièrement versée à leurs familles, par virement bancaire ou par des moyens analogues;

b) l'obligation que ces virements soient effectués en temps voulu et directement à la personne ou aux personnes désignées par les gens de mer.

5. Tout frais retenu pour le service visé aux paragraphes 3 et 4 de la présente norme doit être d'un montant raisonnable et, sauf dispositions contraires, le taux de change appliqué devra, conformément à la législation nationale, correspondre au taux courant du marché ou au taux officiel publié et ne pas être défavorable au marin.

6. Tout Membre qui adopte des lois ou règlements régissant les salaires des gens de mer doit dûment envisager d'appliquer les principes directeurs énoncés dans la partie B du code.

Principe directeur B2.2 – Salaires

Principe directeur B2.2.1 – Définitions particulières

1. Aux fins du présent principe directeur:

a) *matelot qualifié* désigne tout marin qui est jugé posséder la compétence professionnelle nécessaire pour remplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un matelot affecté au service du pont, autre que les tâches du personnel d'encadrement ou spécialisé, ou tout marin défini comme tel par la législation ou la pratique nationale ou en vertu d'une convention collective;

b) *salaire ou solde de base* désigne la rémunération perçue, quels qu'en soient les éléments, pour une durée normale du travail, ce qui exclut le paiement des heures supplémentaires, les primes ou gratifications, allocations, congés payés et autres émoluments complémentaires;

c) *salaire forfaitaire* désigne un salaire composé du salaire de base et d'autres prestations liées au salaire; le salaire forfaitaire peut inclure la rémunération de toutes les heures supplémentaires effectuées et toutes autres prestations liées au salaire, ou il peut n'inclure que certaines prestations dans le cas d'un forfait partiel;

d) *durée du travail* désigne le temps durant lequel les gens de mer sont tenus de travailler pour le navire;

e) *heures supplémentaires* désigne les heures de travail effectuées en sus de la durée normale du travail.

Principe directeur B2.2.2 – Calcul et paiement

1. Pour les gens de mer qui reçoivent une rémunération séparée pour les heures supplémentaires effectuées:

a) la durée normale du travail à la mer et au port ne devrait pas, aux fins du calcul du salaire, être supérieure à huit heures par jour;

b) aux fins du calcul des heures supplémentaires, la durée normale du travail par semaine, rémunérée par le salaire ou la solde de base, devrait être fixée par la législation nationale, pour autant qu'elle n'est pas fixée par des conventions collectives; elle ne devrait pas être supérieure à 48 heures; les conventions collectives peuvent prévoir un traitement différent mais non moins favorable;

c) le taux ou les taux de rémunération des heures supplémentaires, qui devraient dans tous les cas être supérieurs d'au moins 25 pour cent au taux horaire du salaire ou de la solde de base, devraient être prescrits par la législation nationale ou par convention collective, selon le cas;

d) le capitaine, ou une personne désignée par lui, devrait tenir un registre de toutes les heures supplémentaires effectuées; ce registre devrait être émargé par le marin à intervalles ne dépassant pas un mois.

2. Pour les gens de mer dont le salaire est intégralement ou partiellement forfaitaire:

a) le contrat d'engagement maritime devrait spécifier clairement, s'il y a lieu, le nombre d'heures de travail censées être effectuées par le marin pour la rémunération prévue, ainsi que toutes allocations supplémentaires qui pourraient lui être dues en sus du salaire forfaitaire et dans quels cas;

b) lorsque des heures supplémentaires sont payables pour des heures de travail effectuées en sus des heures couvertes par le salaire forfaitaire, le taux horaire de-

vrait être supérieur d'au moins 25 pour cent au taux horaire de base correspondant à la durée normale du travail telle que définie au paragraphe 1 du présent principe directeur; le même principe devrait être appliqué aux heures supplémentaires couvertes par le salaire forfaitaire;

c) pour la partie du salaire intégralement ou partiellement forfaitaire qui correspond à la durée normale du travail, telle que définie au paragraphe 1 *a)* du présent principe directeur, la rémunération ne devrait pas être inférieure au salaire minimum applicable;

d) pour les gens de mer dont le salaire est partiellement forfaitaire, des registres de toutes les heures supplémentaires effectuées devraient être tenus et émargés comme prévu au paragraphe 1 *d)* du présent principe directeur.

3. La législation nationale ou les conventions collectives pourraient prévoir que les heures supplémentaires ou le travail effectué le jour de repos hebdomadaire ou les jours fériés seront compensés par une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou par un congé supplémentaire en lieu et place d'une rémunération ou par toute autre compensation qu'elles pourraient prévoir.

4. La législation nationale adoptée après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer ou, selon le cas, les conventions collectives devraient tenir compte des principes suivants:

a) le principe d'une rémunération égale pour un travail de valeur égale devrait être appliqué à tous les gens de mer travaillant sur le même navire, sans discrimination fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, les opinions politiques, l'ascendance nationale ou l'origine sociale;

b) le contrat d'engagement maritime spécifiant le montant ou le taux des salaires devrait être disponible à bord; il faudrait tenir à la disposition du marin des informations sur le montant des salaires ou leurs taux en lui remettant au moins une copie signée de l'information correspondante dans une langue qu'il comprenne, ou en plaçant une copie du contrat à un endroit accessible à l'équipage, ou par tout autre moyen approprié;

c) les salaires devraient être payés dans une monnaie ayant cours légal, le cas échéant par virement bancaire, chèque bancaire ou postal ou ordre de paiement;

d) à la fin de l'engagement, toute rémunération restant due devrait être payée sans délai indu;

e) des sanctions adéquates ou d'autres mesures appropriées devraient être prises par l'autorité compétente à l'encontre de tout armateur qui retarderait indûment ou n'effectuerait pas le paiement de toute rémunération due;

f) les salaires devraient être versés directement sur le compte bancaire désigné par le marin, sauf s'il a demandé par écrit qu'il en soit autrement;

g) sous réserve des dispositions de l'alinéa *h)* du présent paragraphe, l'armateur ne devrait restreindre d'aucune manière la liberté du marin de disposer de son salaire;

h) les retenues sur salaires ne devraient être autorisées que si:

i) cela est expressément prévu par la législation nationale ou une convention collective applicable et le marin a été informé, de la façon que l'autorité compétente considère comme la plus appropriée, des conditions dans lesquelles ces retenues sont opérées;

ii) elles ne dépassent pas au total la limite éventuellement établie par la législation nationale, les conventions collectives ou les décisions judiciaires;

i) aucune retenue ne devrait être effectuée sur la rémunération du marin pour l'obtention ou la conservation d'un emploi;

j) il devrait être interdit d'infliger aux gens de mer des amendes autres que celles autorisées par la législation nationale, les conventions collectives ou d'autres dispositions;

k) l'autorité compétente devrait être habilitée à inspecter les magasins et services disponibles à bord afin de s'assurer qu'ils pratiquent des prix justes et raisonnables dans l'intérêt des gens de mer concernés;

l) les créances des travailleurs relatives à leurs salaires et autres sommes dues au titre de leur emploi, dans la mesure où elles ne sont pas garanties conformément à la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, devraient être protégées par un privilège, conformément à la convention (nº 173) sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992.

5. Tout Membre devrait, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer, instituer des procédures pour instruire les plaintes relatives à toutes questions couvertes par le présent principe directeur.

Principe directeur B2.2.3 – Salaires minima

1. Sans préjudice du principe de la libre négociation collective, tout Membre devrait établir, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer, des procédures de fixation des salaires minima pour les gens de mer. Les organisations représentatives des armateurs et des gens de mer devraient participer au fonctionnement de ces procédures.

2. En établissant de telles procédures et en fixant les salaires minima, il faudrait tenir dûment compte des normes internationales du travail relatives aux salaires minima ainsi que des principes suivants:

a) le niveau des salaires minima devrait tenir compte de la nature de l'emploi maritime, des effectifs des navires et de la durée normale du travail des gens de mer;

b) le niveau des salaires minima devrait être ajusté à l'évolution du coût de la vie et des besoins des gens de mer.

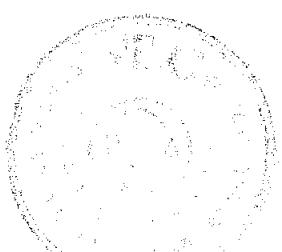
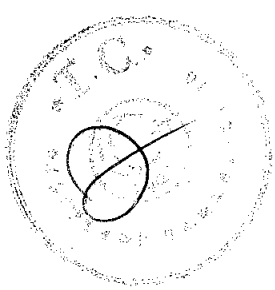
3. L'autorité compétente devrait s'assurer:

a) au moyen d'un système de contrôle et de sanctions, que les salaires versés ne sont pas inférieurs aux taux établis;

b) que tout marin qui a été rémunéré à un taux inférieur au taux minimum peut recouvrer, par une procédure judiciaire ou autre, accélérée et peu onéreuse, la somme qui lui reste due.

Principe directeur B2.2.4 – Montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés

1. Le salaire ou la solde de base pour un mois civil de service d'un matelot qualifié ne devrait pas être inférieur au montant établi périodiquement par la Commission paritaire maritime ou par un autre organe autorisé à le faire par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail. Sur décision du Conseil d'administration, le Directeur général notifiera toute révision du montant ainsi établi aux Membres de l'Organisation.

2. Rien dans le présent principe directeur ne devrait être interprété comme affectant les accords entre les armateurs, ou leurs organisations, et les organisations de gens de mer en ce qui concerne la réglementation des conditions minimales d'emploi, sous réserve que ces conditions soient reconnues par l'autorité compétente.

Règle 2.3 – Durée du travail ou du repos

Objet: assurer aux gens de mer une durée de travail ou de repos réglementée

1. Tout Membre veille à ce que la durée du travail ou du repos des gens de mer soit réglementée.

2. Tout Membre fixe un nombre maximal d'heures de travail ou un nombre minimal d'heures de repos sur une période donnée conformément aux dispositions du code.

Norme A2.3 – Durée du travail ou du repos

1. Aux fins de la présente norme:

a) *heures de travail* désigne le temps durant lequel le marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire;

b) *heures de repos* désigne le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail; cette expression n'inclut pas les interruptions de courte durée.

2. Dans les limites indiquées aux paragraphes 5 à 8 de la présente norme, tout Membre fixe soit le nombre maximal d'heures de travail qui ne doit pas être dépassé durant une période donnée, soit le nombre minimal d'heures de repos qui doit être accordé durant une période donnée.

3. Tout Membre reconnaît que la norme de durée du travail pour les gens de mer, comme pour les autres travailleurs, est de huit heures, avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés. Cependant, rien n'empêche un Membre d'adopter des dispositions visant à autoriser ou à enregistrer une convention collective qui fixe les horaires normaux de travail des gens de mer sur une base qui ne soit pas moins favorable que ladite norme.

4. Pour définir les normes nationales, tout Membre prend en compte les dangers qu'entraîne une fatigue excessive des gens de mer, notamment de ceux dont les tâches ont une incidence sur la sécurité de la navigation et sur la sûreté et la sécurité de l'exploitation du navire.

5. Les limites des heures de travail ou de repos sont établies comme suit:

a) le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser:

i) 14 heures par période de 24 heures;

ii) 72 heures par période de sept jours;

ou

b) le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à:

i) 10 heures par période de 24 heures;

ii) 77 heures par période de sept jours.

6. Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser 14 heures.

7. Les rassemblements, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue.

8. Lorsqu'un marin est sur appel, par exemple lorsqu'un local de machines est sans présence humaine, il bénéficie d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale de son repos est perturbée par des appels.

9. S'il n'existe ni convention collective ni sentence arbitrale ou si l'autorité compétente décide que les dispositions de la convention collective ou de la sentence arbitrale sont insuffisantes en ce qui concerne les paragraphes 7 et 8 de la présente norme, l'autorité compétente fixe les dispositions visant à assurer aux gens de mer un repos suffisant.

10. Tout Membre exige que soit affiché à un endroit facilement accessible un tableau précisant l'organisation du travail à bord, qui doit indiquer pour chaque fonction au moins:

a) le programme du service à la mer et au port;

b) le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation nationale ou les conventions collectives applicables.

11. Le tableau visé au paragraphe 10 de la présente norme est établi selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en anglais.

12. Tout Membre exige que des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer soient tenus pour qu'il soit possible de veiller au respect des paragraphes 5 à 11 de la présente norme. Ces registres suivent un modèle normalisé établi par l'autorité compétente compte tenu des directives disponibles de l'Organisation internationale du Travail ou tout modèle normalisé établi par l'Organisation. Ils sont dans les langues indiquées au paragraphe 11 de la présente norme. Le marin reçoit un exemplaire des inscriptions aux registres le concernant, qui doit être émargé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin.

13. Rien dans les paragraphes 5 et 6 de la présente norme n'empêche un Membre d'adopter une législation nationale ou une procédure permettant à l'autorité compétente d'autoriser ou d'enregistrer des conventions collectives prévoyant des dérogations aux limites fixées. Ces dérogations doivent, dans la mesure du possible, être conformes aux dispositions de la présente norme mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congés compensatoires aux gens de mer de quart ou aux gens de mer travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée.

14. Rien dans la présente norme n'affecte le droit du capitaine d'un navire d'exiger d'un marin les heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison ou pour porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer. Le cas échéant, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que cela

est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Principe directeur B2.3 – Durée du travail ou du repos

Principe directeur B2.3.1 – Jeunes gens de mer

1. En mer comme au port, les dispositions ci-après devraient s'appliquer à tous les jeunes gens de mer de moins de 18 ans:

a) l'horaire de travail ne devrait pas excéder huit heures par jour ni 40 heures par semaine et les intéressés ne devraient effectuer d'heures supplémentaires que lorsque cela est inévitable pour des raisons de sécurité;

b) une pause suffisante devrait être accordée pour chacun des repas et une pause d'au moins une heure devrait être assurée pour prendre le repas principal;

c) un repos de 15 minutes intervenant aussitôt que possible après la fin d'une période de travail de deux heures devrait être assuré.

2. A titre exceptionnel, les dispositions du paragraphe 1 du présent principe directeur pourront ne pas être appliquées lorsque:

a) il n'est pas possible de les concilier avec le service de quart des jeunes gens de mer à la passerelle, aux machines ou au service général ou lorsque le travail organisé par équipe ne le permet pas;

b) la formation effective des jeunes gens de mer, selon des programmes et plans d'études établis, pourrait en être compromise.

3. De telles exceptions devraient être enregistrées, avec indication des motifs, et signées par le capitaine.

4. Le paragraphe 1 du présent principe directeur ne dispense pas les jeunes gens de mer de l'obligation générale, faite à l'ensemble des gens de mer, de travailler dans toute situation d'urgence, conformément aux dispositions du paragraphe 14 de la norme A2.3.

Règle 2.4 – Droit à un congé

Objet: assurer aux gens de mer un congé approprié

1. Tout Membre exige que les gens de mer employés sur des navires battant son pavillon aient droit à un congé annuel rémunéré dans les conditions voulues, conformément aux dispositions du code.

2. Des permissions à terre sont accordées aux gens de mer dans un souci de santé et de bien-être, pour autant qu'elles soient compatibles avec les exigences pratiques de leur fonction.

Norme A2.4 – Droit à un congé

1. Tout Membre adopte une législation qui détermine les normes minimales de congé annuel applicables aux gens de mer engagés sur des navires battant son pavillon, en tenant dûment compte des besoins particuliers des gens de mer en matière de congé.

2. Sous réserve des dispositions de toute convention collective ou législation prévoyant un mode de calcul approprié tenant compte des besoins particuliers des gens de mer à cet égard, les congés payés annuels sont calculés sur la base d'un minimum de 2,5 jours civils par mois d'emploi. Le mode de calcul de la période de service est fixé par l'autorité compétente ou l'organisme approprié dans chaque pays. Les absences au travail justifiées ne sont pas comptées comme congé annuel.

3. Tout accord portant sur la renonciation au droit au congé payé annuel minimum défini dans la présente norme, sauf dans les cas prévus par l'autorité compétente, est interdit.

Principe directeur B2.4 – Droit à un congé

Principe directeur B2.4.1 – Calcul des droits

1. Dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays, toute période de service effectuée en dehors du contrat d'engagement maritime devrait être comptée dans la période de service.

2. Dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou fixées dans une convention collective applicable, les absences au travail pour participer à un cours agréé de formation professionnelle maritime ou pour des motifs tels qu'une maladie ou un accident, ou pour cause de maternité, devraient être comptées dans la période de service.

3. Le niveau de rémunération pendant le congé annuel devrait être celui de la rémunération normale du marin telle qu'établie par la législation nationale ou le contrat d'engagement maritime applicable. Dans le cas des gens de mer employés pour des périodes de moins d'une année ou en cas de cessation de la relation de travail, la rémunération du congé devrait être calculée au prorata.

4. Ne devraient pas être comptés dans le congé payé annuel:

a) les jours fériés officiels et coutumiers reconnus comme tels dans l'Etat du pavillon, qu'ils se situent ou non dans la période de congé payé annuel;

b) les périodes d'incapacité de travail résultant de maladies ou d'accidents, ou pour cause de maternité, dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays;

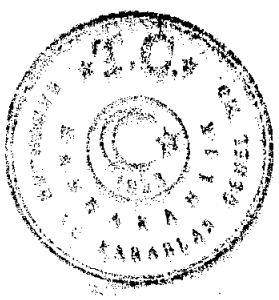
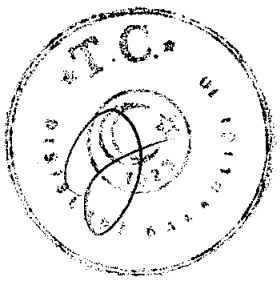
c) les permissions à terre temporaires accordées aux gens de mer pendant le contrat d'engagement;

d) les congés compensatoires de toute nature, dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays.

Principe directeur B2.4.2 – Prise du congé annuel

1. L'époque à laquelle le congé sera pris devrait être déterminée par l'armateur après consultation et, dans la mesure du possible, avec l'accord des gens de mer intéressés ou de leurs représentants, à moins qu'elle ne soit fixée par voie réglementaire, par convention collective, par sentence arbitrale ou de toute autre manière conforme à la pratique nationale.

2. Les gens de mer devraient en principe avoir le droit de prendre leur congé annuel à l'endroit où ils ont des attaches effectives, c'est-à-dire en général au lieu vers

lequel ils ont le droit d'être rapatriés. Les gens de mer ne devraient pas être tenus, sans leur consentement, de prendre le congé annuel qui leur est dû à un endroit autre, sauf en application des dispositions du contrat d'engagement maritime ou de la législation nationale.

3. Les gens de mer qui sont obligés de prendre leur congé annuel alors qu'ils se trouvent à un endroit autre que le lieu autorisé au paragraphe 2 du présent principe directeur devraient avoir droit au transport gratuit jusqu'au lieu le plus proche de leur domicile, qu'il s'agisse du lieu d'engagement ou du lieu de recrutement; leurs frais d'entretien et les autres frais en rapport direct avec ce voyage devraient être à la charge de l'armateur, et le temps de voyage ne devrait pas être déduit du congé payé annuel qui leur est dû.

4. Les gens de mer en congé annuel ne devraient être rappelés que dans les cas d'extrême urgence et avec leur accord.

Principe directeur B2.4.3 – Fractionnement et cumul

1. Le fractionnement du congé payé annuel ou le cumul du congé acquis au cours d'une année avec un congé ultérieur peut être autorisé par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 1 du présent principe directeur, et à moins qu'il n'en soit convenu autrement par un accord liant l'armateur et les gens de mer intéressés, le congé payé annuel recommandé dans le présent principe directeur devrait consister en une période ininterrompue.

Principe directeur B2.4.4 – Jeunes gens de mer

1. Des mesures particulières devraient être envisagées pour tout marin de moins de 18 ans qui a servi pendant six mois, ou toute autre durée inférieure en application d'une convention collective ou d'un contrat d'engagement maritime, sans congé à bord d'un navire allant à l'étranger, qui n'est pas retourné dans le pays où il a son domicile durant cette période et n'y retournera pas durant les trois mois de voyage suivants. Ces mesures pourraient consister à lui donner le droit d'être rapatrié, sans frais pour lui-même, au lieu de son engagement d'origine dans le pays de son domicile afin qu'il puisse prendre les congés accumulés pendant le voyage.

Règle 2.5 – Rapatriement

Objet: assurer aux gens de mer la possibilité de rentrer chez eux

1. Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés sans frais pour eux-mêmes dans les cas et dans les conditions spécifiés dans le code.

2. Tout Membre exige des navires battant son pavillon qu'ils fournissent une garantie financière en vue d'assurer que les gens de mer sont dûment rapatriés, conformément au code.

Norme A2.5 – Rapatriement

1. Tout Membre veille à ce que les gens de mer embarqués sur des navires battant son pavillon aient le droit d'être rapatriés dans les cas suivants:

a) lorsque le contrat d'engagement maritime expire alors que les intéressés se trouvent à l'étranger;

b) lorsque le contrat d'engagement maritime est dénoncé:

i) par l'armateur; ou

ii) par le marin pour des raisons justifiées;

c) lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières.

2. Tout Membre veille à ce que des dispositions appropriées soient prévues dans sa législation ou d'autres mesures ou dans les conventions collectives, prescrivant:

a) les cas dans lesquels les gens de mer ont le droit d'être rapatriés, conformément au paragraphe 1 *b)* et *c)* de la présente norme;

b) la durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement; ces périodes doivent être inférieures à douze mois;

c) le détail des droits devant être octroyés par l'armateur en matière de rapatriement, y compris les destinations du rapatriement, le mode de transport, les dépenses devant être prises en charge et autres dispositions qu'il lui incombe de prendre.

3. Tout Membre doit interdire à l'armateur d'exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement et, également, de recouvrer auprès du marin les frais de rapatriement sur son salaire ou ses autres droits, sauf si l'intéressé a été reconnu, conformément à la législation nationale, à d'autres dispositions ou aux conventions collectives applicables, coupable d'un manquement grave aux obligations de son emploi.

4. La législation nationale ne doit pas faire obstacle au droit de l'armateur de recouvrer le coût du rapatriement au titre d'arrangements contractuels avec des tiers.

5. Si un armateur omet de prendre des dispositions pour le rapatriement d'un marin qui y a droit ou d'en assumer les frais:

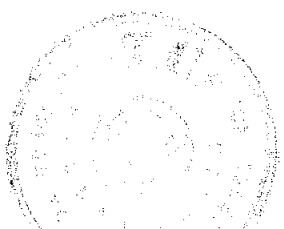
a) l'autorité compétente de l'Etat du pavillon organise le rapatriement du marin; si elle omet de le faire, l'Etat à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'Etat dont il est ressortissant peuvent organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès de l'Etat du pavillon;

b) l'Etat du pavillon pourra recouvrer auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin;

c) les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans les conditions prévues au paragraphe 3 de la présente norme.

6. En tenant compte des instruments internationaux applicables, y compris la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, un Membre qui a payé le coût du rapatriement conformément aux dispositions du code peut immobiliser les navires de l'armateur concerné, ou demander leur immobilisation, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué conformément aux dispositions du paragraphe 5 de la présente norme.

7. Tout Membre facilite le rapatriement des gens de mer qui servent sur des navires faisant escale dans ses ports ou traversant ses eaux territoriales ou intérieures, ainsi que leur remplacement à bord.



8. En particulier, un Membre ne doit pas refuser à un marin le droit d'être rapatrié du fait de la situation financière d'un armateur ou au motif que celui-ci est dans l'impossibilité ou refuse de remplacer l'intéressé.

9. Tout Membre exige que, sur les navires battant son pavillon, une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement soit détenue et mise à la disposition des gens de mer, dans la langue qui convient.

Principe directeur B2.5 – Rapatriement

Principe directeur B2.5.1 – Conditions des droits au rapatriement

1. Tout marin devrait avoir le droit d'être rapatrié:

a) dans le cas prévu au paragraphe 1 *a)* de la norme A2.5, à la fin de la période de préavis donné conformément aux dispositions du contrat d'engagement maritime;

b) dans les cas prévus au paragraphe 1 *b)* et *c)* de la norme A2.5:

i) en cas de maladie ou d'accident ou pour une autre raison d'ordre médical qui exige le rapatriement du marin quand il est reconnu médicalement en état de voyager;

ii) en cas de naufrage;

iii) quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis-à-vis du marin pour cause d'insolvabilité, de vente du navire, de changement d'immatriculation du navire, ou pour toute autre raison analogue;

iv) quand un navire fait route vers une zone de guerre, telle que définie par la législation nationale ou le contrat d'engagement maritime, où le marin n'accepte pas de se rendre;

v) en cas de cessation ou de suspension de l'emploi du marin conformément à une sentence arbitrale ou à une convention collective, ou en cas de cessation de l'emploi pour toute autre raison similaire.

2. Pour fixer les durées maximales des périodes d'embarquement au terme desquelles le marin a droit au rapatriement, conformément au présent code, il faudrait tenir compte des facteurs qui affectent le milieu de travail du marin. Tout Membre devrait, dans toute la mesure possible, s'efforcer de réduire ces durées en fonction des changements et évolutions de la technologie et pourrait s'inspirer des recommandations de la Commission paritaire maritime en la matière.

3. En application de la norme A2.5, les frais à la charge de l'armateur en cas de rapatriement devraient inclure au moins:

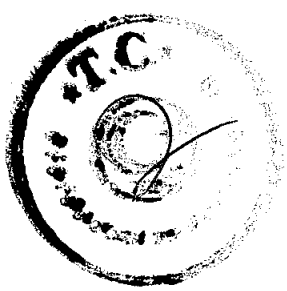
a) le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement, conformément au paragraphe 6 du présent principe directeur;

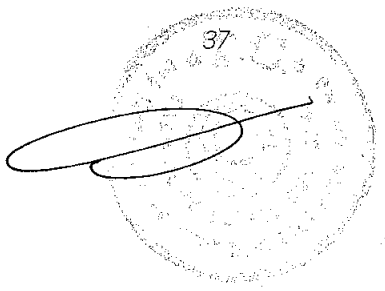
b) le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement;

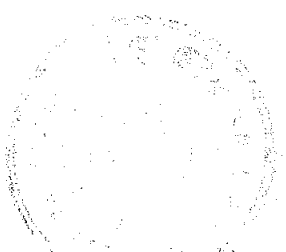
c) la rémunération et les indemnités depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement si cela est prévu par la législation nationale ou par les conventions collectives;

d) le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement;

e) le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.







4. Le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne devraient pas être déduits des congés payés que le marin a acquis.

5. L'armateur devrait continuer de supporter les frais de rapatriement jusqu'à ce que le marin soit débarqué à une destination fixée conformément au présent code, ou jusqu'à ce qu'il obtienne un emploi convenable à bord d'un navire se rendant à l'une de ces destinations.

6. Tout Membre devrait prévoir que l'armateur aura la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides. Le transport aérien devrait être le mode normal de transport. Le Membre devrait prescrire les destinations vers lesquelles les gens de mer peuvent être rapatriés. Ces destinations devraient comprendre les pays avec lesquels les gens de mer seront réputés avoir des attaches effectives, y compris:

a) le lieu où le marin a accepté de s'engager;

b) le lieu stipulé par convention collective;

c) le pays de résidence du marin;

d) tout autre lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.

7. Le marin devrait avoir le droit de choisir, parmi les destinations prescrites, le lieu vers lequel il doit être rapatrié.

8. Le droit au rapatriement peut expirer si le marin intéressé ne le revendique pas dans un délai raisonnable défini par la législation nationale ou les conventions collectives.

Principe directeur B2.5.2 – Mise en œuvre par les Membres

1. Toute l'assistance pratique possible devrait être apportée au marin resté dans un port étranger en attendant son rapatriement et, lorsqu'il tarde à être rapatrié, l'autorité compétente du port étranger devrait veiller à ce que le représentant consulaire ou le représentant local de l'Etat du pavillon et de l'Etat dont le marin est ressortissant ou de l'Etat où il réside en soient informés immédiatement.

2. Tout Membre devrait en particulier s'assurer que des arrangements satisfaisants existent:

a) pour que tout marin employé sur un navire battant pavillon d'un pays étranger soit rapatrié lorsqu'il est débarqué dans un port étranger pour une cause dont il n'est pas responsable:

i) soit vers le port d'engagement;

ii) soit vers un port de l'Etat dont il est ressortissant ou de l'Etat où il réside, selon le cas;

iii) soit vers tout autre port fixé par accord entre l'intéressé et le capitaine ou l'armateur, avec l'approbation de l'autorité compétente ou sous réserve d'autres garanties appropriées;

b) pour que tout marin employé sur un navire battant pavillon d'un pays étranger reçoive des soins médicaux et des prestations d'entretien lorsqu'il est débarqué dans un port étranger en raison d'une maladie ou d'un accident survenus, sans faute intentionnelle de sa part, au service du navire.

3. S'il apparaît qu'après avoir servi sur un navire pendant au moins quatre mois au cours de son premier voyage à l'étranger un marin de moins de 18 ans n'est pas apte à la vie en mer, il devrait avoir la possibilité d'être rapatrié, sans frais pour lui-même,

du premier port de relâche qui s'y prête dans lequel se trouvent des services consulaires de l'Etat du pavillon du navire ou de l'Etat dont le jeune marin est ressortissant ou de l'Etat où il réside. Le rapatriement effectué dans les conditions ci-dessus ainsi que ses raisons devraient être notifiés aux autorités qui ont délivré le document ayant permis au jeune marin d'embarquer.

Règle 2.6 – Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

Objet: assurer que les gens de mer seront indemnisés en cas de perte du navire ou de naufrage

1. Les gens de mer ont droit à une indemnisation adéquate en cas de lésion, perte ou chômage découlant de la perte du navire ou du naufrage.

Norme A2.6 – Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

1. Tout Membre prend des dispositions pour que, en cas de perte du navire ou de naufrage, l'armateur paie à chaque marin à bord une indemnité pour faire face au chômage résultant de la perte ou du naufrage.

2. Les dispositions du paragraphe 1 de la présente norme sont sans préjudice des autres droits que les gens de mer peuvent avoir en vertu de la législation nationale du Membre concerné en cas de pertes ou de lésions découlant de la perte du navire ou du naufrage.

Principe directeur B2.6 – Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

Principe directeur B2.6.1 – Calcul de l'indemnité de chômage

1. L'indemnité due pour le chômage résultant de la perte du navire ou du naufrage devrait être payée pour tous les jours de la période effective de chômage du marin au taux du salaire payable en vertu du contrat d'engagement, mais le montant total de l'indemnité payable à chaque marin pourra être limité à deux mois de salaire.

2. Tout Membre devrait veiller à ce que les gens de mer puissent avoir recours, pour le recouvrement de ces indemnités, aux mêmes procédures légales que pour le recouvrement des arriérés de salaires gagnés pendant le service.

Règle 2.7 – Effectifs

Objet: faire en sorte que les gens de mer travaillent à bord de navires dotés d'effectifs suffisants pour assurer la sécurité, l'efficience et la sûreté de l'exploitation des navires

1. Tout Membre exige que tous les navires battant son pavillon soient dotés d'un nombre suffisant de gens de mer employés à bord pour assurer la sécurité et l'efficience de l'exploitation du navire, l'attention nécessaire étant accordée à la sûreté, quelles que soient les circonstances, compte tenu du souci d'éviter une trop grande fatigue aux gens de mer ainsi que de la nature et des conditions particulières du voyage.

Norme A2.7 – Effectifs

1. Tout Membre exige que tous les navires battant son pavillon aient à bord des effectifs suffisants pour assurer la sécurité et l'efficience de l'exploitation des navires, l'attention nécessaire étant accordée à la sûreté. Tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant, en nombre et en qualité, pour assurer la sécurité et la sûreté du navire et de son personnel, quelles que soient les conditions d'exploitation, conformément au document spécifiant les effectifs minima de sécurité ou à tout autre document équivalent établi par l'autorité compétente, et pour satisfaire aux normes de la présente convention.

2. Pour déterminer, approuver ou réviser les effectifs d'un navire, l'autorité compétente tient compte de la nécessité d'éviter ou de restreindre une durée du travail excessive afin d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue, ainsi que des principes énoncés à ce sujet dans les instruments internationaux applicables, notamment ceux de l'Organisation maritime internationale.

3. Lorsqu'elle détermine les effectifs, l'autorité compétente tient compte de toutes les prescriptions de la règle 3.2 et de la norme A3.2 concernant l'alimentation et le service de table.

Principe directeur B2.7 – Effectifs

Principe directeur B2.7.1 – Règlement des différends

1. Tout Membre devrait instituer ou vérifier qu'il existe un mécanisme efficace pour instruire et régler les plaintes ou différends relatifs aux effectifs d'un navire.

2. Des représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer devraient participer, avec ou sans d'autres personnes ou autorités, au fonctionnement de ce mécanisme.

Règle 2.8 – Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer

Objet: promouvoir le développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que les possibilités d'emploi des gens de mer

1. Tout Membre doit avoir des politiques nationales visant à promouvoir l'emploi dans le secteur maritime et à encourager l'organisation des carrières et le développement des aptitudes professionnelles ainsi que l'amélioration des possibilités d'emploi des gens de mer domiciliés sur son territoire.

Norme A2.8 – Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer

1. Tout Membre doit avoir des politiques nationales propres à encourager le développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que les possibilités d'emploi des gens de mer, afin que le secteur maritime soit pourvu d'une main-d'œuvre stable et compétente.

2. Les politiques visées au paragraphe 1 de la présente norme ont pour but d'aider les gens de mer à renforcer leurs compétences, leurs qualifications et leurs possibilités d'emploi.

3. Tout Membre, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, fixe des objectifs clairs en matière d'orientation, d'éducation et de formation professionnelles des gens de mer dont les fonctions à bord du navire ont essentiellement trait à la sécurité de l'exploitation et de la navigation du navire, y compris en matière de formation continue.

Principe directeur B2.8 – Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer

Principe directeur B2.8.1 – Mesures tendant à promouvoir le développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que les possibilités d'emploi des gens de mer

1. Les mesures à prendre pour atteindre les objectifs énoncés dans la norme A2.8 pourraient notamment être les suivantes:

a) des accords sur le développement des carrières et la formation conclus avec un armateur ou une organisation d'armateurs;

b) des dispositions visant à promouvoir l'emploi grâce à l'établissement et à la tenue de registres ou de listes, par catégorie, de gens de mer qualifiés;

c) la promotion de possibilités, à bord et à terre, de perfectionnement professionnel des gens de mer afin de développer leurs aptitudes professionnelles et de les doter de compétences transférables, en vue de leur permettre de trouver un travail décent et de le garder, d'améliorer les perspectives d'emploi de chacun et de s'adapter aux évolutions de la technologie et des conditions du marché du travail dans le secteur maritime.

Principe directeur B2.8.2 – Registre des gens de mer

1. Lorsque des registres ou des listes régissent l'emploi des gens de mer, ces registres et ces listes devraient comprendre toutes les catégories professionnelles de gens de mer selon des modalités déterminées par la législation ou la pratique nationales ou les conventions collectives.

2. Les gens de mer inscrits sur un tel registre ou une telle liste devraient avoir priorité d'engagement pour la navigation.

3. Les gens de mer inscrits sur un tel registre ou une telle liste devraient se tenir prêts à travailler selon des modalités que la législation ou la pratique nationales ou les conventions collectives détermineront.

4. Dans la mesure où la législation nationale le permet, l'effectif des registres et des listes des gens de mer devrait être révisé périodiquement afin de le fixer à un niveau correspondant aux besoins du secteur maritime.

5. Lorsqu'une réduction de l'effectif d'un tel registre ou d'une telle liste devient nécessaire, toutes mesures utiles devraient être prises en vue d'en prévenir ou d'en atténuer les effets préjudiciables aux gens de mer, compte tenu de la situation économique et sociale du pays.

TITRE 3. LOGEMENT, LOISIRS, ALIMENTATION ET SERVICE DE TABLE

Règle 3.1 – Logement et loisirs

Objet: assurer que les gens de mer disposent à bord d'un logement et de lieux de loisirs décents

1. Tout Membre veille à ce que les navires battant son pavillon fournissent et entretiennent pour les gens de mer travaillant et vivant à bord un logement et des lieux de loisirs décents afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.

2. Les prescriptions du code mettant en œuvre la présente règle qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la présente convention pour le Membre concerné. Pour les navires construits avant cette date, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, continueront à s'appliquer, dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date en vertu de la législation ou de la pratique du Membre concerné. Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.

3. Sauf disposition contraire expresse, toute prescription résultant d'un amendement au code concernant le logement des gens de mer et les lieux de loisirs ne s'appliquera qu'aux navires construits à la date ou après la date à laquelle l'amendement prendra effet pour le Membre concerné.

Norme A3.1 – Logement et loisirs

1. Tout Membre adopte une législation exigeant que les navires battant son pavillon:

a) respectent les normes minimales nécessaires pour garantir que les logements mis à la disposition des gens de mer travaillant ou vivant à bord soient sûrs, décents et conformes aux dispositions pertinentes de la présente norme;

b) soient soumis à des inspections visant à assurer le respect initial et permanent de ces normes.

2. Pour l'élaboration et l'application de la législation relative à la présente norme, l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées:

a) tient compte de la règle 4.3 et des dispositions correspondantes du code qui concernent la protection de la santé et de la sécurité ainsi que la prévention des accidents à la lumière des besoins spécifiques des gens de mer qui vivent et travaillent à bord des navires;

b) envisage dûment de suivre les principes directeurs énoncés dans la partie B du code.

3. Les inspections prescrites par la règle 5.1.4 ont lieu:

a) lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation;

b) en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

4. L'autorité compétente veille avec un soin particulier à l'application des prescriptions de la présente convention concernant:

a) la taille des cabines et autres espaces de logement;

b) le chauffage et la ventilation;

c) le bruit et les vibrations ainsi que les autres facteurs ambiants;

d) les installations sanitaires;

e) l'éclairage;

f) l'infirmerie.

5. L'autorité compétente de tout Membre veille à ce que les navires battant le pavillon de ce Membre observent, en ce qui concerne les installations de logement et les lieux de loisirs à bord, les normes minimales qui sont prévues aux paragraphes 6 à 17 de la présente norme.

6. En ce qui concerne les prescriptions générales relatives aux logements:

a) dans tous les locaux destinés au logement des gens de mer, la hauteur de l'espace libre doit être suffisante; elle ne doit pas être inférieure à 203 centimètres dans les locaux destinés au logement des gens de mer afin d'assurer une entière aisance de mouvement; l'autorité compétente peut autoriser une réduction, dans certaines limites, de la hauteur de l'espace libre dans tout ou partie de l'espace de ces locaux si elle juge que cette réduction:

i) est raisonnable;

ii) ne nuit pas au confort des gens de mer;

b) les logements doivent être convenablement isolés;

c) sur les navires autres que les navires à passagers, tels que définis à la règle 2 *e)* et *f)* de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (Convention SOLAS), les cabines doivent être situées au-dessus de la ligne de charge, au milieu ou à l'arrière du navire, sauf dans des cas exceptionnels où elles peuvent être situées à l'avant du navire, parce qu'un autre emplacement ne serait pas envisageable compte tenu du type du navire, de ses dimensions ou du service auquel il est destiné mais en aucun cas au-delà de la cloison d'abordage;

d) sur les navires à passagers, et sur les navires spéciaux construits conformément aux dispositions du *Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux* de l'OMI, 1983, et de ses versions ultérieures (dénommés ci-après «navires spéciaux»), l'autorité compétente peut, sous réserve que des dispositions satisfaisantes soient prises pour l'éclairage et la ventilation, permettre que les cabines soient installées au-dessous de la ligne de charge mais en aucun cas juste au-dessous des coursives de service;

e) les cabines ne doivent pas ouvrir directement sur les compartiments affectés à la cargaison, la salle des machines, les cuisines, les magasins, les séchoirs ou les installations sanitaires communes; les parties des cloisons séparant ces locaux des cabines, ainsi que les cloisons extérieures, doivent être convenablement construites en acier ou en tout autre matériau approuvé et être imperméables à l'eau et aux gaz;

f) les matériaux utilisés pour construire les cloisons intérieures, les panneaux et les revêtements, les sols et les raccordements doivent être adaptés à leur usage et propres à garantir un environnement sans danger pour la santé;

g) les logements doivent être bien éclairés et des dispositifs suffisants doivent être prévus pour l'écoulement des eaux;

h) les installations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table doivent être conformes aux prescriptions de la règle 4.3 et aux dispositions correspondantes du code qui ont trait à la protection de la santé et de la sécurité ainsi qu'à la prévention des accidents pour ce qui concerne la prévention du risque d'exposition à des niveaux nocifs de bruit et de vibrations et à d'autres facteurs ambiants ainsi qu'aux substances chimiques à bord des navires et pour garantir aux gens de mer un milieu de travail et un cadre de vie acceptables à bord.

7. En ce qui concerne la ventilation et le chauffage:

a) les cabines et les réfectoires doivent être convenablement ventilés;

b) tous les navires, hormis ceux qui naviguent régulièrement dans des zones où le climat tempéré ne l'exige pas, doivent être équipés d'un système de climatisation des logements des gens de mer, du local radio et de tout poste central de commande des machines;

c) l'aération de toutes les installations sanitaires doit se faire par communication directe avec l'air libre, indépendamment de toute autre partie des logements;

d) une installation de chauffage satisfaisante doit fournir la chaleur voulue, sauf à bord des navires qui naviguent exclusivement sous des climats tropicaux.

8. En ce qui concerne les prescriptions pour l'éclairage, sous réserve des aménagements particuliers éventuellement autorisés à bord des navires à passagers, les cabines et les réfectoires doivent être éclairés par la lumière naturelle et pourvus d'un éclairage artificiel adéquat.

9. Lorsque des cabines sont nécessaires à bord des navires, elles doivent répondre aux prescriptions suivantes:

a) sur les navires autres que les navires à passagers, chaque marin doit disposer d'une cabine individuelle; dans le cas des navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 ou des navires spéciaux, l'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations à cette prescription;

b) des cabines séparées doivent être mises à la disposition des hommes et des femmes;

c) les cabines doivent être d'une taille convenable et aménagées de manière à assurer un confort raisonnable et à en faciliter la bonne tenue;

d) chaque marin doit disposer en toute circonstance de sa propre couchette;

e) les dimensions intérieures des couchettes ne doivent pas être inférieures à 198 centimètres sur 80 centimètres;

f) la superficie par occupant des cabines des gens de mer à une seule couchette ne doit pas être inférieure à:

i) 4,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000;

ii) 5,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000;

iii) 7 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000;

g) cependant, pour permettre l'aménagement de cabines à une seule couchette à bord des navires d'une jauge brute inférieure à 3 000, des navires à passagers et des navires spéciaux, l'autorité compétente peut autoriser une superficie plus réduite;

h) sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 autres que les navires à passagers et les navires spéciaux, les cabines peuvent être occupées par deux marins au maximum. La superficie de ces cabines ne doit pas être inférieure à 7 mètres carrés;

i) à bord des navires à passagers et des navires spéciaux, la superficie des cabines des gens de mer qui n'exercent pas les fonctions d'officier ne doit pas être inférieure à:

i) 7,5 mètres carrés pour les cabines de deux personnes;

ii) 11,5 mètres carrés pour les cabines de trois personnes;

iii) 14,5 mètres carrés pour les cabines de quatre personnes;

j) sur les navires spéciaux, les cabines peuvent être occupées par plus de quatre personnes. La superficie par occupant de ces cabines ne doit pas être inférieure à 3,6 mètres carrés;

k) sur les navires autres que les navires à passagers et les navires spéciaux, la superficie par occupant des cabines destinées aux gens de mer qui exercent les fonctions d'officier, lorsque ceux-ci ne disposent pas d'un salon particulier ou d'un bureau, ne doit pas être inférieure à:

i) 7,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000;

ii) 8,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000;

iii) 10 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000;

l) sur les navires à passagers et les navires spéciaux, la superficie par occupant des cabines destinées aux gens de mer qui exercent les fonctions d'officier, lorsque ceux-ci ne disposent pas d'un salon particulier ou d'un bureau, ne doit pas être inférieure à 7,5 mètres carrés pour les officiers subalternes et à 8,5 mètres carrés pour les officiers supérieurs. On entend par officiers subalternes les officiers au niveau opérationnel et par officiers supérieurs les officiers chargés de la gestion;

m) le capitaine, le chef mécanicien et le second capitaine doivent disposer d'une pièce contiguë à leur cabine qui leur servira de salon particulier ou de bureau ou d'un espace équivalent. L'autorité compétente peut exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées;

n) pour chaque occupant, le mobilier doit comprendre une armoire à vêtements d'une contenance minimale de 475 litres et un tiroir ou un espace équivalent d'au moins 56 litres. Si le tiroir est incorporé dans l'armoire, le volume minimal combiné de celle-ci doit être de 500 litres. Elle doit être pourvue d'une étagère et son utilisateur doit pouvoir la fermer à clé afin de préserver sa vie privée;

o) chaque cabine doit être pourvue d'une table ou d'un bureau, de modèle fixe, rabattable ou à coulisse, et de sièges confortables suivant les besoins.

10. En ce qui concerne les prescriptions pour les réfectoires:

a) les réfectoires doivent être séparés des cabines et situés aussi près que possible de la cuisine. L'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000;

b) les réfectoires doivent être d'une taille et d'un confort suffisants et être convenablement meublés et aménagés, y compris en ce qui concerne la possibilité de se procurer des boissons en tout temps, compte tenu du nombre de gens de mer susceptibles de les utiliser à un moment donné. Des réfectoires séparés ou communs sont prévus s'il y a lieu.

11. En ce qui concerne les prescriptions pour les installations sanitaires:

a) tous les gens de mer doivent avoir commodément accès à des installations sanitaires à bord répondant à des normes minimales de santé et d'hygiène et à des normes raisonnables de confort, des installations séparées étant prévues pour les hommes et pour les femmes;

b) il doit y avoir des installations sanitaires aisément accessibles de la passerelle de navigation et de la salle des machines ou situées près du poste de commande de cette salle; l'autorité compétente peut exempter les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 de cette obligation après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées;

c) à bord de tout navire, il y a lieu de prévoir en un endroit approprié au minimum des toilettes, un lavabo et une baignoire ou une douche, ou les deux, pour chaque groupe de six personnes ou moins qui ne disposent pas d'installations personnelles;

d) sauf sur les navires à passagers, chaque cabine doit être équipée d'un lavabo alimenté en eau douce courante, chaude et froide, sauf lorsqu'il en existe un dans le cabinet de toilette attenant;

e) à bord des navires à passagers effectuant normalement des voyages d'une durée ne dépassant pas quatre heures, l'autorité compétente peut envisager des dispositions spéciales ou une réduction du nombre d'installations sanitaires requises;

f) tous les points d'eau affectés aux soins de propreté doivent être alimentés en eau douce courante, chaude et froide.

12. En ce qui concerne les prescriptions pour l'infirmerie, tout navire embarquant 15 marins ou plus et affecté à un voyage d'une durée de plus de trois jours dispose d'une infirmerie distincte réservée à des fins exclusivement médicales. L'autorité compétente peut accorder des dérogations à cette disposition en ce qui concerne les navires affectés à la navigation côtière. Lors de l'approbation de l'infirmerie, l'autorité compétente doit s'assurer qu'elle est facile d'accès par tous les temps et que ses occupants sont confortablement logés et peuvent recevoir rapidement les soins nécessaires.

13. Des installations de blanchisserie convenablement situées et aménagées doivent être prévues.

14. A bord de tous les navires, les gens de mer doivent pouvoir avoir accès en dehors de leurs heures de service à un ou plusieurs emplacements sur un pont découvert; cet espace doit avoir une superficie suffisante, compte tenu des dimensions du navire et du nombre de gens de mer à bord.

15. Tous les navires doivent disposer de bureaux séparés ou d'un bureau commun au navire pour le service du pont et pour celui des machines; l'autorité compétente peut exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

16. Les navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques doivent être équipés en conséquence selon les prescriptions de l'autorité compétente.

17. Des installations, commodités et services de loisirs appropriés, adaptés aux besoins particuliers des gens de mer qui doivent vivre et travailler à bord des navires, sont mis à la disposition de tous les gens de mer à bord, en tenant compte des dispositions de la règle 4.3 et des dispositions correspondantes du code qui ont trait à la protection de la santé et de la sécurité et à la prévention des accidents.

18. L'autorité compétente doit exiger que des inspections fréquentes soient menées à bord des navires par le capitaine ou sous son autorité, de façon à ce que le logement des gens de mer soit maintenu en bon état d'entretien et de propreté et offre des conditions d'habitabilité décentes. Les résultats de chaque inspection sont consignés par écrit et sont disponibles pour consultation.

19. Dans le cas des navires où il y a lieu de tenir compte, sans qu'il en résulte de discrimination, des intérêts des gens de mer ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et distinctes, l'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations, appliquées équitablement, aux dispositions de la présente norme, à condition qu'il n'en résulte pas une situation qui, dans l'ensemble, serait moins favorable que celle qui aurait découlé de l'application de ladite norme.

20. Tout Membre peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, exempter des prescriptions des dispositions de la présente norme énumérées ci-dessous les navires d'une jauge brute inférieure à 200 lorsque cela est raisonnable, en tenant compte de la taille du navire et du nombre de personnes à bord:

a) paragraphes 7 *b)*, 11 *d)* et 13;

b) paragraphe 9 *f)* et *h)* à *l)*, uniquement en ce qui concerne la superficie.

21. Des dérogations aux prescriptions de la présente norme ne seront possibles que dans les cas expressément prévus dans ladite norme et seulement dans des circonstances particulières où des motifs solides peuvent être invoqués pour les justifier et sous réserve de protéger la santé et la sécurité des gens de mer.

Principe directeur B3.1 – Logement et loisirs

Principe directeur B3.1.1 – Conception et construction

1. Les cloisons extérieures des cabines et des réfectoires devraient assurer une isolation adéquate. Les encaissements des machines, ainsi que les cloisons qui limitent les cuisines ou les autres locaux dégageant de la chaleur, devraient être convenablement calorifugés lorsque cette chaleur pourrait incommoder dans les logements et les coursives adjacents. Des dispositions devraient également être prises pour assurer une protection contre les effets de la chaleur dégagée par les canalisations de vapeur ou d'eau chaude, ou les deux.

2. Les cabines, les réfectoires, les salles de récréation et les coursives situées à l'intérieur du logement de l'équipage devraient être convenablement isolés de façon à éviter toute condensation ou toute chaleur excessive.

3. Les cloisons et les plafonds devraient être faits d'un matériau dont la surface puisse aisément être maintenue en état de propreté. Il faudrait éviter tout type de construction susceptible d'abriter de la vermine.

4. Les cloisons et plafonds des cabines et réfectoires devraient pouvoir être maintenus aisément en état de propreté et devraient être d'une couleur claire, résistante et non toxique.

5. Les matériaux et le mode de construction des revêtements de pont dans tout local affecté au logement des gens de mer devraient être approuvés; ces revêtements devraient être antidérapants et imperméables à l'humidité, et leur maintien en état de propreté devrait être aisé.

6. Lorsque les revêtements de pont sont en matière composite, le raccordement avec les parois devrait être profilé de manière à éviter les fentes.

Principe directeur B3.1.2 – Ventilation

1. Le système de ventilation des cabines et des réfectoires devrait être réglable de façon à maintenir l'air dans des conditions satisfaisantes et à en assurer une circulation suffisante par tous les temps et sous tous les climats.

2. Les systèmes de climatisation, qu'ils soient de type individuel ou central, devraient être conçus de façon:

a) à maintenir l'atmosphère à une température et à un degré d'humidité relative satisfaisants par rapport aux conditions atmosphériques extérieures, à assurer un renouvellement d'air suffisant dans tous les locaux climatisés, à tenir compte des caractéristiques particulières de l'exploitation en mer et à ne pas produire de vibrations ou de bruits excessifs;

b) à faciliter l'entretien et la désinfection afin de prévenir ou contrôler la propagation des maladies.

3. La force motrice nécessaire pour faire fonctionner le système de climatisation et les autres systèmes de ventilation prévus aux paragraphes ci-dessus du présent principe directeur devrait être disponible pendant tout le temps où les gens de mer habitent ou travaillent à bord et quand les circonstances l'exigent. Toutefois, il n'est pas nécessaire d'utiliser à cette fin une source d'énergie de secours.

Principe directeur B3.1.3 – Chauffage

1. L'installation de chauffage du logement des gens de mer devrait fonctionner pendant tout le temps où les gens de mer habitent ou travaillent à bord et quand les circonstances l'exigent.

2. A bord de tout navire où doit exister une installation de chauffage, celui-ci devrait être assuré par l'eau chaude, l'air chaud, l'électricité, la vapeur ou un moyen équivalent. Toutefois, dans la zone réservée au logement, la vapeur ne devrait pas être utilisée pour la transmission de la chaleur. L'installation de chauffage devrait être en mesure de maintenir dans le logement des gens de mer la température à un niveau satisfaisant dans les conditions normales de temps et de climat que le navire est susceptible de rencontrer en cours de navigation. L'autorité compétente devrait prescrire les conditions à réaliser.

3. Les radiateurs et autres appareils de chauffage devraient être placés et, si nécessaire, protégés de manière à éviter le risque d'incendie et à ne pas constituer une source de danger ou d'incommodité pour les occupants des locaux.

Principe directeur B3.1.4 – Eclairage

1. Tout navire devrait être pourvu d'une installation permettant d'éclairer à l'électricité le logement des gens de mer. S'il n'existe pas à bord deux sources indépendantes de production d'électricité, un éclairage supplémentaire de secours devrait être fourni au moyen de lampes ou d'appareils d'éclairage de modèle approprié.

2. Dans les cabines, une lampe de lecture électrique devrait être placée à la tête de chaque couchette.

3. Des normes appropriées d'éclairage naturel et artificiel devraient être établies par l'autorité compétente.

Principe directeur B3.1.5 – Cabines

1. Les couchettes devraient être aménagées de manière à assurer le plus grand confort possible au marin et au partenaire qui l'accompagne éventuellement.

2. Lorsque cela est raisonnable et réalisable, compte tenu des dimensions du navire, de l'activité à laquelle il est affecté et de son agencement, les cabines devraient être conçues et équipées avec un cabinet de toilette comportant des toilettes, afin d'assurer un confort raisonnable à leurs occupants et d'en faciliter la bonne tenue.

3. Pour autant que cela est réalisable, les cabines devraient être réparties de façon à séparer les quarts et à éviter que des personnes qui travaillent le jour et des personnes assurant les quarts ne partagent une même cabine.

4. Les membres du personnel de maistrance ne devraient pas être logés plus de deux par cabine.

5. Pour autant que cela est réalisable, il faudrait envisager de faire bénéficier le second mécanicien de la disposition figurant au paragraphe 9 *m)* de la norme A3.1.5.

6. L'espace occupé par les couchettes, les armoires, les commodes et les sièges devrait être compris dans le calcul de la superficie. Les espaces exigus ou de forme irrégulière qui n'augmentent pas effectivement l'espace disponible pour circuler et qui ne peuvent être utilisés pour y placer des meubles ne devraient pas être compris dans ce calcul.

7. La superposition de plus de deux couchettes devrait être interdite. Dans le cas où des couchettes sont placées le long de la muraille du navire, il devrait être interdit de superposer des couchettes à l'endroit où un hublot est situé au-dessus d'une couchette.

8. Lorsque des couchettes sont superposées, la couchette inférieure ne devrait pas être placée à moins de 30 centimètres du plancher; la couchette supérieure devrait être disposée à mi-hauteur environ entre le fond de la couchette inférieure et le dessous des barrots de plafond.

9. Le cadre d'une couchette et, le cas échéant, la planche de roulis devraient être d'un matériau approuvé, dur, lisse et non susceptible de se corroder ou d'abriter de la vermine.

10. Les cadres tubulaires éventuellement utilisés pour la construction des couchettes devraient être totalement fermés et ne pas comporter de perforations qui pourraient offrir un accès à la vermine.

11. Chaque couchette devrait être pourvue d'un matelas confortable avec sommier ou d'un matelas-sommier combiné. Le matelas et son rembourrage devraient être d'une matière approuvée. Il ne faudrait pas utiliser pour le rembourrage des matelas une matière de nature à abriter de la vermine.

12. Lorsque des couchettes sont superposées, un fond imperméable à la poussière devrait être fixé en dessous du sommier à ressorts de la couchette supérieure.

13. Le mobilier devrait être construit en un matériau lisse et dur, non susceptible de se déformer ou de se corroder.

14. Les hublots des cabines devraient être garnis de rideaux ou d'un équivalent.

15. Chaque cabine devrait être pourvue d'un miroir, de petits placards pour les articles de toilette, d'une étagère à livres et d'un nombre suffisant de patères.

Principe directeur B3.1.6 – Réfectoires

1. Les réfectoires peuvent être communs ou séparés. La décision en la matière devrait être prise après consultation des représentants des gens de mer et des armateurs et sous réserve de l'approbation de l'autorité compétente. Il faudrait tenir compte de facteurs tels que les dimensions du navire et les diverses caractéristiques culturelles, religieuses ou sociales des gens de mer.

2. Dans le cas où des réfectoires distincts doivent être installés pour les gens de mer, des réfectoires distincts devraient être prévus pour:

a) le capitaine et les officiers;

b) le personnel de maistrance et autres gens de mer.

3. A bord des navires autres que les navires à passagers, la superficie des réfectoires à l'usage des gens de mer ne devrait pas être inférieure à 1,5 mètre carré par place assise prévue.

4. A bord de tous les navires, les réfectoires devraient être pourvus de tables et de sièges appropriés, fixes ou amovibles, en nombre suffisant pour le plus grand nombre de gens de mer susceptibles de les utiliser en même temps.

5. Les installations suivantes devraient être utilisables à tout moment lorsque les gens de mer sont à bord:

a) un réfrigérateur d'un accès commode et d'une capacité suffisante pour le nombre de personnes utilisant le ou les réfectoires;

b) des installations permettant de disposer de boissons chaudes;

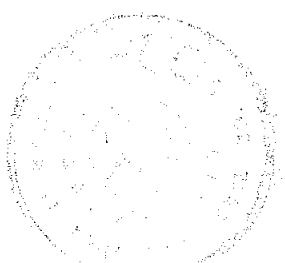
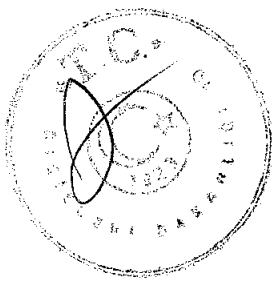
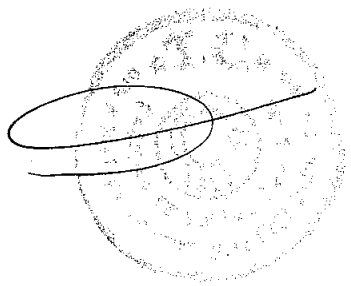
c) des installations de distribution d'eau fraîche.

6. Une installation convenable pour le lavage des ustensiles de table ainsi que des placards suffisants pour y ranger ces ustensiles devraient être prévus lorsque les offices qui peuvent exister ne sont pas directement accessibles des réfectoires.

7. Le dessus des tables et des sièges devrait être d'une matière résistant à l'humidité.

Principe directeur B3.1.7 – Installations sanitaires

1. Les lavabos et les baignoires devraient être de dimensions suffisantes et d'un matériau approuvé, à surface lisse, non susceptible de se fissurer, de s'écailler ou de se corroder.

2. Toutes les toilettes devraient être d'un modèle approuvé et pourvues d'une chasse d'eau puissante ou d'un autre moyen d'évacuation adéquat, tel qu'un système d'aspiration, en état constant de fonctionnement et à commande individuelle.

3. Les installations sanitaires destinées à être utilisées par plusieurs personnes devraient être conformes à ce qui suit:

a) les revêtements de sol devraient être d'un matériau durable approuvé, imperméable à l'humidité; ils devraient être pourvus d'un système efficace d'écoulement des eaux;

b) les parois devraient être en acier ou en tout autre matériau approuvé et être étanches sur une hauteur d'au moins 23 centimètres à partir du plancher;

c) les locaux devraient être suffisamment éclairés, chauffés et aérés;

d) les toilettes devraient être situées en un endroit aisément accessible des cabines et des points d'eau affectés aux soins de propreté, mais elles devraient en être séparées; elles ne devraient pas donner directement sur les cabines ni sur un passage qui constituerait seulement un accès entre cabines et toilettes; toutefois, cette dernière disposition ne devrait pas s'appliquer aux toilettes situées entre deux cabines dont le nombre total d'occupants ne dépasse pas quatre;

e) lorsque plusieurs toilettes sont installées dans un même local, elles devraient être suffisamment encloses pour assurer l'intimité.

4. Le matériel mis à la disposition des gens de mer pour la lessive devrait comprendre:

a) des machines à laver;

b) des machines à sécher le linge ou des locaux de séchage convenablement chauffés et ventilés;

c) des fers à repasser et des planches à repasser ou des appareils équivalents.

Principe directeur B3.1.8 – Infirmerie

1. L'infirmerie devrait être conçue de manière à faciliter les consultations et l'administration des premiers soins ainsi qu'à contribuer à prévenir la propagation des maladies infectieuses.

2. L'entrée, les couchettes, l'éclairage, la ventilation, le chauffage et l'installation d'eau devraient être aménagés de manière à assurer le confort et à faciliter le traitement des occupants.

3. Le nombre de couchettes à installer dans l'infirmerie devrait être prescrit par l'autorité compétente.

4. Les occupants de l'infirmerie devraient disposer, pour leur usage exclusif, d'installations sanitaires qui fassent partie de l'infirmerie elle-même ou soient situées à proximité immédiate de celle-ci. Ces installations sanitaires devraient comprendre au minimum des toilettes, un lavabo, une baignoire ou une douche.

Principe directeur B3.1.9 – Autres installations

1. Lorsque des installations séparées sont prévues pour permettre au personnel du service des machines de se changer, celles-ci devraient être:

a) situées à l'extérieur de la salle des machines, mais aisément accessibles de celle-ci;

b) équipées d'armoires individuelles, ainsi que de baignoires ou de douches, ou des deux, et de lavabos, alimentés en eau douce courante, chaude et froide.

Principe directeur B3.1.10 – Articles de literie, ustensiles de table et articles divers

1. Tout Membre devrait envisager d'appliquer les principes suivants:

a) des articles de literie et des ustensiles de table en bon état de propreté devraient être fournis par l'armateur à tous les gens de mer, qui les utiliseront à bord pendant qu'ils seront au service du navire et qui, aux dates spécifiées par le capitaine et lorsqu'ils cesseront d'être au service du navire, devront les rendre;

b) la literie devrait être de bonne qualité. Les assiettes, les gobelets et autres ustensiles de table devraient être d'une matière approuvée et se prêtant à un nettoyage facile;

c) des serviettes de toilette, du savon et du papier hygiénique devraient être fournis par l'armateur à tous les gens de mer.

Principe directeur B3.1.11 – Installations de loisirs et dispositions concernant le courrier et les visites à bord des navires

1. Il faudrait réexaminer fréquemment les installations et services de loisirs afin d'assurer qu'ils soient adaptés aux besoins des gens de mer, compte tenu de l'évolution de la technique et des conditions d'exploitation et de toute autre nouveauté dans le secteur des transports maritimes.

2. Les installations de loisirs devraient au minimum être équipées d'une bibliothèque et des moyens nécessaires pour lire et pour écrire et, si possible, de jeu.

3. Lors de l'établissement des plans concernant les installations de loisirs, l'autorité compétente devrait envisager l'installation d'une cantine.

4. Lorsque cela est réalisable, il faudrait aussi envisager de fournir gratuitement aux gens de mer:

a) un fumoir;

b) la possibilité de regarder la télévision et d'écouter la radio;

c) la possibilité de regarder des films, dont le stock devrait être suffisant pour la durée du voyage et, le cas échéant, être renouvelé à des intervalles raisonnables;

d) des articles de sport, y compris du matériel de culture physique, des jeux de table et des jeux de pont;

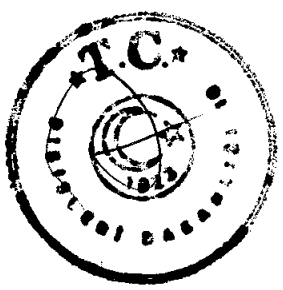
e) lorsque cela est approprié, des moyens de pratiquer la natation;

f) une bibliothèque contenant des ouvrages de caractère professionnel et autre, en quantité suffisante pour la durée du voyage, et dont le stock devrait être renouvelé à des intervalles raisonnables;

g) des moyens de réaliser des travaux d'artisanat pour se détendre;

h) des appareils électroniques tels que radios, télévisions, magnétoscopes, lecteurs de CD/DVD, ordinateurs, logiciels, magnétophones à cassettes;

i) s'il y a lieu, des bars pour les gens de mer, à moins que cela ne soit contraire aux habitudes nationales, religieuses ou sociales;



j) un accès raisonnable à des communications téléphoniques avec la terre ainsi qu'à des services de messagerie électronique et à Internet, s'il y a lieu, le cas échéant pour un tarif raisonnable.

5. Tout devrait être mis en œuvre pour que le courrier des gens de mer soit acheminé dans les conditions les plus sûres et les plus rapides possible. Des efforts devraient aussi être envisagés pour éviter que les gens de mer n'aient à payer des frais supplémentaires lorsque le courrier leur est réexpédié par suite de circonstances indépendantes de leur volonté.

6. Des mesures devraient être envisagées pour garantir, sous réserve de la législation nationale ou internationale applicable, que, chaque fois que cela est possible et raisonnable, les gens de mer obtiennent rapidement l'autorisation de recevoir leur partenaire ou leurs parents et amis à bord de leur navire à titre de visiteurs quand celui-ci se trouve au port. Ces mesures devraient tenir compte des autorisations requises à des fins de sûreté.

7. La possibilité d'autoriser les gens de mer à être accompagnés de leur partenaire de temps à autre lors d'un voyage devrait être prise en considération, lorsque cela est possible et raisonnable. Les partenaires devraient être munis d'une assurance adéquate couvrant les risques d'accident et de maladie; l'armateur devrait accorder aux gens de mer tout son concours pour contracter cette assurance.

Principe directeur B3.1.12 – Prévention du bruit et des vibrations

1. Les installations pour le logement, les loisirs et le service de table devraient être situées aussi loin que possible des machines, du compartiment de l'appareil à gouverner, des treuils du pont, des installations de ventilation, de chauffage et de climatisation, ainsi que des autres machines et appareils bruyants.

2. Des matériaux insonorisants ou d'autres matériaux adaptés absorbant le bruit devraient être utilisés pour la construction et la finition des parois, des plafonds et des ponts à l'intérieur des espaces bruyants, ainsi que des portes automatiques propres à assurer une isolation phonique des locaux abritant des machines.

3. La salle des machines et les autres locaux abritant des machines devraient être dotés, lorsque cela est réalisable, de postes centraux de commande insonorisés à l'usage du personnel de la salle des machines. Les postes de travail tels que l'atelier devraient être isolés, dans la mesure du possible, pour éviter le bruit général de la salle des machines, et des mesures devraient être prises pour réduire le bruit du fonctionnement des machines.

4. Les niveaux de bruit autorisés dans les postes de travail et les locaux d'habitation devraient être conformes aux directives internationales de l'OIT relatives aux niveaux d'exposition, y compris celles figurant dans le recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Les facteurs ambiants sur le lieu de travail*, 2001, et, le cas échéant, aux normes de protection particulières recommandées par l'Organisation maritime internationale, ainsi qu'à tout texte modificatif ou complémentaire ultérieur relatif aux niveaux de bruit acceptables à bord des navires. Un exemplaire des instruments applicables, en anglais ou dans la langue de travail du navire, devrait être conservé à bord et être à la disposition des gens de mer.

5. Le logement, les lieux de loisirs et le service de table ne devraient pas être exposés à des vibrations excessives.

Règle 3.2 – Alimentation et service de table

Objet: assurer aux gens de mer une alimentation de bonne qualité, y compris l'eau potable, servie dans des conditions d'hygiène réglementées

1. Tout Membre doit veiller à ce que les navires qui battent son pavillon transportent à bord et fournissent de la nourriture et de l'eau potable d'une qualité appropriée, dont la valeur nutritionnelle et la quantité répondent aux besoins des personnes à bord, en tenant compte de leurs appartenances culturelles et religieuses différentes.

2. Les gens de mer à bord d'un navire sont nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement.

3. Les gens de mer employés comme cuisiniers de navire chargés de la préparation des repas doivent posséder la formation et les qualifications requises pour ce poste.

Norme A3.2 – Alimentation et service de table

1. Tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures visant à garantir des normes minimales en ce qui concerne la quantité et la qualité de l'alimentation et de l'eau potable ainsi que des normes relatives au service de table pour les repas servis aux gens de mer à bord des navires qui battent son pavillon et doit, par des activités éducatives, faire connaître les normes visées au présent paragraphe et en promouvoir l'application.

2. Tout Membre veille à ce que les navires qui battent son pavillon observent les normes minimales suivantes:

a) un approvisionnement suffisant en vivres et en eau potable, d'une valeur nutritive, d'une qualité et d'une variété satisfaisantes, compte tenu du nombre de gens de mer à bord, de leur religion et de leurs habitudes culturelles en matière alimentaire ainsi que de la durée et de la nature du voyage;

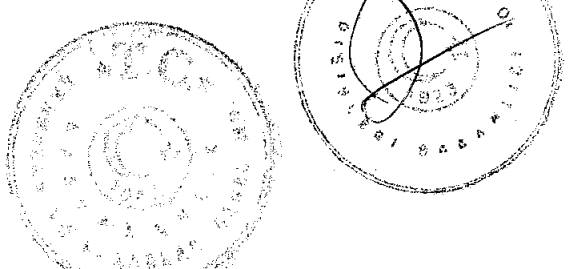
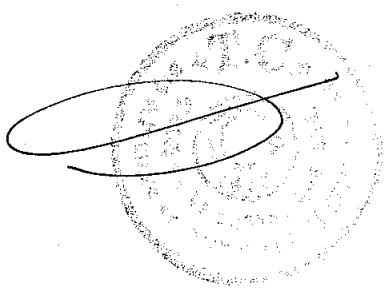
b) un aménagement et un équipement du service de cuisine et de table qui permettent de fournir aux gens de mer des repas convenables, variés et nutritifs, préparés et servis dans des conditions d'hygiène satisfaisantes;

c) un personnel de cuisine et de table convenablement formé ou ayant reçu l'instruction nécessaire.

3. Les armateurs veillent à ce que les gens de mer engagés comme cuisinier de navire soient formés, qualifiés et reconnus compétents pour le poste conformément aux dispositions de la législation du Membre concerné.

4. Les prescriptions visées au paragraphe 3 de la présente norme incluent la nécessité de suivre avec succès un cours de formation agréé ou reconnu par l'autorité compétente, portant sur l'aptitude pratique à faire la cuisine, l'hygiène personnelle et l'hygiène alimentaire, le stockage des vivres, la gestion des stocks, et la protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table.

5. A bord des navires opérant avec un effectif prescrit de moins de dix personnes qui, en raison de la taille de l'équipage ou du mode d'exploitation, peuvent ne pas être tenus par l'autorité compétente d'avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié, quiconque prépare la nourriture dans la cuisine doit avoir reçu une formation ou

une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

6. Dans des circonstances d'extrême nécessité, l'autorité compétente peut délivrer une dispense autorisant un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire donné et pour une période déterminée, jusqu'au port d'escale approprié suivant ou pour une période ne dépassant pas un mois, à condition que la personne à qui la dispense est accordée ait reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

7. Conformément aux procédures prévues au titre 5 en matière de conformité continue des dispositions, l'autorité compétente exige que des inspections documentées fréquentes soient menées à bord des navires, par le capitaine ou sous son autorité, dans les domaines suivants:

a) l'approvisionnement en vivres et en eau potable;

b) tous locaux et équipements utilisés pour le stockage et la manipulation des vivres et de l'eau potable;

c) la cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas.

8. Aucun marin de moins de 18 ans ne doit être employé ou engagé ou travailler comme cuisinier de navire.

Principe directeur B3.2 – Alimentation et service de table

Principe directeur B3.2.1 – Inspection, éducation, recherche et publication

1. En coopération avec d'autres agences et organisations compétentes, l'autorité compétente devrait recueillir des informations à jour sur la nutrition et sur les méthodes d'achat, de stockage et de conservation des vivres, ainsi que sur la façon de préparer et de servir les repas, compte tenu des spécificités du service de table à bord d'un navire. Ces informations devraient être mises gratuitement ou à un coût raisonnable à la disposition des fabricants et des commerçants spécialisés dans la fourniture de vivres ou de matériel de cuisine et de table pour les navires, des capitaines, maîtres d'hôtel et cuisiniers de navire, et des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. A cette fin, il faudrait utiliser des moyens appropriés de diffusion, tels que manuels, brochures, affiches, graphiques ou annonces dans des périodiques professionnels.

2. L'autorité compétente devrait faire des recommandations en vue d'éviter le gaspillage de vivres, de faciliter le maintien d'un niveau adéquat d'hygiène et d'assurer une organisation du travail optimale.

3. En coopération avec des agences et des organisations compétentes, l'autorité compétente devrait élaborer du matériel didactique et diffuser des informations à bord concernant les méthodes propres à assurer une alimentation et un service de table satisfaisants.

4. L'autorité compétente devrait coopérer étroitement avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées et avec les autorités nationales ou locales qui s'occupent des questions d'alimentation et de santé; elle pourra en cas de besoin recourir aux services de ces autorités.

Principe directeur B3.2.2 – Cuisiniers de navire

1. Ne devraient obtenir un certificat de capacité comme cuisinier de navire que les gens de mer qui remplissent les conditions suivantes:

a) avoir servi en mer pendant une période minimum fixée par l'autorité compétente et qui peut varier en fonction des qualifications ou de l'expérience pertinentes des intéressés;

b) avoir réussi l'examen prescrit par l'autorité compétente ou un examen équivalent à l'issue d'un cours de formation agréé pour les cuisiniers.

2. L'examen prescrit peut être organisé et le certificat délivré soit directement par l'autorité compétente, soit, sous le contrôle de celle-ci, par une école de cuisine agréée.

3. L'autorité compétente devrait prévoir la reconnaissance, le cas échéant, des certificats de capacité de cuisinier de navire délivrés par des Membres ayant ratifié la présente convention ou la convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, ou par toute autre institution agréée.

TITRE 4. PROTECTION DE LA SANTÉ, SOINS MÉDICAUX, BIEN-ÊTRE ET PROTECTION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ SOCIALE

Règle 4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre

Objet: protéger la santé des gens de mer et leur assurer un accès rapide à des soins médicaux à bord et à terre

1. Tout Membre s'assure que tous les gens de mer qui travaillent sur des navires battant son pavillon sont couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé et ont accès à des soins médicaux rapides et adéquats pendant la durée de leur service à bord.

2. La protection et les soins visés au paragraphe 1 de la présente règle sont en principe assurés gratuitement aux gens de mer.

3. Tout Membre s'assure que les gens de mer travaillant à bord de navires qui se trouvent sur son territoire ont accès à ses installations médicales à terre s'ils requièrent des soins médicaux immédiats.

4. Les dispositions énoncées dans le code concernant la protection de la santé et les soins médicaux à bord comportent des normes relatives à des mesures visant à assurer aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre.

Norme A4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre

1. Pour protéger la santé des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant son pavillon et leur assurer des soins médicaux qui comprennent les soins dentaires essentiels, tout Membre s'assure que soient adoptées des mesures qui:

a) garantissent l'application aux gens de mer de toutes les dispositions générales relatives à la protection de la santé au travail et aux soins médicaux qui concernent leur service, ainsi que de toutes les dispositions spéciales spécifiques au travail à bord d'un navire;

b) garantissent aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre, y compris un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic et de traitement nécessaires, ainsi qu'à l'information et aux connaissances médicales;

c) accordent aux gens de mer le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable;

d) garantissent que, dans une mesure conforme à la législation et à la pratique du Membre, les services de soins médicaux et de protection de la santé soient fournis sans frais pour eux-mêmes aux gens de mer à bord ou débarqués dans un port étranger;

e) ne se limitent pas au traitement des gens de mer malades ou blessés mais comprennent également des mesures de caractère préventif, notamment l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire.

2. L'autorité compétente adopte un modèle type de rapport médical à l'usage des capitaines et du personnel médical compétent à terre et à bord. Ce rapport a un caractère confidentiel et sert exclusivement à faciliter le traitement des gens de mer.

3. Tout Membre adopte une législation établissant, pour les soins médicaux et hospitaliers à bord des navires qui battent son pavillon, des prescriptions concernant les installations, les équipements et la formation.

4. La législation nationale exige au minimum le respect des prescriptions suivantes:

a) tout navire dispose d'une pharmacie de bord, de matériel médical et d'un guide médical, dont les spécifications sont prescrites par l'autorité compétente et qui sont inspectés régulièrement par elle. Les prescriptions nationales doivent tenir compte du type de navire, du nombre de personnes à bord, de la nature, de la destination et de la durée des voyages ainsi que des normes médicales recommandées sur le plan national et international;

b) tout navire ayant à son bord 100 personnes ou plus et effectuant normalement des voyages internationaux de plus de trois jours doit disposer d'un médecin qualifié chargé des soins médicaux. La législation nationale détermine également, compte tenu notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions du voyage et le nombre des gens de mer, quels autres navires doivent disposer d'un médecin à bord;

c) les navires n'ayant pas de médecin à bord doivent compter au moins un marin chargé des soins médicaux et de l'administration des médicaments dans le cadre de ses fonctions normales ou un marin apte à administrer les premiers secours. Les gens de mer chargés d'assurer les soins médicaux à bord et qui ne sont pas médecins doivent avoir suivi avec succès une formation aux soins médicaux qui soit conforme aux dispositions de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW). Les gens de mer chargés d'administrer les premiers secours doivent avoir suivi avec succès une formation aux premiers secours, conforme aux dispositions de la STCW. La législation nationale précise le niveau de formation exigé compte tenu notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions des voyages, ainsi que le nombre de gens de mer à bord;

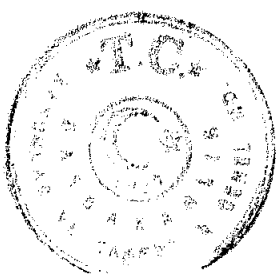
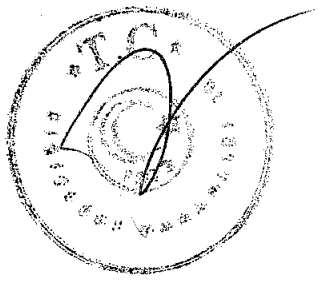
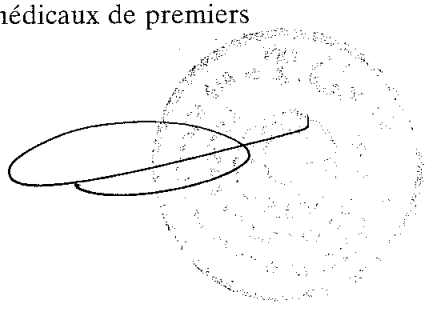
d) l'autorité compétente prend les mesures voulues pour que des consultations médicales par radio ou par satellite, y compris des conseils de spécialistes, soient possibles pour les navires en mer, à toute heure. Ces consultations médicales, y compris la transmission par radio ou par satellite de messages médicaux entre un navire et les personnes à terre donnant des conseils, sont assurées gratuitement à tous les navires, quel que soit leur pavillon.

Principe directeur B4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre

Principe directeur B4.1.1 – Fourniture de soins médicaux

1. Pour les navires qui ne sont pas tenus de disposer d'un médecin à bord, l'autorité compétente, en déterminant le niveau de formation aux soins médicaux nécessaire, devrait exiger que:

a) les navires pouvant d'ordinaire avoir accès dans les huit heures à des soins médicaux qualifiés et à des équipements médicaux comptent au moins dans leur équipage un marin ayant reçu la formation agréée en soins médicaux de premiers

secours requise par la STCW, qui lui permette de prendre immédiatement des mesures efficaces en cas d'accident ou de maladie susceptible de survenir à bord et de faire bon usage des conseils médicaux transmis par radio ou par satellite;

b) tous les autres navires disposent d'au moins un marin ayant reçu la formation agréée en soins médicaux exigée par la STCW, comprenant une formation pratique et une formation à des techniques de soins d'urgence comme la thérapie intraveineuse, qui doit permettre aux intéressés de participer efficacement à des programmes coordonnés d'assistance médicale aux navires en mer et d'assurer aux malades et aux blessés un niveau de soins médicaux satisfaisant au cours de la période pendant laquelle ils sont susceptibles de rester à bord.

2. Les formations visées au paragraphe 1 du présent principe directeur devraient être fondées sur le contenu des éditions les plus récentes du *Guide médical international de bord*, du *Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses*, du *Document destiné à servir de guide – Guide international de formation maritime*, et de la partie médicale du *Code international des signaux* ainsi que des guides nationaux analogues.

3. Les personnes visées au paragraphe 1 du présent principe directeur et tous les autres gens de mer désignés par l'autorité compétente devraient suivre, approximativement tous les cinq ans, des cours de perfectionnement leur permettant d'entretenir et d'accroître leurs connaissances et leurs compétences et de se tenir au courant des nouveautés.

4. La pharmacie de bord et son contenu ainsi que le matériel médical et le guide médical à conserver à bord devraient être correctement entretenus et inspectés à des intervalles réguliers, ne dépassant pas douze mois, par des personnes responsables désignées par l'autorité compétente, qui devraient contrôler les étiquettes, les dates de péremption, les conditions de conservation et les indications d'emploi de tous les médicaments et s'assurer du fonctionnement conforme de tous les équipements. Lors de l'adoption ou de la révision du guide médical de bord en usage dans le pays, pour déterminer le contenu de la pharmacie de bord et le matériel médical à conserver à bord, l'autorité compétente devrait tenir compte des recommandations internationales dans ce domaine, y compris de l'édition la plus récente du *Guide médical international de bord* ainsi que des autres guides mentionnés au paragraphe 2.

5. Lorsqu'une cargaison classée dangereuse ne figure pas dans l'édition la plus récente du *Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses*, l'information nécessaire sur la nature des substances, les risques encourus, les équipements de protection individuelle à utiliser, les procédures médicales appropriées et les antidotes spécifiques devrait être communiquée aux gens de mer. Les antidotes spécifiques et les équipements de protection individuelle devraient se trouver à bord lorsque des marchandises dangereuses sont transportées. Cette information devrait être intégrée dans les politiques et programmes de sécurité et de santé au travail exposés dans la règle 4.3 et dans les dispositions correspondantes du code.

6. Tous les navires devraient avoir à bord une liste complète et à jour des stations de radio par l'intermédiaire desquelles des consultations médicales peuvent être obtenues et, s'ils sont équipés d'un système de communication par satellite, ils devraient avoir à bord une liste complète et à jour des stations côtières par l'intermédiaire desquelles les consultations médicales peuvent être obtenues. Les gens de mer chargés des soins médicaux ou des premiers secours à bord devraient être préparés à

l'utilisation du guide médical de bord et de la partie médicale de l'édition la plus récente du *Code international des signaux*, afin de pouvoir comprendre le type d'informations nécessaires au médecin consulté ainsi que les conseils qu'ils en reçoivent.

Principe directeur B4.1.2 – Modèle de rapport médical

1. Le modèle de rapport médical pour les gens de mer prescrit dans la partie A du code devrait être conçu de manière à faciliter les échanges d'informations médicales et assimilées concernant les gens de mer entre le navire et la terre en cas de maladie ou d'accident.

Principe directeur B4.1.3 – Soins médicaux à terre

1. Les services médicaux à terre prévus pour le traitement des gens de mer devraient être adéquats, et les médecins, dentistes et autres membres du personnel médical devraient être dûment qualifiés.

2. Des mesures devraient être prises pour que les gens de mer, dans les ports, puissent:

a) recevoir un traitement ambulatoire en cas de maladie ou d'accident;

b) être hospitalisés au besoin;

c) recevoir un traitement dentaire, surtout en cas d'urgence.

3. Des mesures appropriées devraient être prises pour faciliter le traitement des gens de mer malades. En particulier, les gens de mer devraient être promptement admis dans les cliniques et les hôpitaux à terre, sans difficulté et sans distinction de nationalité ou de confession, et, dans toute la mesure possible, des dispositions devraient être prises pour assurer, lorsque cela est nécessaire, la continuité du traitement complétant l'action des services sanitaires qui leur sont ouverts.

Principe directeur B4.1.4 – Assistance médicale aux autres navires et coopération internationale

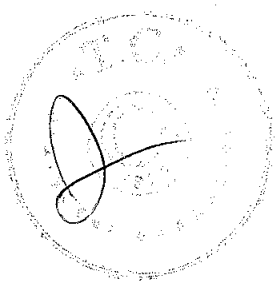
1. Tout Membre devrait dûment envisager de participer à la coopération internationale en matière d'assistance, de programmes et de recherches dans les domaines de la protection de la santé et des soins médicaux. Cette coopération pourrait viser à:

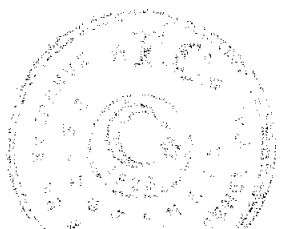
a) développer et coordonner les efforts de recherche et de sauvetage et organiser une aide et une évacuation médicales rapides en mer, en cas de maladie ou d'accident grave à bord d'un navire, grâce notamment à des systèmes de signalement périodique de la position des navires, à des centres de coordination des opérations de sauvetage et à des services d'urgence par hélicoptère, conformément à la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes, ainsi qu'au *Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR)*;

b) utiliser de façon optimale tout navire ayant à bord un médecin ainsi que les navires prépositionnés en mer pouvant fournir des services hospitaliers et des moyens de sauvetage;

c) établir et tenir à jour une liste internationale de médecins et d'établissements médicaux disponibles à travers le monde pour assurer des soins médicaux d'urgence aux gens de mer;

d) débarquer les gens de mer à terre en vue d'un traitement d'urgence;





e) rapatrier les gens de mer hospitalisés à l'étranger dès que cela est réalisable, conformément à l'avis médical des médecins traitant le cas, en tenant compte des souhaits et des besoins du marin;

f) prendre des dispositions visant à apporter une assistance personnelle aux gens de mer pendant leur rapatriement, conformément à l'avis médical des médecins traitant le cas, en tenant compte des souhaits et des besoins du marin;

g) s'efforcer d'établir des centres sanitaires pour les gens de mer, qui seraient chargés de:

i) mener des recherches sur l'état de santé, les traitements médicaux et les soins de santé préventifs des gens de mer;

ii) former le personnel médical et le personnel de santé à la médecine maritime;

h) collecter et évaluer les statistiques sur les accidents du travail, les maladies professionnelles et les décès de gens de mer et les intégrer dans le système national de statistiques sur les accidents du travail et les maladies professionnelles couvrant d'autres catégories de travailleurs, en les harmonisant avec ce système;

i) organiser des échanges internationaux d'informations techniques, de matériel pédagogique et de personnel enseignant ainsi que des cours de formation, des séminaires et des groupes de travail internationaux;

j) assurer à tous les gens de mer des services de santé et des services médicaux, curatifs et préventifs, qui leur soient spécialement destinés dans les ports ou mettre à leur disposition des services généraux médicaux, de santé et de rééducation;

k) prendre les dispositions nécessaires en vue de rapatrier, dès que cela est possible, le corps ou les cendres des gens de mer décédés, conformément aux souhaits de leurs parents les plus proches.

2. La coopération internationale dans le domaine de la protection de la santé et des soins médicaux des gens de mer devrait se fonder sur des accords bilatéraux ou multilatéraux ou des consultations entre Membres.

Principe directeur B4.1.5 – Personnes à la charge des gens de mer

1. Tout Membre devrait adopter des mesures propres à assurer aux personnes à la charge des gens de mer ayant leur domicile sur son territoire des soins médicaux appropriés et suffisants, en attendant la création d'un service de soins médicaux ouvert aux travailleurs en général et aux personnes à leur charge quand de tels services n'existent pas, et informer le Bureau international du Travail des mesures prises à cet effet.

Règle 4.2 – Responsabilité des armateurs

Objet: assurer la protection des gens de mer contre les conséquences financières d'une maladie, d'un accident ou d'un décès survenant en relation avec leur emploi

1. Tout Membre veille à ce que des mesures prises conformément au code soient appliquées à bord des navires qui battent son pavillon pour assurer aux gens de mer travaillant à bord de ces navires le droit à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières des maladies, accidents ou décès survenant pendant leur service dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat.

2. La présente règle est sans préjudice des autres moyens de droit dont le marin pourrait disposer.

Norme A4.2 – Responsabilité des armateurs

1. Tout Membre adopte une législation disposant que les armateurs des navires battant son pavillon sont responsables de la protection de la santé et des soins médicaux de tous les gens de mer travaillant à bord de ces navires, conformément aux normes minimales suivantes:

a) les armateurs doivent prendre à leur charge le coût pour les gens de mer travaillant à bord de leurs navires de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle ils sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates;

b) les armateurs doivent prendre à leur charge une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, telle que prévue par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective;

c) les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, sont à la charge de l'armateur, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé hors de son domicile jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité;

d) les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de l'engagement, sont à la charge de l'armateur.

2. La législation nationale peut limiter la responsabilité de l'armateur en matière de prise en charge des soins médicaux, de la nourriture ou du logement à une période qui ne pourra être inférieure à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.

3. Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, l'armateur verse:

a) la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié conformément à la présente convention;

b) la totalité ou une partie du salaire, selon ce que prévoient la législation nationale ou les conventions collectives, à partir du rapatriement ou du débarquement du marin jusqu'à sa guérison ou, si l'éventualité se présente plus tôt, jusqu'à ce qu'il ait droit à des prestations en espèces au titre de la législation du Membre concerné.

4. La législation nationale peut limiter l'obligation de l'armateur de verser à un marin débarqué tout ou partie de son salaire à une période qui ne peut être inférieure à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.

5. La législation nationale peut exempter l'armateur de toute responsabilité pour:

a) un accident qui n'est pas survenu au service du navire;

b) un accident ou une maladie imputable à une faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé;

c) une maladie ou une infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement.

6. Dès lors que la responsabilité en est assumée par les autorités publiques, la législation nationale peut exempter l'armateur de l'obligation d'acquitter les frais des soins médicaux, du logement et de la nourriture, ainsi que de l'inhumation.

7. L'armateur, ou ses représentants, doivent prendre des mesures afin de sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés et pour les faire parvenir à eux-mêmes ou à leurs parents les plus proches.

Principe directeur B4.2 – Responsabilité de l'armateur

1. Le paiement de la totalité du salaire, prévu par le paragraphe 3 *a)* de la norme A4.2, peut exclure les primes.

2. La législation nationale peut prévoir que l'armateur cesse d'être tenu de prendre en charge les frais d'un marin malade ou blessé dès que celui-ci peut bénéficier de prestations médicales dans le cadre d'un régime d'assurance maladie ou d'assurance accident obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés.

3. La législation nationale peut prévoir le remboursement par une institution d'assurance des frais d'inhumation supportés par l'armateur, lorsque le système d'assurance sociale ou de réparation comporte une prestation en ce qui concerne le marin décédé.

Règle 4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

Objet: faire en sorte que le milieu de travail des gens de mer à bord des navires contribue à leur santé et à leur sécurité au travail

1. Tout Membre veille à ce que les gens de mer travaillant à bord des navires qui battent son pavillon bénéficient d'un système de protection de la santé au travail et à ce qu'ils vivent, travaillent et se forment à bord des navires dans un environnement sûr et sain.

2. Tout membre, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer et en tenant compte des codes, directives et normes applicables recommandées par les organisations internationales, les administrations nationales et les organismes du secteur maritime, élabore et promulgue des directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord des navires battant son pavillon.

3. Tout Membre adopte une législation et d'autres mesures au sujet des questions précisées dans le code, en tenant compte des instruments internationaux applicables, et fixe les normes relatives à la protection de la sécurité et de la santé au travail et à la prévention des accidents à bord des navires battant son pavillon.

Norme A4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

1. La législation et les autres mesures à adopter conformément au paragraphe 3 de la règle 4.3 couvrent les sujets suivants:

a) l'adoption et l'application effective ainsi que la promotion de politiques et programmes de sécurité et de santé au travail à bord des navires qui battent le pavillon du Membre, y compris l'évaluation des risques et la formation et l'instruction des gens de mer;

b) les précautions raisonnables afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires, y compris les mesures visant à réduire et à prévenir les risques d'exposition à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques, ainsi que les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires;

c) des programmes à bord visant la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles, ainsi qu'une amélioration constante de la protection de la sécurité et de la santé au travail, avec la participation des représentants des gens de mer et de toutes autres personnes intéressées à leur mise en œuvre, en tenant compte des mesures de prévention, y compris le contrôle de la conception et les mesures d'ingénierie, le remplacement des processus et procédures applicables aux tâches collectives et individuelles et l'utilisation de l'équipement de protection individuelle;

d) les prescriptions relatives à l'inspection, à la notification et à la correction des situations dangereuses ainsi qu'à l'enquête sur les accidents du travail survenus à bord et à leur notification.

2. Les dispositions prévues au paragraphe 1 de la présente norme doivent:

a) tenir compte des instruments internationaux applicables relatifs à la protection de la sécurité et de la santé au travail en général, ainsi qu'aux risques particuliers, et traiter de tous les aspects de la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles qui sont susceptibles de s'appliquer au travail des gens de mer, et particulièrement de ceux qui sont propres à l'exercice du métier de marin;

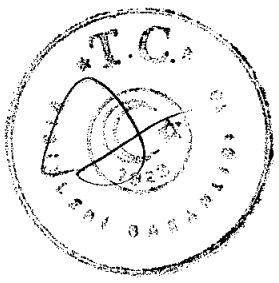
b) indiquer clairement l'obligation qu'ont les armateurs, les gens de mer et les autres personnes intéressées de se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et santé au travail, une attention particulière étant accordée à la santé et à la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans;

c) indiquer les fonctions du capitaine ou de la personne désignée par lui, ou des deux, pour assumer la responsabilité particulière de la mise en œuvre et du respect de la politique et du programme du navire en matière de sécurité et de santé au travail;

d) indiquer l'autorité dont sont investis les gens de mer du navire qui ont été nommés ou élus en tant que délégués à la sécurité aux fins de participer aux réunions du comité de sécurité du navire. Un tel comité doit être établi sur les bateaux à bord desquels se trouvent cinq marins ou plus.

3. La législation et les autres mesures visées au paragraphe 3 de la règle 4.3 sont régulièrement examinées en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer et, si nécessaire, révisées compte tenu de l'évolution de la technologie et de la recherche, afin de faciliter une amélioration constante des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail et d'assurer un milieu de travail sans danger aux gens de mer employés à bord des navires qui battent le pavillon du Membre.

4. Le respect des prescriptions des instruments internationaux applicables qui portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques professionnels à bord des navires et sur l'élaboration et l'application des politiques et programmes des navires en matière de sécurité et de santé au travail est réputé équivaloir au respect des prescriptions de la présente convention.



5. L'autorité compétente veille à ce que:

a) les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles soient dûment déclarés, en tenant compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail au sujet de la notification et de l'enregistrement des accidents du travail et des maladies professionnelles;

b) des statistiques complètes de ces accidents et maladies soient tenues, analysées et publiées et, s'il y a lieu, suivies par des recherches sur les tendances générales et les risques identifiés;

c) les accidents du travail fassent l'objet d'une enquête.

6. Les déclarations et enquêtes relatives aux questions de sécurité et de santé au travail sont de nature à garantir la protection des données personnelles des gens de mer et tiennent compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail à ce sujet.

7. L'autorité compétente coopère avec les organisations d'armateurs et de gens de mer afin de prendre des mesures pour informer tous les gens de mer des risques particuliers rencontrés à bord des navires sur lesquels ils travaillent, par exemple par l'affichage d'avis officiels exposant les instructions à ce sujet.

8. L'autorité compétente exige des armateurs, lorsqu'ils évaluent les risques dans le cadre de la gestion de la sécurité et de la santé au travail, qu'ils se réfèrent aux informations statistiques appropriées émanant de leurs navires et aux statistiques générales fournies par l'autorité compétente.

Principe directeur B4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

Principe directeur B4.3.1 – Dispositions concernant les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles

1. Les dispositions visées à la norme A4.3 devraient tenir compte du recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, 1996, et de ses versions ultérieures, ainsi que des autres normes et directives connexes de l'Organisation internationale du Travail, et des autres normes, directives et recueils pratiques internationaux concernant la protection de la sécurité et de la santé au travail, y compris les niveaux d'exposition qui y figurent.

2. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail portent en particulier sur les points suivants:

a) dispositions générales et dispositions de base;

b) caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante;

c) machines;

d) effets des températures extrêmement basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact;

e) effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;

f) effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;

g) effets des facteurs ambiants autres que ceux visés aux alinéas *e)* et *f)* auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord, y compris la fumée du tabac;
h) mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous;
i) matériel de chargement et de déchargement;
j) prévention et extinction des incendies;
k) ancres, chaînes et câbles;
l) cargaisons dangereuses et lest;
m) équipement de protection individuelle des gens de mer;
n) travail dans des espaces confinés;
o) effets physiques et mentaux de la fatigue;
p) effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;
q) protection et prévention relatives au VIH/SIDA;
r) réponse aux urgences et aux accidents.

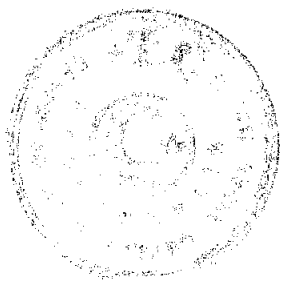
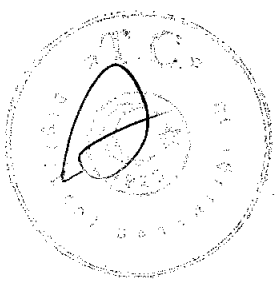
3. L'évaluation des risques et la réduction de l'exposition en ce qui concerne les points auxquels se réfère le paragraphe 2 du présent principe directeur devraient tenir compte des effets physiques, y compris ceux résultant de la manutention de charges, du bruit et des vibrations, des effets chimiques et biologiques et des effets mentaux sur la santé au travail, des effets de la fatigue sur la santé physique et mentale, et des accidents du travail. Les mesures nécessaires devraient tenir dûment compte du principe de prévention selon lequel, entre autres choses, la lutte contre les risques à la source, l'adaptation des tâches à l'individu, particulièrement en ce qui concerne la conception des lieux de travail, et le remplacement de ce qui est dangereux par des éléments exempts de danger ou moins dangereux, doivent primer sur l'utilisation d'équipement de protection individuelle pour les gens de mer.

4. Par ailleurs, l'autorité compétente devrait veiller à ce qu'il soit tenu compte des conséquences pour la santé et la sécurité, particulièrement dans les domaines suivants:
a) réponse aux urgences et aux accidents;
b) effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;
c) protection et prévention relatives au VIH/SIDA.

Principe directeur B4.3.2 – Exposition au bruit

1. L'autorité compétente, conjointement avec les organes internationaux compétents et les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, devrait examiner de façon continue la question du bruit à bord des navires en vue d'améliorer la protection des gens de mer, dans toute la mesure possible, contre les effets nocifs de l'exposition au bruit.

2. L'examen visé au paragraphe 1 du présent principe directeur devrait tenir compte des effets nocifs de l'exposition à un bruit excessif sur l'ouïe, la santé et le confort des gens de mer, ainsi que des mesures à prescrire ou à recommander pour réduire le bruit à bord des navires en vue de protéger les gens de mer. Les mesures à envisager devraient inclure les suivantes:
a) informer les gens de mer des dangers qu'une exposition prolongée à des niveaux de bruit élevés comporte pour l'ouïe et la santé et leur apprendre à se servir du matériel de protection contre le bruit;

b) fournir aux gens de mer lorsque c'est nécessaire un équipement de protection de l'ouïe homologué;

c) évaluer les risques et réduire l'exposition au bruit dans toutes les installations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table, ainsi que dans la salle des machines et les autres locaux abritant des machines.

Principe directeur B4.3.3 – Exposition aux vibrations

1. L'autorité compétente, conjointement avec les organismes internationaux compétents et les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et en tenant compte, s'il y a lieu, des normes internationales pertinentes, devrait examiner de façon continue la question des vibrations à bord des navires en vue d'améliorer la protection des gens de mer, dans toute la mesure possible, contre les effets nocifs de ces vibrations.

2. L'examen visé au paragraphe 1 du présent principe directeur devrait inclure les effets de l'exposition à des vibrations excessives sur la santé et le confort des gens de mer, ainsi que les mesures à prescrire ou à recommander pour réduire les vibrations à bord des navires en vue de protéger les gens de mer. Les mesures à envisager devraient inclure les suivantes:

a) informer les gens de mer des dangers qu'une exposition prolongée à des vibrations comporte pour leur santé;

b) fournir aux gens de mer lorsque c'est nécessaire un équipement de protection individuelle homologué;

c) évaluer les risques et réduire l'exposition aux vibrations dans toutes les installations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table en adoptant des mesures conformes aux orientations fournies par le recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Les facteurs ambiants sur le lieu de travail*, 2001, et ses révisions ultérieures, en tenant compte des différences existant entre l'exposition dans ces installations et aux postes de travail.

Principe directeur B4.3.4 – Obligations de l'armateur

1. Toute obligation incombant à l'armateur de fournir du matériel de protection ou d'autres dispositifs de prévention des accidents devrait être assortie, en général, de dispositions en vertu desquelles les gens de mer sont tenus d'utiliser ces dispositifs et d'observer les mesures de prévention des accidents et de protection de la santé qui les concernent.

2. Il faudrait aussi tenir compte des articles 7 et 11 de la convention (n° 119) sur la protection des machines, 1963, et des dispositions correspondantes de la recommandation (n° 118) sur la protection des machines, 1963, qui disposent qu'il incombe, d'une part, à l'employeur de veiller à ce que les machines soient munies de dispositifs de protection appropriés et à ce qu'aucune machine ne soit utilisée sans ces dispositifs et, d'autre part, au travailleur de ne pas utiliser une machine si les dispositifs de protection dont elle est pourvue ne sont pas en place, et de ne pas rendre inopérants ces dispositifs.

Principe directeur B4.3.5 – Déclaration des accidents du travail et compilation des statistiques

1. Tous les accidents du travail et les maladies professionnelles devraient être signalés pour faire l'objet d'enquêtes et pour que des statistiques détaillées soient établies, analysées et publiées, en tenant compte de la protection des données personnelles des

gens de mer concernés. Les rapports ne devraient pas être limités aux cas d'accidents et de maladies mortels ni aux accidents impliquant le navire.

2. Les statistiques visées au paragraphe 1 du présent principe directeur devraient porter sur le nombre, la nature, les causes et les conséquences des accidents, des lésions et des maladies professionnels et préciser, le cas échéant, dans quel service du navire l'accident s'est produit, le type d'accident et s'il est survenu en mer ou dans un port.

3. Tout Membre devrait tenir dûment compte de tout système ou modèle international d'enregistrement des accidents des gens de mer éventuellement établi par l'Organisation internationale du Travail.

Principe directeur B4.3.6 – Enquêtes

1. L'autorité compétente devrait entreprendre une enquête sur les causes et les circonstances de tous les accidents du travail et de toutes les lésions et maladies professionnelles entraînant des pertes de vies humaines ou de graves lésions corporelles, ainsi que sur tous autres cas spécifiés par la législation nationale.

2. Il faudrait envisager d'inclure les points suivants parmi ceux qui pourraient faire l'objet d'une enquête:

a) le milieu de travail, par exemple les surfaces de travail, la disposition des machines, les moyens d'accès, l'éclairage et les méthodes de travail;

b) la fréquence par groupe d'âge des accidents du travail et des lésions et des maladies professionnelles;

c) les problèmes physiologiques ou psychologiques spéciaux posés par le séjour à bord des navires;

d) les problèmes résultant de la tension physique à bord des navires, en particulier lorsqu'elle est la conséquence de l'accroissement de la charge de travail;

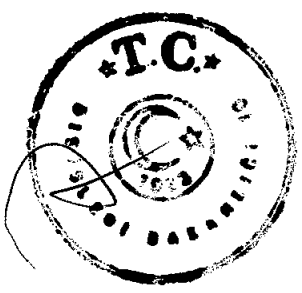
e) les problèmes et les conséquences résultant des progrès techniques, ainsi que de leur influence sur la composition des équipages;

f) les problèmes résultant de défaillances humaines.

Principe directeur B4.3.7 – Programmes nationaux de protection et de prévention

1. Afin de disposer d'une base fiable pour l'adoption de mesures visant à promouvoir la protection de la sécurité et de la santé au travail et la prévention des accidents du travail et des lésions et des maladies professionnelles qui sont dus aux risques propres au travail maritime, il faudrait entreprendre des recherches sur les tendances générales ainsi que sur les risques révélés par les statistiques.

2. La mise en œuvre des programmes de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail devrait être organisée de telle sorte que l'autorité compétente, les armateurs et les gens de mer ou leurs représentants et les autres organismes intéressés puissent y jouer un rôle actif, y compris par des moyens comme l'organisation de sessions d'information et l'adoption de directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques ou les résultats d'une évaluation systématique des risques. En particulier, il faudrait créer des commissions mixtes, nationales ou locales, chargées de la prévention et de la protection de la sécurité et de la santé au travail ou des groupes de travail ad hoc et des comités à bord, au sein desquels les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées seraient représentées.



3. Lorsque ces activités sont menées au niveau de la compagnie, il conviendrait d'envisager la représentation des gens de mer dans tout comité de sécurité à bord des navires de l'armateur en question.

Principe directeur B4.3.8 – Contenu des programmes de protection et de prévention

1. Il faudrait envisager d'inclure les fonctions suivantes parmi les fonctions attribuées aux commissions et autres organismes visés au paragraphe 2 du principe directeur B4.3.7:

a) l'élaboration de directives et de politiques nationales relatives aux systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail et de dispositions, de règles et de manuels relatifs à la prévention des accidents;

b) l'organisation d'une formation et de programmes relatifs à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents;

c) l'organisation d'une information publique en matière de protection de la sécurité et de la santé au travail et de prévention des accidents, en particulier au moyen de films, d'affiches, d'avis et de brochures;

d) la distribution de documentation et la diffusion d'informations relatives à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents, de façon à atteindre les gens de mer à bord des navires.

2. Les règles ou recommandations adoptées par les autorités ou organismes nationaux ou par les organisations internationales intéressées devraient être prises en considération pour la préparation des textes relatifs aux mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents ou l'élaboration des pratiques recommandées.

3. Lors de l'élaboration des programmes de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents, tout Membre devrait tenir dûment compte de tout recueil de directives pratiques concernant la sécurité et la santé des gens de mer éventuellement publié par l'Organisation internationale du Travail.

Principe directeur B4.3.9 – Formation relative à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents du travail

1. Les programmes relatifs à la formation visée au paragraphe 1 *a)* de la norme A4.3 devraient être périodiquement revus et mis à jour pour tenir compte de l'évolution des types de navires et de leurs dimensions ainsi que des changements intervenus dans le matériel utilisé, dans l'organisation des équipages, dans les nationalités, dans les langues et dans les méthodes de travail à bord.

2. L'information publique relative à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents devrait être continue. Elle pourrait revêtir les formes suivantes:

a) matériel éducatif audiovisuel, tel que films, à utiliser dans les centres de formation professionnelle des gens de mer et, si possible, présenté à bord des navires;

b) affiches apposées à bord des navires;

c) insertion, dans les périodiques lus par les gens de mer, d'articles sur les risques professionnels maritimes et sur les mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents;

d) campagnes spéciales utilisant divers moyens d'information pour instruire les gens de mer, y compris des campagnes sur les méthodes de travail sûres.

3. L'information publique visée au paragraphe 2 du présent principe directeur devrait tenir compte des nationalités, langues et cultures différentes des gens de mer à bord d'un navire.

Principe directeur B4.3.10 – Education des jeunes gens de mer en matière de sécurité et de santé

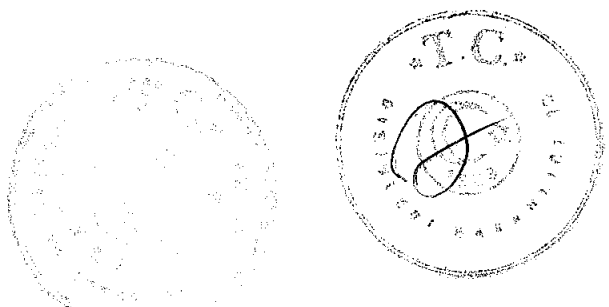
1. Les règlements sur la sécurité et la santé devraient se référer aux dispositions générales concernant les examens médicaux, avant l'entrée en fonction et en cours d'emploi, ainsi que la prévention des accidents et la protection de la santé au travail, qui sont applicables aux activités des gens de mer. Ces règlements devraient préciser en outre les mesures propres à réduire au minimum les risques professionnels auxquels sont exposés les jeunes gens de mer dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Les règlements devraient établir des restrictions empêchant que des jeunes gens de mer dont les aptitudes correspondantes ne seraient pas pleinement reconnues par l'autorité compétente exécutent sans contrôle ni instruction appropriés certains types de travaux comportant un risque particulier d'accident ou d'atteinte à leur santé ou à leur développement physique ou exigeant un degré particulier de maturité, d'expérience ou d'aptitude. L'autorité compétente pourrait prendre en considération, en particulier, les tâches comportant:

a) le levage, le déplacement ou le transport de charges ou d'objets lourds;
b) le travail à l'intérieur des chaudières, des réservoirs et des caissons étanches;
c) l'exposition à des bruits ou à des vibrations atteignant des niveaux nocifs;
d) la conduite d'engins de levage ou d'autres équipements ou outils à moteur ou la communication par signes avec les conducteurs d'équipements de ce genre;
e) la manipulation de câbles d'amarrage ou de remorquage ou des apparaux de mouillage;
f) le gréement;
g) le travail dans la mâture ou sur le pont par gros temps;
h) le quart de nuit;
i) l'entretien de l'équipement électrique;
j) le contact avec des matières potentiellement dangereuses ou avec des agents physiques nocifs, tels que des substances dangereuses ou toxiques, et l'exposition à des rayonnements ionisants;
k) le nettoyage des appareils de cuisine;
l) la manipulation ou la responsabilité des embarcations annexes.

3. Des mesures pratiques devraient être prises par l'autorité compétente ou par un organisme approprié pour attirer l'attention des jeunes gens de mer sur l'information concernant la prévention des accidents et la protection de leur santé à bord des navires. Ces mesures pourraient inclure des cours et des campagnes d'information officielles de prévention des accidents à l'intention des jeunes, ainsi qu'une instruction et une surveillance professionnelles des jeunes gens de mer.

4. Les programmes d'éducation et de formation des jeunes gens de mer, tant à terre qu'à bord, devraient prévoir un enseignement sur les dangers que l'abus d'alcool, de drogues et d'autres substances potentiellement nocives peut avoir sur leur santé et leur bien-être, ainsi que sur les risques et problèmes posés par le VIH/SIDA et les autres activités dangereuses pour la santé.



Principe directeur B4.3.11 – Coopération internationale

1. Les Membres, au besoin avec l'assistance d'organismes intergouvernementaux et d'autres organisations internationales, devraient s'efforcer conjointement de parvenir à la plus grande uniformité possible de l'action visant à protéger la sécurité et la santé au travail et à prévenir les accidents.

2. Lors de l'élaboration de programmes de promotion de la protection en matière de sécurité et de santé au travail et de la prévention des accidents du travail conformément aux dispositions de la norme A4.3, tout Membre devrait tenir dûment compte des recueils de directives pratiques publiés par l'Organisation internationale du Travail, ainsi que des normes appropriées des organisations internationales.

3. Les Membres devraient tenir compte de la nécessité d'une coopération internationale en vue de la promotion continue d'activités relatives à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents du travail. Cette coopération pourrait revêtir les formes suivantes:

a) accords bilatéraux ou multilatéraux visant à uniformiser les normes et les dispositifs de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents;

b) échanges de renseignements sur les risques particuliers auxquels sont exposés les gens de mer et sur les moyens de promouvoir la sécurité et la santé au travail et de prévenir les accidents;

c) assistance en matière d'essais de matériel et d'inspection, conformément aux dispositions nationales de l'Etat du pavillon;

d) collaboration pour l'établissement et la diffusion des dispositions, des règles ou des manuels relatifs à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents;

e) collaboration pour la production et l'utilisation du matériel de formation;

f) mise en commun des moyens matériels ou assistance mutuelle pour la formation des gens de mer dans le domaine de la protection en matière de sécurité et de santé au travail, de la prévention des accidents et des méthodes de travail sûres.

Règle 4.4 – Accès à des installations de bien-être à terre

Objet: assurer aux gens de mer qui travaillent à bord d'un navire l'accès à des installations et services à terre afin d'assurer leur santé et leur bien-être

1. Tout Membre veille à ce que les installations de bien-être à terre, s'il en existe, soient aisément accessibles. Il doit aussi promouvoir la mise en place d'installations de bien-être, telles que celles qui sont énumérées dans le code, dans des ports déterminés en vue d'assurer aux gens de mer des navires se trouvant dans ces ports l'accès à des installations et services de bien-être adéquats.

2. Les responsabilités du Membre concernant les installations à terre telles que les installations et services culturels, de bien-être, de loisirs et d'information, sont énoncées dans le code.

Norme A4.4 – Accès à des installations de bien-être à terre

1. Tout Membre doit exiger que les installations de bien-être existant sur son territoire puissent être utilisées par tous les gens de mer, quels que soient leur nationalité, leur race, leur couleur, leur sexe, leur religion, leurs opinions politiques ou leur origine sociale et quel que soit l'Etat du pavillon du navire à bord duquel ils sont employés ou engagés, ou travaillent.

2. Tout Membre doit promouvoir la mise en place d'installations de bien-être dans les ports appropriés du pays et déterminer, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, quels sont les ports appropriés.

3. Tout Membre doit favoriser la création de conseils du bien-être chargés d'examiner régulièrement les installations et services de bien-être afin de veiller à ce qu'ils soient adaptés eu égard aux changements des besoins des gens de mer résultant de l'évolution de la technique, de l'exploitation ou de toute autre nouveauté dans le secteur des transports maritimes.

Principe directeur B4.4 – Accès à des installations de bien-être à terre

Principe directeur B4.4.1 – Responsabilités des Membres

1. Tout Membre devrait:

a) prendre des mesures pour que des installations et services de bien-être adéquats soient fournis aux gens de mer dans des ports d'escale déterminés et qu'une protection adéquate leur soit assurée dans l'exercice de leur profession;

b) tenir compte, dans la mise en œuvre de ces mesures, des besoins particuliers des gens de mer en matière de sécurité, de santé et de loisirs, surtout à l'étranger et à leur arrivée dans des zones de guerre.

2. Les dispositions prises pour le contrôle des installations et services de bien-être devraient prévoir la participation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer intéressées.

3. Tout Membre devrait prendre des mesures visant à accélérer la libre circulation, entre les navires, les organisations centrales d'approvisionnement et les institutions de bien-être, de tout le matériel nécessaire, tel que films, livres, journaux et équipement sportif, à l'usage des gens de mer, tant à bord de leur navire que dans les centres à terre.

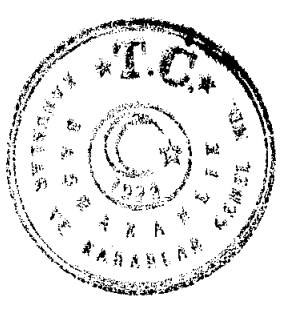
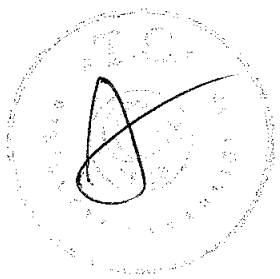
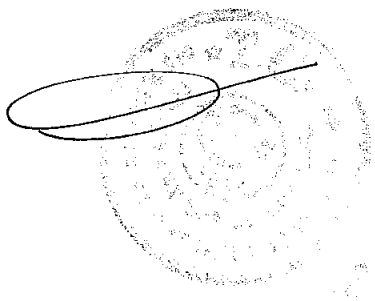
4. Les Membres devraient coopérer entre eux en vue de promouvoir le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports. Cette coopération devrait comprendre les mesures suivantes:

a) des consultations entre autorités compétentes en vue d'offrir des installations et services de bien-être aux gens de mer, dans les ports et à bord des navires, ou de les améliorer;

b) des accords sur la mise en commun de ressources et la fourniture conjointe d'installations de bien-être dans les grands ports de façon à éviter les doubles emplois inutiles;

c) l'organisation de compétitions sportives internationales et l'encouragement des gens de mer à participer à des activités sportives;

d) l'organisation de séminaires internationaux sur la question du bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports.

Principe directeur B4.4.2 – Installations et services de bien-être dans les ports

1. Tout Membre devrait offrir les installations et services de bien-être nécessaires dans des ports appropriés du pays ou veiller à ce qu'ils soient offerts.

2. Les installations et services de bien-être devraient être fournis, conformément aux conditions et à la pratique nationales, par une ou plusieurs des institutions suivantes:

a) les pouvoirs publics;

b) les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, en vertu des conventions collectives ou d'autres dispositions arrêtées d'un commun accord;

c) des organisations bénévoles.

3. Les installations nécessaires de bien-être et de loisirs devraient être créées ou développées dans les ports. Elles devraient comprendre:

a) des salles de réunion et de détente, selon les besoins;

b) des installations de sport et autres installations de plein air, notamment pour des compétitions;

c) des installations pédagogiques;

d) le cas échéant, des installations permettant de pratiquer la religion et d'obtenir des conseils personnels.

4. Ces installations peuvent être fournies en mettant à la disposition des gens de mer, selon leurs besoins, les installations destinées à un usage plus général.

5. Lorsqu'un grand nombre de gens de mer de différentes nationalités ont besoin, dans un port déterminé, de certaines installations telles qu'hôtels, clubs ou installations sportives, les autorités ou les institutions compétentes de leurs pays d'origine et des Etats du pavillon ainsi que les associations internationales intéressées devraient procéder à des consultations et coopérer entre elles, de même qu'avec les autorités et les organes compétents du pays dans lequel le port est situé, en vue de mettre leurs ressources en commun et d'éviter les doubles emplois inutiles.

6. Il devrait y avoir des hôtels ou foyers adaptés aux besoins des gens de mer, là où cela est nécessaire. Ils devraient offrir des services équivalant à ceux d'un hôtel de bonne classe et devraient, autant que possible, être bien situés et ne pas se trouver à proximité immédiate des installations portuaires. Ces hôtels ou foyers devraient être soumis à un contrôle approprié, les prix devraient être raisonnables et, lorsque cela est nécessaire et réalisable, des dispositions devraient être prises pour permettre de loger les familles des gens de mer.

7. Ces installations devraient être ouvertes à tous les gens de mer sans distinction de nationalité, de race, de couleur, de sexe, de religion, d'opinion politique ou d'origine sociale et quel que soit l'Etat du pavillon du navire à bord duquel ils sont employés ou engagés ou travaillent. Sans contrevenir de quelque manière que ce soit à ce principe, il pourrait être nécessaire, dans certains ports, de prévoir plusieurs types d'installations d'un niveau comparable mais adaptées aux coutumes et aux besoins des différents groupes de gens de mer.

8. Des dispositions devraient être prises pour que, dans la mesure où cela est nécessaire, du personnel qualifié soit employé à plein temps, en plus d'éventuels agents bénévoles, pour la gestion des installations et services de bien-être des gens de mer.

Principe directeur B4.4.3 – Conseils du bien-être

1. Il conviendrait de créer des conseils de bien-être, selon le cas au niveau du port ou au niveau régional ou national. Leurs fonctions devraient être notamment:

a) de s'assurer que les installations de bien-être sont toujours adéquates et de déterminer s'il convient d'en créer d'autres ou de supprimer celles qui sont sous-utilisées;

b) d'aider et de conseiller ceux à qui il incombe de fournir des installations de bien-être et d'assurer une coordination entre eux.

2. Les conseils de bien-être devraient compter parmi leurs membres des représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer, de l'autorité compétente et, le cas échéant, d'organisations bénévoles et d'organismes sociaux.

3. Selon les circonstances, les consuls des Etats maritimes et les représentants locaux des organismes de bien-être étrangers devraient être associés, conformément à la législation nationale, aux travaux des conseils de bien-être portuaires, régionaux ou nationaux.

Principe directeur B4.4.4 – Financement des installations de bien-être

1. Conformément aux conditions et à la pratique nationales, un appui financier aux installations de bien-être dans les ports devrait provenir d'une ou de plusieurs des sources suivantes:

a) subventions publiques;

b) taxes ou autres droits spéciaux acquittés par les milieux maritimes;

c) contributions volontaires versées par les armateurs, les gens de mer ou leurs organisations;

d) contributions volontaires d'autres sources.

2. Lorsque des impôts, taxes et autres droits spéciaux sont prévus afin de financer les services de bien-être, ils ne devraient être employés qu'aux fins pour lesquelles ils sont levés.

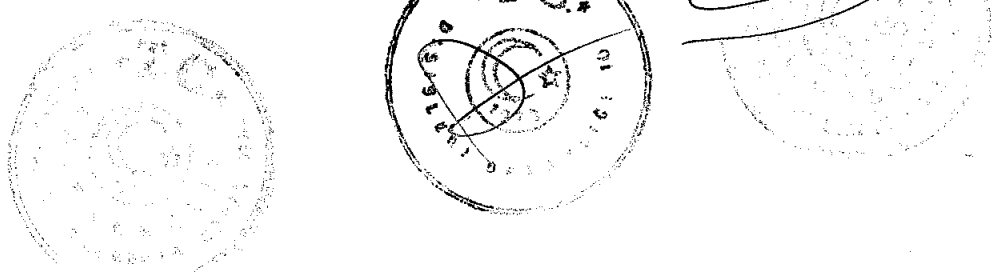
Principe directeur B4.4.5 – Diffusion d'informations et mesures de facilitation

1. Les gens de mer devraient recevoir des informations sur tous les moyens à la disposition du public dans les ports d'escale, notamment les moyens de transport, les services de bien-être, les services récréatifs et éducatifs et les lieux de culte, ainsi que sur ceux qui leur sont spécialement destinés.

2. Des moyens de transport adéquats à prix modique devraient être disponibles à tout moment raisonnable lorsque cela est nécessaire pour permettre aux gens de mer de se rendre en ville à partir d'endroits d'accès facile dans la zone portuaire.

3. Les autorités compétentes devraient prendre les mesures nécessaires pour faire connaître aux armateurs ainsi qu'aux gens de mer arrivant dans un port toute loi ou coutume spéciale dont la violation pourrait mettre leur liberté en danger.

4. Les autorités compétentes devraient doter les zones portuaires et les routes d'accès aux ports d'un éclairage suffisant et de panneaux indicateurs et y faire effectuer des patrouilles régulières en vue d'assurer la protection des gens de mer.



Principe directeur B4.4.6 – Gens de mer dans un port étranger

1. En vue de protéger les gens de mer qui se trouvent dans un port étranger, il conviendrait de prendre des mesures tendant à faciliter:

a) l'accès au consul de l'Etat dont ils sont ressortissants ou de l'Etat où ils résident;

b) une coopération efficace entre les consuls et les autorités locales ou nationales.

2. Le cas des gens de mer incarcérés ou consignés dans un port étranger doit être traité rapidement, conformément à la procédure légale, et les intéressés doivent bénéficier de la protection consulaire appropriée.

3. Lorsqu'un marin est incarcéré ou consigné, pour quelque raison que ce soit, sur le territoire d'un Membre, l'autorité compétente devrait, si le marin le demande, en informer immédiatement l'Etat du pavillon ainsi que l'Etat dont le marin est ressortissant. L'autorité compétente devrait rapidement informer le marin de son droit de présenter une telle demande. L'Etat dont le marin est ressortissant devrait informer rapidement la famille du marin. L'autorité compétente devrait autoriser les agents consulaires de ces Etats à voir immédiatement le marin et à lui rendre visite régulièrement par la suite aussi longtemps qu'il sera incarcéré.

4. Tout Membre devrait, chaque fois que cela est nécessaire, prendre des mesures pour protéger les gens de mer des agressions et autres actes illégaux lorsque le navire se trouve dans ses eaux territoriales et en particulier aux abords des ports.

5. Les responsables dans les ports et à bord des navires devraient faire tout leur possible pour permettre aux gens de mer d'aller à terre au plus tôt après l'arrivée du navire au port.

Règle 4.5 – Sécurité sociale

Objet: assurer l'adoption de mesures visant à faire bénéficier les gens de mer de la sécurité sociale

1. Tout Membre veille à ce que tous les gens de mer et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge bénéficient d'une protection de sécurité sociale conforme au code, sans préjudice, toutefois, des conditions plus favorables prévues au paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution.

2. Tout Membre s'engage à prendre des mesures, en fonction de sa situation nationale, à titre individuel comme dans le cadre de la coopération internationale, pour atteindre progressivement une protection de sécurité sociale complète pour les gens de mer.

3. Tout Membre veille à ce que les gens de mer qui sont soumis à sa législation en matière de sécurité sociale et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge soient admis à bénéficier d'une protection de sécurité sociale qui ne soit pas moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre.

Norme A4.5 – Sécurité sociale

1. Les branches à prendre en considération pour atteindre progressivement la protection complète de sécurité sociale prévue à la règle 4.5 sont les soins médicaux,

les indemnités de maladie, les prestations de chômage, les prestations de vieillesse, les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, les prestations familiales, les prestations de maternité, les prestations d'invalidité et les prestations de survivants, qui complètent la protection prévue par les règles 4.1, concernant les soins médicaux, et 4.2, concernant la responsabilité des armateurs, ainsi que par d'autres titres de la présente convention.

2. Lors de la ratification, la protection assurée par tout Membre conformément au paragraphe 1 de la règle 4.5 doit inclure au moins trois des neuf branches énumérées au paragraphe 1 de la présente norme.

3. Tout Membre prend des mesures, en fonction de sa situation nationale, pour assurer la protection de sécurité sociale complémentaire prévue au paragraphe 1 de la présente norme à tous les gens de mer résidant habituellement sur son territoire. Cette responsabilité peut être mise en œuvre, par exemple, au moyen d'accords bilatéraux ou multilatéraux en la matière ou de systèmes fondés sur des cotisations. La protection ainsi garantie ne doit pas être moins favorable que celle dont jouissent les personnes travaillant à terre qui résident sur le territoire du Membre en question.

4. Nonobstant l'attribution des responsabilités indiquée au paragraphe 3 de la présente norme, les Membres peuvent établir, par des accords bilatéraux ou multilatéraux, ou par des dispositions adoptées dans le cadre des organisations régionales d'intégration économique, d'autres règles relatives à la législation de la sécurité sociale applicable aux gens de mer.

5. Les responsabilités de tout Membre concernant les gens de mer à bord des navires qui battent son pavillon comprennent celles qui sont prévues par les règles 4.1 et 4.2 et par les dispositions correspondantes du code ainsi que celles qui sont inhérentes à ses obligations générales en vertu du droit international.

6. Tout Membre doit examiner les diverses modalités selon lesquelles, en l'absence d'une couverture suffisante dans les branches mentionnées au paragraphe 1 de la présente norme, des prestations comparables seront offertes aux gens de mer, conformément à la législation et à la pratique nationales.

7. La protection visée au paragraphe 1 de la règle 4.5 peut, selon le cas, être prévue par la législation, des régimes privés, des conventions collectives ou une combinaison de ces moyens.

8. Dans la mesure compatible avec leur législation et leur pratique nationales, les Membres coopèrent, par voie d'accord bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres arrangements, pour garantir le maintien des droits relatifs à la sécurité sociale, qu'ils soient assurés par des systèmes contributifs ou non contributifs, acquis ou en cours d'acquisition par les gens de mer, indépendamment de leur lieu de résidence.

9. Tout Membre définit des procédures équitables et efficaces pour le règlement des différends.

10. Tout Membre, lors de la ratification, précise les branches pour lesquelles la protection est assurée, conformément au paragraphe 2 de la présente norme. Lorsqu'il assurera par la suite la couverture d'une ou de plusieurs des autres branches énumérées au paragraphe 1 de la présente norme, il en informera le Directeur général du Bureau international du Travail, lequel tiendra un registre de ces avis, qu'il mettra à la disposition de toutes les parties intéressées.

11. Les rapports soumis au Bureau international du Travail en vertu de l'article 22 de la Constitution doivent également contenir des informations sur les mesures prises conformément au paragraphe 2 de la règle 4.5 pour étendre la protection à d'autres branches.

Principe directeur B4.5 – Sécurité sociale

1. La protection assurée lors de la ratification, conformément au paragraphe 2 de la norme A4.5, devrait porter au minimum sur les soins médicaux, les indemnités de maladie et les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle.

2. Dans les cas mentionnés au paragraphe 6 de la norme A4.5, des prestations comparables pourront être fournies par voie d'assurance, d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres moyens appropriés, en tenant compte des dispositions des conventions collectives applicables. Lorsque de telles mesures sont adoptées, les gens de mer auxquels elles s'appliquent devraient être informés des modalités selon lesquelles la protection assurée par les diverses branches de la sécurité sociale sera fournie.

3. Lorsque les gens de mer relèvent de plus d'une législation nationale en matière de sécurité sociale, les Membres concernés devraient coopérer en vue de déterminer par accord mutuel celle des législations qui s'appliquera, en tenant compte de facteurs comme le type et le niveau de protection plus favorables aux gens de mer intéressés, ainsi que la préférence de ceux-ci.

4. Les procédures à définir en vertu du paragraphe 9 de la norme A4.5 devraient être conçues de manière à couvrir tous les différends relatifs aux réclamations des gens de mer intéressés, quelle que soit la manière dont la couverture est assurée.

5. Tout Membre ayant des gens de mer nationaux ou des gens de mer non nationaux, ou les deux, employés à bord des navires battant son pavillon devrait offrir la protection de sécurité sociale prévue par la présente convention, telle qu'applicable, et devrait réexaminer périodiquement les branches de la protection de sécurité sociale visée au paragraphe 1 de la norme A4.5 en vue d'identifier toute autre branche utile aux gens de mer concernés.

6. Le contrat d'engagement maritime devrait préciser les modalités selon lesquelles la protection des différentes branches de la sécurité sociale sera assurée à l'intéressé par l'armateur et contenir toute autre information utile dont dispose celui-ci, comme les déductions obligatoires du salaire du marin et les cotisations de l'armateur qui peuvent être exigées, conformément aux prescriptions des organismes autorisés spécifiés dans le cadre des régimes nationaux de sécurité sociale applicables.

7. Lorsqu'il exerce effectivement sa juridiction dans le domaine des questions sociales, le Membre dont le navire bat pavillon devrait s'assurer que les obligations des armateurs en matière de protection de sécurité sociale sont respectées, notamment en ce qui concerne le versement des cotisations aux régimes de sécurité sociale.

TITRE 5. CONFORMITÉ ET MISE EN APPLICATION DES DISPOSITIONS

1. Les règles qui figurent sous ce titre précisent la responsabilité de tout Membre quant au plein respect et à l'application des principes et droits définis dans les articles de la présente convention ainsi que des obligations spécifiques mentionnées sous ses titres 1, 2, 3 et 4.

2. Les paragraphes 3 et 4 de l'article VI, qui autorisent la mise en œuvre des dispositions de la partie A du code par des dispositions équivalentes dans l'ensemble, ne s'appliquent pas à la partie A du code relevant du présent titre.

3. Conformément au paragraphe 2 de l'article VI, tout Membre doit s'acquitter des responsabilités qui lui incombent en application des règles de la manière indiquée dans les normes correspondantes de la partie A du code en tenant dûment compte des principes directeurs correspondants de la partie B du code.

4. Les dispositions du présent titre sont mises en œuvre en tenant compte du fait que les gens de mer et les armateurs, comme toute autre personne, sont égaux devant la loi et ont droit à une protection juridique égale; ils ont accès sans faire l'objet de discrimination aux cours, tribunaux ou autres mécanismes de règlement des différends. Les dispositions du présent titre ne portent pas attribution de compétence matérielle ou territoriale.

Règle 5.1 – Responsabilités de l'Etat du pavillon

Objet: assurer que tout Membre s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention à l'égard des navires qui battent son pavillon

Règle 5.1.1 – Principes généraux

1. Il incombe à tout Membre de veiller à ce que ses obligations en vertu de la présente convention soient mises en œuvre à bord des navires battant son pavillon.

2. Tout Membre établit un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime, conformément aux règles 5.1.3 et 5.1.4, en vue d'assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer sont et demeurent conformes aux normes de la présente convention à bord des navires battant son pavillon.

3. Aux fins de l'instauration d'un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime, un Membre peut, le cas échéant, habiliter des institutions publiques ou d'autres organismes, y compris ceux d'un autre Membre, si celui-ci y consent, dont il reconnaît la compétence et l'indépendance pour réaliser des inspections ou délivrer des certificats, ou les deux. Dans tous les cas, le Membre conserve la pleine responsabilité de l'inspection et de la certification des conditions de travail et de vie des gens de mer intéressés à bord des navires battant son pavillon.

4. Le certificat de travail maritime, complété par une déclaration de conformité du travail maritime, atteste, sauf preuve contraire, que le navire a été dûment inspecté

par l'Etat du pavillon et que les prescriptions de la présente convention concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer ont été suivies dans la mesure certifiée.

5. Des informations sur le système mentionné au paragraphe 2 de la présente règle, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, doivent figurer dans les rapports soumis par le Membre au Bureau international du Travail en vertu de l'article 22 de la Constitution.

Norme A5.1.1 – Principes généraux

1. Tout Membre définit des objectifs et des normes précis pour l'administration de ses systèmes d'inspection et de certification, ainsi que des procédures générales appropriées pour évaluer dans quelle mesure ces objectifs sont atteints et ces normes respectées.

2. Tout Membre exige qu'un exemplaire de la présente convention soit tenu à disposition à bord de tous les navires battant son pavillon.

Principe directeur B5.1.1 – Principes généraux

1. L'autorité compétente devrait prendre les dispositions nécessaires pour favoriser une coopération efficace entre les institutions publiques et les autres organismes auxquels se réfèrent les règles 5.1.1 et 5.1.2 et qui sont intéressés par les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires.

2. En vue d'assurer plus efficacement la coopération entre les inspecteurs et les armateurs, les gens de mer et leurs organisations respectives, et afin de maintenir ou d'améliorer les conditions de travail et de vie des gens de mer, l'autorité compétente devrait consulter à intervalles réguliers les représentants desdites organisations quant aux meilleurs moyens d'atteindre ces objectifs. Les modalités de ces consultations devraient être déterminées par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer.

Règle 5.1.2 – Habilitation des organismes reconnus

1. L'autorité compétente doit avoir établi que les institutions publiques ou autres organismes mentionnés au paragraphe 3 de la règle 5.1.1 (les «organismes reconnus»), sont conformes aux prescriptions du code quant à leur compétence et à leur indépendance. Les fonctions d'inspection ou de certification que les organismes reconnus pourront être autorisés à assurer doivent relever des activités pour lesquelles le code dit expressément qu'elles seront réalisées par l'autorité compétente ou un organisme reconnu.

2. Les rapports mentionnés au paragraphe 5 de la règle 5.1.1 doivent contenir des informations relatives à tout organisme reconnu, à la portée des pouvoirs qui lui sont conférés et aux dispositions prises par le Membre pour assurer que les activités autorisées sont menées à bien de façon complète et efficace.

Norme A5.1.2 – Habilitation des organismes reconnus

1. Aux fins de l'habilitation visée au paragraphe 1 de la règle 5.1.2, l'autorité compétente doit examiner la compétence et l'indépendance de l'organisme intéressé et établir que celui-ci a démontré que, dans la mesure nécessaire à l'exercice des activités visées par l'habilitation:

a) il possède l'expertise correspondant aux aspects pertinents de la présente convention ainsi qu'une connaissance suffisante de l'exploitation des navires, y compris les conditions minimales requises pour le travail à bord d'un navire, les conditions d'emploi, le logement et les loisirs, l'alimentation et le service de table, la prévention des accidents, la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale;

b) il est en mesure de maintenir et d'actualiser les compétences de son personnel;

c) il a une connaissance suffisante des prescriptions de la présente convention ainsi que de la législation nationale applicable et des instruments internationaux pertinents;

d) sa taille, sa structure, son expérience et ses moyens correspondent au type et à la portée de l'habilitation.

2. Toute habilitation accordée en matière d'inspection doit au moins autoriser l'organisme reconnu à exiger la correction des défauts qu'il aura constatés quant aux conditions de travail et de vie des gens de mer et à effectuer des inspections dans ce domaine si l'Etat du port le lui demande.

3. Tout Membre doit établir:

a) un système propre à assurer l'adéquation des tâches réalisées par les organismes reconnus, y compris des informations sur l'ensemble des dispositions applicables de la législation nationale et des instruments internationaux pertinents;

b) des procédures de communication avec ces organismes et de contrôle de leur action.

4. Tout Membre fournit au Bureau international du Travail la liste des organismes reconnus qu'il a habilités à agir en son nom et doit tenir cette liste à jour. La liste doit indiquer les fonctions que les organismes reconnus sont habilités à assumer. Le Bureau tiendra cette liste à la disposition du public.

Principe directeur B5.1.2 – Habilitation des organismes reconnus

1. L'organisme demandant à être reconnu devrait démontrer qu'il a la compétence et la capacité nécessaires, sur le plan technique et administratif et en matière de gestion, pour assurer la prestation d'un service de qualité dans les délais prescrits.

2. Aux fins de l'évaluation des moyens dont dispose un organisme donné, l'autorité compétente devrait vérifier que celui-ci:

a) dispose d'un personnel technique, de gestion et d'appui adéquat;

b) dispose, pour fournir les services requis, de professionnels qualifiés en nombre suffisant et répartis de sorte à assurer une couverture géographique satisfaisante;

c) a démontré sa capacité à fournir des services de qualité dans les délais prescrits;

d) est indépendant et capable de rendre compte de son action.

3. L'autorité compétente devrait conclure un accord écrit avec tout organisme qu'elle reconnaît en vue d'une habilitation. Cet accord devrait notamment porter sur les aspects suivants:

a) champ d'application;

b) objet;

c) conditions générales;

d) exécution des fonctions visées par l'habilitation;

e) base juridique des fonctions visées par l'habilitation;
f) communication de rapports à l'autorité compétente;
g) notification de l'habilitation par l'autorité compétente à l'organisme reconnu;
h) contrôle par l'autorité compétente des activités déléguées à l'organisme reconnu.

4. Tout Membre devrait exiger des organismes reconnus qu'ils élaborent un système pour la qualification du personnel employé comme inspecteurs de sorte à assurer la mise à jour régulière de leurs connaissances et compétences.

5. Tout Membre devrait exiger des organismes reconnus qu'ils tiennent des registres de leurs services de sorte à pouvoir établir qu'ils ont agi conformément aux normes applicables pour les aspects couverts par ces services.

6. Lors de l'élaboration des procédures de contrôle mentionnées au paragraphe 3 *b)* de la norme A5.1.2, tout Membre devrait tenir compte des *Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'administration* adoptées dans le cadre de l'Organisation maritime internationale.

Règle 5.1.3 – Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime

1. La présente règle s'applique aux navires:
a) d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, effectuant des voyages internationaux;
b) d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, battant le pavillon d'un Membre et opérant à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays.

Aux fins de la présente règle, «voyage international» désigne un voyage d'un pays à un port d'un autre pays.

2. La présente règle s'applique également à tout navire qui bat le pavillon d'un Membre et qui n'est pas couvert par le paragraphe 1 de la présente règle, sur demande de l'armateur au Membre concerné.

3. Tout Membre doit exiger des navires battant son pavillon qu'ils conservent et tiennent à jour un certificat de travail maritime certifiant que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord, y compris les mesures visant à assurer la conformité continue des dispositions adoptées qui doivent être mentionnées dans la déclaration de conformité du travail maritime dont il est question au paragraphe 4 de la présente règle, ont fait l'objet d'une inspection et répondent aux prescriptions de la législation nationale ou autres dispositions visant l'application de la présente convention.

4. Tout Membre doit exiger des navires battant son pavillon qu'ils conservent et tiennent à jour une déclaration de conformité du travail maritime mentionnant les prescriptions nationales visant l'application de la présente convention en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des gens de mer et énonçant les mesures adoptées par l'armateur pour assurer le respect de ces prescriptions sur le navire ou les navires concernés.

5. Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime doivent être conformes au modèle prescrit par le code.

6. Lorsque l'autorité compétente du Membre ou un organisme reconnu dûment habilité à cet effet a vérifié par une inspection qu'un navire battant le pavillon du Membre respecte ou continue de respecter les normes de la présente convention, elle

doit délivrer ou renouveler le certificat de travail maritime correspondant, et le consigner dans un fichier accessible au public.

7. Des prescriptions détaillées concernant le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime, y compris une liste des points devant faire l'objet d'une inspection et être approuvés, sont énoncées dans la partie A du code.

Norme A5.1.3 – Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime

1. Le certificat de travail maritime est délivré au navire, pour une durée n'excédant pas cinq ans, par l'autorité compétente ou par un organisme reconnu dûment habilité à cet effet. La liste des points qui doivent être inspectés et jugés conformes à la législation nationale ou autres dispositions visant l'application des prescriptions de la présente convention pour ce qui touche aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord avant qu'un certificat de travail maritime puisse être délivré figure à l'annexe A5-I.

2. La validité du certificat de travail maritime est subordonnée à la réalisation d'une inspection intermédiaire, effectuée par l'autorité compétente ou par un organisme reconnu dûment habilité à cet effet, qui a pour objet de vérifier que les prescriptions nationales visant l'application de la présente convention sont toujours respectées. Si une seule inspection intermédiaire est effectuée alors que le certificat a une durée de validité de cinq ans, cette inspection doit avoir lieu entre le deuxième et le troisième anniversaire de la date d'établissement du certificat. La date anniversaire s'entend du jour et du mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration du certificat de travail maritime. L'inspection intermédiaire doit être tout aussi étendue et approfondie que les inspections effectuées en vue du renouvellement du certificat. Le certificat sera visé à l'issue d'une inspection intermédiaire favorable.

3. Nonobstant le paragraphe 1 de la présente norme, lorsque l'inspection effectuée aux fins d'un renouvellement a eu lieu dans les trois mois précédant l'échéance du certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime est valide à partir de la date à laquelle l'inspection en question a été effectuée, pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'échéance du certificat en cours.

4. Lorsque l'inspection effectuée aux fins d'un renouvellement a eu lieu plus de trois mois avant la date d'échéance du certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime est valide pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date à laquelle l'inspection en question a eu lieu.

5. Le certificat de travail maritime peut être délivré à titre provisoire:

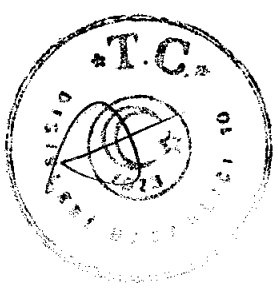
a) aux nouveaux navires, à la livraison;

b) lorsqu'un navire change de pavillon;

c) lorsqu'un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire qui est nouveau pour cet armateur.

6. Un certificat de travail maritime ne peut être délivré à titre provisoire que pour une durée n'excédant pas six mois par l'autorité compétente ou un organisme reconnu dûment habilité à cet effet.

7. Un certificat de travail maritime provisoire n'est délivré qu'une fois qu'il a été établi que:



a) le navire a été inspecté, dans la mesure où cela est raisonnablement possible, au regard des prescriptions énumérées à l'annexe A5-I, en tenant compte de la vérification des éléments visés aux alinéas *b), c)* et *d)* du présent paragraphe;

b) l'armateur a démontré à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu que des procédures adéquates sont mises en œuvre à bord en vue d'assurer le respect des dispositions de la présente convention;

c) le capitaine connaît les prescriptions de la présente convention et les obligations en matière de mise en œuvre;

d) les informations requises ont été présentées à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

8. La délivrance du certificat de travail maritime à durée de validité ordinaire est subordonnée à la réalisation, avant la date d'échéance du certificat provisoire, d'une inspection complète telle que prévue au paragraphe 1 de la présente norme. Aucun nouveau certificat provisoire ne sera délivré après la période initiale de six mois mentionnée au paragraphe 6 de la présente norme. La délivrance d'une déclaration de conformité du travail maritime n'est pas requise pendant la durée de validité du certificat provisoire.

9. Le certificat de travail maritime, le certificat de travail maritime provisoire et la déclaration de conformité du travail maritime seront établis conformément aux modèles présentés à l'annexe A5-II.

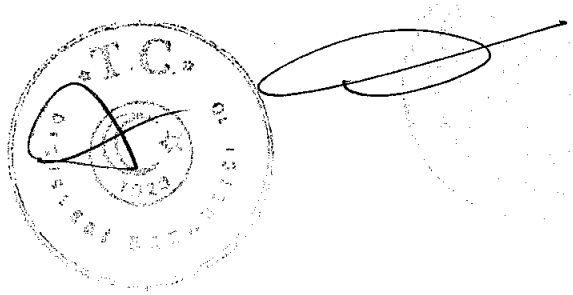
10. La déclaration de conformité du travail maritime sera annexée au certificat de travail maritime. Elle comprend deux parties:

a) la partie I est établie par l'autorité compétente, qui: i) indique la liste des points qui doivent être inspectés en application du paragraphe 1 de la présente norme; ii) indique les prescriptions nationales donnant effet aux dispositions pertinentes de la présente convention en renvoyant aux dispositions applicables de la législation nationale et en donnant, dans la mesure nécessaire, des informations concises sur les points importants des prescriptions nationales; iii) fait référence aux prescriptions de la législation nationale relatives à certaines catégories de navires; iv) mentionne toute disposition équivalente dans l'ensemble adoptée en vertu du paragraphe 3 de l'article VI; v) indique clairement toute dérogation octroyée par l'autorité compétente en vertu du titre 3;

b) la partie II est établie par l'armateur et énonce les mesures adoptées pour assurer une conformité continue avec les prescriptions nationales entre deux inspections ainsi que les mesures proposées pour assurer une amélioration continue.

L'autorité compétente ou l'organisme reconnu dûment habilité à cet effet certifie la partie II et délivre la déclaration de conformité du travail maritime.

11. Le résultat de toutes les inspections ou autres vérifications effectuées ultérieurement sur le navire et tous défauts importants relevés au cours de ces vérifications sont consignés, de même que la date du constat qu'il a été remédié aux défauts. Ces informations, accompagnées d'une traduction en anglais lorsqu'elles ne sont pas consignées dans cette langue, sont soit transcrites sur la déclaration de conformité du travail maritime, soit annexées à ce document, soit tenues à la disposition des gens de mer, des inspecteurs de l'Etat du pavillon, des fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et des représentants des armateurs et des gens de mer par d'autres moyens, conformément à la législation nationale.



12. Un exemplaire valide et à jour du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime, et leur traduction en anglais lorsque l'original n'est pas dans cette langue, doit être conservé à bord et une copie doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. Copie de ces documents est communiquée aux gens de mer, inspecteurs de l'Etat du pavillon, fonctionnaires autorisés de l'Etat du port ou représentants des armateurs et des gens de mer qui en feront la demande, conformément à la législation nationale.

13. L'obligation relative à la production d'une traduction en anglais, mentionnée aux paragraphes 11 et 12 de la présente norme, ne concerne pas un navire n'effectuant pas un voyage international.

14. Tout certificat établi en application des paragraphes 1 ou 5 de la présente norme perd sa validité:

a) si les inspections prescrites ne sont pas effectuées dans les délais fixés au paragraphe 2 de la présente norme;

b) si le certificat n'est pas visé conformément au paragraphe 2 de la présente norme;

c) s'il y a changement du pavillon du navire;

d) lorsqu'un armateur cesse d'assumer la responsabilité de l'exploitation d'un navire;

e) lorsque des modifications importantes ont été apportées à la structure ou aux équipements visés au titre 3.

15. Dans le cas mentionné au paragraphe 14 *c)*, *d)* ou *e)* de la présente norme, le nouveau certificat n'est délivré que si l'autorité compétente ou l'organisme reconnu qui le délivre est pleinement convaincu que le navire est conforme aux prescriptions de la présente norme.

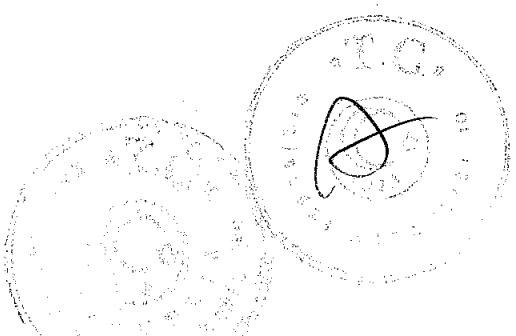
16. Un certificat de travail maritime est retiré par l'autorité compétente ou l'organisme reconnu dûment habilité à cet effet par l'Etat du pavillon s'il est avéré que le navire en question ne respecte pas les prescriptions de la présente convention et qu'aucune mesure corrective prescrite n'a été prise.

17. Lorsqu'un retrait de certificat de travail maritime est envisagé conformément au paragraphe 16 de la présente norme, l'autorité compétente ou l'organisme reconnu tient compte de la gravité ou de la fréquence des manquements.

Principe directeur B5.1.3 – Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime

1. L'énoncé des prescriptions nationales figurant dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime devrait inclure ou être accompagné de références aux dispositions législatives régissant les conditions de travail et de vie des gens de mer pour chacune des prescriptions énumérées à l'annexe A5-I. Lorsque la législation nationale reprend précisément les prescriptions énoncées dans la présente convention, il suffira d'y faire référence. Lorsqu'une disposition de la présente convention est mise en œuvre par des dispositions équivalentes dans l'ensemble, conformément au paragraphe 3 de l'article VI, elle devrait être identifiée et une explication concise devrait être fournie. Lorsqu'une dérogation est octroyée par l'autorité compétente en vertu du titre 3, la disposition ou les dispositions en question devraient être clairement indiquées.

2. Les mesures mentionnées dans la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime, établie par l'armateur, devraient notamment indiquer en quelles occasions la conformité continue avec certaines prescriptions nationales sera vérifiée, les per-



sonnes devant procéder à la vérification, les registres devant être tenus ainsi que les procédures devant être suivies si un défaut de conformité est constaté. La partie II peut se présenter sous des formes diverses. Elle pourra renvoyer à une documentation plus générale portant sur les politiques et procédures relatives à d'autres aspects du secteur maritime, comme les documents requis par le *Code international de la gestion de la sécurité* (Code ISM) ou les informations requises en application de la règle 5 du chapitre XI-1 de la Convention SOLAS, qui porte sur la fiche synoptique continue des navires.

3. Les mesures pour assurer une conformité continue devraient se référer notamment aux prescriptions internationales générales faisant obligation à l'armateur et au capitaine de se tenir informés des derniers progrès réalisés en matière technologique et scientifique en ce qui concerne l'aménagement des lieux de travail, compte tenu des dangers inhérents au travail des gens de mer, et d'informer en conséquence les représentants des gens de mer, garantissant ainsi un meilleur niveau de protection des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord.

4. Il importe par-dessus tout que la déclaration de conformité du travail maritime soit libellée en termes clairs choisis en vue d'aider tous les intéressés, notamment les inspecteurs de l'Etat du pavillon, les fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et les gens de mer, à vérifier que les prescriptions sont bien mises en œuvre.

5. L'annexe B5-I présente un exemple des informations pouvant figurer dans la déclaration de conformité du travail maritime.

6. Lorsqu'un navire change de pavillon comme indiqué au paragraphe 14 *c)* de la norme A5.1.3 et que les deux Etats concernés ont ratifié la présente convention, l'Etat dont le navire était autorisé à battre pavillon précédemment devrait, dans les meilleurs délais, communiquer à l'autorité compétente de l'autre Membre copie du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime conservés à bord du navire avant le changement de pavillon et, le cas échéant, copie des rapports d'inspection pertinents si l'autorité compétente en fait la demande dans les trois mois suivant la date du changement du pavillon.

Règle 5.1.4 – Inspection et mise en application

1. Tout Membre vérifie, par un système efficace et coordonné d'inspections périodiques, de surveillance et d'autres mesures de contrôle, que les navires qui battent son pavillon respectent les prescriptions de la présente convention telles qu'elles sont mises en œuvre par la législation nationale.

2. La partie A du code contient des prescriptions détaillées au sujet du système d'inspection et de mise en application mentionné au paragraphe 1 de la présente règle.

Norme A5.1.4 – Inspection et mise en application

1. Tout Membre dispose d'un système d'inspection des conditions faites aux gens de mer à bord des navires battant son pavillon, notamment pour vérifier que les mesures relatives aux conditions de travail et de vie énoncées dans la déclaration de conformité du travail maritime, le cas échéant, sont suivies et que les prescriptions de la présente convention sont respectées.

2. L'autorité compétente désigne des inspecteurs qualifiés en nombre suffisant pour assumer les responsabilités qui lui incombent en application du paragraphe 1 de la présente norme. Lorsque des organismes reconnus sont habilités à mener à bien des

inspections, le Membre exige que les personnes affectées à cette activité disposent des qualifications requises à cet effet et donne aux intéressés l'autorité juridique nécessaire pour exercer leurs fonctions.

3. Les dispositions nécessaires sont prises pour assurer que les inspecteurs ont la formation, les compétences, les attributions, les pouvoirs, le statut et l'indépendance nécessaires ou souhaitables pour pouvoir effectuer la vérification et assurer la conformité visées au paragraphe 1 de la présente norme.

4. Les inspections sont effectuées à des intervalles conformes aux prescriptions de la norme A5.1.3, le cas échéant. Ces intervalles ne doivent en aucun cas excéder trois ans.

5. Si un Membre reçoit une plainte qui ne lui apparaît pas manifestement infondée ou acquiert la preuve qu'un navire battant son pavillon ne se conforme pas aux prescriptions de la présente convention ou qu'il y a de sérieux manquements dans l'application des mesures énoncées dans la déclaration de conformité du travail maritime, il prend les dispositions nécessaires pour enquêter sur la question et s'assurer que des mesures sont prises pour remédier aux manquements constatés.

6. Tout Membre formule des règles adaptées et en assure l'application effective en vue de garantir aux inspecteurs un statut et des conditions de service propres à les rendre indépendants de tout changement de gouvernement et de toute influence extérieure indue.

7. Les inspecteurs, ayant reçu des instructions claires quant aux tâches à accomplir et munis des pouvoirs appropriés, sont autorisés:

a) à monter à bord des navires battant le pavillon du Membre;

b) à procéder à tous examens, contrôles ou enquêtes qu'ils jugent nécessaires pour s'assurer que les normes sont strictement respectées;

c) à exiger qu'il soit remédié à tout manquement et à interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'ils ont des raisons de croire que les manquements constituent une infraction grave aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, ou représentent un grave danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer.

8. Toute mesure prise en vertu du paragraphe 7 *c)* de la présente norme doit pouvoir faire l'objet d'un recours devant l'autorité judiciaire ou administrative.

9. Les inspecteurs ont la faculté de donner des conseils au lieu d'intenter ou de recommander des poursuites lorsqu'il n'y a pas une infraction manifeste aux prescriptions de la présente convention qui met en danger la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer concernés et qu'il n'existe pas d'antécédents d'infractions analogues.

10. Les inspecteurs tiennent confidentielle la source de toute plainte ou réclamation alléguant qu'il existe un danger ou des manquements de nature à compromettre les conditions de travail et de vie des gens de mer, ou qu'il y a violation des dispositions législatives, et s'abstiennent de révéler à l'armateur ou à son représentant ou à l'exploitant du navire qu'il a été procédé à une inspection à la suite d'une telle plainte ou réclamation.

11. Les inspecteurs ne doivent pas se voir confier des tâches en nombre ou d'une nature tels qu'elles soient susceptibles de nuire à une inspection efficace ou de porter préjudice à leur autorité ou à leur impartialité vis-à-vis des armateurs, des gens de mer ou de toute autre partie intéressée. Les inspecteurs doivent notamment:

a) avoir l'interdiction de posséder un intérêt quelconque, direct ou indirect, dans les activités qu'ils sont appelés à contrôler;

b) être tenus, sous peine de sanctions ou de mesures disciplinaires appropriées, de ne pas révéler, même après avoir cessé leurs fonctions, les secrets commerciaux ou les procédés d'exploitation confidentiels ou les informations de nature personnelle dont ils pourraient avoir eu connaissance dans l'exercice de leurs fonctions.

12. Les inspecteurs, pour toute inspection effectuée, soumettent un rapport à l'autorité compétente. Une copie de ce rapport, en langue anglaise ou dans la langue de travail du navire, est remise au capitaine et une autre est affichée sur le tableau d'affichage du navire pour l'information des gens de mer et communiquée à leurs représentants, sur demande.

13. L'autorité compétente tient des registres des inspections des conditions faites aux gens de mer à bord des navires battant le pavillon du Membre dont elle relève. Elle publie un rapport annuel sur les activités d'inspection dans un délai raisonnable ne dépassant pas six mois à partir de la fin de l'année.

14. Dans le cas d'une enquête faisant suite à un incident majeur, le rapport est soumis à l'autorité compétente dès que possible et au plus tard un mois après la conclusion de l'enquête.

15. Lorsqu'il est procédé à une inspection ou lorsque des mesures sont prises conformément aux dispositions de la présente norme, tous les efforts raisonnables sont faits pour éviter que le navire ne soit indûment retenu ou retardé.

16. Des indemnités sont versées conformément à la législation nationale pour tout préjudice ou perte résultant de l'exercice illicite des pouvoirs des inspecteurs. La charge de la preuve incombe dans chaque cas au plaignant.

17. Des sanctions appropriées et d'autres mesures correctives sont prévues et effectivement appliquées par tout Membre en cas d'infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, et d'entrave à l'exercice des fonctions des inspecteurs.

Principe directeur B5.1.4 – Inspection et mise en application

1. L'autorité compétente et tout autre service ou autorité responsable de tout ou partie de l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer devraient disposer des ressources nécessaires pour pouvoir remplir leurs fonctions. En particulier:

a) tout Membre devrait prendre les mesures nécessaires pour que les inspecteurs puissent disposer, en tant que de besoin, de l'assistance d'experts et de techniciens dûment qualifiés dans l'accomplissement de leur travail;

b) les inspecteurs devraient disposer de locaux convenablement situés ainsi que de moyens matériels et de transport adéquats pour pouvoir s'acquitter de manière efficace de leurs tâches.

2. L'autorité compétente devrait élaborer une politique en matière de conformité et de mise en application en vue de garantir une certaine cohérence et de guider les activités d'inspection et de mise en application relatives à la présente convention. L'énoncé de cette politique devrait être communiqué à tous les inspecteurs et aux représentants de la loi concernés et tenu à la disposition du public ainsi que des armateurs et des gens de mer.

3. L'autorité compétente devrait instituer des procédures simples lui permettant d'être saisie de façon confidentielle de toute information relative à des infractions éventuelles aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, soumise par les gens de mer directement ou par l'intermédiaire de leurs représentants et faire en sorte que les inspecteurs puissent enquêter sans délai à ce sujet, y compris:

a) en habilitant le capitaine, les gens de mer ou les représentants de ces derniers à demander une inspection lorsqu'ils le jugent nécessaire;

b) en fournissant aux armateurs et aux gens de mer ainsi qu'aux organisations intéressées des informations et conseils techniques au sujet des moyens les plus efficaces de donner effet aux prescriptions de la présente convention et d'œuvrer à une amélioration continue des conditions faites aux gens de mer à bord des navires.

4. Les inspecteurs devraient être pleinement formés et suffisamment nombreux pour pouvoir s'acquitter efficacement de leurs tâches compte dûment tenu des éléments suivants:

a) l'importance des tâches leur incombant, en particulier le nombre, la nature et la taille des navires soumis à l'inspection ainsi que le nombre et la complexité des dispositions légales à appliquer;

b) les ressources mises à la disposition des inspecteurs;

c) les conditions pratiques dans lesquelles l'inspection doit être effectuée pour être efficace.

5. Sous réserve des conditions établies par la législation nationale pour le recrutement dans le service public, les inspecteurs devraient posséder des qualifications et une formation adéquate pour exercer leurs fonctions et, autant que possible, avoir une formation maritime ou une expérience de marin. Ils devraient posséder une connaissance adéquate des conditions de travail et de vie des gens de mer ainsi que de la langue anglaise.

6. Des mesures devraient être prises pour assurer aux inspecteurs un perfectionnement approprié en cours d'emploi.

7. Tous les inspecteurs devraient connaître précisément les circonstances dans lesquelles il y a lieu de procéder à une inspection, l'étendue de l'inspection à effectuer dans les différentes circonstances visées et la méthode générale d'inspection.

8. Les inspecteurs, munis des pouvoirs nécessaires en application de la loi nationale, devraient au moins être autorisés:

a) à monter à bord des navires librement et à l'improviste. Cependant, au moment d'engager l'inspection du navire, les inspecteurs devraient informer de leur présence le capitaine ou la personne assumant le commandement et, selon le cas, les gens de mer ou leurs représentants;

b) à interroger le capitaine, les gens de mer ou toute autre personne, y compris l'armateur ou son représentant, sur toute question concernant l'application des prescriptions de la législation, en présence de tout témoin que la personne peut avoir demandé;

c) à exiger communication de tous les livres, journaux de bord, registres, certificats ou autres documents ou informations ayant directement trait à l'objet de l'inspection en vue de vérifier que la législation nationale assurant la mise en œuvre de la présente convention est respectée;

d) à s'assurer de l'affichage des avis requis par la législation nationale mettant en œuvre la présente convention;

e) à prélever et à emporter, aux fins d'analyse, des échantillons de produits, de marchandises, d'eau potable, de vivres, de matériaux et de substances utilisés ou manipulés;

f) à la suite d'une inspection, à porter immédiatement à l'attention de l'armateur, de l'exploitant du navire ou du capitaine les manquements pouvant porter préjudice à la santé et à la sécurité des personnes à bord;

g) à alerter l'autorité compétente et, s'il y a lieu, l'organisme reconnu sur tous manquements ou abus que la législation en vigueur ne prend pas spécifiquement en compte et à les saisir de propositions pour l'amélioration de cette législation;

h) à aviser l'autorité compétente de tout accident du travail ou maladie professionnelle affectant des gens de mer dans les cas et selon la manière prescrits par la législation.

9. Lorsqu'un échantillon est prélevé ou emporté conformément au paragraphe 8 *e)* du présent principe directeur, l'armateur ou son représentant et, selon le cas, un marin devraient assister à l'opération ou en être avisés. La quantité de l'échantillon devrait être dûment consignée par l'inspecteur.

10. Le rapport annuel publié par l'autorité compétente de tout Membre en ce qui concerne les navires battant le pavillon de ce Membre devrait inclure:

a) une liste des lois et des règlements en vigueur relatifs aux conditions de travail et de vie des gens de mer, ainsi que tous les amendements devenus applicables pendant l'année;

b) des informations détaillées sur l'organisation du système d'inspection;

c) des statistiques des navires ou autres locaux assujettis à l'inspection et des navires ou autres locaux effectivement inspectés;

d) des statistiques de l'ensemble des gens de mer assujettis à la législation nationale;

e) des statistiques et des informations sur les violations de la législation, les sanctions infligées et les cas où des navires ont été immobilisés;

f) des statistiques des accidents du travail et des maladies professionnelles affectant des gens de mer et ayant fait l'objet d'une déclaration.

Règle 5.1.5 – Procédures de plainte à bord

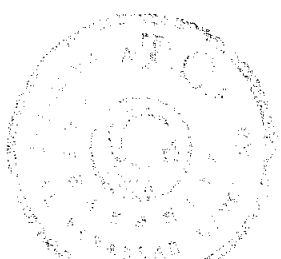
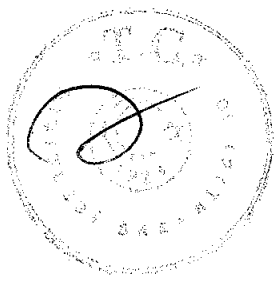
1. Tout Membre exige qu'il existe à bord des navires battant son pavillon des procédures permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.

2. Tout Membre interdit et sanctionne toute forme de victimisation d'un marin ayant porté plainte.

3. Les dispositions de la présente règle et des sections correspondantes du code sont sans préjudice du droit du marin de chercher réparation par tout moyen légal lui paraissant approprié.

Norme A5.1.5 – Procédures de plainte à bord

1. Sans préjudice d'une portée plus large que la législation ou les conventions collectives nationales pourront préciser, les gens de mer pourront avoir recours aux

procédures à bord pour porter plainte sur toute question constituant selon eux une infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.

2. Tout Membre veille à ce que la législation prévoie l'établissement de procédures de plainte à bord appropriées en vue de satisfaire aux prescriptions de la règle 5.1.5. Ces procédures doivent viser à ce que le litige à l'origine de la plainte soit réglé au niveau le plus bas possible. Cependant, dans tous les cas, les gens de mer ont le droit de porter plainte directement auprès du capitaine et, s'ils le jugent nécessaire, auprès d'autorités extérieures appropriées.

3. Les gens de mer ont le droit d'être accompagnés ou représentés pendant la procédure de plainte à bord et des mesures seront prévues pour prévenir la victimisation de gens de mer ayant porté plainte. Le terme «victimisation» désigne tout acte malveillant, quel qu'en soit l'auteur, à l'encontre d'un marin ayant présenté une plainte qui n'est pas manifestement abusive ni calomnieuse.

4. Tous les gens de mer doivent recevoir, outre un exemplaire de leur contrat d'engagement maritime, un document décrivant les procédures de plainte en vigueur à bord du navire. Le document doit mentionner notamment les coordonnées de l'autorité compétente dans l'Etat du pavillon et, si ce n'est pas le même, dans le pays de résidence des gens de mer, ainsi que le nom d'une ou de plusieurs personnes se trouvant à bord qui seraient susceptibles, à titre confidentiel, de les conseiller de manière impartiale quant à leur plainte et de les aider de toute autre manière à mettre en œuvre la procédure de plainte qui leur est ouverte tandis qu'ils sont à bord.

Principe directeur B5.1.5 – Procédures de plainte à bord

1. Sous réserve de toutes dispositions pertinentes d'une convention collective applicable, l'autorité compétente devrait, en étroite consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer, établir un modèle en vue de l'établissement de procédures équitables, rapides et étayées par des documents pour le traitement des plaintes à bord des navires battant le pavillon du Membre concerné. Les éléments suivants devraient être pris en compte lors de l'établissement de ces procédures:

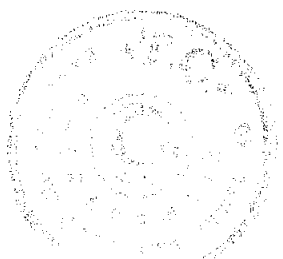
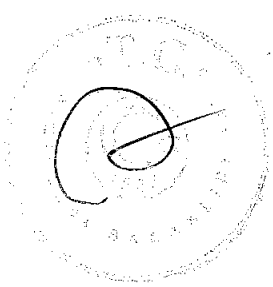
a) de nombreuses plaintes peuvent viser précisément les personnes à qui elles doivent être soumises, voire le capitaine du navire. En tout état de cause, les gens de mer devraient aussi pouvoir se plaindre directement au capitaine ou auprès d'instances extérieures;

b) afin d'éviter toute victimisation des gens de mer ayant présenté une plainte relative à des questions relevant de la présente convention, les procédures devraient encourager la désignation à bord du navire d'une personne à même de conseiller les gens de mer sur les procédures auxquelles ils peuvent avoir recours et, si le marin auteur de la plainte le lui demande, d'assister à tout entretien ou audience se rapportant au motif du litige.

2. Les procédures examinées pendant les consultations visées au paragraphe 1 du présent principe directeur devraient au minimum prévoir ce qui suit:

a) les plaintes devraient être soumises au chef de service du marin qui porte plainte ou à son responsable hiérarchique;

b) le chef de service ou le responsable hiérarchique du marin devrait s'efforcer de régler le problème dans un délai prescrit, adapté à la gravité de l'objet du litige;

c) si le chef de service ou le responsable hiérarchique ne parvient pas à régler le litige à la satisfaction du marin, celui-ci peut en référer au capitaine, qui devrait s'occuper personnellement de la question;

d) les gens de mer devraient en tout temps avoir le droit d'être accompagnés et représentés par un autre marin de leur choix à bord du navire concerné;

e) les plaintes et les décisions auxquelles elles ont donné lieu devraient être enregistrées et copie devrait en être remise aux gens de mer concernés;

f) si une plainte ne peut être réglée à bord, elle devrait être soumise à terre à l'armateur, qui devrait disposer d'un délai suffisant pour régler le problème, s'il y a lieu en consultation avec les gens de mer concernés ou toute personne qu'ils peuvent nommer pour les représenter;

g) dans tous les cas, les gens de mer devraient avoir le droit d'adresser leur plainte directement au capitaine et à l'armateur ainsi qu'aux autorités compétentes.

Règle 5.1.6 – Accidents maritimes

1. Tout Membre diligente une enquête officielle sur tout accident maritime grave ayant entraîné blessure ou perte de vie humaine qui implique un navire battant son pavillon. Le rapport final de cette enquête est en principe rendu public.

2. Les Membres doivent coopérer en vue de faciliter les enquêtes sur les accidents maritimes graves visés au paragraphe 1 de la présente règle.

Norme A5.1.6 – Accidents maritimes

(Pas de dispositions)

Principe directeur B5.1.6 – Accidents maritimes

(Pas de dispositions)

Règle 5.2 – Responsabilités de l'Etat du port

Objet: permettre à tout Membre d'assumer les responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention en ce qui concerne la coopération internationale nécessaire pour assurer la mise en œuvre et le respect des normes de la convention à bord de navires étrangers

Règle 5.2.1 – Inspections dans le port

1. Chaque navire étranger faisant escale, dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, dans le port d'un Membre est susceptible d'être inspecté, conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article V, pour vérifier la conformité aux prescriptions de la présente convention relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire, y compris les droits des gens de mer.

2. Tout Membre accepte le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime exigés par la règle 5.1.3 comme attestant, sauf preuve contraire, la conformité aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer. En conséquence, sauf dans les cas précisés dans le code, l'inspection dans ses ports est limitée à un contrôle du certificat et de la déclaration.

3. Les inspections dans les ports sont effectuées par des fonctionnaires autorisés, conformément aux dispositions du code et des autres accords internationaux applicables régissant les inspections menées sur le territoire du Membre au titre du contrôle des navires par l'Etat du port. Ces inspections se limitent à vérifier que les aspects examinés sont conformes aux prescriptions applicables des articles et des règles de la présente convention ainsi que de la seule partie A du code.

4. Les inspections effectuées en application de la présente règle se fondent sur un système efficace d'inspection et de surveillance relevant de l'Etat du port et propre à contribuer à assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires relâchant dans le port du Membre intéressé sont conformes aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.

5. Des informations relatives au système visé au paragraphe 4 de la présente règle, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, figurent dans les rapports soumis par les Membres en application de l'article 22 de la Constitution.

Norme A5.2.1 – Inspections dans le port

1. Lorsqu'un fonctionnaire autorisé, s'étant présenté à bord pour effectuer une inspection et ayant demandé, le cas échéant, le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime, constate que:

a) les documents requis ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour, ou le sont de façon mensongère, ou que les documents présentés ne contiennent pas les informations exigées par la présente convention ou ne sont pas valables pour une autre raison; ou

b) il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention; ou

c) il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de se conformer aux dispositions de la présente convention; ou

d) une plainte a été déposée au motif que certaines conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention;

une inspection plus approfondie peut être effectuée afin de vérifier les conditions de travail et de vie à bord du navire. Une telle inspection sera en tout état de cause effectuée lorsque les conditions de travail et de vie dont il est jugé ou allégué qu'elles ne sont pas conformes pourraient constituer un réel danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, ou lorsque le fonctionnaire autorisé a des raisons de croire que tout manquement constitue une infraction grave aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.

2. Lorsqu'une inspection plus approfondie est effectuée sur un navire étranger dans le port d'un Membre par des fonctionnaires autorisés dans les circonstances indiquées au paragraphe 1 *a), b)* ou *c)* de la présente norme, elle porte, en principe, sur les points énumérés à l'annexe A5-III.

3. Lorsqu'une plainte est déposée en vertu du paragraphe 1 *d)* de la présente norme, l'inspection doit se limiter en général à l'objet de la plainte, à moins que la plainte ou son instruction ne fournisse de solides raisons de procéder à une inspection approfondie, conformément au paragraphe 1 *b)* de la présente norme. Aux fins du paragraphe 1 *d)* de la présente norme, il faut entendre par «plainte» toute information soumise par un marin, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, de

manière générale, toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris sous l'aspect des risques pour la sécurité ou la santé des gens de mer à bord.

4. Lorsque, à la suite d'une inspection plus détaillée, il est constaté que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention, le fonctionnaire autorisé doit immédiatement porter à la connaissance du capitaine du navire les manquements constatés et les délais dans lesquels il doit y être remédié. Au cas où le fonctionnaire autorisé considère que les manquements constatés sont importants, ou si ces manquements ont un rapport avec une plainte déposée en vertu du paragraphe 3 de la présente norme, le fonctionnaire autorisé les porte à la connaissance des organisations d'armateurs et de gens de mer présentes sur le territoire du Membre où l'inspection est effectuée, et il peut:

a) informer un représentant de l'Etat du pavillon;

b) communiquer les informations pertinentes aux autorités compétentes du port d'escale suivant.

5. Le Membre sur le territoire duquel l'inspection est effectuée a le droit d'adresser au Directeur général du Bureau international du Travail une copie du rapport d'inspection accompagnée, le cas échéant, de la réponse communiquée dans le délai prescrit par les autorités compétentes de l'Etat du pavillon, afin que soit prise toute mesure pouvant être considérée comme appropriée et utile pour s'assurer que cette information est consignée et qu'elle est portée à la connaissance des parties susceptibles d'utiliser les moyens de recours pertinents.

6. Au cas où, après une inspection plus approfondie de la part du fonctionnaire autorisé, il est constaté que le navire n'est pas conforme aux prescriptions de la présente convention et que:

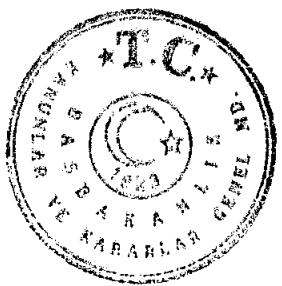
a) les conditions à bord présentent un danger évident pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer; ou

b) la non-conformité constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer,

le fonctionnaire autorisé prend des mesures pour assurer que le navire ne prendra pas la mer tant que les non-conformités visées aux alinéas *a)* ou *b)* du présent paragraphe n'auront pas été rectifiées, ou encore tant qu'il n'aura pas accepté un plan visant à les rectifier et ne sera pas convaincu que le plan sera mis en œuvre rapidement. Si le navire est interdit d'appareiller, le fonctionnaire autorisé en informe sans délai l'Etat du pavillon et invite un de ses représentants à être présent, si possible, et demande une réponse de l'Etat du pavillon dans le délai prescrit. Le fonctionnaire autorisé informe également, sans délai, les organisations d'armateurs et de gens de mer appropriées de l'Etat du port où a eu lieu l'inspection.

7. Tout Membre veille à ce que ses fonctionnaires autorisés reçoivent des orientations, du type indiqué dans la partie B du code, concernant la nature des circonstances qui justifient l'immobilisation d'un navire en vertu du paragraphe 6 de la présente norme.

8. Dans l'exercice des responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente norme, tout Membre évite, dans toute la mesure possible, d'immobiliser ou de retarder indûment un navire. S'il est établi qu'un navire a été indûment immobilisé ou retardé, des dommages et intérêts sont payés pour toute perte ou tout préjudice subi. La charge de la preuve incombe dans chaque cas au plaignant.



Principe directeur B5.2.1 – Inspection dans le port

1. L'autorité compétente devrait élaborer une politique d'inspection à l'intention des fonctionnaires autorisés qui procèdent à des inspections en vertu de la règle 5.2.1. Cette politique devrait viser à assurer une certaine cohérence et à guider par ailleurs les activités d'inspection et de mise en application liées aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer. L'énoncé de cette politique devrait être communiqué à tous les fonctionnaires autorisés et tenu à la disposition du public ainsi que des armateurs et des gens de mer.

2. Aux fins de l'élaboration d'une politique relative aux circonstances justifiant l'immobilisation d'un navire en vertu du paragraphe 6 de la norme A5.2.1, l'autorité compétente devrait tenir compte que, en ce qui concerne les infractions visées au paragraphe 6 *b)* de la norme A5.2.1, la gravité de la violation peut être due à la nature du manquement en question. Cela s'applique particulièrement aux cas de violation des droits et principes fondamentaux ou des droits en matière d'emploi et des droits sociaux des gens de mer tels qu'établis par les articles III et IV. Par exemple, l'emploi d'une personne d'un âge inférieur à l'âge prescrit devrait être considéré comme une infraction grave, même si cela ne concerne qu'une seule personne à bord. Dans d'autres cas, le nombre de manquements différents constatés au cours d'une inspection donnée devrait être pris en compte: par exemple, il faudrait éventuellement plusieurs manquements concernant le logement ou l'alimentation et le service de table qui ne menacent pas la sécurité ou la santé pour que cela soit considéré comme constitutif d'une infraction grave.

3. Les Membres devraient, autant que possible, coopérer les uns avec les autres pour l'adoption de directives relatives aux politiques d'inspection, reconnues au niveau international, notamment en ce qui concerne les circonstances justifiant l'immobilisation d'un navire.

Règle 5.2.2 – Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer

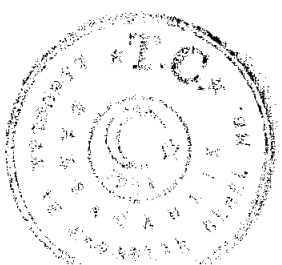
1. Tout Membre veille à ce que les gens de mer se trouvant à bord de navires faisant escale dans un port situé sur son territoire qui font état d'une infraction à des prescriptions de la convention, y compris les droits des gens de mer, aient le droit de déposer une plainte pour y remédier de façon rapide et concrète.

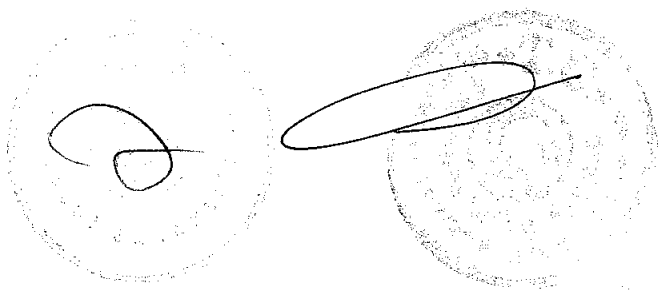
Norme A5.2.2 – Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer

1. Une plainte d'un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, peut être déposée auprès d'un fonctionnaire autorisé au port où le navire fait escale. Dans ce cas, ledit fonctionnaire doit entreprendre une enquête initiale.

2. Dans les cas appropriés, eu égard à la nature de la plainte, l'enquête initiale doit vérifier si les procédures de plaintes à bord prévues à la règle 5.1.5 ont été envisagées. Le fonctionnaire autorisé peut également mener une inspection plus détaillée conformément à la norme A5.2.1.

3. Le fonctionnaire autorisé doit, dans les cas appropriés, encourager le règlement de la plainte à bord du navire.





4. Si l'enquête ou l'inspection menée au titre de la présente norme révèle la non-conformité avec le paragraphe 6 de la norme A5.2.1, les dispositions de ce paragraphe sont appliquées.

5. Lorsque les dispositions du paragraphe 4 de la présente norme ne s'appliquent pas et que la plainte n'a pas été réglée à bord du navire, le fonctionnaire autorisé doit sans délai en aviser l'Etat du pavillon, en cherchant à obtenir, dans un délai prescrit, des conseils et un plan de mesures correctives.

6. Lorsque la plainte n'a pas été réglée malgré les mesures prises conformément au paragraphe 5 de la présente norme, l'Etat du port doit communiquer une copie du rapport établi par le fonctionnaire autorisé au Directeur général. Le rapport doit être accompagné de toute réponse reçue dans les délais prescrits de la part de l'autorité compétente de l'Etat du pavillon. Les organisations d'armateurs et de gens de mer appropriées de l'Etat du port sont également informées. En outre, des statistiques et des informations concernant les plaintes réglées doivent être régulièrement communiquées par l'Etat du port au Directeur général. Ces deux communications sont faites afin que, sur la base d'une action appropriée et rapide, un registre de ces informations soit tenu et porté à la connaissance des parties, y compris les organisations d'armateurs et de gens de mer qui sont susceptibles d'utiliser les moyens de recours pertinents.

7. Des mesures appropriées doivent être prises pour garantir la confidentialité des plaintes déposées par les gens de mer.

Principe directeur B5.2.2 – Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer

1. Lorsqu'une plainte visée à la norme A5.2.2 est traitée par un fonctionnaire autorisé, celui-ci devrait déterminer dans un premier temps s'il s'agit d'une plainte de nature générale qui concerne tous les gens de mer à bord du navire ou une catégorie d'entre eux, ou d'une plainte relative au cas particulier du marin concerné.

2. Si la plainte est de nature générale, le recours à une inspection plus détaillée, conformément à la norme A5.2.1, devrait être envisagé.

3. Si la plainte concerne un cas particulier, il convient de prendre connaissance de l'issue des procédures d'examen de la plainte éventuellement menées à bord du navire pour son règlement. Si de telles procédures n'ont pas été envisagées, le fonctionnaire autorisé devrait encourager le plaignant à avoir recours à toutes procédures disponibles à bord du navire. De bonnes raisons doivent exister pour justifier l'examen d'une plainte avant que toute procédure de plainte à bord du navire ait été envisagée. Celles-ci incluent l'inadéquation ou la lenteur des procédures internes ou encore la crainte du plaignant de subir des représailles pour avoir déposé une plainte.

4. Dans toute enquête relative à une plainte, le fonctionnaire autorisé devrait donner au capitaine, à l'armateur et à toute personne impliquée dans la plainte la possibilité de faire connaître leurs vues.

5. Le fonctionnaire autorisé peut s'abstenir d'intervenir davantage dans le règlement de la plainte dans le cas où l'Etat du pavillon, répondant à la notification de l'Etat du port conformément au paragraphe 5 de la norme A5.2.2, démontre qu'il est en mesure de traiter la question et dispose de procédures adéquates à cette fin, et qu'il a présenté un plan d'action acceptable.

Règle 5.3 – Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre

Objet: assurer que tout Membre s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention en ce qui concerne le recrutement et le placement des gens de mer ainsi que leur protection sociale

1. Sans préjudice du principe de sa responsabilité en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires battant son pavillon, tout Membre a également la responsabilité de veiller à l'application des prescriptions de la présente convention relatives au recrutement, au placement et à la protection en matière de sécurité sociale des gens de mer qui sont ses nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur son territoire, dans la mesure où cette responsabilité est prévue dans la présente convention.

2. Des précisions détaillées pour la mise en œuvre du paragraphe 1 de la présente règle figurent dans le code.

3. Tout Membre met en place un système efficace d'inspection et de surveillance pour s'acquitter de ses responsabilités en tant que fournisseur de main-d'œuvre en vertu de la présente convention.

4. Des informations relatives au système mentionné au paragraphe 3 de la présente règle, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, devront figurer dans les rapports soumis par les Membres en application de l'article 22 de la Constitution.

Norme A5.3 – Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre

1. Tout Membre assure le respect des prescriptions de la présente convention applicables à l'administration et aux activités des services de recrutement et de placement des gens de mer établis sur son territoire au moyen d'un système d'inspection et de surveillance et par des procédures légales en cas d'infraction aux dispositions en matière de licence et autres prescriptions prévues dans la norme A1.4.

Principe directeur B5.3 – Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre

1. Les services privés de recrutement et de placement des gens de mer établis sur le territoire du Membre et fournissant les services d'un marin à un armateur, où qu'ils se trouvent, devraient être tenus de s'engager à veiller au respect par l'armateur des termes des contrats d'engagement maritime conclus avec les gens de mer.

ANNEXE A5-I

Conditions de travail et de vie des gens de mer devant être inspectées et approuvées par l'Etat du pavillon avant la certification d'un navire conformément à la norme A5.1.3, paragraphe 1:

Age minimum

Certificat médical

Qualifications des gens de mer

Contrats d'engagement maritime

Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé

Durée du travail ou du repos

Effectifs du navire

Logement

Installations de loisirs à bord

Alimentation et service de table

Santé et sécurité et prévention des accidents

Soins médicaux à bord

Procédures de plainte à bord

Paiement des salaires

ANNEXE A5-II

Certificat de travail maritime

(Note: le présent certificat doit être accompagné en annexe d'une déclaration de conformité du travail maritime)

Délivré en vertu des dispositions de l'article V et du titre 5 de la convention du travail maritime, 2006
(ci-après «la convention»)
sous l'autorité du gouvernement de:

.....

(dénomination exacte de l'Etat dont le navire est autorisé à battre pavillon)

par .....

(désignation exacte et adresse complète de l'autorité compétente ou de l'organisme reconnu dûment habilité en vertu des dispositions de la convention)

Caractéristiques du navire

Nom du navire: .....

Lettres ou numéro distinctifs: .....

Port d'immatriculation: .....

Date d'immatriculation: .....

Jauge brute[1]: .....

Numéro OMI: .....

Type de navire: .....

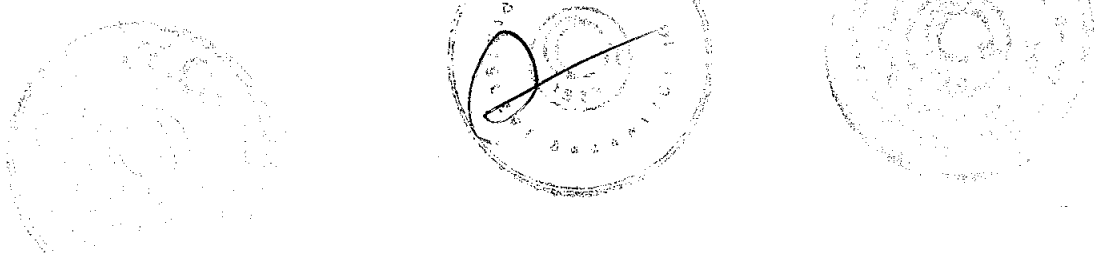
Nom et adresse de l'armateur[2]: .....

.....

.....

[1] Pour les navires couverts par les dispositions transitoires concernant le jaugeage adoptées par l'OMI, la jauge brute est celle qui est indiquée dans la rubrique OBSERVATIONS du Certificat international de jaugeage des navires (1969). (Article II.1 *c)* de la convention)

[2] *Armateur* désigne le propriétaire du navire ou une autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités. (Article II.1 *j)* de la convention)



Il est certifié:

1. Que ce navire a été inspecté et que sa conformité aux prescriptions de la convention et aux dispositions de la déclaration de conformité du travail maritime ci-jointe a été vérifiée.

2. Que les conditions de travail et de vie des gens de mer telles que spécifiées à l'annexe A5-I de la convention ont été jugées correspondre aux prescriptions nationales adoptées par le pays susmentionné pour mettre en œuvre la convention. La déclaration de conformité du travail maritime figurant en annexe contient dans sa partie I un récapitulatif de ces prescriptions nationales.

Le présent certificat est valide jusqu'au ..... sous réserve d'inspections réalisées conformément aux dispositions des normes A5.1.3 et A5.1.4 de la convention.

Le présent certificat n'est valide que s'il est accompagné de la déclaration de conformité du travail maritime délivrée

à ..... le .....

Date de l'inspection sur la base de laquelle le présent certificat est établi .....

Etabli à ..... le .....

Signature du fonctionnaire dûment autorisé qui délivre le certificat

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

Inspection intermédiaire obligatoire et, le cas échéant, inspection supplémentaire

Il est certifié que le navire a été inspecté conformément aux dispositions des normes A.5.1.3 et A5.1.4 de la convention et que les conditions de travail et de vie des gens de mer spécifiées à l'annexe A5-I de la convention ont été jugées correspondre aux prescriptions nationales adoptées par le pays susmentionné pour mettre en œuvre la convention.

Inspection intermédiaire:
(à effectuer entre le deuxième et le troisième anniversaire de la date d'établissement du certificat)

Signé: .....
(Signature du fonctionnaire autorisé)

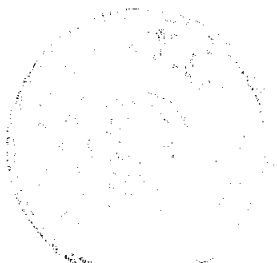
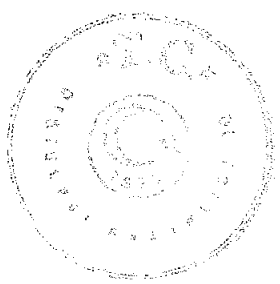
Lieu: .....

Date: .....

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Mentions supplémentaires (le cas échéant)

Il est certifié que le navire a fait l'objet d'une inspection supplémentaire pour vérifier qu'il continuait d'être en conformité avec les prescriptions nationales mettant en œuvre la convention, conformément aux dispositions de la norme A3.1, paragraphe 3, de la convention (nouvelle immatriculation ou modification substantielle du logement) ou pour d'autres raisons.

Inspection supplémentaire:
(le cas échéant)

Signé: .....
(Signature du fonctionnaire autorisé)

Lieu: .....

Date: .....

(Sceau ou cachet, selon le cas,
de l'autorité)

Inspection supplémentaire:
(le cas échéant)

Signé: .....
(Signature du fonctionnaire autorisé)

Lieu: .....

Date: .....

Sceau ou cachet, selon le cas,
de l'autorité)

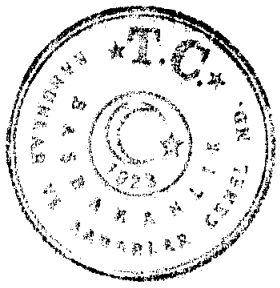
Inspection supplémentaire:
(le cas échéant)

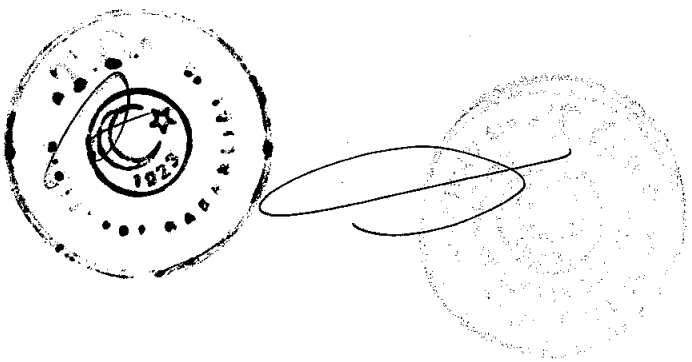
Signé: .....
(Signature du fonctionnaire autorisé)

Lieu: .....

Date: .....

(Sceau ou cachet, selon le cas,
de l'autorité)





Convention du travail maritime, 2006

Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I

(Note: la présente déclaration doit être annexée au certificat de travail maritime du navire)

Délivrée sous l'autorité de: ..... *(insérer le nom de l'autorité compétente telle que définie à l'article II, paragraphe 1* a), *de la convention)*

Le navire répondant aux caractéristiques suivantes:

Nom du navire	Numéro OMI	Jauge brute

est exploité conformément aux prescriptions de la norme A5.1.3 de la convention du travail maritime, 2006.

Le soussigné déclare, au nom de l'autorité compétente susmentionnée, que:

a) les dispositions de la convention du travail maritime sont pleinement incorporées dans les prescriptions nationales visées ci-dessous;

b) ces prescriptions nationales sont contenues dans les dispositions nationales auxquelles il est fait référence ci-dessous; des explications concernant la teneur de ces dispositions sont fournies si nécessaire;

c) les détails de toute disposition équivalente dans l'ensemble applicable en vertu de l'article VI, paragraphes 3 et 4, sont fournis <sous la rubrique correspondante des prescriptions nationales énumérées ci-après> <dans la section prévue à cet effet ci-après> *(biffer la mention inutile)*;

d) toutes dérogations octroyées par l'autorité compétente conformément au titre 3 sont clairement indiquées dans la section prévue à cet effet ci-après;

e) les prescriptions relatives à une catégorie spécifique de navires prévues par la législation nationale sont également mentionnées sous la rubrique correspondante.

1. Age minimum (règle 1.1) .....
2. Certificat médical (règle 1.2) .....
3. Qualifications des gens de mer (règle 1.3) .....
4. Contrats d'engagement maritime (règle 2.1) .....
5. Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé (règle 1.4) .....
6. Durée du travail ou du repos (règle 2.3) .....
7. Effectifs du navire (règle 2.7) .....
8. Logement (règle 3.1) .....
9. Installations de loisirs à bord (règle 3.1) .....
10. Alimentation et service de table (règle 3.2) .....

11. Santé et sécurité et prévention des accidents (règle 4.3) .....
12. Soins médicaux à bord (règle 4.1) .....
13. Procédures de plainte à bord (règle 5.1.5) .....
14. Paiement des salaires (règle 2.2) .....

Nom: .....

Titre: .....

Signature: .....

Lieu: .....

Date: .....

(Sceau ou cachet, selon le cas,
de l'autorité)

Dispositions équivalentes dans l'ensemble

(Note: biffer le paragraphe sans objet)

Les dispositions équivalentes dans l'ensemble applicables conformément aux paragraphes 3 et 4 de l'article VI de la convention, à l'exception de celles mentionnées ci-dessus, sont indiquées ci-après *(donner une description s'il y a lieu)*:

.....

.....

Aucune disposition équivalente dans l'ensemble n'est applicable.

Nom: .....

Titre: .....

Signature: .....

Lieu: .....

Date: .....

(Sceau ou cachet, selon le cas,
de l'autorité)

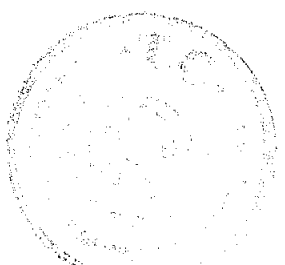
Dérogations conformément au titre 3

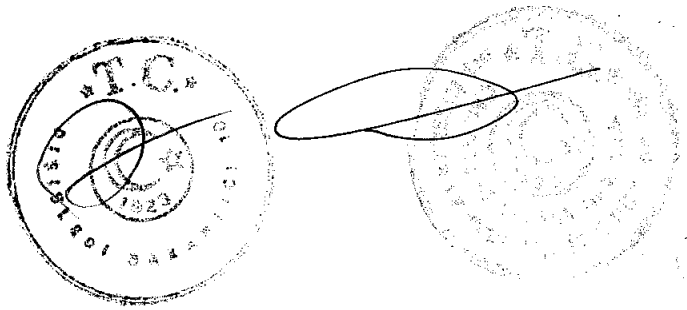
(Note: biffer le paragraphe sans objet)

Les dérogations octroyées par l'autorité compétente conformément au titre 3 de la convention sont indiquées ci-après:

.....

.....





Aucune dérogation n'a été octroyée.

Nom: .....

Titre: .....

Signature: .....

Lieu: .....

Date: .....

(Sceau ou cachet, selon le cas,
de l'autorité)

Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II

Mesures adoptées pour assurer la conformité continue entre deux inspections

Les mesures ci-après ont été établies par l'armateur dont le nom figure dans le certificat de travail maritime auquel est annexée la présente déclaration pour assurer la conformité continue entre les inspections:

(Veuillez mentionner ci-dessous les mesures établies pour assurer la conformité à chacun des éléments énoncés dans la partie I)

1. Age minimum (règle 1.1) ☐

.....

2. Certificat médical (règle 1.2) ☐

.....

3. Qualifications des gens de mer (règle 1.3) ☐

.....

4. Contrats d'engagement maritime (règle 2.1) ☐

.....

5. Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé (règle 1.4) ☐

.....

6. Durée du travail ou du repos (règle 2.3) ☐

.....

7. Effectifs du navire (règle 2.7) ☐

.....

8. Logement (règle 3.1) ☐

.....

9. Installations de loisirs à bord (règle 3.1) ☐

.....

10. Alimentation et service de table (règle 3.2) ☐

.....

11. Santé et sécurité et prévention des accidents (règle 4.3) ☐

.....

12. Soins médicaux à bord (règle 4.1) ☐

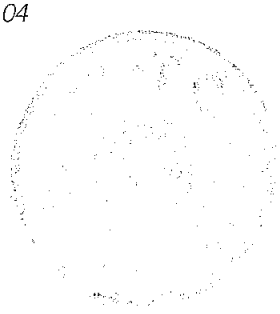
.....

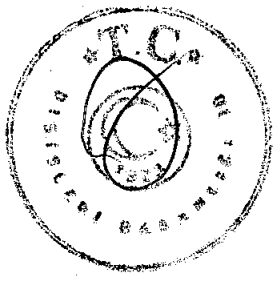
13. Procédures de plainte à bord (règle 5.1.5) ☐

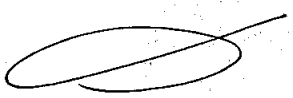
.....

14. Paiement des salaires (règle 2.2) ☐

.....







Je soussigné certifie que les mesures ci-dessus ont été établies afin d'assurer entre les inspections la conformité continue aux prescriptions citées dans la partie I.

Nom de l'armateur[1]: .....

.....

Adresse de la société: .....

.....

Nom de la personne habilitée à signer:

.....

Titre: .....

Signature de la personne habilitée à signer:

.....

Date: .....

(Sceau ou cachet de l'armateur)[1]

Les mesures susvisées ont été vérifiées par *(indiquer le nom de l'autorité compétente ou de l'organisme dûment reconnu)* et, après inspection du navire, ont été jugées conformes aux objectifs visés à l'alinéa *b)* du paragraphe 10 de la norme A5.1.3 en ce qui concerne les mesures visant à garantir la conformité initiale et continue aux prescriptions énoncées dans la partie I de la présente déclaration.

Nom: .....

Titre: .....

Adresse: .....

.....

.....

Signature: .....

Lieu: .....

Date: .....

(Sceau ou cachet, selon le cas,
de l'autorité)

[1] *Armateur* désigne le propriétaire du navire ou une autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités. (Article II.1 *j)* de la convention)

Certificat de travail maritime provisoire

Etabli en vertu des dispositions de l'article V et du titre 5 de la convention du travail maritime, 2006
(ci-après «la convention»)
sous l'autorité du gouvernement de:

.....

(dénomination exacte de l'Etat dont le navire est autorisé à battre pavillon)

par .....

(désignation exacte et adresse complète de l'autorité compétente ou de l'organisme reconnu dûment habilité en vertu des dispositions de la convention)

Caractéristiques du navire

Nom du navire: .....

Lettres ou numéro distinctifs: .....

Port d'immatriculation: .....

Date d'immatriculation: .....

Jauge brute [1]: .....

Numéro OMI: .....

Type de navire: .....

Nom et adresse de l'armateur [2]: .....

.....

Il est certifié, aux fins du paragraphe 7 de la norme A5.1.3 de la convention, que:

a) ce navire a été inspecté, dans la mesure de ce qui est raisonnable et possible, au regard des rubriques énumérées à l'annexe A5-I de la convention, compte tenu de la vérification des éléments spécifiés sous *b)*, *c)* et *d)* ci-dessous;

b) l'armateur a démontré à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu que des procédures adéquates sont mises en œuvre à bord du navire en vue d'assurer la conformité avec les dispositions de la convention;

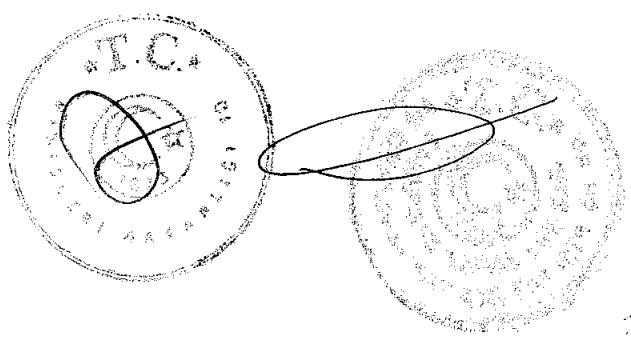
c) le capitaine est averti des prescriptions de la convention et des obligations relatives à sa mise en œuvre;

d) les informations requises ont été présentées à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

---

[1] Pour les navires couverts par les dispositions transitoires concernant le jaugeage adoptées par l'OMI, la jauge brute est celle qui est indiquée dans la rubrique OBSERVATIONS du Certificat international de jaugeage des navires (1969). (Article II.1 *c)* de la convention)

[2] *Armateur* désigne le propriétaire du navire ou une autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités. (Article II.1 *j)* de la convention)



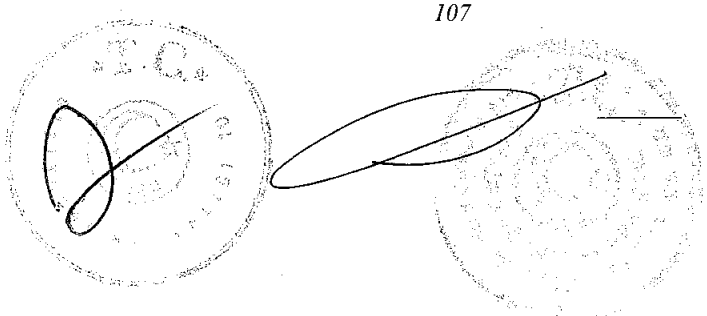
Le présent certificat est valide jusqu'au ..... sous réserve d'inspections effectuées conformément aux dispositions des normes A5.1.3 et A5.1.4 de la convention.

Date de l'inspection visée au point *a)* ci-dessus .....

Etabli à ..... le .....

Signature du fonctionnaire dûment autorisé
ayant établi le présent certificat provisoire.....

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)



ANNEXE A5-III

Eléments généraux sujets à un contrôle détaillé par un fonctionnaire autorisé de l'Etat du port effectuant une inspection au titre de la norme A5.2.1:

Age minimum Certificat médical

Qualifications des gens de mer

Contrats d'engagement maritime

Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé

Durée du travail ou du repos

Effectifs du navire

Logement

Installations de loisirs à bord

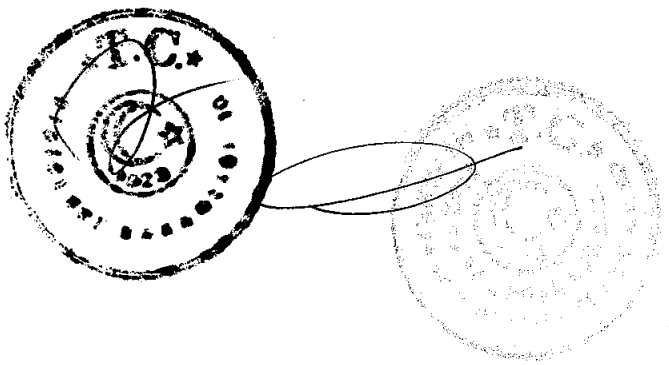
Alimentation et service de table

Santé et sécurité et prévention des accidents

Soins médicaux à bord

Procédures de plainte à bord

Paiement des salaires



ANNEXE B5-I - EXEMPLE DE DECLARATION NATIONALE

Voir principe directeur B5.1.3, paragraphe 5

Convention du travail maritime, 2006

Déclaration de conformité du travail maritime - Partie I

(Note: la présente déclaration doit être annexée au certificat de travail maritime du navire)

Délivrée sous l'autorité du: ministère des Transports maritimes de Xxxxxx

Le navire répondant aux caractéristiques suivantes:

Nom du navire	Numéro OMI	Jauge brute
EXEMPLE	12345	1 000

est exploité conformément à la norme A5.1.3 de la convention du travail maritime, 2006.

Le soussigné déclare, au nomde l'autorité compétente susmentionnée, que:

a) les dispositions de la convention du travail maritime sont pleinement incorporées dans les prescriptions nationales visées ci-dessous;

b) ces prescriptions nationales sont contenues dans les dispositions nationales aux quelles il est fait référence ci-dessous; des explications concernant la teneur de ces dispositions sont fournies si nécessaire;

c) les détails de toute disposition équivalente dans l'ensemble applicable en vertu de l'article VI, paragraphes 3 et 4, sont fournis <sous la rubrique correspondante des prescriptions nationales énumérées ci-après> <dans la section prévue à cet effet ci-après> *(biffer la mention inutile);*

d) toutes dérogations octroyées par l'autorité compétente conformément au titre 3 sont clairement indiquées dans la section prévue à cet effet ci-après; et

e) les prescriptions relatives à une catégorie spécifique de navires prévues par la lé gislation nationale sont également mentionnées sous la rubrique correspondante.

1. Age minimum (règle 1.1)

Loi maritime n° 123 de 1905, telle qu'amendée («Loi»), Chapitre X; Réglementation maritime («Réglementation»), 2006, Règles 1111-1222.

Les âges minima sont ceux énoncés dans la convention.

Le terme «nuit» s'entend de la période comprise entre 21 heures et 6 heures, à moins que le ministère des Transports maritimes (le «ministère») n'en dispose autrement.

L'annexe A donne des exemples de travaux dangereux interdits aux personnes de moins de 18 ans. Dans le cas des navires de charge, aucune personne de moins de 18 ans ne travaille dans les zones indiquées comme dangereuses sur le plan du navire (annexé à la présente déclaration).

2. Certificat médical (règle 1.2)

Loi, Chapitre XI; Réglementation, Règles 1223-1233.

Les certificats médicaux doivent être conformes aux prescriptions de la STCW, lorsqu'elles sont applicables; dans les autres cas, les prescriptions de la STCW sont appliquées avec les ajustements nécessaires.

Les opticiens qualifiés figurant sur la liste approuvée par le ministère peuvent établir des certificats relatifs à l'acuité visuelle.

Les examens médicaux répondent aux prescriptions des directives OIT/OMS mentionnées dans le principe directeur B 1.2.1

EXEMPLE

Déclaration de conformité du travail maritime - Partie II

Mesures adoptées pour assurer la conformité permanente entre deux inspections

Les mesures ci-après ont été établies par l'armateur dont le nom figure dans le certificat de travail maritime auquel est annexée la présente déclaration pour assurer la conformité permanente entre les inspections:

(Veuillez mentionner ci-dessous les mesures établies pour assurer la conformité à chacun des éléments énoncés dans la partie I)

1. Age minimum (règle 1.1) *X*

La date de naissance de chaque marin est mentionnée à côté de son nom sur le rôle d'équipage.

Le capitaine ou un officier agissant en son nom («l'officier compétent») vérifie le rôle au début de chaque voyage et note la date de cette vérification. Chaque marin de moins de 18 ans reçoit, au moment de son engagement, une note qui lui interdit de travailler de nuit ou d'effectuer les travaux jugés dangereux énu-mérés dans l'annexe (voir partie I, section 1) ou tout autre travail dangereux. Cette note prescrit également au marin de consulter l'officier compétent en cas de doute en la matière. L'officier compétent conserve une copie de la note portant la signature du marin au-dessous de la mention «reçu et lu» ainsi que la date du jour de signature.

2. Certificat médical (règle

L'officier compétent conserve les certificats médicaux à titre strictement confidentiel, ainsi qu'une liste, élaborée sous sa responsabilité, qui indique pour chaque marin à bord: les fonctions, la date du certificat médical/des certificats médicaux en cours de validité ainsi que l'état de santé indiqué sur le certificat. En cas de doute quant à l'aptitude du marin à exercer une fonction ou des fonctions particulières, l'officier compétent consulte le médecin traitant du marin ou tout autre praticien qualifié et consigne un résumé de ses conclusions, ainsi que son nom, son numéro de téléphone et la date de la consultation.

MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006

PREAMBLE

The General Conference of the International Labour Organization,

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

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

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

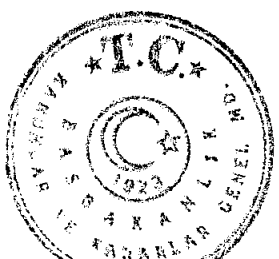
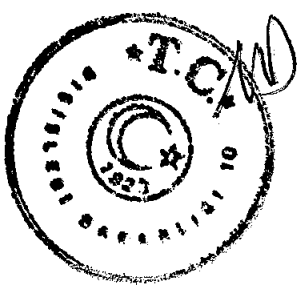
Mindful of the core mandate of the Organization, which is to promote decent conditions of work, and

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

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

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

Mindful also of the international standards on ship safety, human security and quality ship management in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, and the seafarer training and competency requirements in the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended, and

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

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

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

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

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

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

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

GENERAL OBLIGATIONS

Article I

1. Each Member which ratifies this Convention undertakes to give complete effect to its provisions in the manner set out in Article VI in order to secure the right of all seafarers to decent employment.

2. Members shall cooperate with each other for the purpose of ensuring the effective implementation and enforcement of this Convention.

DEFINITIONS AND SCOPE OF APPLICATION

Article II

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

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

(b) *declaration of maritime labour compliance* means the declaration referred to in Regulation 5.1.3;

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

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

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

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

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

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

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

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

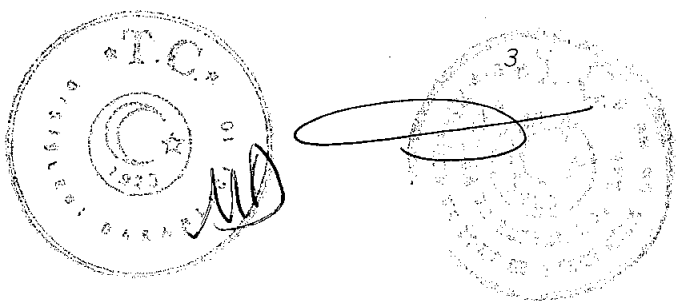
2. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all seafarers.

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

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

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

6. Where the competent authority determines that it would not be reasonable or practicable at the present time to apply certain details of the Code referred to in Article VI, paragraph 1, to a ship or particular categories of ships flying the flag of the Member, the relevant provisions of the Code shall not apply to the extent that the subject matter is dealt with differently by national laws or regulations or collective



bargaining agreements or other measures. Such a determination may only be made in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and may only be made with respect to ships of less than 200 gross tonnage not engaged in international voyages.

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

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

FUNDAMENTAL RIGHTS AND PRINCIPLES

Article III

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

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

SEAFARERS' EMPLOYMENT AND SOCIAL RIGHTS

Article IV

1. Every seafarer has the right to a safe and secure workplace that complies with safety standards.

2. Every seafarer has a right to fair terms of employment.

3. Every seafarer has a right to decent working and living conditions on board ship.

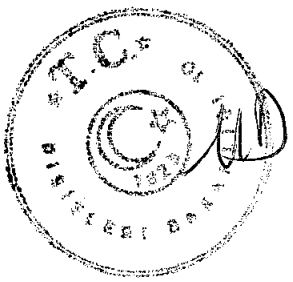
4. Every seafarer has a right to health protection, medical care, welfare measures and other forms of social protection.

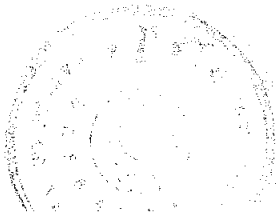
5. Each Member shall ensure, within the limits of its jurisdiction, that the seafarers' employment and social rights set out in the preceding paragraphs of this Article are fully implemented in accordance with the requirements of this Convention. Unless specified otherwise in the Convention, such implementation may be achieved through national laws or regulations, through applicable collective bargaining agreements or through other measures or in practice.

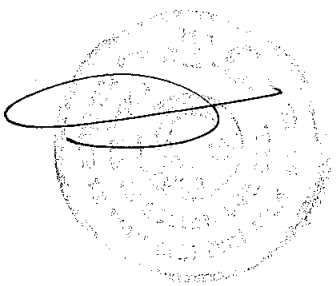
IMPLEMENTATION AND ENFORCEMENT RESPONSIBILITIES

Article V

1. Each Member shall implement and enforce laws or regulations or other measures that it has adopted to fulfil its commitments under this Convention with respect to ships and seafarers under its jurisdiction.







2. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over ships that fly its flag by establishing a system for ensuring compliance with the requirements of this Convention, including regular inspections, reporting, monitoring and legal proceedings under the applicable laws.

3. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry a maritime labour certificate and a declaration of maritime labour compliance as required by this Convention.

4. A ship to which this Convention applies may, in accordance with international law, be inspected by a Member other than the flag State, when the ship is in one of its ports, to determine whether the ship is in compliance with the requirements of this Convention.

5. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over seafarer recruitment and placement services, if these are established in its territory.

6. Each Member shall prohibit violations of the requirements of this Convention and shall, in accordance with international law, establish sanctions or require the adoption of corrective measures under its laws which are adequate to discourage such violations.

7. Each Member shall implement its responsibilities under this Convention in such a way as to ensure that the ships that fly the flag of any State that has not ratified this Convention do not receive more favourable treatment than the ships that fly the flag of any State that has ratified it.

REGULATIONS AND PARTS A AND B OF THE CODE

Article VI

1. The Regulations and the provisions of Part A of the Code are mandatory. The provisions of Part B of the Code are not mandatory.

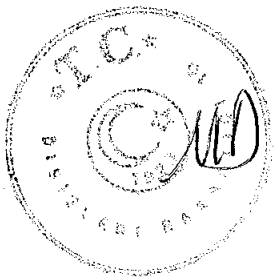
2. Each Member undertakes to respect the rights and principles set out in the Regulations and to implement each Regulation in the manner set out in the corresponding provisions of Part A of the Code. In addition, the Member shall give due consideration to implementing its responsibilities in the manner provided for in Part B of the Code.

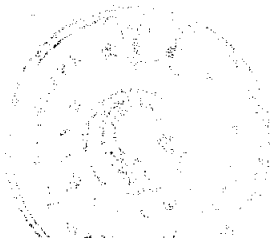
3. A Member which is not in a position to implement the rights and principles in the manner set out in Part A of the Code may, unless expressly provided otherwise in this Convention, implement Part A through provisions in its laws and regulations or other measures which are substantially equivalent to the provisions of Part A.

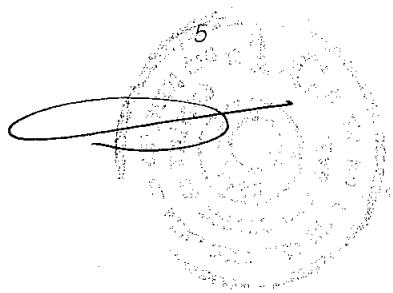
4. For the sole purpose of paragraph 3 of this Article, any law, regulation, collective agreement or other implementing measure shall be considered to be substantially equivalent, in the context of this Convention, if the Member satisfies itself that:

(a) it is conducive to the full achievement of the general object and purpose of the provision or provisions of Part A of the Code concerned; and

(b) it gives effect to the provision or provisions of Part A of the Code concerned.







CONSULTATION WITH SHIPOWNERS' AND SEAFARERS' ORGANIZATIONS

Article VII

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

ENTRY INTO FORCE

Article VIII

1. The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

2. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organization whose ratifications have been registered by the Director-General.

3. This Convention shall come into force 12 months after the date on which there have been registered ratifications by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of at least 33 per cent.

4. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member 12 months after the date on which its ratification has been registered.

DENUNCIATION

Article IX

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in paragraph 1 of this Article, exercise the right of denunciation provided for in this Article, shall be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each new period of ten years under the terms provided for in this Article.

EFFECT OF ENTRY INTO FORCE

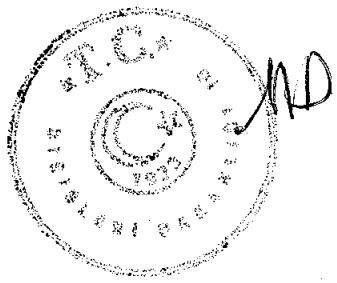
Article X

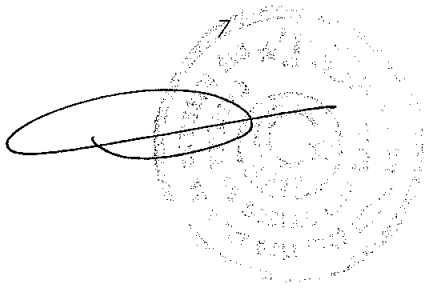
This Convention revises the following Conventions:

Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No. 7)

Unemployment Indemnity (Shipwreck) Convention, 1920 (No. 8)

Placing of Seamen Convention, 1920 (No. 9)
Medical Examination of Young Persons (Sea) Convention, 1921 (No. 16)
Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No. 22)
Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23)
Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53)
Holidays with Pay (Sea) Convention, 1936 (No. 54)
Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55)
Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (No. 56)
Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1936 (No. 57)
Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 58)
Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No. 68)
Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69)
Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70)
Paid Vacations (Seafarers) Convention, 1946 (No. 72)
Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73)
Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74)
Accommodation of Crews Convention, 1946 (No. 75)
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946 (No. 76)
Paid Vacations (Seafarers) Convention (Revised), 1949 (No. 91)
Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92)
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1949 (No. 93)
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958 (No. 109)
Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133)
Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134)
Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976 (No. 145)
Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976 (No. 146)
Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)
Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)
Seafarers' Welfare Convention, 1987 (No. 163)
Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164)
Social Security (Seafarers) Convention (Revised), 1987 (No. 165)
Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166)
Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996 (No. 178)
Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 (No. 179)
Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 180).





DEPOSITARY FUNCTIONS

Article XI

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organization of the registration of all ratifications, acceptances and denunciations under this Convention.

2. When the conditions provided for in paragraph 3 of Article VIII have been fulfilled, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organization to the date upon which the Convention will come into force.

Article XII

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications, acceptances and denunciations registered under this Convention.

SPECIAL TRIPARTITE COMMITTEE

Article XIII

1. The Governing Body of the International Labour Office shall keep the working of this Convention under continuous review through a committee established by it with special competence in the area of maritime labour standards.

2. For matters dealt with in accordance with this Convention, the Committee shall consist of two representatives nominated by the Government of each Member which has ratified this Convention, and the representatives of Shipowners and Seafarers appointed by the Governing Body after consultation with the Joint Maritime Commission.

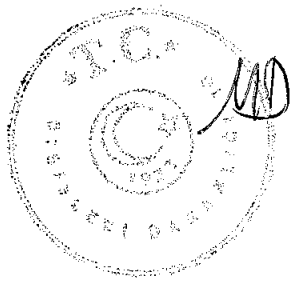
3. The Government representatives of Members which have not yet ratified this Convention may participate in the Committee but shall have no right to vote on any matter dealt with in accordance with this Convention. The Governing Body may invite other organizations or entities to be represented on the Committee by observers.

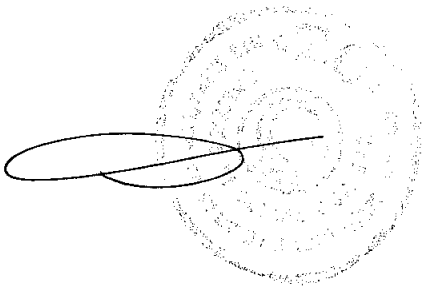
4. The votes of each Shipowner and Seafarer representative in the Committee shall be weighted so as to ensure that the Shipowners' group and the Seafarers' group each have half the voting power of the total number of governments which are represented at the meeting concerned and entitled to vote.

AMENDMENT OF THIS CONVENTION

Article XIV

1. Amendments to any of the provisions of this Convention may be adopted by the General Conference of the International Labour Organization in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation and the rules and procedures of the Organization for the adoption of Conventions. Amendments to the Code may also be adopted following the procedures in Article XV.





2. In the case of Members whose ratifications of this Convention were registered before the adoption of the amendment, the text of the amendment shall be communicated to them for ratification.

3. In the case of other Members of the Organization, the text of the Convention as amended shall be communicated to them for ratification in accordance with article 19 of the Constitution.

4. An amendment shall be deemed to have been accepted on the date when there have been registered ratifications, of the amendment or of the Convention as amended, as the case may be, by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of at least 33 per cent.

5. An amendment adopted in the framework of article 19 of the Constitution shall be binding only upon those Members of the Organization whose ratifications have been registered by the Director-General of the International Labour Office.

6. For any Member referred to in paragraph 2 of this Article, an amendment shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which its ratification of the amendment has been registered, whichever date is later.

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

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

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

AMENDMENTS TO THE CODE

Article XV

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. An amendment deemed to have been accepted shall come into force six months after the end of the prescribed period for all the ratifying Members except those

which had formally expressed their disagreement in accordance with paragraph 7 of this Article and have not withdrawn such disagreement in accordance with paragraph 11. However:

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

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

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

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

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

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

13. To the extent that a maritime labour certificate relates to matters covered by an amendment to the Convention which has entered into force:

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

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

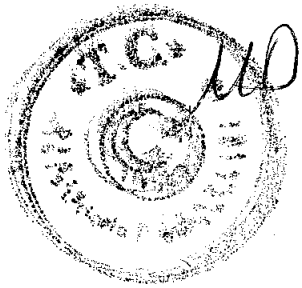
  (ii) pursuant to paragraph 8(a) of this Article, has given notice that its acceptance is subject to its subsequent express notification and has not accepted the amendment; and

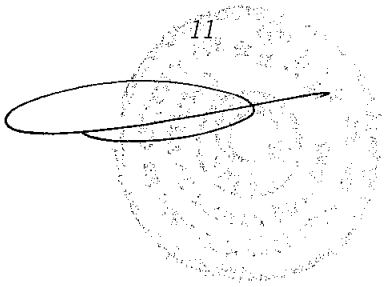
(b) a Member that has accepted the amendment shall extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member that has given notice, pursuant to paragraph 8(b) of this Article, that it will not give effect to that amendment for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

AUTHORITATIVE LANGUAGES

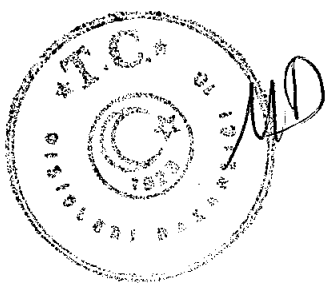
Article XVI

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





THE REGULATIONS AND THE CODE



TITLE 1. MINIMUM REQUIREMENTS FOR SEAFARERS TO WORK ON A SHIP

Regulation 1.1 – Minimum age

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

1. No person below the minimum age shall be employed or engaged or work on a ship.

2. The minimum age at the time of the initial entry into force of this Convention is 16 years.

3. A higher minimum age shall be required in the circumstances set out in the Code.

Standard A1.1 – Minimum age

1. The employment, engagement or work on board a ship of any person under the age of 16 shall be prohibited.

2. Night work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited. For the purposes of this Standard, "night" shall be defined in accordance with national law and practice. It shall cover a period of at least nine hours starting no later than midnight and ending no earlier than 5 a.m.

3. An exception to strict compliance with the night work restriction may be made by the competent authority when:

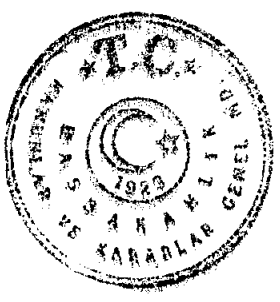
(a) the effective training of the seafarers concerned, in accordance with established programmes and schedules, would be impaired; or

(b) the specific nature of the duty or a recognized training programme requires that the seafarers covered by the exception perform duties at night and the authority determines, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, that the work will not be detrimental to their health or well-being.

4. The employment, engagement or work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited where the work is likely to jeopardize their health or safety. The types of such work shall be determined by national laws or regulations or by the competent authority, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, in accordance with relevant international standards.

Guideline B1.1 – Minimum age

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



Regulation 1.2 – Medical certificate

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

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are certified as medically fit to perform their duties.

2. Exceptions can only be permitted as prescribed in the Code.

Standard A1.2 – Medical certificate

1. The competent authority shall require that, prior to beginning work on a ship, seafarers hold a valid medical certificate attesting that they are medically fit to perform the duties they are to carry out at sea.

2. In order to ensure that medical certificates genuinely reflect seafarers' state of health, in light of the duties they are to perform, the competent authority shall, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, and giving due consideration to applicable international guidelines referred to in Part B of this Code, prescribe the nature of the medical examination and certificate.

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

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

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

6. Each medical certificate shall state in particular that:

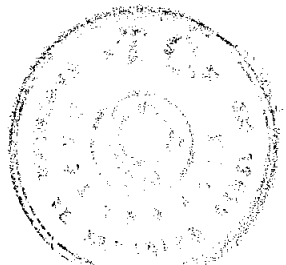
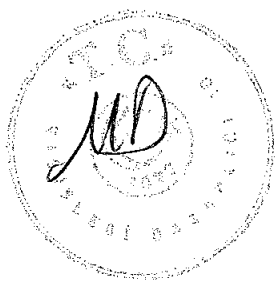
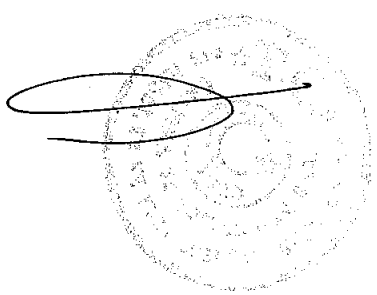
(a) the hearing and sight of the seafarer concerned, and the colour vision in the case of a seafarer to be employed in capacities where fitness for the work to be performed is liable to be affected by defective colour vision, are all satisfactory; and

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Guideline B1.2 – Medical certificate

Guideline B1.2.1 – International guidelines

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

Regulation 1.3 – Training and qualifications

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

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

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

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

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

Regulation 1.4 – Recruitment and placement

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

1. All seafarers shall have access to an efficient, adequate and accountable system for finding employment on board ship without charge to the seafarer.

2. Seafarer recruitment and placement services operating in a Member's territory shall conform to the standards set out in the Code.

3. Each Member shall require, in respect of seafarers who work on ships that fly its flag, that shipowners who use seafarer recruitment and placement services that are based in countries or territories in which this Convention does not apply, ensure that those services conform to the requirements set out in the Code.

Standard A1.4 – Recruitment and placement

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

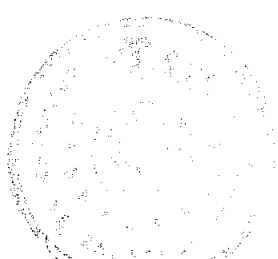
(iv) make sure, as far as practicable, that the shipowner has the means to protect seafarers from being stranded in a foreign port;

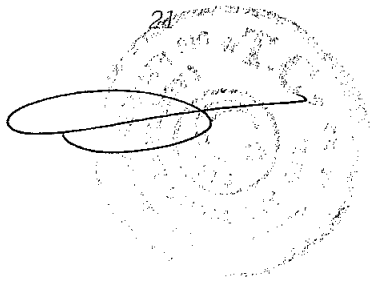
(v) examine and respond to any complaint concerning their activities and advise the competent authority of any unresolved complaint;

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

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

7. The competent authority shall ensure that adequate machinery and procedures exist for the investigation, if necessary, of complaints concerning the activities of





seafarer recruitment and placement services, involving, as appropriate, representatives of shipowners and seafarers.

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

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

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

Guideline B1.4 – Recruitment and placement

Guideline B1.4.1 – Organizational and operational guidelines

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

  (i) the seafarers' qualifications;

  (ii) record of employment;

  (iii) personal data relevant to employment; and

  (iv) medical data relevant to employment;

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

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

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

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

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

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

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

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

(k) verifying that labour conditions on ships where seafarers are placed are in conformity with applicable collective bargaining agreements concluded between a shipowner and a representative seafarers' organization and, as a matter of policy,

supplying seafarers only to shipowners that offer terms and conditions of employment to seafarers which comply with applicable laws or regulations or collective agreements.

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

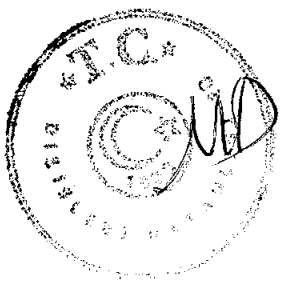
(a) the systematic exchange of information on the maritime industry and labour market on a bilateral, regional and multilateral basis;

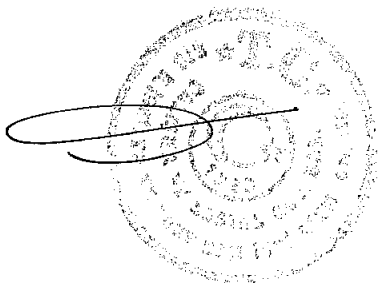
(b) the exchange of information on maritime labour legislation;

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

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

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





TITLE 2. CONDITIONS OF EMPLOYMENT

Regulation 2.1 – Seafarers' employment agreements

Purpose: To ensure that seafarers have a fair employment agreement

1. The terms and conditions for employment of a seafarer shall be set out or referred to in a clear written legally enforceable agreement and shall be consistent with the standards set out in the Code.

2. Seafarers' employment agreements shall be agreed to by the seafarer under conditions which ensure that the seafarer has an opportunity to review and seek advice on the terms and conditions in the agreement and freely accepts them before signing.

3. To the extent compatible with the Member's national law and practice, seafarers' employment agreements shall be understood to incorporate any applicable collective bargaining agreements.

Standard A2.1 – Seafarers' employment agreements

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

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

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

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

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

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

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

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

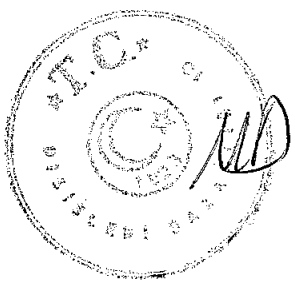
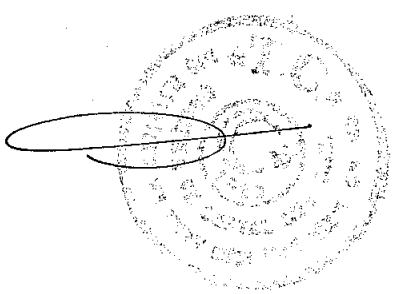
3. The document referred to in paragraph 1(e) of this Standard shall not contain any statement as to the quality of the seafarers' work or as to their wages. The form of the document, the particulars to be recorded and the manner in which such particulars are to be entered, shall be determined by national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

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

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

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

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

Guideline B2.1 – Seafarers' employment agreements

Guideline B2.1.1 – Record of employment

1. In determining the particulars to be recorded in the record of employment referred to in Standard A2.1, paragraph 1(e), each Member should ensure that this document contains sufficient information, with a translation in English, to facilitate the acquisition of further work or to satisfy the sea-service requirements for upgrading or promotion. A seafarers' discharge book may satisfy the requirements of paragraph 1(e) of that Standard.

Regulation 2.2 – Wages

Purpose: To ensure that seafarers are paid for their services

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

Standard A2.2 – Wages

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

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

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

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

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

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

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

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

Guideline B2.2 – Wages

Guideline B2.2.1 – Specific definitions

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

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

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

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

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

(e) *overtime* means time worked in excess of the normal hours of work.

Guideline B2.2.2 – Calculation and payment

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

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

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

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

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

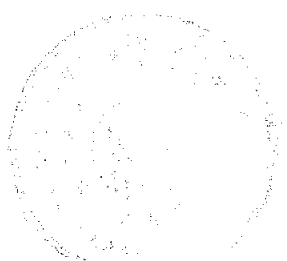
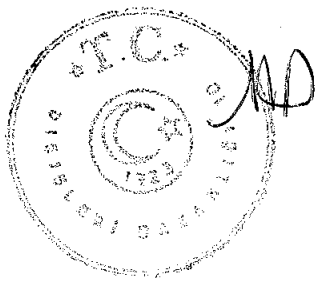
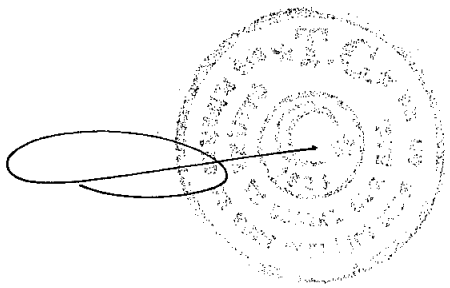
2. For seafarers whose wages are fully or partially consolidated:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Guideline B2.2.3 – Minimum wages

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

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

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

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

3. The competent authority should ensure:

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

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

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

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

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

Regulation 2.3 – Hours of work and hours of rest

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(a) maximum hours of work shall not exceed:
   (i) 14 hours in any 24-hour period; and
   (ii) 72 hours in any seven-day period;
   or

(b) minimum hours of rest shall not be less than:
   (i) ten hours in any 24-hour period; and
   (ii) 77 hours in any seven-day period.

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

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

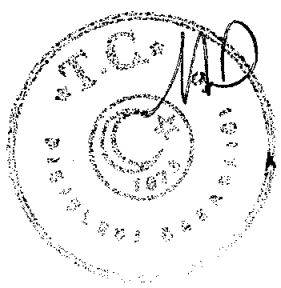
8. When a seafarer is on call, such as when a machinery space is unattended, the seafarer shall have an adequate compensatory rest period if the normal period of rest is disturbed by call-outs to work.

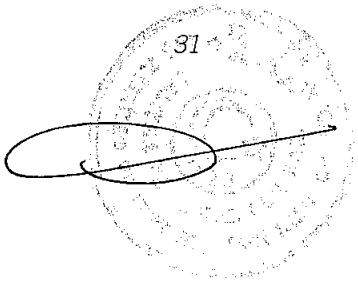
9. If no collective agreement or arbitration award exists or if the competent authority determines that the provisions in the agreement or award in respect of paragraph 7 or 8 of this Standard are inadequate, the competent authority shall determine such provisions to ensure the seafarers concerned have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

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

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

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





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

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

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

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

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

Guideline B2.3.1 – Young seafarers

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

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

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

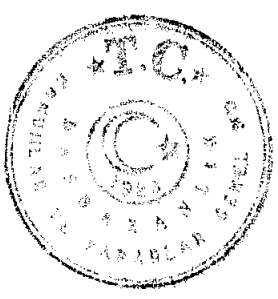
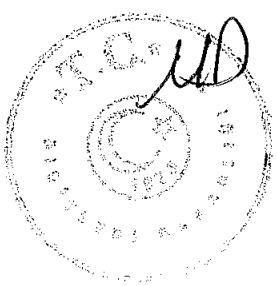
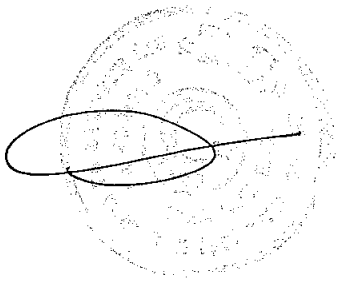
(c) a 15-minute rest period as soon as possible following each two hours of continuous work should be allowed.

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

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

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

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

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

Regulation 2.4 – Entitlement to leave

Purpose: To ensure that seafarers have adequate leave

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

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

Standard A2.4 – Entitlement to leave

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

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

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

Guideline B2.4 – Entitlement to leave

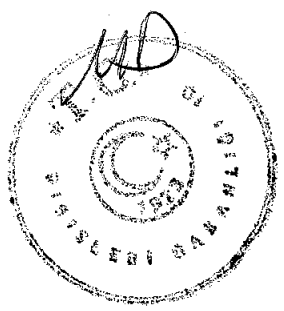
Guideline B2.4.1 – Calculation of entitlement

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

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

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

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



(a) public and customary holidays recognized as such in the flag State, whether or not they fall during the annual leave with pay;
(b) periods of incapacity for work resulting from illness or injury or from maternity, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country;
(c) temporary shore leave granted to a seafarer while under an employment agreement; and
(d) compensatory leave of any kind, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.

Guideline B2.4.2 – Taking of annual leave

1. The time at which annual leave is to be taken should, unless it is fixed by regulation, collective agreement, arbitration award or other means consistent with national practice, be determined by the shipowner after consultation and, as far as possible, in agreement with the seafarers concerned or their representatives.

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

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

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

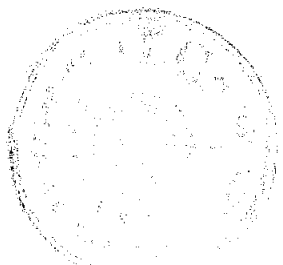
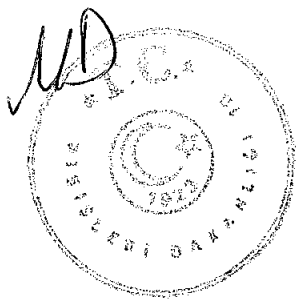
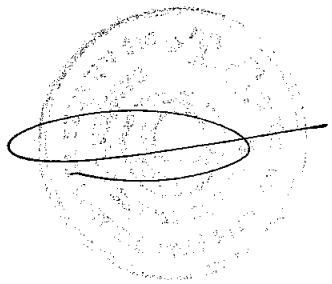
Guideline B2.4.3 – Division and accumulation

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

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

Guideline B2.4.4 – Young seafarers

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

Regulation 2.5 – Repatriation

Purpose: To ensure that seafarers are able to return home

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

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

Standard A2.5 – Repatriation

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

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

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

  (i) by the shipowner; or

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Guideline B2.5 – Repatriation

Guideline B2.5.1 – Entitlement

1. Seafarers should be entitled to repatriation:

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

(b) in the cases covered by Standard A2.5, paragraph 1(b) and (c):
  (i) in the event of illness or injury or other medical condition which requires their repatriation when found medically fit to travel;
  (ii) in the event of shipwreck;
  (iii) in the event of the shipowner not being able to continue to fulfil their legal or contractual obligations as an employer of the seafarers by reason of insolvency, sale of ship, change of ship's registration or any other similar reason;
  (iv) in the event of a ship being bound for a war zone, as defined by national laws or regulations or seafarers' employment agreements, to which the seafarer does not consent to go; and
  (v) in the event of termination or interruption of employment in accordance with an industrial award or collective agreement, or termination of employment for any other similar reason.

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

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

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

(b) accommodation and food from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination;
(c) pay and allowances from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination, if provided for by national laws or regulations or collective agreements;
(d) transportation of 30 kg of the seafarers' personal luggage to the repatriation destination; and
(e) medical treatment when necessary until the seafarers are medically fit to travel to the repatriation destination.

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

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

6. Each Member should require that shipowners take responsibility for repatriation arrangements by appropriate and expeditious means. The normal mode of transport should be by air. The Member should prescribe the destinations to which seafarers may be repatriated. The destinations should include the countries with which seafarers may be deemed to have a substantial connection including:
(a) the place at which the seafarer agreed to enter into the engagement;
(b) the place stipulated by collective agreement;
(c) the seafarer's country of residence; or
(d) such other place as may be mutually agreed at the time of engagement.

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

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

Guideline B2.5.2 – Implementation by Members

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

2. Each Member should have regard to whether proper provision is made:
(a) for the return of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port for reasons for which they are not responsible:
  (i) to the port at which the seafarer concerned was engaged; or
  (ii) to a port in the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate; or
  (iii) to another port agreed upon between the seafarer and the master or shipowner, with the approval of the competent authority or under other appropriate safeguards;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Guideline B2.6.1 – Calculation of indemnity against unemployment

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

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

Regulation 2.7 – Manning levels

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

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers employed on board to ensure that ships are operated safely, effi-

ciently and with due regard to security under all conditions, taking into account concerns about seafarer fatigue and the particular nature and conditions of the voyage.

Standard A2.7 – Manning levels

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

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

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

Guideline B2.7 – Manning levels

Guideline B2.7.1 – Dispute settlement

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Guideline B2.8.2 – Register of seafarers

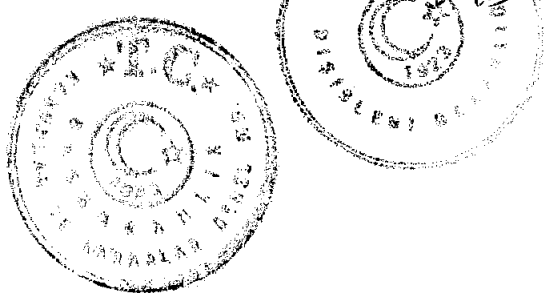
1. Where registers or lists govern the employment of seafarers, these registers or lists should include all occupational categories of seafarers in a manner determined by national law or practice or by collective agreement.

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

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

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

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



TITLE 3. ACCOMMODATION, RECREATIONAL FACILITIES, FOOD AND CATERING

Regulation 3.1 – Accommodation and recreational facilities

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

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

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

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

Standard A3.1 – Accommodation and recreational facilities

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(b) heating and ventilation;

(c) noise and vibration and other ambient factors;

(d) sanitary facilities;

(e) lighting; and

(f) hospital accommodation.

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

6. With respect to general requirements for accommodation:

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

  (i) is reasonable; and

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

(b) the accommodation shall be adequately insulated;

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

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

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

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

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

(h) accommodation and recreational and catering facilities shall meet the requirements in Regulation 4.3, and the related provisions in the Code, on health and safety protection and accident prevention, with respect to preventing the risk of exposure to hazardous levels of noise and vibration and other ambient factors

and chemicals on board ships, and to provide an acceptable occupational and on-board living environment for seafarers.

7. With respect to requirements for ventilation and heating:

(a) sleeping rooms and mess rooms shall be adequately ventilated;

(b) ships, except those regularly engaged in trade where temperate climatic conditions do not require this, shall be equipped with air conditioning for seafarer accommodation, for any separate radio room and for any centralized machinery control room;

(c) all sanitary spaces shall have ventilation to the open air, independently of any other part of the accommodation; and

(d) adequate heat through an appropriate heating system shall be provided, except in ships exclusively on voyages in tropical climates.

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

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

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

(b) separate sleeping rooms shall be provided for men and for women;

(c) sleeping rooms shall be of adequate size and properly equipped so as to ensure reasonable comfort and to facilitate tidiness;

(d) a separate berth for each seafarer shall in all circumstances be provided;

(e) the minimum inside dimensions of a berth shall be at least 198 centimetres by 80 centimetres;

(f) in single berth seafarers' sleeping rooms the floor area shall not be less than:

  (i) 4.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;

  (ii) 5.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;

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

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

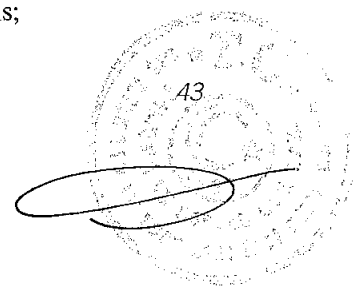
(h) in ships of less than 3,000 gross tonnage other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms may be occupied by a maximum of two seafarers; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 7 square metres;

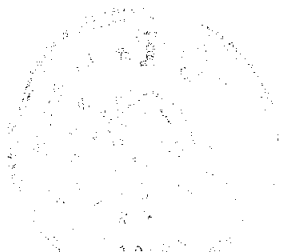
(i) on passenger ships and special purpose ships the floor area of sleeping rooms for seafarers not performing the duties of ships' officers shall not be less than:

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

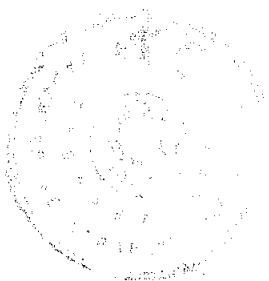
(a) mess rooms shall be located apart from the sleeping rooms and as close as practicable to the galley; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned; and

(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.

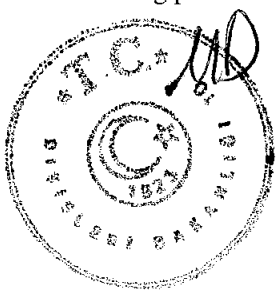
16. Ships regularly trading to mosquito-infested ports shall be fitted with appropriate devices as required by the competent authority.

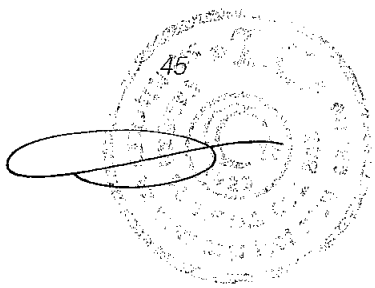
17. Appropriate seafarers' recreational facilities, amenities and services, as adapted to meet the special needs of seafarers who must live and work on ships, shall be provided on board for the benefit of all seafarers, taking into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and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

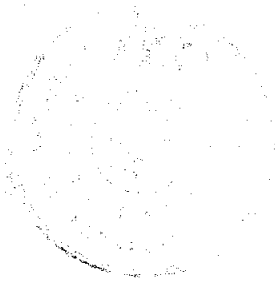
18. The competent authority shall require frequent inspections to be carried out on board ships, by or under the authority of the master, to ensure that seafarer accommodation is clean, decently habitable and maintained in a good state of repair. The results of each such inspection shall be recorded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

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

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

Guideline B3.1.2 – Ventilation

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

2. Air-conditioning systems, whether of a centralized or individual unit type, should be designed to:
(a) maintain the air at a satisfactory temperature and relative humidity as compared to outside air conditions, ensure a sufficiency of air changes in all air-conditioned spaces, take account of the particular characteristics of operations at sea and not produce excessive noises or vibrations; and
(b) facilitate easy cleaning and disinfection to prevent or control the spread of disease.

3. Power for the operation of the air conditioning and other aids to ventilation required by the preceding paragraphs of this Guideline should be available at all times

when seafarers are living or working on board and conditions so require. However, this power need not be provided from an emergency source.

Guideline B3.1.3 – Heating

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

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

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

Guideline B3.1.4 – Lighting

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

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

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

Guideline B3.1.5 – Sleeping rooms

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

2. Where the size of the ship, the activity in which it is to be engaged and its layout make it reasonable and practicable, sleeping rooms should be planned and equipped with a private bathroom, including a toilet, so as to provide reasonable comfort for the occupants and to facilitate tidiness.

3. As far as practicable, sleeping rooms of seafarers should be so arranged that watches are separated and that no seafarers working during the day share a room with watchkeepers.

4. In the case of seafarers performing the duty of petty officers there should be no more than two persons per sleeping room.

5. Consideration should be given to extending the facility referred to in Standard A3.1, paragraph 9(m), to the second engineer officer when practicable.

6. Space occupied by berths and lockers, chests of drawers and seats should be included in the measurement of the floor area. Small or irregularly shaped spaces which do not add effectively to the space available for free movement and cannot be used for installing furniture should be excluded.

7. Berths should not be arranged in tiers of more than two; in the case of berths placed along the ship's side, there should be only a single tier where a sidelight is situated above a berth.

8. The lower berth in a double tier should be not less than 30 centimetres above the floor; the upper berth should be placed approximately midway between the bottom of the lower berth and the lower side of the deckhead beams.

9. The framework and the lee-board, if any, of a berth should be of approved material, hard, smooth, and not likely to corrode or to harbour vermin.

10. If tubular frames are used for the construction of berths, they should be completely sealed and without perforations which would give access to vermin.

11. Each berth should be fitted with a comfortable mattress with cushioning bottom or a combined cushioning mattress, including a spring bottom or a spring mattress. The mattress and cushioning material used should be made of approved material. Stuffing of material likely to harbour vermin should not be used.

12. When one berth is placed over another, a dust-proof bottom should be fitted beneath the bottom mattress or spring bottom of the upper berth.

13. The furniture should be of smooth, hard material not liable to warp or corrode.

14. Sleeping rooms should be fitted with curtains or equivalent for the sidelights.

15. Sleeping rooms should be fitted with a mirror, small cabinets for toilet requisites, a book rack and a sufficient number of coat hooks.

Guideline B3.1.6 – Mess rooms

1. Mess room facilities may be either common or separate. The decision in this respect should be taken after consultation with seafarers' and shipowners' representatives and subject to the approval of the competent authority. Account should be taken of factors such as the size of the ship and the distinctive cultural, religious and social needs of the seafarers.

2. Where separate mess room facilities are to be provided to seafarers, then separate mess rooms should be provided for:

(a) master and officers; and

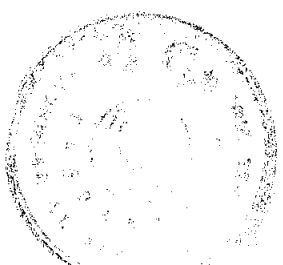
(b) petty officers and other seafarers.

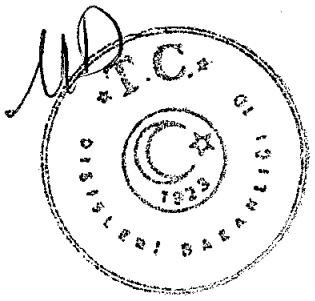
3. On ships other than passenger ships, the floor area of mess rooms for seafarers should be not less than 1.5 square metres per person of the planned seating capacity.

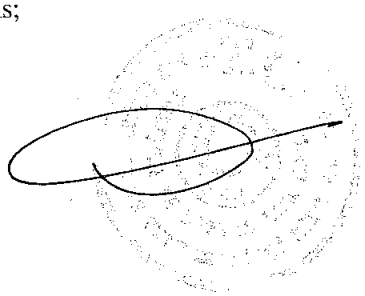
4. In all ships, mess rooms should be equipped with tables and appropriate seats, fixed or movable, sufficient to accommodate the greatest number of seafarers likely to use them at any one time.

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

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







(b) facilities for hot beverages; and
(c) cool water facilities.

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

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

Guideline B3.1.7 – Sanitary accommodation

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

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

3. Sanitary accommodation intended for the use of more than one person should comply with the following:
(a) floors should be of approved durable material, impervious to damp, and should be properly drained;
(b) bulkheads should be of steel or other approved material and should be watertight up to at least 23 centimetres above the level of the deck;
(c) the accommodation should be sufficiently lit, heated and ventilated;
(d) toilets should be situated convenient to, but separate from, sleeping rooms and wash rooms, without direct access from the sleeping rooms or from a passage between sleeping rooms and toilets to which there is no other access; this requirement does not apply where a toilet is located in a compartment between two sleeping rooms having a total of not more than four seafarers; and
(e) where there is more than one toilet in a compartment, they should be sufficiently screened to ensure privacy.

4. The laundry facilities provided for seafarers' use should include:
(a) washing machines;
(b) drying machines or adequately heated and ventilated drying rooms; and
(c) irons and ironing boards or their equivalent.

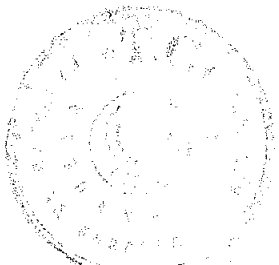
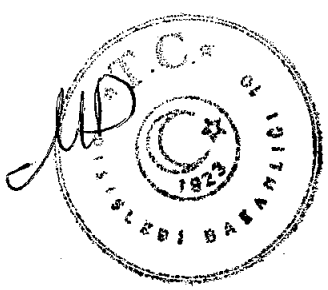
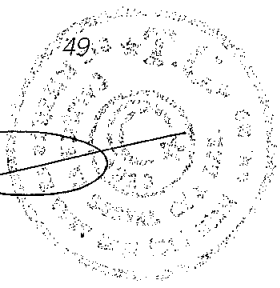
Guideline B3.1.8 – Hospital accommodation

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

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

3. The number of hospital berths required should be prescribed by the competent authority.

4. Sanitary accommodation should be provided for the exclusive use of the occupants of the hospital accommodation, either as part of the accommodation or in close proximity thereto. Such sanitary accommodation should comprise a minimum of one toilet, one washbasin and one tub or shower.

Guideline B3.1.9 – Other facilities

1. Where separate facilities for engine department personnel to change their clothes are provided, they should be:

(a) located outside the machinery space but with easy access to it; and

(b) fitted with individual clothes lockers as well as with tubs or showers or both and washbasins having hot and cold running fresh water.

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

1. Each Member should consider applying the following principles:

(a) clean bedding and mess utensils should be supplied by the shipowner to all seafarers for use on board during service on the ship, and such seafarers should be responsible for their return at times specified by the master and on completion of service in the ship;

(b) bedding should be of good quality, and plates, cups and other mess utensils should be of approved material which can be easily cleaned; and

(c) towels, soap and toilet paper for all seafarers should be provided by the shipowner.

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

1. Recreational facilities and services should be reviewed frequently to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.

2. Furnishings for recreational facilities should as a minimum include a 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 re-addressed owing to circumstances beyond their control.

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

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

Guideline B3.1.12 – Prevention of noise and vibration

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

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

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

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

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

Regulation 3.2 – Food and catering

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

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry on board and serve food and drinking water of appropriate quality, nutritional value and quantity that

adequately covers the requirements of the ship and takes into account the differing cultural and religious backgrounds.

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

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

Standard A3.2 – Food and catering

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

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

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

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

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

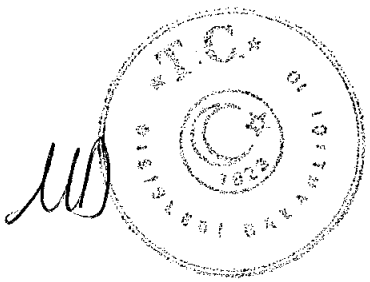
3. Shipowners shall ensure that seafarers who are engaged as ships' cooks are trained, qualified and found competent for the position in accordance with requirements set out in the laws and regulations of the Member concerned.

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

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

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

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



(a) supplies of food and drinking water;
(b) all spaces and equipment used for the storage and handling of food and drinking water; and
(c) galley and other equipment for the preparation and service of meals.

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

Guideline B3.2 – Food and catering

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

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

2. The competent authority should issue recommendations to avoid wastage of food, facilitate the maintenance of a proper standard of hygiene, and ensure the maximum practicable convenience in working arrangements.

3. The competent authority should work with relevant agencies and organizations to develop educational materials and on-board information concerning methods of ensuring proper food supply and catering services.

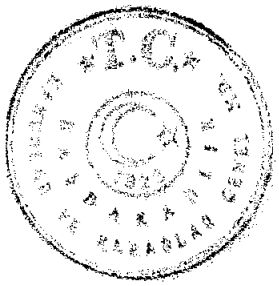
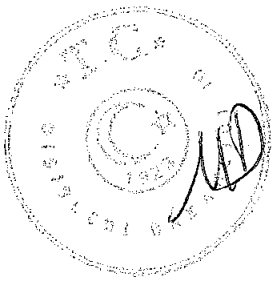
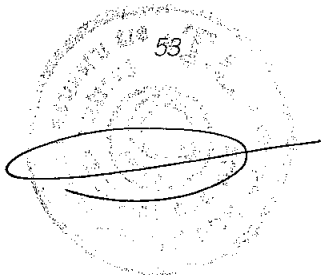
4. The competent authority should work in close cooperation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and with national or local authorities dealing with questions of food and health, and may where necessary utilize the services of such authorities.

Guideline B3.2.2 – Ships' cooks

1. Seafarers should only be qualified as ships' cooks if they have:
(a) served at sea for a minimum period to be prescribed by the competent authority, which could be varied to take into account existing relevant qualifications or experience;
(b) passed an examination prescribed by the competent authority or passed an equivalent examination at an approved training course for cooks.

2. The prescribed examination may be conducted and certificates granted either directly by the competent authority or, subject to its control, by an approved school for the training of cooks.

3. The competent authority should provide for the recognition, where appropriate, of certificates of qualification as ships' cooks issued by other Members, which have ratified this Convention or the Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69), or other approved body.

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

Regulation 4.1 – Medical care on board ship and ashore

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

1. Each Member shall ensure that all seafarers on ships that fly its flag are covered by adequate measures for the protection of their health and that they have access to prompt and adequate medical care whilst working on board.

2. The protection and care under paragraph 1 of this Regulation shall, in principle, be provided at no cost to the seafarers.

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

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

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

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

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

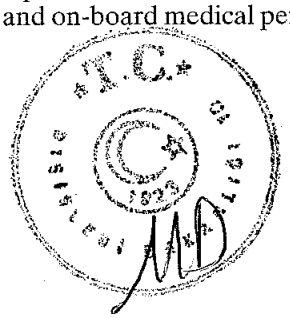
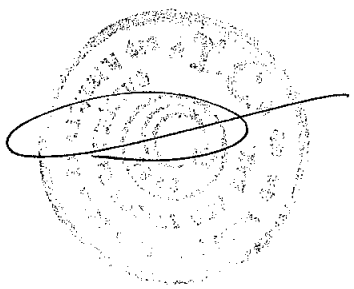
(b) ensure that seafarers are given health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore, including prompt access to the necessary medicines, medical equipment and facilities for diagnosis and treatment and to medical information and expertise;

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

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

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

2. The competent authority shall adopt a standard medical report form for use by the ships' masters and relevant onshore and on-board medical personnel. The form,

when completed, and its contents shall be kept confidential and shall only be used to facilitate the treatment of seafarers.

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

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

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

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

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

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

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

Guideline B4.1.1 – Provision of medical care

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

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

to occur on board a ship and to make use of medical advice by radio or satellite communication; and

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

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

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

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

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

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

Guideline B4.1.2 – Medical report form

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

Guideline B4.1.3 – Medical care ashore

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

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

(a) outpatient treatment for sickness and injury;

(b) hospitalization when necessary; and

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

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

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

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

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

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

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

(d) landing seafarers ashore for emergency treatment;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Guideline B4.1.5 – Dependants of seafarers

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

Regulation 4.2 – Shipowners' liability

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

1. Each Member shall ensure that measures, in accordance with the Code, are in place on ships that fly its flag to provide seafarers employed on the ships with a right to material assistance and support from the shipowner with respect to the financial consequences of sickness, injury or death occurring while they are serving under a seafarers' employment agreement or arising from their employment under such agreement.

2. This Regulation does not affect any other legal remedies that a seafarer may seek.

Standard A4.2 – Shipowners' liability

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Guideline B4.2 – Shipowners' liability

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

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

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

Regulation 4.3 – Health and safety protection and accident prevention

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

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

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

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

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

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

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

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

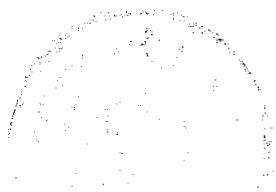
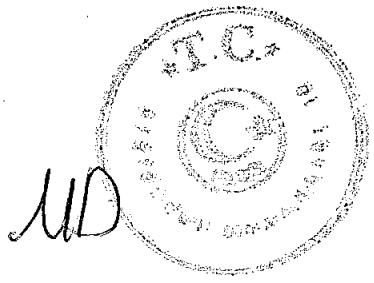
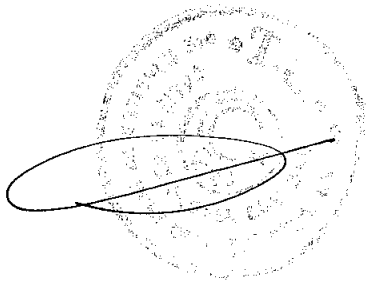
(c) on-board programmes for the prevention of occupational accidents, injuries and diseases and for continuous improvement in occupational safety and health protection, involving seafarers' representatives and all other persons concerned in their implementation, taking account of preventive measures,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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. The competent authority shall ensure that:

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

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

(c) occupational accidents are investigated.

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

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

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

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

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

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

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

(a) general and basic provisions;
(b) structural features of the ship, including means of access and asbestos-related risks;
(c) machinery;
(d) the effects of the extremely low or high temperature of any surfaces with which seafarers may be in contact;
(e) the effects of noise in the workplace and in shipboard accommodation;
(f) the effects of vibration in the workplace and in shipboard accommodation;
(g) the effects of ambient factors, other than those referred to in subparagraphs (e) and (f), in the workplace and in shipboard accommodation, including tobacco smoke;
(h) special safety measures on and below deck;
(i) loading and unloading equipment;
(j) fire prevention and fire-fighting;
(k) anchors, chains and lines;
(l) dangerous cargo and ballast;
(m) personal protective equipment for seafarers;
(n) work in enclosed spaces;
(o) physical and mental effects of fatigue;
(p) the effects of drug and alcohol dependency;
(q) HIV/AIDS protection and prevention; and
(r) emergency and accident response.

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

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

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

Guideline B4.3.2 – Exposure to noise

1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned,

should review on an ongoing basis the problem of noise on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of exposure to noise.

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

(a) instruction of seafarers in the dangers to hearing and health of prolonged exposure to high noise levels and in the proper use of noise protection devices and equipment;

(b) provision of approved hearing protection equipment to seafarers where necessary; and

(c) assessment of risk and reduction of exposure levels to noise in all accommodation and recreational and catering facilities, as well as engine rooms and other machinery spaces.

Guideline B4.3.3 – Exposure to vibration

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

2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should cover the effect of exposure to excessive vibration on the health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard vibration to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:

(a) instruction of seafarers in the dangers to their health of prolonged exposure to vibration;

(b) provision of approved personal protective equipment to seafarers where necessary; and

(c) assessment of risks and reduction of exposure to vibration in all accommodation and recreational and catering facilities by adopting measures in accordance with the guidance provided by the ILO code of practice entitled *Ambient factors in the workplace*, 2001, and any subsequent revisions, taking account of the difference between exposure in those areas and in the workplace.

Guideline B4.3.4 – Obligations of shipowners

1. Any obligation on the shipowner to provide protective equipment or other accident prevention safeguards should, in general, be accompanied by provisions requiring their use by seafarers and by a requirement for seafarers to comply with the relevant accident prevention and health protection measures.

2. Account should also be taken of Articles 7 and 11 of the Guarding of Machinery Convention, 1963 (No. 119), and the corresponding provisions of the Guarding of Machinery Recommendation, 1963 (No. 118), under which the obligation to ensure compliance with the requirement that machinery in use is properly guarded, and its use

without appropriate guards prevented, rests on the employer, while there is an obligation on the worker not to use machinery without the guards being in position nor to make inoperative the guards provided.

Guideline B4.3.5 – Reporting and collection of statistics

1. All occupational accidents and occupational injuries and diseases should be reported so that they can be investigated and comprehensive statistics can be kept, analysed and published, taking account of protection of the personal data of the seafarers concerned. Reports should not be limited to fatalities or to accidents involving the ship.

2. The statistics referred to in paragraph 1 of this Guideline should record the numbers, nature, causes and effects of occupational accidents and occupational injuries and diseases, with a clear indication, as applicable, of the department on board a ship, the type of accident and whether at sea or in port.

3. Each Member should have due regard to any international system or model for recording accidents to seafarers which may have been established by the International Labour Organization.

Guideline B4.3.6 – Investigations

1. The competent authority should undertake investigations into the causes and circumstances of all occupational accidents and occupational injuries and diseases resulting in loss of life or serious personal injury, and such other cases as may be specified in national laws or regulations.

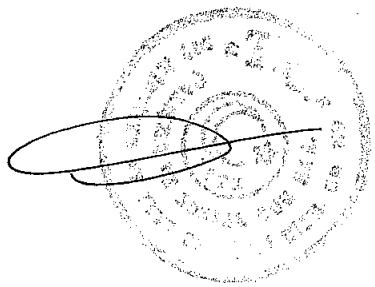
2. Consideration should be given to including the following as subjects of investigation:

(a) working environment, such as working surfaces, layout of machinery, means of access, lighting and methods of work;
(b) incidence in different age groups of occupational accidents and occupational injuries and diseases;
(c) special physiological or psychological problems created by the shipboard environment;
(d) problems arising from physical stress on board a ship, in particular as a consequence of increased workload;
(e) problems arising from and effects of technical developments and their influence on the composition of crews; and
(f) problems arising from any human failures.

Guideline B4.3.7 – National protection and prevention programmes

1. In order to provide a sound basis for measures to promote occupational safety and health protection and prevention of accidents, injuries and diseases which are due to particular hazards of maritime employment, research should be undertaken into general trends and into such hazards as are revealed by statistics.

2. The implementation of protection and prevention programmes for the promotion of occupational safety and health should be so organized that the competent authority, shipowners and seafarers or their representatives and other appropriate bodies may



play an active role, including through such means as information sessions, on-board guidelines on maximum exposure levels to potentially harmful ambient workplace factors and other hazards or outcomes of a systematic risk evaluation process. In particular, national or local joint occupational safety and health protection and accident prevention committees or ad hoc working parties and on-board committees, on which shipowners' and seafarers' organizations concerned are represented, should be established.

3. Where such activity takes place at company level, the representation of seafarers on any safety committee on board that shipowner's ships should be considered.

Guideline B4.3.8 – Content of protection and prevention programmes

1. Consideration should be given to including the following in the functions of the committees and other bodies referred to in Guideline B4.3.7, paragraph 2:

(a) the preparation of national guidelines and policies for occupational safety and health management systems and for accident prevention provisions, rules and manuals;
(b) the organization of occupational safety and health protection and accident prevention training and programmes;
(c) the organization of publicity on occupational safety and health protection and accident prevention, including films, posters, notices and brochures; and
(d) the distribution of literature and information on occupational safety and health protection and accident prevention so that it reaches seafarers on board ships.

2. Relevant provisions or recommendations adopted by the appropriate national authorities or organizations or international organizations should be taken into account by those preparing texts of occupational safety and health protection and accident prevention measures or recommended practices.

3. In formulating occupational safety and health protection and accident prevention programmes, each Member should have due regard to any code of practice concerning the safety and health of seafarers which may have been published by the International Labour Organization.

Guideline B4.3.9 – Instruction in occupational safety and health protection and the prevention of occupational accidents

1. The curriculum for the training referred to in Standard A4.3, paragraph 1(a), should be reviewed periodically and brought up to date in the light of development in types and sizes of ships and in their equipment, as well as changes in manning practices, nationality, language and the organization of work on board ships.

2. There should be continuous occupational safety and health protection and accident prevention publicity. Such publicity might take the following forms:

(a) educational audiovisual material, such as films, for use in vocational training centres for seafarers and where possible shown on board ships;
(b) display of posters on board ships;
(c) inclusion in periodicals read by seafarers of articles on the hazards of maritime employment and on occupational safety and health protection and accident prevention measures; and
(d) special campaigns using various publicity media to instruct seafarers, including campaigns on safe working practices.

3. The publicity referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the different nationalities, languages and cultures of seafarers on board ships.

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

1. Safety and health regulations should refer to any general provisions on medical examinations before and during employment and on the prevention of accidents and the protection of health in employment, which may be applicable to the work of seafarers. Such regulations should specify measures which will minimize occupational dangers to young seafarers in the course of their duties.

2. Except where a young seafarer is recognized as fully qualified in a pertinent skill by the competent authority, the regulations should specify restrictions on young seafarers undertaking, without appropriate supervision and instruction, certain types of work presenting special risk of accident or of detrimental effect on their health or physical development, or requiring a particular degree of maturity, experience or skill. In determining the types of work to be restricted by the regulations, the competent authority might consider in particular work involving:

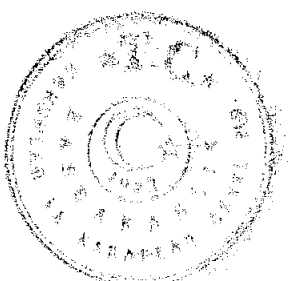
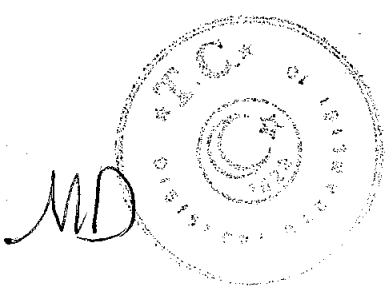
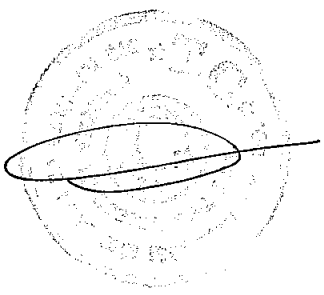
(a) the lifting, moving or carrying of heavy loads or objects;
(b) entry into boilers, tanks and cofferdams;
(c) exposure to harmful noise and vibration levels;
(d) operating hoisting and other power machinery and tools, or acting as signallers to operators of such equipment;
(e) handling mooring or tow lines or anchoring equipment;
(f) rigging;
(g) work aloft or on deck in heavy weather;
(h) nightwatch duties;
(i) servicing of electrical equipment;
(j) exposure to potentially harmful materials, or harmful physical agents such as dangerous or toxic substances and ionizing radiations;
(k) the cleaning of catering machinery; and
(l) the handling or taking charge of ships' boats.

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

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

Guideline B4.3.11 – International cooperation

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

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

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

(a) bilateral or multilateral arrangements for uniformity in occupational safety and health protection and accident prevention standards and safeguards;
(b) exchange of information on particular hazards affecting seafarers and on means of promoting occupational safety and health protection and preventing accidents;
(c) assistance in testing of equipment and inspection according to the national regulations of the flag State;
(d) collaboration in the preparation and dissemination of occupational safety and health protection and accident prevention provisions, rules or manuals;
(e) collaboration in the production and use of training aids; and
(f) joint facilities for, or mutual assistance in, the training of seafarers in occupational safety and health protection, accident prevention and safe working practices.

Regulation 4.4 – Access to shore-based welfare facilities

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

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

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

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

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

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

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

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

Guideline B4.4.1 – Responsibilities of Members

1. Each Member should:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Guideline B4.4.2 – Welfare facilities and services in ports

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

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

(a) public authorities;

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

(c) voluntary organizations.

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

(a) meeting and recreation rooms as required;

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

(c) educational facilities; and

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

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

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

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

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

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

Guideline B4.4.3 – Welfare boards

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

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

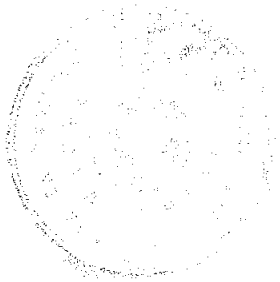
4. Each Member should take measures, whenever necessary, to ensure the safety of seafarers from aggression and other unlawful acts while ships are in their territorial waters and especially in approaches to ports.

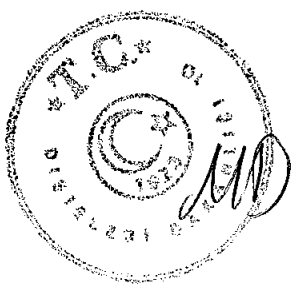
5. Every effort should be made by those responsible in port and on board a ship to facilitate shore leave for seafarers as soon as possible after a ship's arrival in port.

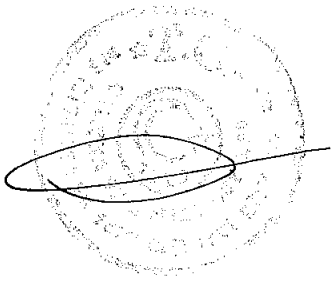
Regulation 4.5 – Social security

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 A of the Code through substantially equivalent provisions, do not apply to Part A of the Code in this Title.

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

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

Regulation 5.1 – Flag State responsibilities

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

Regulation 5.1.1 – General principles

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

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

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

4. A maritime labour certificate, complemented by a declaration of maritime labour compliance, shall constitute prima facie evidence that the ship has been duly inspected by the Member whose flag it flies and that the requirements of this Convention

relating to working and living conditions of the seafarers have been met to the extent so certified.

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

Standard A5.1.1 – General principles

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

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

Guideline B5.1.1 – General principles

1. The competent authority should make appropriate arrangements to promote effective cooperation between public institutions and other organizations, referred to in Regulations 5.1.1 and 5.1.2, concerned with seafarers' shipboard working and living conditions.

2. In order to better ensure cooperation between inspectors and shipowners, seafarers and their respective organizations, and to maintain or improve seafarers' working and living conditions, the competent authority should consult the representatives of such organizations at regular intervals as to the best means of attaining these ends. The manner of such consultation should be determined by the competent authority after consulting with shipowners' and seafarers' organizations.

Regulation 5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. The public institutions or other organizations referred to in paragraph 3 of Regulation 5.1.1 ("recognized organizations") shall have been recognized by the competent authority as meeting the requirements in the Code regarding competency and independence. The inspection or certification functions which the recognized organizations may be authorized to carry out shall come within the scope of the activities that are expressly mentioned in the Code as being carried out by the competent authority or a recognized organization.

2. The reports referred to in paragraph 5 of Regulation 5.1.1 shall contain information regarding any recognized organization, the extent of authorizations given and the arrangements made by the Member to ensure that the authorized activities are carried out completely and effectively.

Standard A5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. For the purpose of recognition in accordance with paragraph 1 of Regulation 5.1.2, the competent authority shall review the competency and independence of the organization concerned and determine whether the organization has demonstrated, to the extent necessary for carrying out the activities covered by the authorization conferred on it, that the organization:

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

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

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

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

Guideline B5.1.2 – Authorization of recognized organizations

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

2. In evaluating the capability of an organization, the competent authority should determine whether the organization:
(a) has adequate technical, managerial and support staff;
(b) has sufficient qualified professional staff to provide the required service, representing an adequate geographical coverage;
(c) has proven ability to provide a timely service of satisfactory quality; and
(d) is independent and accountable in its operations.

3. The competent authority should conclude a written agreement with any organization that it recognizes for purposes of an authorization. The agreement should include the following elements:
(a) scope of application;
(b) purpose;
(c) general conditions;
(d) the execution of functions under authorization;
(e) legal basis of the functions under authorization;

(f) reporting to the competent authority;
(g) specification of the authorization from the competent authority to the recognized organization; and
(h) the competent authority's supervision of activities delegated to the recognized organization.

4. Each Member should require the recognized organizations to develop a system for qualification of staff employed by them as inspectors to ensure the timely updating of their knowledge and expertise.

5. Each Member should require the recognized organizations to maintain records of the services performed by them such that they are able to demonstrate achievement of the required standards in the items covered by the services.

6. In establishing the oversight procedures referred to in Standard A5.1.2, paragraph 3(b), each Member should take into account the *Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration*, adopted in the framework of the International Maritime Organization.

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

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

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

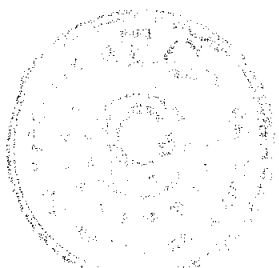
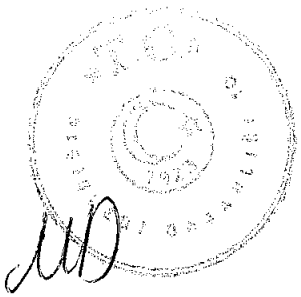
2. This Regulation also applies to any ship that flies the flag of a Member and is not covered by paragraph 1 of this Regulation, at the request of the shipowner to the Member concerned.

3. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a maritime labour certificate certifying that the working and living conditions of seafarers on the ship, including measures for ongoing compliance to be included in the declaration of maritime labour compliance referred to in paragraph 4 of this Regulation, have been inspected and meet the requirements of national laws or regulations or other measures implementing this Convention.

4. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a declaration of maritime labour compliance stating the national requirements implementing this Convention for the working and living conditions for seafarers and setting out the measures adopted by the shipowner to ensure compliance with the requirements on the ship or ships concerned.

5. The maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall conform to the model prescribed by the Code.

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

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

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

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

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

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

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

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

(a) to new ships on delivery;

(b) when a ship changes flag; or

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(c) when a ship changes flag;

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

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

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

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

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

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

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

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

3. The measures to ensure ongoing compliance should include general international requirements for the shipowner and master to keep themselves informed of the

latest advances in technology and scientific findings concerning workplace design, taking into account the inherent dangers of seafarers' work, and to inform the seafarers' representatives accordingly, thereby guaranteeing a better level of protection of the seafarers' working and living conditions on board.

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

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

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

Regulation 5.1.4 – Inspection and enforcement

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

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

Standard A5.1.4 – Inspection and enforcement

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

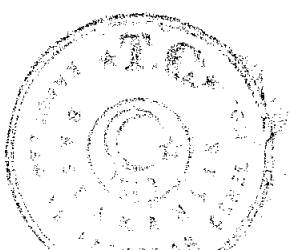
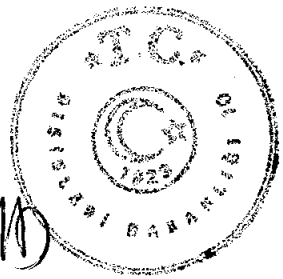
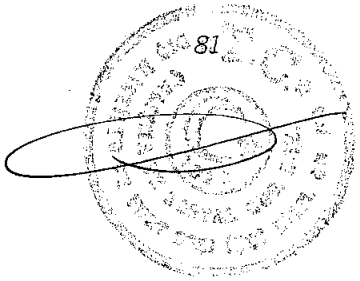
10. Inspectors shall treat as confidential the source of any grievance or complaint alleging a danger or deficiency in relation to seafarers' working and living conditions or a violation of laws and regulations and give no intimation to the shipowner, the shipowner's representative or the operator of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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Guideline B5.1.4 – Inspection and enforcement

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

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

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

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

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

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

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

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

(a) the importance of the duties which the inspectors have to perform, in particular the number, nature and size of ships subject to inspection and the number and complexity of the legal provisions to be enforced;
(b) the resources placed at the disposal of the inspectors; and
(c) the practical conditions under which inspections must be carried out in order to be effective.

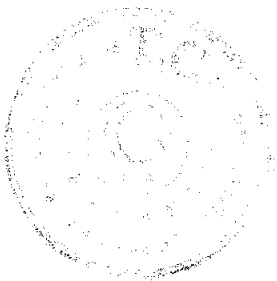
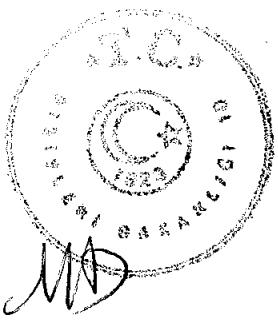
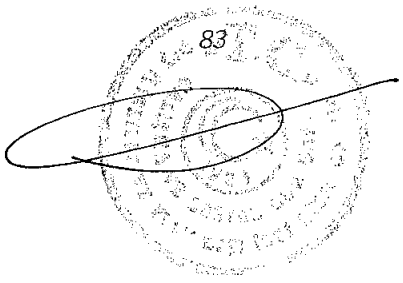
5. Subject to any conditions for recruitment to the public service which may be prescribed by national laws and regulations, inspectors should have qualifications and adequate training to perform their duties and where possible should have a maritime education or experience as a seafarer. They should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

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

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

8. Inspectors provided with proper credentials under the national law should at a minimum be empowered:
(a) to board ships freely and without previous notice; however, when commencing the ship inspection, inspectors should provide notification of their presence to the master or person in charge and, where appropriate, to the seafarers or their representatives;
(b) to question the master, seafarer or any other person, including the shipowner or the shipowner's representative, on any matter concerning the application of the requirements under laws and regulations, in the presence of any witness that the person may have requested;
(c) to require the production of any books, log books, registers, certificates or other documents or information directly related to matters subject to inspection, in order to verify compliance with the national laws and regulations implementing this Convention;
(d) to enforce the posting of notices required under the national laws and regulations implementing this Convention;
(e) to take or remove, for the purpose of analysis, samples of products, cargo, drinking water, provisions, materials and substances used or handled;
(f) following an inspection, to bring immediately to the attention of the shipowner, the operator of the ship or the master, deficiencies which may affect the health and safety of those on board ship;
(g) to alert the competent authority and, if applicable, the recognized organization to any deficiency or abuse not specifically covered by existing laws or regulations and submit proposals to them for the improvement of the laws or regulations; and
(h) to notify the competent authority of any occupational injuries or diseases affecting seafarers in such cases and in such manner as may be prescribed by laws and regulations.

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

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

(a) a list of laws and regulations in force relevant to seafarers' working and living conditions and any amendments which have come into effect during the year;
(b) details of the organization of the system of inspection;
(c) statistics of ships or other premises subject to inspection and of ships and other premises actually inspected;
(d) statistics on all seafarers subject to its national laws and regulations;
(e) statistics and information on violations of legislation, penalties imposed and cases of detention of ships; and
(f) statistics on reported occupational injuries and diseases affecting seafarers.

Regulation 5.1.5 – On-board complaint procedures

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

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

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

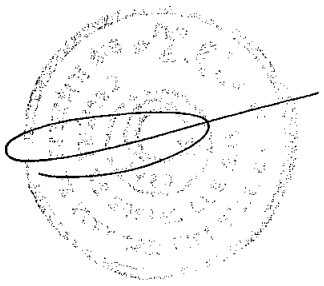
Standard A5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Without prejudice to any wider scope that may be given in national laws or regulations or collective agreements, the on-board procedures may be used by seafarers to lodge complaints relating to any matter that is alleged to constitute a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Each Member shall ensure that, in its laws or regulations, appropriate on board complaint procedures are in place to meet the requirements of Regulation 5.1.5. Such procedures shall seek to resolve complaints at the lowest level possible. However, in all cases, seafarers shall have a right to complain directly to the master and, where they consider it necessary, to appropriate external authorities.

3. The on-board complaint procedures shall include the right of the seafarer to be accompanied or represented during the complaints procedure, as well as safeguards against the possibility of victimization of seafarers for filing complaints. The term "victimization" covers any adverse action taken by any person with respect to a seafarer for lodging a complaint which is not manifestly vexatious or maliciously made.

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



Guideline B5.1.5 – On-board complaint procedures

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

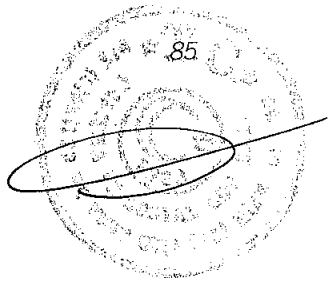
Regulation 5.1.6 – Marine casualties

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

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

Standard A5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)



Guideline B5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

Regulation 5.2 – Port State responsibilities

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

Regulation 5.2.1 – Inspections in port

1. Every foreign ship calling, in the normal course of its business or for operational reasons, in the port of a Member may be the subject of inspection in accordance with paragraph 4 of Article V for the purpose of reviewing compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights) relating to the working and living conditions of seafarers on the ship.

2. Each Member shall accept the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance required under Regulation 5.1.3 as prima facie evidence of compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Accordingly, the inspection in its ports shall, except in the circumstances specified in the Code, be limited to a review of the certificate and declaration.

3. Inspections in a port shall be carried out by authorized officers in accordance with the provisions of the Code and other applicable international arrangements governing port State control inspections in the Member. Any such inspection shall be limited to verifying that the matter inspected is in conformity with the relevant requirements set out in the Articles and Regulations of this Convention and in Part A only of the Code.

4. Inspections that may be carried out in accordance with this Regulation shall be based on an effective port State inspection and monitoring system to help ensure that the working and living conditions for seafarers on ships entering a port of the Member concerned meet the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

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

Standard A5.2.1 – Inspections in port

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(a) notify a representative of the flag State;

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

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

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

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

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

the authorized officer shall take steps to ensure that the ship shall not proceed to sea until any non-conformities that fall within the scope of subparagraph (a) or (b) of this paragraph have been rectified, or until the authorized officer has accepted a plan of action to rectify such non-conformities and is satisfied that the plan will be implemented in an expeditious manner. If the ship is prevented from sailing, the authorized officer shall forthwith notify the flag State accordingly and invite a representative of the flag State to be present, if possible, requesting the flag State to reply within a prescribed deadline. The authorized officer shall also inform forthwith the appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State in which the inspection was carried out.

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

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

Guideline B5.2.1 – Inspections in port

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

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

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

Regulation 5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

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

Standard A5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

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

2. Where appropriate, given the nature of the complaint, the initial investigation shall include consideration of whether the on-board complaint procedures provided under Regulation 5.1.5 have been explored. The authorized officer may also conduct a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.

3. The authorized officer shall, where appropriate, seek to promote a resolution of the complaint at the ship-board level.

4. In the event that the investigation or the inspection provided under this Standard reveals a non-conformity that falls within the scope of paragraph 6 of Standard A5.2.1, the provisions of that paragraph shall be applied.

5. Where the provisions of paragraph 4 of this Standard do not apply, and the complaint has not been resolved at the ship-board level, the authorized officer shall forthwith notify the flag State, seeking, within a prescribed deadline, advice and a corrective plan of action.

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

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

Guideline B5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Where a complaint referred to in Standard A5.2.2 is dealt with by an authorized officer, the officer should first check whether the complaint is of a general nature which concerns all seafarers on the ship, or a category of them, or whether it relates only to the individual case of the seafarer concerned.

2. If the complaint is of a general nature, consideration should be given to undertaking a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.

3. If the complaint relates to an individual case, an examination of the results of any on-board complaint procedures for the resolution of the complaint concerned should be undertaken. If such procedures have not been explored, the authorized officer should suggest that the complainant take advantage of any such procedures available. There should be good reasons for considering a complaint before any on-board

complaint procedures have been explored. These would include the inadequacy of, or undue delay in, the internal procedures or the complainant's fear of reprisal for lodging a complaint.

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

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

Regulation 5.3 – Labour-supplying responsibilities

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

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

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

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

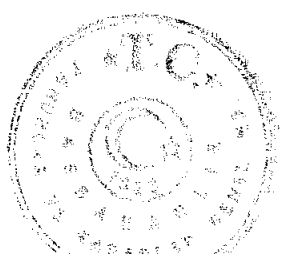
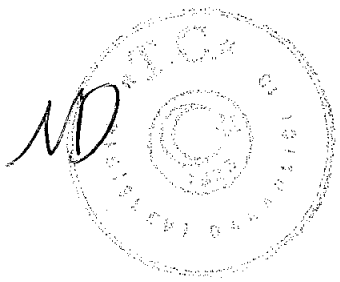
4. Information about the system referred to in paragraph 3 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.3 – Labour-supplying responsibilities

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

Guideline B5.3 – Labour-supplying responsibilities

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

APPENDIX A5-I

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

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

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

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

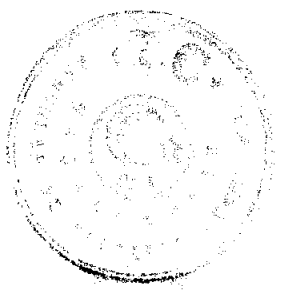
Food and catering

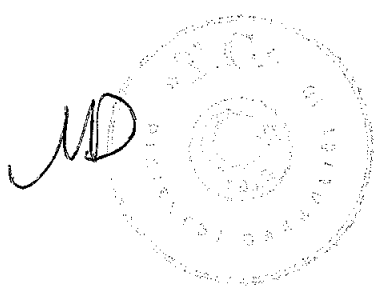
Health and safety and accident prevention

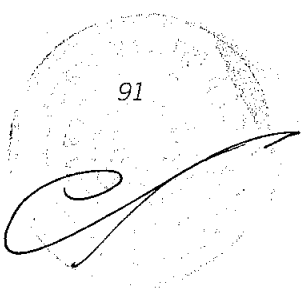
On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages







APPENDIX A5-II

Maritime Labour Certificate

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

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the Maritime Labour Convention, 2006
(referred to below as "the Convention")
under the authority of the Government of:

.....

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

by .....

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

Particulars of the ship

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Date of registry .....

Gross tonnage[1] .....

IMO number .....

Type of ship .....

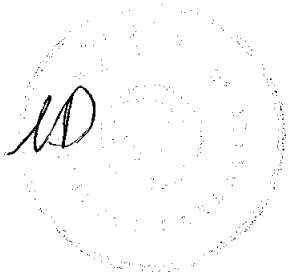
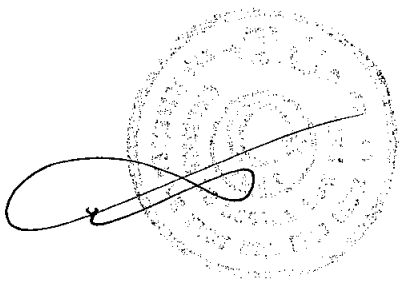
Name and address of the shipowner[2] .....

.....

.....

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

[2] *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

This is to certify:

1. That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.

2. That the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.

This Certificate is valid until ..... subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued

at ..... on .....is attached.

Completion date of the inspection on which this Certificate is based was .....

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

Signature of the duly authorized official issuing the Certificate

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

Endorsements for mandatory intermediate inspection and, if required, any additional inspection

This is to certify that the ship was inspected in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention.

Intermediate inspection:
(to be completed between the second and third anniversary dates)

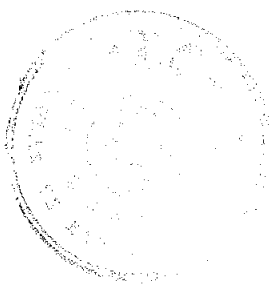
Signed .....
(Signature of authorized official)

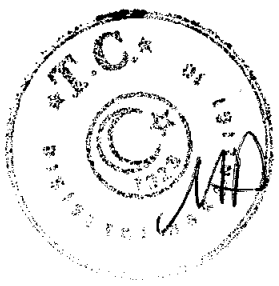
Place .....

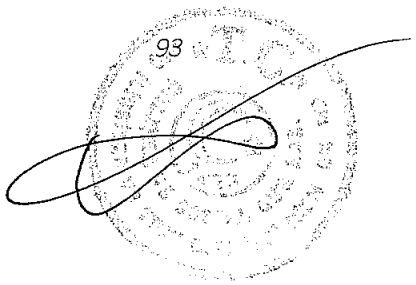
Date .....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional endorsements (if required)

This is to certify that the ship was the subject of an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accommodation) or for other reasons.







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

Maritime Labour Convention, 2006

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

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

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

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

Name of ship	IMO number	Gross tonnage

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

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

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

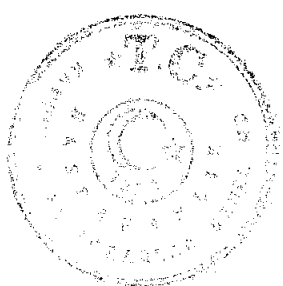
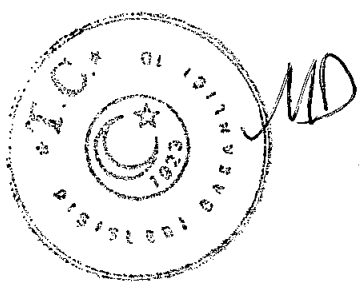
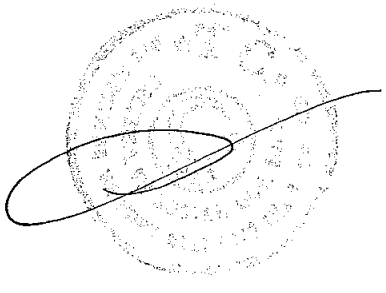
(b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;

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

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

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

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

12. On-board medical care (Regulation 4.1) .....
13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5) .....
14. Payment of wages (Regulation 2.2) .....

Name: .....

Title: .....

Signature: .....

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Substantial equivalencies

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

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

.....

.....

No equivalency has been granted.

Name: .....

Title: .....

Signature: .....

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Exemptions

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

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

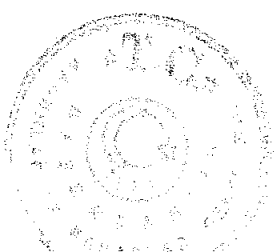
.....

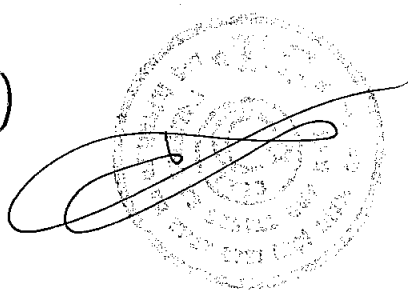
.....

No exemption has been granted.

Name: .....

Title: .....





Signature: .....

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

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

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

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

I hereby certify that the above measures have been drawn up to ensure ongoing compliance, between inspections, with the requirements listed in Part I.

Name of shipowner:[1] .....

.....

Company address: .....

.....

Name of the authorized signatory: .....

.....

Title: .....

Signature of the authorized signatory:

.....

Date: .....

(Stamp or seal of the shipowner[1])

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

Name: .....

Title: .....

Address: .....

.....

.....

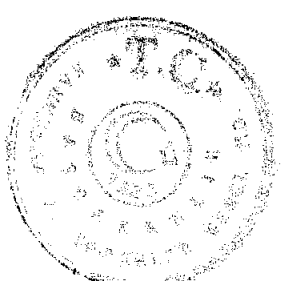
Signature: .....

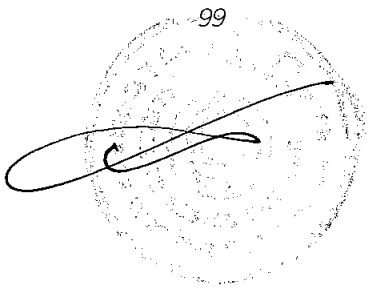
Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

[1] *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.





Interim Maritime Labour Certificate

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the
Maritime Labour Convention, 2006
(referred to below as "the Convention")
under the authority of the Government of:

.....

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

by .....

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

Particulars of the ship

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Date of registry .....

Gross tonnage [1] .....

IMO number .....

Type of ship .....

Name and address of the shipowner [2] .....

.....

This is to certify, for the purposes of Standard A5.1.3, paragraph 7, of the Convention, that:

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

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

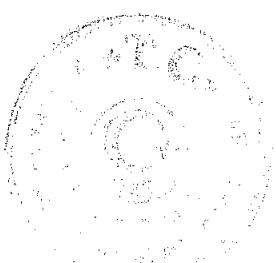
(c) the master is familiar with the requirements of the Convention and the responsibilities for implementation; and

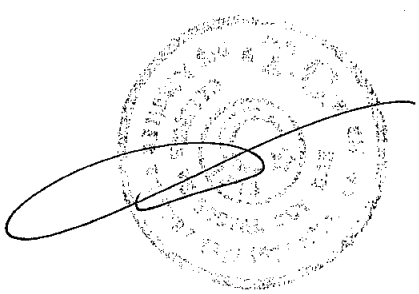
(d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a Declaration of Maritime Labour Compliance.

---

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

[2] *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.





This Certificate is valid until ..... subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4.

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

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

Signature of the duly authorized official
issuing the interim certificate .....

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

APPENDIX A5-III

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

Minimum age

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".

EXAMPLE

2. Medical certification (Regulation 1.2)

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

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

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

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

.....

.....

EXAMPLE

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

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

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

1. Minimum age (Regulation 1.1) [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 seafarer'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.

.....

.....

EXAMPLE