

KONWENCJA O PRACY NA MORZU z 2006 r.

PREAMBUŁA

Konferencja Ogólna Międzynarodowej Organizacji Pracy,

zwołana do Genewy przez Radę Administracyjną Międzynarodowego Biura Pracy i zebrana tam w dniu 7 lutego 2006 r. na dziewięćdziesiątej czwartej sesji,

pragnąc stworzyć jednolity, spójny akt prawny zawierający w możliwie najszerszym zakresie wszystkie aktualne normy istniejących międzynarodowych konwencji i zaleceń dotyczących pracy na morzu, jak również podstawowych zasad, które zawarte zostały w innych międzynarodowych konwencjach dotyczących pracy, w szczególności w:

- Konwencji Nr 29 dotyczącej pracy przymusowej lub obowiązkowej, z 1930 r.,
- Konwencji Nr 87 dotyczącej wolności związkowej i ochrony praw związkowych, z 1948 r.,
- Konwencji Nr 98 dotyczącej stosowania zasad prawa organizowania się i rokowań zbiorowych, z 1949 r.,
- Konwencji Nr 100 dotyczącej jednakowego wynagrodzenia dla pracujących mężczyzn i kobiet za pracę jednakowej wartości, z 1951 r.,
- Konwencji Nr 105 dotyczącej zniesienia pracy przymusowej, z 1957 r.,
- Konwencji Nr 111 dotyczącej dyskryminacji w zakresie zatrudnienia i wykonywania zawodu, z 1958 r.,
- Konwencji Nr 138 dotyczącej najniższego wieku dopuszczenia do zatrudnienia, z 1973 r.,
- Konwencji Nr 182 dotyczącej zakazu i natychmiastowych działań na rzecz eliminowania najgorszych form pracy dzieci, z 1999 r. oraz

pamiętając o podstawowym mandacie Organizacji, którym jest promowanie godnych warunków pracy,

odwołując się do Deklaracji MOP w sprawie podstawowych zasad i praw pracy z 1998 r.,

pamiętając, że marynarze objęci są postanowieniami innych dokumentów MOP i posiadają inne prawa ustanowione jako podstawowe prawa i wolności dotyczące wszystkich osób,

biorąc pod uwagę fakt, że ze względu na globalną naturę transportu morskiego marynarze potrzebują szczególnej ochrony,

pamiętając, że międzynarodowe normy bezpieczeństwa statków, bezpieczeństwa osób na nich pracujących i zarządzania bezpieczną eksploatacją statków określone w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r., z późniejszymi zmianami, w Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r., z późniejszymi zmianami, w wymogach dotyczących szkolenia i kompetencji marynarzy w Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., z późniejszymi zmianami,

pamiętając, że Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. ustanawia ogólne ramy prawne dla prowadzenia wszelkiej działalności na oceanach i morzach i ma strategiczne znaczenie jako podstawa dla narodowych, regionalnych i globalnych działań i współpracy w sektorze morskim, oraz że istnieje potrzeba podtrzymania jej integralności,

pamiętając, że art. 94 Konwencji Organizacji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. ustanawia obowiązki państwa bandery w zakresie, między innymi, warunków pracy, składu osobowego załóg oraz kwestii społecznych na statkach pływających pod jego banderą,

pamiętając o art. 19 ust. 8 Konstytucji Międzynarodowej Organizacji Pracy, który stwierdza, że w żadnym razie przyjęcie przez Konferencję konwencji lub zalecenia bądź ratyfikacja konwencji przez Państwo Członkowskie nie mogą być uważane za mające wpływ na jakąkolwiek ustawę, decyzję, zwyczaj lub umowę, zapewniające zainteresowanym pracownikom bardziej korzystne warunki aniżeli te, które przewiduje konwencja lub zalecenie,

postanawiając, że nowy dokument powinien być zaprojektowany w taki sposób, by zyskać możliwie najszerszą akceptację rządów, armatorów i marynarzy, uznających zasady godnej pracy, oraz że powinien dać się łatwo aktualizować, skutecznie wdrażać i egzekwować,

podjąwszy decyzję o przyjęciu niektórych wniosków na rzecz realizacji takiego aktu prawnego, który jest jedynym przedmiotem obrad sesji oraz

postanowiwszy, że wnioski te zostaną ujęte w formę międzynarodowej konwencji,

przyjmuje w dniu dwudziestego trzeciego lutego roku dwa tysiące szóstego następującą Konwencję, która otrzyma nazwę Konwencja o pracy na morzu z 2006 r.

ZOBOWIĄZANIA OGÓLNE

ARTYKUŁ I

1. Każde Państwo Członkowskie, które ratyfikuje niniejszą Konwencję, zobowiązuje się w pełni przestrzegać jej postanowień w sposób określony w art. VI w celu zabezpieczenia praw marynarzy do zatrudnienia na godnych warunkach.

2. Państwa Członkowskie współpracują ze sobą w celu skutecznego wdrażania i egzekwowania postanowień niniejszej Konwencji.

DEFINICJE I ZAKRES ZASTOSOWANIA

ARTYKUŁ II

1. Dla celów niniejszej Konwencji i o ile szczegółowe przepisy nie stanowią inaczej wyrażenie:

- (a) *właściwa władza* oznacza ministra, departament rządowy lub inny organ uprawniony do wydawania i wprowadzania w życie przepisów, zarządzeń i innych instrukcji mających moc prawną w odniesieniu do przedmiotu danego postanowienia;
- (b) *deklaracja zgodności* oznacza deklarację, o której mowa w prawie 5.1.3;
- (c) *tonaż brutto* oznacza tonaż brutto obliczony zgodnie z przepisami dotyczącymi pomierzenia pojemności zawartymi w załączniku I do Międzynarodowej konwencji w sprawie pomiaru tonażu statków z 1969 r. lub jakiegokolwiek późniejszej konwencji w tej sprawie; w przypadku statków objętych tymczasowym planem pomierzenia przyjętym przez Międzynarodową Organizację Morską tonaż brutto określony jest w kolumnie UWAGI Międzynarodowego świadectwa pomiarowego statku (1969 r.);
- (d) *morski certyfikat pracy* oznacza certyfikat, o którym mowa w prawie 5.1.3;
- (e) *wymagania niniejszej Konwencji* oznacza wymagania zawarte w niniejszych artykułach i w prawidłach oraz w części A kodeksu niniejszej Konwencji;
- (f) *marynarz* oznacza każdą osobę zatrudnioną, zaangażowaną do pracy lub pracującą w jakimkolwiek charakterze na statku, do którego odnosi się niniejsza Konwencja;
- (g) *umowa o pracę zawierana z marynarzami* obejmuje zarówno umowę o pracę jak i umowę zbiorową o pracę na statku;
- (h) *usługi naboru i pośrednictwa pracy marynarzy* oznacza każdą osobę, spółkę, instytucję, agencję lub inną organizację, w sektorze publicznym lub prywatnym, która zajmuje się naborem marynarzy w imieniu armatorów lub kierowaniem marynarzy do pracy na statkach;
- (i) *statek* oznacza statek inny niż ten, który pływa wyłącznie na wodach śródlądowych, wodach przylegających do lądu, wodach osłoniętych lub na obszarach, gdzie obowiązują przepisy portowe;
- (j) *armator* oznacza właściciela statku lub inną organizację lub osobę, taką jak osoba zarządzająca statkiem, agent lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i, przejmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć zadania i obowiązki nałożone na armatorów zgodnie z niniejszą Konwencją, bez względu na to, czy jakaś inna organizacja lub osoba realizuje niektóre zadania lub wypełnia pewne obowiązki w imieniu armatora.

2. Niniejsza Konwencja ma zastosowanie do wszystkich marynarzy, chyba że zostanie wyraźnie stwierdzone inaczej.

3. W przypadku wątpliwości, czy pewne kategorie osób można uważać za marynarzy dla celów niniejszej Konwencji, decyzję w tej kwestii podejmuje właściwa władza w Państwie Członkowskim, po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy.

4. O ile nie zostanie wyraźnie stwierdzone inaczej, niniejsza Konwencja ma zastosowanie do wszystkich statków stanowiących własność publiczną lub prywatną, powszechnie wykorzystywanych do działalności handlowej, innych niż statki wykorzystywane do połowu lub podobnych rodzajów działalności i statki o tradycyjnej budowie, takie jak statki typu *dau* i *dzonki*. Konwencja nie ma zastosowania do okrętów wojennych ani floty pomocniczej.

5. W przypadku wątpliwości, czy niniejsza Konwencja ma zastosowanie do konkretnego statku lub określonej kategorii statków, decyzję w tej kwestii podejmuje właściwa władza w Państwie Członkowskim po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy.

6. W przypadku, gdy właściwa władza uzna, że nie byłoby rozsądne lub praktyczne zastosowanie pewnych elementów kodeksu, o którym mowa w art. VI ust. 1 do danego statku lub konkretnej kategorii statków pływających pod banderą Państwa Członkowskiego, odpowiednie postanowienia kodeksu nie będą miały zastosowania w zakresie, w którym dana kwestia regulowana jest odmiennie przez krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze, układy zbiorowe pracy lub inne środki prawne. Wszelkie decyzje w tym zakresie wymagają konsultacji z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy, i mogą dotyczyć tylko statków o tonażu brutto nie przekraczającym 200 GT, które nie odbywają podróży międzynarodowych.

7. Państwo Członkowskie informuje Dyrektora Generalnego Międzynarodowego Biura Pracy, który z kolei powiadamia Państwa Członkowskie Organizacji, o wszelkich decyzjach w kwestiach, o których mowa w punktach 3, 5 lub 6 niniejszego artykułu.

8. O ile nie zostanie wyraźnie stwierdzone inaczej, wszelkie odniesienia do niniejszej Konwencji są jednocześnie odniesieniami do prawideł i kodeksu.

PODSTAWOWE PRAWA I ZASADY

Artykuł III

Każde Państwo Członkowskie zapewnia, że przepisy ustawowe i wykonawcze obowiązujące na jego terytorium respektują, w kontekście niniejszej Konwencji, podstawowe prawa do:

- (a) wolności zrzeszania się i skutecznego uznania prawa do rokowań zbiorowych;
- (b) eliminacji wszystkich form pracy przymusowej lub obowiązkowej;
- (c) skutecznej likwidacji pracy dzieci; i
- (d) likwidacji dyskryminacji w obszarze zatrudnienia i wykonywania zawodu.

PRAWA MARYNARZY W ZAKRESIE WARUNKÓW ZATRUDNIENIA I ICH PRAWA SOCJALNE

Artykuł IV

- 1. Każdy marynarz ma prawo do bezpiecznego miejsca pracy, które spełnia normy bezpieczeństwa.
- 2. Każdy marynarz ma prawo do odpowiednich warunków zatrudnienia.
- 3. Każdy marynarz ma prawo do godnych warunków życia i pracy na statku.
- 4. Każdy marynarz ma prawo do ochrony zdrowia, opieki medycznej, opieki społecznej i innych form ochrony socjalnej.

5. Każde Państwo Członkowskie zapewnia, w granicach swojej jurysdykcji, aby prawa marynarzy w zakresie warunków zatrudnienia oraz ich prawa socjalne określone w poprzednich ustępach niniejszego artykułu były w pełni wprowadzone w życie zgodnie z wymaganiami Konwencji. Jeżeli Konwencja nie określa inaczej, takie wprowadzenie w życie może się odbyć za pomocą krajowych przepisów ustawowych i wykonawczych, układów zbiorowych pracy lub innych środków czy stosowanych praktyk.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ W ZAKRESIE WDRAŻANIA I EGZEKWOWANIA

Artykuł V

1. Każde Państwo Członkowskie wdraża i egzekwuje przepisy ustawowe i wykonawcze lub inne środki, które przyjęło w celu wypełniania zobowiązań wynikających z niniejszej Konwencji, w odniesieniu do statków i marynarzy podlegających jego jurysdykcji.

2. Każde Państwo Członkowskie efektywnie sprawuje jurysdykcję i kontrolę nad statkami pływającymi pod jego banderą, ustanawiając system zapewniający stosowanie się do wymagań Konwencji, obejmujący regularne inspekcje, zgłaszanie, monitorowanie i procedury prawne zgodne z mającymi zastosowanie przepisami.

3. Każde Państwo Członkowskie zapewnia, że statki pływające pod jego banderą posiadają morski certyfikat pracy i deklarację zgodności wymagane przez niniejszą Konwencję.

4. Statek, do którego ma zastosowanie niniejsza Konwencja, może, zgodnie z prawem międzynarodowym, zostać poddany inspekcji przez Państwo Członkowskie inne niż państwo bandery, jeżeli statek znajduje się w jednym z jego portów, w celu stwierdzenia, czy taki statek spełnia wymagania Konwencji.

5. Każde Państwo Członkowskie skutecznie sprawuje jurysdykcję i kontrolę nad służbami naboru i pośrednictwa pracy marynarzy, jeżeli służby takie działają na jego terytorium.

6. Każde Państwo Członkowskie zabrania działań stanowiących naruszenie wymagań Konwencji, ustanawiając, zgodnie z prawem międzynarodowym, stosowne sankcje lub nakazy powzięcia środków zaradczych zgodnie z obowiązującym na jego terytorium prawem, które to sankcje lub nakazy będą stanowić wystarczające instrumenty prawne zapobiegające takim naruszeniom.

7. Każde Państwo Członkowskie wypełnia obowiązki wynikające z Konwencji w taki sposób, by statki pływające pod banderą państwa, które nie ratyfikowało Konwencji, nie były traktowane lepiej niż statki pływające pod banderą państwa, które ją ratyfikowało.

PRAWIDŁA ORAZ CZĘŚCI A I B KODEKSU

ARTYKUŁ VI

1. Prawidła i postanowienia części A kodeksu są bezwzględnie obowiązujące. Postanowienia części B kodeksu nie są bezwzględnie obowiązujące.

2. Każde Państwo Członkowskie zobowiązuje się do przestrzegania praw i zasad przedstawionych w prawidłach, a także do wdrożenia każdego prawidła w sposób określony w odpowiednich postanowieniach części A kodeksu. Ponadto, Państwo Członkowskie należycie uwzględni wypełnianie swoich zobowiązań w sposób określony w części B kodeksu.

3. Państwo Członkowskie niebędące w stanie wdrożyć praw i zasad w sposób przewidziany w części A kodeksu może, o ile Konwencja nie stanowi wyraźnie inaczej, wdrożyć część A za pomocą przepisów ustawowych i wykonawczych, lub innych środków, zasadniczo równoważnych z postanowieniami części A.

4. Wyłącznie dla celu ust. 3 niniejszego artykułu uznaje się, że przepis ustawowy lub wykonawczy, układ zbiorowy pracy lub inny środek są zasadniczo równoważne, w kontekście niniejszej Konwencji, jeżeli Państwo Członkowskie upewni się, że:

- (a) taki przepis, układ lub inny środek sprzyja realizacji ogólnego przedmiotu i celu przewidzianego postanowieniem lub postanowieniami części A kodeksu; oraz
- (b) wprowadza w życie postanowienie lub postanowienia części A kodeksu.

KONSULTACJE Z ORGANIZACJAMI ARMATORÓW I MARYNARZY

Artykuł VII

W przypadku, gdy reprezentatywne organizacje armatorów lub marynarzy nie istnieją na terytorium Państwa Członkowskiego, wszelkie decyzje o odstępstwie, wyłączeniu lub innym przypadku elastycznego stosowania Konwencji w odniesieniu do których Konwencja wymaga konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy, mogą zostać podjęte przez dane Państwo Członkowskie wyłącznie w drodze konsultacji z Komitetem, o którym mowa w art. XIII.

WEJŚCIE W ŻYCIE

Artykuł VIII

1. Dyrektor Generalny Międzynarodowego Biura Pracy jest informowany o każdej ratyfikacji niniejszej Konwencji w celu rejestracji.

2. Niniejsza Konwencja obowiązuje tylko te Państwa Członkowskie Międzynarodowej Organizacji Pracy, których ratyfikacje zostały zarejestrowane przez Dyrektora Generalnego.

3. Niniejsza Konwencja wchodzi w życie po upływie dwunastu miesięcy od dnia zarejestrowania przez Dyrektora Generalnego ratyfikacji 30 Państw Członkowskich, których łączny udział w całkowitym światowym tonażu brutto statków wynosi 33 procent.

4. Następnie, Konwencja wchodzi w życie dla każdego Państwa Członkowskiego po upływie dwunastu miesięcy od daty zarejestrowania jego ratyfikacji.

WYPOWIEDZENIE

Artykuł IX

1. Po upływie dziesięciu lat od daty początkowego wejścia niniejszej Konwencji w życie każde Państwo Członkowskie, które ją ratyfikowało, może ją wypowiedzieć aktem przekazanym Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy i przez niego zarejestrowanym. Wypowiedzenie to nabiera mocy po upływie jednego roku od daty jego zarejestrowania.

2. Każde Państwo Członkowskie, które ratyfikowało niniejszą Konwencję i które w ciągu jednego roku po upływie dziesięcioletniego okresu, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, nie skorzysta z prawa wypowiedzenia przewidzianego w niniejszym artykule, będzie związane postanowieniami Konwencji na kolejne dziesięć lat i następnie będzie mogło ją wypowiedzieć po upływie każdego kolejnego dziesięcioletniego okresu, z zachowaniem warunków przewidzianych w niniejszym artykule.

SKUTKI WEJŚCIA W ŻYCIE

Artykuł X

Niniejsza Konwencja rewiduje następujące Konwencje:

Konwencję Nr 7 dotyczącą najniższego wieku dopuszczania dzieci do pracy w marynarce, z 1920 r.,

Konwencję Nr 8 dotyczącą odszkodowania na wypadek bezrobocia z powodu rozbicia się statku, z 1920 r.,

Konwencję Nr 9 dotyczącą pośrednictwa pracy dla marynarzy, z 1920 r.,

Konwencję Nr 16 dotyczącą obowiązkowych oględzin lekarskich dzieci i młodocianych zatrudnionych na statkach, z 1921 r.,

Konwencję Nr 22 dotyczącą umowy najmu marynarzy, z 1926 r.,

Konwencję Nr 23 dotyczącą repatriacji marynarzy, z 1926 r.,

Konwencję Nr 53 dotyczącą minimalnych kwalifikacji zawodowych kapitanów i oficerów marynarki handlowej, z 1936 r.,

Konwencję Nr 54 dotyczącą płatnych urlopów dla marynarzy, z 1936 r.,

Konwencję Nr 55 dotyczącą obowiązków armatora w razie choroby, wypadku lub śmierci marynarzy, z 1936 r.,

Konwencję Nr 56 dotyczącą ubezpieczenia marynarzy na wypadek choroby, z 1936 r.,

Konwencję Nr 57 dotyczącą czasu pracy na statkach i stanu załogi, z 1936 r.,

Konwencję Nr 58 dotyczącą najniższego wieku dopuszczania dzieci do pracy w marynarce (zrewidowana), z 1936 r.,

Konwencję Nr 68 dotyczącą zaopatrzenia w żywność i służby wyżywienia załóg na statkach, z 1946 r.,
Konwencję Nr 69 dotyczącą świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych, z 1946 r.,
Konwencję Nr 70 dotyczącą zabezpieczenia społecznego marynarzy, z 1946 r.,
Konwencję Nr 72 dotyczącą płatnych urlopów dla marynarzy, z 1946 r.,
Konwencję Nr 73 dotyczącą badania lekarskiego marynarzy, z 1946 r.,
Konwencję Nr 74 dotyczącą świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy, z 1946 r.,
Konwencję Nr 75 dotyczącą zakwaterowania załóg statków, z 1946 r.,
Konwencję Nr 76 dotyczącą zarobków, czasu pracy i stanu załogi na statkach, z 1946 r.,
Konwencję Nr 91 dotyczącą płatnych urlopów marynarzy (zrewidowana), z 1949 r.,
Konwencję Nr 92 dotyczącą pomieszczenia załogi na statku (zrewidowana), z 1949 r.,
Konwencję Nr 93 dotyczącą zarobków, czasu pracy i stanu załogi na statkach (zrewidowana), z 1949 r.,
Konwencję Nr 109 dotyczącą zarobków, czasu pracy i stanu załogi na statkach (zrewidowana), z 1958 r.,
Konwencję Nr 133 dotyczącą pomieszczenia załogi na statku (postanowienia uzupełniające), z 1970 r.,
Konwencję Nr 134 dotyczącą zapobiegania wypadkom marynarzy przy pracy, z 1970 r.,
Konwencję Nr 145 dotyczącą ciągłości zatrudnienia marynarzy, z 1976 r.,
Konwencję Nr 146 dotyczącą corocznego płatnego urlopu dla marynarzy, z 1976 r.,
Konwencję Nr 147 dotyczącą minimalnych norm na statkach handlowych, z 1976 r.,
Protokół z 1996 r. do Konwencji Nr 147 dotyczącej minimalnych norm na statkach handlowych, z 1976 r.,
Konwencję Nr 163 dotyczącą udogodnień socjalno-kulturalnych dla marynarzy na morzu i w porcie, z 1987 r.,
Konwencję Nr 164 dotyczącą ochrony zdrowia i opieki medycznej marynarzy, z 1987 r.,
Konwencję Nr 165 dotyczącą zabezpieczenia społecznego marynarzy (zrewidowana) z 1987 r.,
Konwencję Nr 166 dotyczącą repatriacji marynarzy (zrewidowana), z 1987 r.,
Konwencję Nr 178 dotyczącą inspekcji warunków pracy i życia marynarzy, z 1996 r.,
Konwencję Nr 179 dotyczącą rekrutacji i zatrudnienia marynarzy, z 1996 r.,
Konwencję Nr 180 dotyczącą czasu pracy i stanu załogi na statkach, z 1996 r.

FUNKCJE DEPOZYTARIUSZA

Artykuł XI

1. Dyrektor Generalny Międzynarodowego Biura Pracy informuje wszystkie Państwa Członkowskie Międzynarodowej Organizacji Pracy o zarejestrowaniu każdego dokumentu ratyfikacyjnej, przyjęcia i wypowiedzenia w ramach niniejszej Konwencji.

2. Gdy warunki przewidziane w art. VIII ust. 3 zostaną spełnione, Dyrektor Generalny powiadamia Państwa Członkowskie Organizacji o dacie wejścia Konwencji w życie .

Artykuł XII

Dyrektor Generalny Międzynarodowego Biura Pracy udziela Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, w celu zarejestrowania, zgodnie z art. 102 Karty Narodów Zjednoczonych, wyczerpujących informacji o wszystkich

dokumentach ratyfikacyjnych, przyjęcia i wypowiedzenia, zarejestrowanych zgodnie z niniejszą Konwencją.

SPECJALNY KOMITET TRÓJSTRONNY

Artykuł XIII

1. Rada Administracyjna Międzynarodowego Biura Pracy na bieżąco dokonuje oceny funkcjonowania niniejszej Konwencji, powołując w tym celu komitet posiadający specjalne kompetencje w zakresie norm dotyczących pracy na morzu.

2. W skład Komitetu zajmującego się sprawami, o których mowa w niniejszej Konwencji wchodzi po dwóch reprezentantów nominowanych przez rząd każdego Państwa Członkowskiego, które ją ratyfikowało, a także reprezentanci armatorów i marynarzy, wyznaczeni przez Radę Administracyjną po konsultacjach ze Wspólną Połączoną Komisją Morską.

3. Przedstawiciele rządów Państw Członkowskich, które nie ratyfikowały jeszcze Konwencji mogą uczestniczyć w pracach Komitetu, bez prawa głosu w rozpatrywanych kwestiach podlegających niniejszej Konwencji. Rada Administracyjna może zaprosić inne organizacje lub podmioty do wyznaczenia przedstawicieli uczestniczących w obradach Komitetu w charakterze obserwatorów.

4. Głosy każdego przedstawiciela armatorów i marynarzy uczestniczącego w obradach Komitetu należy ważyć w taki sposób, by zapewnić zarówno grupie armatorów, jak też grupie marynarzy, połowę siły głosu całkowitej liczby rządów reprezentowanych na obradach i upoważnionych do głosowania.

POPRAWKI DO KONWENCJI

Artykuł XIV

1. Poprawki do każdego z postanowień niniejszej Konwencji mogą zostać przyjęte przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w ramach art. 19 Konstytucji Międzynarodowej Organizacji Pracy oraz reguł i procedur Organizacji dotyczących przyjmowania Konwencji. Również poprawki do kodeksu mogą zostać przyjęte zgodnie z procedurami określonymi w art. XV.

2. Państwu Członkowskiemu, które ratyfikowało Konwencję i ich ratyfikacja została zarejestrowana przed przyjęciem danej poprawki, przekazuje się tekst poprawki do ratyfikacji.

3. Pozostałym Państwom Członkowskiemu Organizacji poprawiony tekst Konwencji jest przekazywany do ratyfikacji zgodnie z art. 19 Konstytucji.

4. Poprawka zostaje uznana za przyjętą w dniu, w którym zarejestrowano ratyfikację poprawki lub poprawionej Konwencji, w zależności od przypadku, przez co najmniej

30 Państw Członkowskich z łącznym udziałem w światowym tonażu brutto statków w wysokości co najmniej 33 procent.

5. Poprawka przyjęta w ramach art. 19 Konstytucji jest wiążąca jedynie dla tych Państw Członkowskich Organizacji, których ratyfikacje zostały zarejestrowane przez Dyrektora Generalnego Międzynarodowego Biura Pracy.

6. W przypadku Państw Członkowskich, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, poprawka wchodzi w życie po upływie dwunastu miesięcy od daty jej przyjęcia, o której mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, lub po upływie dwunastu miesięcy od daty zarejestrowania ratyfikacji poprawki, w zależności od tego, który z tych terminów następuje później.

7. Z zastrzeżeniem ust. 9 niniejszego artykułu, w przypadku Państw Członkowskich, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, poprawiona Konwencja wchodzi w życie po upływie dwunastu miesięcy od daty przyjęcia poprawki, o której mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, lub po upływie dwunastu miesięcy od daty zarejestrowania ratyfikacji przez nich Konwencji, w zależności od tego, który z tych terminów jest późniejszy.

8. Państwa Członkowskie, które ratyfikowały Konwencję i ich ratyfikacja została zarejestrowana przed przyjęciem danej poprawki, a które nie ratyfikowały tej poprawki, obowiązują Konwencja bez poprawki.

9. Państwa Członkowskie, które ratyfikowały Konwencję i ich ratyfikacja została zarejestrowana po przyjęciu danej poprawki, ale przed datą, o której mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, mogą, w deklaracji towarzyszącej dokumentowi ratyfikacyjnemu, sprecyzować, że ratyfikacja dotyczy Konwencji bez poprawki. W przypadku ratyfikacji zawierającej taką deklarację, Konwencja zaczyna obowiązywać dane Państwo Członkowskie po upływie dwunastu miesięcy od daty rejestracji ratyfikacji. Jeżeli dokumentowi ratyfikacyjnemu nie towarzyszy taka deklaracja lub, jeżeli ratyfikacja zostaje zarejestrowana w dniu, o którym mowa w ust. 4 lub później, Konwencja zaczyna obowiązywać dane Państwo Członkowskie po upływie dwunastu miesięcy od daty zarejestrowania ratyfikacji, przy czym poprawka, po wejściu w życie zgodnie z ust. 7 niniejszego artykułu, staje się dla danego Państwa Członkowskiego wiążąca, chyba że w poprawce postanowiono inaczej.

POPRAWKI DO KODEKSU

ARTYKUŁ XV

1. Poprawki do kodeksu można wносить albo zgodnie z procedurą określoną w art. XIV albo, o ile nie zostanie w sposób wyraźny postanowione inaczej, zgodnie z procedurą przewidzianą w niniejszym artykule.

2. Wprowadzenie poprawki do kodeksu może być proponowane Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy przez rząd Państwa Członkowskiego Organizacji lub przez grupę reprezentantów armatorów, lub grupę reprezentantów marynarzy, które zostały wyznaczone na członków Komitetu, o którym mowa w art. XIII. Poprawka proponowana przez rząd musi wcześniej zostać zaproponowana lub poparta przez

przynajmniej pięć rządów Państw Członkowskich, które ratyfikowały Konwencję, lub przez grupę przedstawicieli armatorów lub marynarzy, o których mowa w niniejszym ustępie.

3. Dyrektor Generalny, po stwierdzeniu, że propozycja poprawki spełnia wymagania ust. 2 niniejszego artykułu, bezzwłocznie przekazuje ją wraz z komentarzami lub sugestiami, które uzna za stosowne, wszystkim Państwom Członkowskim Organizacji, zapraszając je jednocześnie do przekazania uwag lub sugestii na jej temat, w okresie 6 miesięcy lub w innym okresie (nie krótszym niż trzy miesiące i nie dłuższym niż dziewięć miesięcy) określonym przez Radę Administracyjną.

4. Po zakończeniu okresu, o którym mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, propozycja, wraz z podsumowaniem uwag i sugestii, przedstawionych zgodnie z postanowieniami tego ustępu, jest przekazywana Komitetowi do rozważenia na posiedzeniu. Poprawka zostaje uznana za przyjętą przez Komitet, jeżeli:

- (a) na posiedzeniu, podczas którego dana propozycja jest rozważana, reprezentowana jest przynajmniej połowa rządów Państw Członkowskich, które ratyfikowały niniejszą Konwencję oraz
- (b) co najmniej dwie trzecie członków Komitetu głosuje za przyjęciem poprawki oraz
- (c) większość ta stanowi przynajmniej połowę siły głosu rządów, połowę siły głosu armatorów i połowę siły głosu marynarzy będących członkami Komitetu, zarejestrowanych na posiedzeniu, na którym propozycja zostaje poddana pod głosowanie.

5. Poprawki przyjęte zgodnie z ust. 4 niniejszego artykułu są przedstawiane na kolejnej sesji Konferencji do zatwierdzenia. Zatwierdzenie takie wymaga większości dwóch trzecich głosów oddanych przez obecnych delegatów. Jeżeli nie uda się uzyskać takiej większości, propozycja poprawki jest odsyłana z powrotem do Komitetu w celu ponownego rozpatrzenia, jeżeli Komitet wyrazi taką wolę.

6. Zatwierdzone przez Konferencję poprawki są notyfikowane przez Dyrektora Generalnego wszystkim Państwom Członkowskim, których ratyfikacja Konwencji została zarejestrowana przed datą zatwierdzenia poprawek przez Konferencję. Państwa te zwane są dalej „Państwami Członkowskimi ratyfikującymi”. Notyfikacja poprawek będzie zawierać odniesienie do niniejszego artykułu i określać okres, w którym można formalnie zgłaszać brak zgody. Okres ten wynosi dwa lata od daty notyfikacji, o ile w czasie zatwierdzania poprawek Konferencja nie ustaliła innego okresu, nie krótszego niż jeden rok. Kopia notyfikacji przekazywana jest pozostałym Państwom Członkowskim Organizacji do wiadomości.

7. Poprawkę zatwierdzoną przez Konferencję uznaje się za przyjętą, chyba że w wyznaczonym okresie Dyrektor Generalny otrzymał formalne zgłoszenia braku zgody na przyjęcie poprawki od nie mniej niż 40 procent Państw Członkowskich, które ratyfikowały Konwencję i które reprezentują nie mniej niż 40 procent tonażu brutto statków Państw Członkowskich, które ratyfikowały Konwencję.

8. Poprawka uznana za przyjętą wchodzi w życie sześć miesięcy po upływie wyznaczonego okresu i w odniesieniu do wszystkich Państw Członkowskich ratyfikujących, z wyjątkiem tych, które formalnie wyraziły swój brak zgody zgodnie z ust. 7 niniejszego artykułu i nie wycofały takiego braku zgody zgodnie z ust. 11.
Jednakże:

- (a) przed końcem wyznaczonego okresu każde Państwo Członkowskie ratyfikujące może powiadomić Dyrektora Generalnego, że dana poprawka stanie się dla niego wiążąca dopiero po notyfikacji jej przyjęcia wyrażonej w późniejszym terminie oraz
- (b) przed datą wejścia w życie poprawki każde Państwo Członkowskie ratyfikujące może powiadomić Dyrektora Generalnego, że nie wprowadzi w życiedanej poprawki przez wskazany okres.

9. Poprawka będąca przedmiotem powiadomienia, o którym mowa w ust. 8 lit. (a) niniejszego artykułu, wchodzi w życie na terytorium Państwa Członkowskiego powiadamiającego w terminie sześciu miesięcy od powiadomienia Dyrektora Generalnego o przyjęciu poprawki, lub w dniu, w którym poprawka po raz pierwszy wchodzi w życie, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.

10. Okres, o którym mowa w ust. 8 lit. (b) niniejszego artykułu, nie może przekraczać 1 roku od dnia wejścia w życie danej poprawki lub okresu wyznaczonego przez Konferencję w chwili zatwierdzania poprawki.

11. Państwo Członkowskie, które formalnie zgłosiło brak zgody na wprowadzenie danej poprawki, może w dowolnym czasie wycofać swój brak zgody. Jeżeli Dyrektor Generalny otrzyma powiadomienie o takim wycofaniu po wejściu poprawki w życie, poprawka zaczyna obowiązywać dane Państwo Członkowskie po upływie sześciu miesięcy od daty zarejestrowania powiadomienia.

12. Po wejściu w życie danej poprawki Konwencja może być ratyfikowana tylko w poprawionej formie.

13. W zakresie, w jakim morski certyfikat pracy dotyczy kwestii, które reguluje dana wprowadzona w życie poprawka do Konwencji:

- (a) Państwo Członkowskie, które przyjęło tę poprawkę nie jest zobowiązane do rozszerzenia korzyści wynikających z Konwencji w odniesieniu do morskich certyfikatów pracy wydawanych statkom pływającym pod banderą innego Państwa Członkowskiego, które:
 - (i) zgodnie z ust. 7 niniejszego artykułu formalnie zgłosiło brak zgody na daną poprawkę i takiego braku zgody nie wycofało lub
 - (ii) zgodnie z ust. 8 lit. (a) niniejszego artykułu powiadomiło, że przyjęcie przez nie poprawki podlega notyfikacji wyrażonej w późniejszym terminie i nie przyjęło poprawki oraz
- (b) Państwo Członkowskie, które przyjęło poprawkę rozszerza korzyści wynikające z Konwencji w odniesieniu do morskich certyfikatów pracy wydawanych statkom pływającym pod banderą innego Państwa Członkowskiego, które powiadomiło, zgodnie z ust. 8 lit. (b) niniejszego artykułu, że nie wprowadzi w życie poprawki przez okres wyznaczony zgodnie z ust. 10 niniejszego artykułu.

JĘZYKI AUTENTYCZNE

Artykuł XVI

Teksty angielski i francuski niniejszej Konwencji są jednakowo autentyczne.

NOTA WYJAŚNIAJĄCA DOTYCZĄCA PRAWIDEŁ I KODEKSU KONWENCJI O PRACY NA MORZU

1. Niniejsza nota wyjaśniająca, nie będąca częścią Konwencji o pracy na morzu, stanowi w zamierzeniu ogólny przewodnik po Konwencji.

2. Konwencja składa się z trzech różnych, powiązanych ze sobą części: artykułów, prawideł i kodeksu.

3. Artykuły i prawidła ustanawiają podstawowe prawa, zasady i zobowiązania Państw Członkowskich ratyfikujących Konwencję. Artykuły i prawidła mogą zostać zmienione tylko przez Konferencję w ramach art. 19 Konstytucji Międzynarodowej Organizacji Pracy (patrz art. XIV Konwencji).

4. Kodeks zawiera szczegóły wdrażania Prawideł. Kodeks składa się z części A (bezwzględnie obowiązujące normy) i część B (wytyczne niezobowiązujące bezwzględnie). Kodeks może być zmieniany zgodnie z uproszczoną procedurą przedstawioną w art. XV Konwencji. Ponieważ kodeks dotyczy szczegółowej procedury wdrażania, poprawki do niego muszą mieścić się w ogólnym zakresie artykułów i prawideł.

5. Prawidła i kodeks podzielone są na pięć ogólnych części, z których każda stanowi odrębny tytuł:

Tytuł 1: Minimalne wymagania dla marynarzy do pracy na statku

Tytuł 2: Warunki zatrudnienia

Tytuł 3: Zakwaterowanie, zaplecze rekreacyjne, wyżywienie i przyrządzanie posiłków

Tytuł 4: Ochrona zdrowia, opieka medyczna i ochrona socjalna

Tytuł 5: Zgodność i egzekwowanie

6. Każdy tytuł zawiera grupy postanowień dotyczących konkretnego prawa lub zasady (lub środków ich wdrażania - w Tytule 5), i odpowiednio ponumerowanych. Na przykład, grupa pierwsza w Tytule 1 składa się z prawideł 1.1, normy A1.1 i wytycznej B1.1, dotyczących minimalnego wieku.

7. Konwencja ma trzy główne cele:

- (a) ustanowić poprzez swoje artykuły i prawidła trwały zbiór praw i zasad;
- (b) umożliwić, poprzez kodeks, znaczny stopień elastyczności w zakresie wdrażania tych praw i zasad przez Państwa Członkowskie oraz
- (c) zapewnić, poprzez Tytuł 5, że te prawa i zasady są właściwie przestrzegane i egzekwowane.

8. Elastyczność w zakresie wdrażania możliwa jest głównie w dwóch obszarach. Po pierwsze, Państwo Członkowskie, tam gdzie to konieczne (patrz art. VI ust. 3), ma możliwość wdrażania szczegółowych wymagań części A kodeksu stosując środki zasadniczo równoważne (jak definiuje art. VI ust. 4).

9. Po drugie, bardziej ogólne sformułowanie obowiązkowych wymagań odnośnie do wielu przepisów części A, pozostawiające szerszy zakres wyboru konkretnych działań na poziomie krajowym, stwarza możliwości pewnej elastyczności w zakresie wdrażania. Wytyczne dotyczące wdrażania w takich przypadkach znajdują się w nieobowiązującej bezwzględnie części B kodeksu. W ten sposób Państwa Członkowskie, które ratyfikowały

Konwencję mogą ustalić, jakie działania mogą być od nich wymagane zgodnie z odpowiednimi zobowiązaniami ogólnymi części A, a jakie nie są wymagane. Na przykład norma A4.1 zawiera wymóg, by na wszystkich statkach zapewniony był natychmiastowy dostęp do niezbędnych leków (ust. 1 lit. (b)) oraz by „na pokładzie wszystkich statków znajdowała się apteczka” (ust. 4. lit. (a)). Wypełnienie w dobrej wierze tego wymogu oznacza jednak coś więcej niż posiadanie apteczki na pokładzie każdego statku. Precyzyjniejszą wskazówkę zawiera odpowiadająca normie wytyczna B4.1.1 (ust. 4), której celem jest zapewnienie, by zawartość apteczki była odpowiednio przechowywana, użytkowana i utrzymywana.

10. Państwa Członkowskie, które ratyfikowały niniejszą Konwencję nie są związane wytycznymi i, jak wskazują postanowienia zawarte w Tytule 5 dotyczące kontroli przeprowadzonej przez państwo portu, inspekcje dotyczyć będą jedynie wypełniania odpowiednich wymagań Konwencji (artykułów, prawideł i norm części A). Jednakże w art. VI ust. 2 wymaga się, by Państwo Członkowskie należycie uwzględniło wypełnianie swoich zobowiązań wynikających z części A kodeksu w sposób określony w części B. Jeżeli po należyтым uwzględnieniu odpowiednich wytycznych, Państwo Członkowskie postanowi przyjąć inne rozwiązania zapewniające odpowiednie przechowanie, użytkowanie i utrzymanie zawartości apteczki zgodnie z normą określoną w części A – żeby posłużyć się powyższym przykładem - rozwiązanie to jest dopuszczalne. Stosując się natomiast do wytycznych zawartych w części B, zarówno dane Państwo Członkowskie, jak i organy MOP odpowiedzialne za ocenę wdrożenia międzynarodowych Konwencji o pracy, mogą mieć pewność bez dodatkowej analizy, że kroki podjęte przez Państwo Członkowskie w celu wypełniania zobowiązań określonych w części A, której dotyczy ta wytyczna, są właściwe.

PRAWIDŁA I KODEKS

TYTUŁ 1. MINIMALNE WYMAGANIA DLA MARYNARZY DO PRACY NA STATKU

Prawidło 1.1 – Minimalny wiek

Cel: Gwarancja, że na statku nie pracują osoby młodociane

1. Żadna osoba poniżej minimalnego wieku nie jest zatrudniona czy zaangażowana do pracy ani nie może pracować na statku.
2. Minimalny wiek w momencie początkowego wejścia w życie Konwencji wynosi 16 lat.
3. Wyższy minimalny wiek wymagany jest w okolicznościach określonych w kodeksie.

Norma A1.1 – Minimalny wiek

1. Zatrudnianie, angażowanie do pracy na statku oraz podejmowanie pracy na statku przez osoby, które nie ukończyły 16 roku życia jest zabronione.
2. Zabronione jest wykonywanie pracy nocnej przez marynarzy, którzy nie ukończyli 18 roku życia. Dla celów niniejszej normy pojęcie „noc” definiuje się zgodnie z prawem krajowym i przyjętą praktyką. Za noc uważa się okres przynajmniej dziewięciu następujących po sobie godzin, które obejmują czas między północą a godziną piątą rano.
3. Właściwa władza może wprowadzić wyjątek od obowiązku ścisłego przestrzegania ograniczeń dotyczących pracy w godzinach nocnych w przypadku, gdy:
(a) zaszkodziłoby to skutecznemu wyszkoleniu marynarzy zgodnie z przyjętymi programami i harmonogramami lub
(b) marynarze objęci wyjątkiem muszą wykonywać zadanie nocą z uwagi na jego szczególny charakter lub uznany program szkolenia, natomiast właściwa władza ustala, po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy, czy taka praca nie będzie powodowała uszczerbku na zdrowiu marynarzy ani nie pogorszy ich samopoczucia.
4. Zabrania się zatrudniania i angażowania marynarzy poniżej 18 roku życia oraz powierzania im pracy, jeżeli praca taka może zagrażać ich zdrowiu lub bezpieczeństwu. Rodzaje takiej pracy określają krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze, lub właściwa władza po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy, zgodnie z odpowiednimi międzynarodowymi normami.

Wytyczna B1.1 – Minimalny wiek

1. Wprowadzając przepisy regulujące warunki pracy i życia, Państwa Członkowskie powinny zwracać szczególną uwagę na potrzeby osób młodocianych poniżej 18 roku życia.

Prawidło 1.2 – Świadectwo zdrowia

Cel: Gwarancja, że wszyscy marynarze są fizycznie zdolni do wykonywania pracy, w której mają być zatrudnieni na morzu.

1. Marynarze nie mogą pracować na statku, jeżeli nie posiadają świadectwa zdrowia potwierdzającego ich zdolność do wykonywanych obowiązków.

2. Wyjątki dopuszcza się wyłącznie w sytuacjach przewidzianych niniejszym kodeksem.

Norma A1.2 – Świadectwo zdrowia

1. Właściwa władza wymaga, by przed podjęciem pracy na statku marynarze posiadali ważne świadectwo lekarskie, potwierdzające ich zdolność do wykonywania konkretnej pracy na morzu.

2. W celu zagwarantowania, by świadectwa lekarskie odzwierciedlały faktyczny stan zdrowia marynarzy w odniesieniu do obowiązków, które mają oni wykonywać, właściwa władza, po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy oraz uwzględniając odpowiednio mające zastosowanie wytyczne międzynarodowe, o których mowa w części B, określa charakter badania lekarskiego i świadectwa lekarskiego.

3. Niniejsza norma nie narusza postanowień Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., z późniejszymi zmianami (zwanej „konwencją STCW”). Właściwa władza zobowiązana jest przyjąć do celów prawidła 1.2. świadectwo lekarskie wydane zgodnie z wymaganiami konwencji STCW. Tak samo przyjmuje się świadectwo lekarskie spełniające zasadniczo te wymagania w przypadku marynarzy nieobjętych konwencją STCW.

4. Świadectwo zdrowia jest wystawiane przez wykwalifikowanego lekarza lub, w przypadku świadectwa dotyczącego wyłącznie wzroku, przez osobę uznawaną przez właściwą władzę za posiadającą kwalifikacje do wydawania takich świadectw. Lekarze wydający opinię w ramach procedur badań lekarskich muszą być całkowicie niezależni zawodowo.

5. Marynarzom, którym odmówiono wydania świadectwa lekarskiego, lub których poddano ograniczeniom pod względem zdolności do pracy, zwłaszcza w odniesieniu do czasu pracy, dziedziny lub zakresu działalności gospodarczej, umożliwi się poddanie kolejnemu badaniu przez innego niezależnego lekarza lub niezależnego biegłego ds. medycznych.

6. Każde świadectwo zdrowia zawiera w szczególności stwierdzenie, że:

- (a) marynarz ma wystarczająco dobry słuch, wzrok oraz posiada zdolność rozpoznawania kolorów, w przypadku gdy jego zdolność do pracy uzależniona jest od zdolności rozpoznawania kolorów oraz
- (b) marynarz nie cierpi na dolegliwość, która podczas służby na morzu może ulec zaostrzeniu lub skutkować niezdolnością marynarza do służby, lub zagrażać zdrowiu innych osób na pokładzie.

7. O ile nie jest wymagany krótszy okres, z uwagi na szczególny charakter zadań, które ma wykonywać dany marynarz, lub stosownie do wymagań konwencji STCW:

- (a) okres ważności świadectwa zdrowia wynosi najwyżej dwa lata, chyba że marynarz nie ukończył 18 roku życia, kiedy to maksymalny okres ważności świadectwa wynosi jeden rok;
- (b) okres ważności świadectwa potwierdzającego zdolność rozpoznawania kolorów wynosi najwyżej sześć lat.

8. W nagłych sytuacjach właściwa władza może zezwolić marynarzowi na pracę bez ważnego świadectwa zdrowia do czasu zawinięcia do portu, w którym marynarz może otrzymać świadectwo zdrowia od uprawnionego lekarza, pod warunkiem że:

- (a) okres takiego zezwolenia nie przekracza trzech miesięcy oraz
- (b) marynarz posiada świadectwo zdrowia, które niedawno utraciło ważność.

9. Jeżeli okres ważności świadectwa wygasa w trakcie rejsu, świadectwo zachowuje ważność do czasu zawinięcia do kolejnego portu, w którym marynarz może otrzymać świadectwo zdrowia od uprawnionego lekarza, pod warunkiem że okres ten nie przekracza trzech miesięcy.

10. Świadectwa zdrowia marynarzy pracujących na statkach odbywających zazwyczaj rejsy międzynarodowe muszą być sporządzone przynajmniej w języku angielskim.

Wytyczna B1.2 – Świadectwo zdrowia

Wytyczna B1.2.1 – Wytyczne międzynarodowe

1. Właściwa władza, lekarze, osoby przeprowadzające badania, armatorzy, przedstawiciele marynarzy i inne osoby zainteresowane przeprowadzaniem badań kandydatów na marynarzy oraz marynarzy pełniących służbę powinni stosować się do *Wytycznych MOP/WHO w sprawie wstępnych i okresowych badań lekarskich dla marynarzy*, z uwzględnieniem kolejnych wersji, a także do innych właściwych międzynarodowych wytycznych opublikowanych przez Międzynarodową Organizację Pracy, Międzynarodową Organizację Morską i Światową Organizację Zdrowia.

Prawidło 1.3 – Wyszukolenie i kwalifikacje

Cel: Gwarancja, że marynarze są odpowiednio wyszkoleni i wykwalifikowani do wykonywania swoich obowiązków na statku

1. Marynarze nie mogą pracować na statku, jeżeli nie są odpowiednio wyszkoleni lub nie posiadają certyfikatów potwierdzających ich kompetencje lub inne kwalifikacje do wykonywania ich obowiązków.

2. Marynarzom nie wolno pracować na statku, jeżeli nie ukończyli pomyślnie szkolenia z zakresu bezpieczeństwa osobistego na pokładzie statku.

3. Wyszukolenie i certyfikaty zgodne z obowiązkowymi instrumentami przyjętymi przez Międzynarodową Organizację Morską uważa się za spełniające wymagania ust. 1 i 2 niniejszego prawidła.

4. Każde Państwo Członkowskie, które w momencie ratyfikacji niniejszej Konwencji było związane Konwencją Nr 74 dotyczącą świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy, z 1946 r., będzie nadal wykonywało obowiązki wynikające z tej ostatniej, jeżeli i dopóki obowiązujące postanowienia dotyczące jej przedmiotu nie zostaną przyjęte przez Międzynarodową Organizację Morską i nie wejdą w życie lub dopóki nie upłynie pięć lat od wejścia w życie niniejszej Konwencji zgodnie z art. VIII ust. 3, w zależności od tego, która z tych dat jest wcześniejsza.

Prawidło 1.4 – Nabór i pośrednictwo pracy marynarzy

Cel: Zapewnienie marynarzom dostępu do sprawnego i dobrze zorganizowanego systemu naboru i pośrednictwa pracy

1. Wszyscy marynarze mają dostęp do sprawnego, właściwego i przejrzystego systemu poszukiwania zatrudnienia na statku bez konieczności wnoszenia opłat.

2. Służby naboru i pośrednictwa pracy marynarzy funkcjonujące na terytorium Państwa Członkowskiego spełniają normy określone w kodeksie.

3. Państwo Członkowskie wymaga od armatorów, którzy korzystają ze służb naboru i pośrednictwa pracy w krajach i na terytoriach, gdzie nie obowiązuje niniejsza Konwencja, by w odniesieniu do marynarzy pracujących na statku pływającym pod banderą danego Państwa Członkowskiego stosowali się do wymagań określonych w kodeksie.

Norma A1.4 – Nabór i pośrednictwo pracy marynarzy

1. Każde Państwo Członkowskie świadczące publiczne usługi naboru i pośrednictwa pracy marynarzy zapewnia, że usługi takie świadczone są w sposób zorganizowany, który chroni i propaguje prawa pracownicze marynarzy przewidziane w niniejszej Konwencji.

2. Jeżeli na terytorium Państwa Członkowskiego działają prywatne podmioty, których podstawową funkcją jest nabór i pośrednictwo pracy marynarzy lub które dokonują naboru znaczącej liczby marynarzy, mogą one działać wyłącznie zgodnie ze standaryzowanym systemem licencjonowania lub certyfikacji lub innymi przepisami. System taki tworzy się, zmienia i ulepsza wyłącznie po zasięgnięciu opinii organizacji armatorów i marynarzy. W przypadku wątpliwości, czy niniejsza Konwencja dotyczy danego prywatnego podmiotu świadczącego usługi w zakresie naboru i pośrednictwa pracy, kwestia ta jest rozstrzygana przez właściwą władzę w każdym z Państw Członkowskich, po zasięgnięciu opinii organizacji armatorów i marynarzy. Nie będą podejmowane kroki zachęcające do nadmiernego wzrostu liczby podmiotów świadczących usługi naboru i pośrednictwa pracy marynarzy.

3. Postanowienia ust. 2 niniejszej normy mają również zastosowanie – w zakresie, w jakim właściwa władza, po zasięgnięciu opinii organizacji armatorów i marynarzy, uzna je za właściwe – w kontekście usług naboru i pośrednictwa pracy świadczonych przez organizacje marynarzy na terytorium danego Państwa Członkowskiego, zapewniających dopływ marynarzy, będących obywatelami tego państwa, do pracy na statkach pływających pod jego banderą. Niniejszy ustęp dotyczy usług, które spełniają następujące warunki:

- (a) usługi naboru i pośrednictwa pracy prowadzone są zgodnie z postanowieniami układu zbiorowego pracy pomiędzy tą organizacją i armatorem;
- (b) zarówno organizacja marynarzy jak też armator mają siedzibę na terytorium Państwa Członkowskiego;
- (c) Państwo Członkowskie posiada krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze lub procedurę autoryzacji bądź rejestracji układów zbiorowych pracy, umożliwiające świadczenie usług z zakresu naboru i pośrednictwa pracy oraz

(d) usługi naboru i pośrednictwa pracy prowadzone są w sposób zorganizowany i wdrożone zostały środki chroniące i propagujące prawa pracownicze marynarzy, porównywalne z określonymi w ust. 5 niniejszej normy.

4. Żadne z postanowień niniejszej normy ani przepisy 1.4 nie będzie interpretowane jako:

- (a) uniemożliwiające Państwu Członkowskiemu świadczenie bezpłatnych usług naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy w ramach polityki mającej na celu sprostanie potrzebom marynarzy i armatorów, bez względu na to, czy usługi te stanowią część publicznych służb zatrudnienia dla pracowników i pracodawców lub są z nimi skoordynowane albo
- (b) narzucające Państwu Członkowskiemu obowiązek ustanowienia na swoim terytorium systemu prywatnych usług naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy.

5. Państwo Członkowskie przyjmujące system, o którym mowa w ust. 2 niniejszej normy, poprzez obowiązujące na jego terytorium przepisy ustawowe i wykonawcze lub inne środki, co najmniej:

- (a) zakazuje podmiotom świadczącym usługi naboru i pośrednictwa pracy stosowania środków, mechanizmów lub wykazów mających na celu utrudnienie marynarzom zdobycia zatrudnienia lub odwiedzenie ich od podjęcia pracy, do której mają kwalifikacje;
- (b) wymaga, by żadne opłaty z tytułu naboru lub usług pośrednictwa pracy nie były w sposób bezpośredni lub pośredni, w całości lub w części, wnoszone przez marynarza, z wyjątkiem kosztów wymaganego przez prawo świadectwa zdrowia, krajowej książeczki żeglarskiej i paszportu lub innych podobnych dokumentów uprawniających do podróży, z wyjątkiem wiz, których koszty pokrywa armator oraz
- (c) zapewnia, że podmioty świadczące usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy na jego terytorium:
 - (i) posiadają aktualny rejestr wszystkich marynarzy rekrutowanych lub skierowanych do pracy za ich pośrednictwem, który może zostać udostępniony właściwej władzy do kontroli;
 - (ii) dbają o to, by marynarze byli poinformowani o swoich prawach i obowiązkach wynikających z umowy o pracę przed lub w trakcie procesu zatrudnienia, oraz by stworzono im możliwość zapoznania się z umowami o pracę przed i po ich podpisaniu, a także by otrzymali kopię umowy;
 - (iii) sprawdzają, czy marynarze rekrutowani lub kierowani do pracy za ich pośrednictwem są wykwalifikowani i posiadają dokumenty niezbędne do wykonywania danej pracy i że umowy o pracę zawierane przez marynarzy są zgodne ze stosownymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi oraz układami zbiorowymi pracy, które stanowią część umowy o pracę;
 - (iv) upewniają się, w granicach swoich możliwości, że armator dysponuje środkami zabezpieczającymi marynarzy przed pozostawieniem w obcym porcie;
 - (v) zapoznają się ze skargami dotyczącymi ich działalności, odpowiadają na wszelkie takie skargi i informują właściwą władzę o wszelkich nierozstrzygniętych skargach;
 - (vi) ustanawiają system ochrony, poprzez ubezpieczenie lub inne równorzędne stosowne rozwiązanie, w celu rekompensowania marynarzom strat pieniężnych, które mogą ponieść w wyniku nieskuteczności działania służb naboru i pośrednictwa pracy lub jeżeli armator nie wypełnia wobec nich zobowiązań wynikających z umowy o pracę.

6. Właściwa władza ściśle nadzoruje i kontroluje podmioty świadczące usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy na terytorium danego Państwa Członkowskiego. Wszelkie zezwolenia, certyfikaty lub podobne upoważnienia pozwalające na świadczenie prywatnych usług na danym terytorium są wydawane lub odnawiane wyłącznie po sprawdzeniu, że dany podmiot świadczący usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy spełnia wymogi krajowych przepisów ustawowych i wykonawczych.

7. Właściwa władza zapewnia odpowiednie narzędzia i procedury sprawdzania zasadności skarg dotyczących działalności podmiotów świadczących usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy, angażujące, jeżeli jest to potrzebne, przedstawicieli armatorów i marynarzy.

8. Każde Państwo Członkowskie, które ratyfikowało niniejszą Konwencję, dopóki nie upewni się, że stosowane normy są równoważne z normami przez nią ustalonymi, informuje swoich obywateli, w granicach możliwości, o potencjalnych problemach wynikających z podjęcia pracy na statku pływającym pod banderą państwa, które Konwencji nie ratyfikowało. Środki podjęte w tym celu przez Państwo Członkowskie, które ratyfikowało niniejszą Konwencję, nie mogą być sprzeczne z zasadą swobodnego przepływu pracowników przewidzianą w traktatach, których zainteresowane państwa są stronami.

9. Każde Państwo Członkowskie, które ratyfikowało niniejszą Konwencję wymaga, by armatorzy statków pływających pod jego banderą, którzy korzystają z usług naboru i pośrednictwa pracy marynarzy świadczonych przez podmioty zarejestrowane w krajach lub na obszarach, gdzie niniejsza Konwencja nie obowiązuje, zapewnili w granicach możliwości, że wspomniane usługi będą spełniać wymagania niniejszej normy.

10. Żadne z postanowień niniejszej normy nie będzie interpretowane jako zmniejszające zobowiązania i obowiązki armatorów lub Państwa Członkowskiego wobec statków pływających pod jego banderą.

Wytyczna B1.4 – Nabór i pośrednictwo pracy

Wytyczna B1.4.1 – Wytyczne organizacyjne i operacyjne

1. Wypełniając swoje zobowiązania przewidziane normą A1.4 ust. 1, właściwa władza powinna uwzględniać:

- (a) przyjęcie koniecznych rozwiązań służących promowaniu efektywnej współpracy między podmiotami świadczącymi usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy, zarówno publicznymi jak prywatnymi;
- (b) potrzeby sektora gospodarki morskiej na poziomie zarówno krajowym jak i międzynarodowym przy opracowywaniu programów szkoleń dla marynarzy, którzy stanowią część załogi statku odpowiedzialną za bezpieczeństwo żeglugi i za działania zapobiegające zanieczyszczaniu morza, przy współudziale armatorów, marynarzy i odpowiednich instytucji szkoleniowych;
- (c) stworzenie odpowiednich warunków współpracy przedstawicieli organizacji armatorów i marynarzy w organizowaniu i świadczeniu usług naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy, jeżeli usługi takie istnieją;
- (d) ustalenie, przy zachowaniu prawa do prywatności i potrzeby ochrony poufności, warunków przetwarzania danych osobowych marynarzy przez podmioty świadczące

- usługi naboru i pośrednictwa pracy marynarzy, w tym warunków zbierania, przechowywania, łączenia i przekazywania takich danych podmiotom trzecim;
- (e) zapewnienie gromadzenia i analizy wszystkich istotnych informacji dotyczących rynku pracy marynarzy, w tym obecnej i spodziewanej liczby marynarzy na rynku pracy, według wieku, płci, stopnia i kwalifikacji oraz wymagań sektora gospodarki morskiej, przy czym zbiór danych dotyczących wieku i płci dopuszczalny jest tylko dla celów statystycznych lub w ramach programu zapobiegania dyskryminacji ze względu na wiek lub płeć;
 - (f) zapewnienie, że personel odpowiedzialny za nadzór podmiotów świadczących usługi naboru i pośrednictwa pracy marynarzy, którzy stanowią część załogi statku odpowiedzialną za bezpieczeństwo żeglugi i za działania zapobiegające zanieczyszczaniu morza, został odpowiednio przeszkolony, posiada doświadczenie w pracy na morzu i odpowiednią wiedzę w zakresie sektora gospodarki morskiej, w tym znajomość międzynarodowych dokumentów dotyczących szkoleń, certyfikacji i standardów pracy;
 - (g) ustalenie standardów operacyjnych i przyjęcie kodeksów postępowania i etyki dla podmiotów świadczących usługi naboru i pośrednictwa pracy marynarzy oraz
 - (h) nadzór systemu licencjonowania i certyfikacji w oparciu o system standardów jakości.

2. Ustanawiając system, o którym mówi norma A1.4 ust. 2, każde Państwo Członkowskie powinno uwzględnić stosowanie wobec zarejestrowanych na jego terytorium podmiotów świadczących usługi naboru i pośrednictwa pracy marynarzy wymogu wprowadzenia i stosowania praktyk operacyjnych, które mogą być poddane weryfikacji. Takie praktyki operacyjne w przypadku prywatnych podmiotów świadczących usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy oraz, w zakresie w jakim to ich dotyczy, publicznych podmiotów świadczących usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy, powinny odnosić się do takich kwestii jak:

- (a) badania lekarskie, dokumenty tożsamości marynarzy i inne dokumenty, które mogą być wymagane do uzyskania zatrudnienia przez marynarzy;
- (b) prowadzenie, przy zachowaniu prawa do prywatności i potrzeby ochrony informacji poufnych, pełnej ewidencji marynarzy korzystających z ich systemu naboru i pośrednictwa pracy, w której należy uwzględniać, bez ograniczania, następujące elementy:
 - (i) kwalifikacje marynarzy,
 - (ii) opis kariery zawodowej,
 - (iii) dane osobowe istotne przy zatrudnieniu oraz
 - (iv) informacje medyczne istotne przy zatrudnieniu;
- (c) utrzymywanie aktualnych list statków, na które kierowani są marynarze przez podmioty świadczące usługi naboru i pośrednictwa pracy marynarzy i zagwarantowanie możliwości całodobowego kontaktu z takimi podmiotami w sytuacjach awaryjnych;
- (d) procedury uniemożliwiające podmiotom świadczącym usługi naboru i pośrednictwa pracy marynarzy lub ich personelowi wykorzystywanie marynarzy w związku z ofertą zatrudnienia na konkretnych statkach lub przez konkretne przedsiębiorstwa;
- (e) procedury uniemożliwiające wykorzystywanie marynarzy związane z kwestią zaliczek lub udziału w innych transakcjach finansowych między armatorem i marynarzami, prowadzonych przez podmioty świadczące usługi naboru i pośrednictwa pracy marynarzy;
- (f) podawania do publicznej wiadomości kosztów, jeżeli takie występują, które marynarz poniesie w czasie procesu naboru;
- (g) zapewnienie, że marynarze otrzymają wszelkie informacje na temat warunków pracy na stanowisku, na którym mają zostać zatrudnieni oraz polityki armatora dotyczącej ich zatrudnienia;

- (h) procedury w postępowaniu w przypadkach niekompetencji lub braku dyscypliny zgodne z poczuciem sprawiedliwości oraz spójne z krajowym prawem i praktyką i, tam gdzie ma to zastosowanie, z układami zbiorowymi pracy;
- (i) procedury gwarantujące, w granicach możliwości, że wszelkie wymagane świadectwa i dokumenty składane w związku z ubieganiem się o zatrudnienie są aktualne i nie zostały uzyskane w wyniku oszustwa oraz że referencje podlegają weryfikacji;
- (j) procedury gwarantujące, że prośby o informację lub poradę zgłaszane przez rodziny marynarzy, jeżeli przebywają oni na morzu, są spełnione szybko, należycie i bezpłatnie oraz
- (k) sprawdzanie, czy warunki pracy na statkach, na których zatrudniani są marynarze, są zgodne z odpowiednimi układami zbiorowymi pracy, zawartymi pomiędzy armatorem i organizacją reprezentującą marynarzy i, w ramach prowadzonej przez siebie polityki, kierowanie marynarzy tylko do armatorów, którzy oferują warunki zatrudnienia marynarzy zgodne z odpowiednimi przepisami ustawowymi i wykonawczymi lub układami zbiorowymi pracy.

3. Należy wspierać międzynarodową współpracę między Państwami Członkowskimi i stosownymi organizacjami, polegającą na:

- (a) systematycznej wymianie informacji na temat sektora gospodarki morskiej i morskiego rynku pracy na zasadach dwustronnych, regionalnych i wielostronnych;
- (b) wymianie informacji na temat przepisów dotyczących pracy na morzu;
- (c) harmonizacji polityki, metod pracy i ustawodawstwa dotyczącego naboru i służb pośrednictwa pracy marynarzy;
- (d) ulepszaniu procedur i warunków międzynarodowego naboru i pośrednictwa pracy marynarzy oraz
- (e) prognozowaniu zatrudnienia, z uwzględnieniem zapotrzebowania i liczby marynarzy oraz wymagań sektora gospodarki morskiej.

TYTUŁ 2. WARUNKI ZATRUDNIENIA

Prawidło 2.1 – Umowy o pracę zawierane z marynarzami

Cel: Zapewnienie, że marynarze posiadają uczciwą umowę o pracę

1. Zasady i warunki zatrudnienia marynarza określa i wymienia pisemna umowa sformułowana w zrozumiałym sposobie, której postanowienia można wyegzekwować na drodze prawnej oraz która jest zgodna z normami określonymi w kodeksie.

2. Umowy o pracę zawiera się w warunkach gwarantujących marynarzowi możliwość zapoznania się z umową i zasięgnięcia porady na temat jej warunków oraz dobrowolnej akceptacji tych warunków przed podpisaniem umowy.

3. W zakresie zgodnym z krajowym prawem i praktyką Państwa Członkowskiego umowy o pracę zawierane z marynarzami uważa się za uwzględniające układy zbiorowe pracy, które mają zastosowanie.

Norma A2.1 – Umowy o pracę zawierane z marynarzami

1. Każde Państwo Członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze zobowiązujące statki pływające pod jego banderą do spełnienia następujących wymagań:

- (a) marynarze pracujący na statkach pływających pod banderą danego państwa pracują na podstawie umowy o pracę podpisanej przez marynarza i armatora lub jego przedstawiciela (lub, jeżeli nie są pracownikami, na podstawie dowodu potwierdzającego uzgodnienie umowne lub inne), zapewniającej im godne warunki pracy i życia na statku, zgodne z wymaganiami niniejszej Konwencji;
- (b) marynarze podpisujący umowę o pracę mają możliwość zapoznania się z nią i zasięgnięcia porady na jej temat przed podpisaniem, jak również należy im zapewnić wszelkie inne udogodnienia potrzebne do dobrowolnego zawarcia umowy, z wystarczającym zrozumieniem ich praw i obowiązków;
- (c) armator i marynarz posiadają podpisane oryginały umowy o pracę zawartej z marynarzem;
- (d) podejmuje się środki w celu zapewnienia, by marynarze, w tym kapitan statku, mogli łatwo uzyskać na statku informacje o warunkach ich zatrudnienia, oraz by informacje takie, włącznie z kopią umowy o pracę zawartej z marynarzem, były również dostępne do wglądu dla urzędników właściwej władzy, w tym także w portach, do których statek zawija oraz
- (e) marynarze otrzymują dokument zawierający zapis faktów dotyczących ich zatrudnienia na statku.

2. W przypadku gdy układ zbiorowy pracy stanowi całość lub część umowy o pracę zawieranej z marynarzem na statku jest dostępna kopia takiego układu. Jeżeli umowa o pracę zawarta z marynarzem i mający zastosowanie układ zbiorowy pracy nie są sporządzone w języku angielskim, to w języku angielskim są dostępne następujące dokumenty (z wyjątkiem statków uprawiających jedynie żeglugę krajową):

- (a) kopia standardowego formularza umowy oraz
- (b) wyciągi z układu zbiorowego pracy podlegające kontroli przez państwo portu, zgodnie z prawidłem 5.2.

3. Dokument, o którym mowa w ust. 1 lit. (e) niniejszej normy, nie może zawierać żadnych stwierdzeń na temat jakości pracy marynarza ani jego wynagrodzenia. Formę dokumentu, informacje, które mają być w nim zawarte oraz sposób ich zapisu określa prawo krajowe.

4. Każde Państwo Członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze określające kwestie, które mają być uwzględnione w umowach o pracę zawieranych z marynarzami, podlegające prawu krajowemu. Umowy o pracę zawierane z marynarzami muszą w każdym przypadku zawierać następujące informacje:

- (a) pełne imię i nazwisko marynarza, data urodzenia lub wiek oraz miejsce urodzenia;
- (b) imię i nazwisko/nazwę i adres armatora;
- (c) miejsce i datę zawarcia umowy o pracę z marynarzem;
- (d) stanowisko, na którym marynarz ma zostać zatrudniony;
- (e) wysokość wynagrodzenia marynarza lub wzór do jego obliczenia, jeżeli ma zastosowanie;
- (f) wymiar corocznego płatnego urlopu lub wzór do jego obliczenia, jeżeli ma zastosowanie;
- (g) warunki rozwiązania umowy, w tym:
 - (i) jeżeli umowa została zawarta na czas nieokreślony, warunki uprawniające każdą ze stron do jej rozwiązania oraz wymagany okres wypowiedzenia, który dla armatora nie może być krótszy niż dla marynarza;
 - (ii) jeżeli umowa została zawarta na czas określony, datę jej wygaśnięcia oraz
 - (iii) jeżeli umowa została zawarta na określony rejs, port przeznaczenia i czas, który musi upłynąć od momentu przybycia na miejsce do czasu zakończenia służby przez marynarza;
- (h) świadczenia z tytułu ochrony zdrowia i zabezpieczenia społecznego, które armator zapewnia marynarzowi;
- (i) uprawnienie marynarza do repatriacji;
- (j) odniesienie do układu zbiorowego pracy, jeżeli ma to zastosowanie oraz
- (k) inne informacje, których może wymagać prawo krajowe.

5. Każde Państwo Członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze ustanawiające minimalne okresy wypowiedzenia obowiązujące marynarzy i armatorów w przypadku wcześniejszego rozwiązania umowy o pracę zawartej z marynarzem. Czas trwania tych minimalnych okresów ustala się po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy, lecz nie jest on krótszy niż siedem dni.

6. Okres wypowiedzenia krótszy niż minimalny może być dopuszczalny w okolicznościach, które na mocy krajowych przepisów ustawowych lub wykonawczych lub obowiązujących układów zbiorowych pracy uważa się za uzasadniające rozwiązanie umowy o zatrudnienie z krótszym okresem wypowiedzenia lub bez wypowiedzenia. Określając takie okoliczności, każde Państwo Członkowskie zobowiązane jest uwzględnić konieczność rozwiązania umowy o pracę przez marynarza z krótszym okresem wypowiedzenia lub bez wypowiedzenia z powodów rodzinnych lub innych ważnych przyczyn bez ponoszenia kary.

Wytyczna B2.1 – Umowy o pracę zawierane z marynarzami

Wytyczna B2.1.1 – Dokument zawierający zapis faktów dotyczących zatrudnienia

1. Ustalając informacje, które mają zostać uwzględnione w dokumencie zawierającym zapis faktów dotyczących zatrudnienia na pokładzie statku, o którym mowa w normie A2.1 ust. 1 lit. (e), każde Państwo Członkowskie powinno zapewnić, że podane informacje są wystarczające do uzyskania kolejnej pracy przez marynarza lub spełnienia wymagań potrzebnych dla uzyskania awansu w czasie służby na morzu, i że wraz z dokumentami przekazano ich tłumaczenie na język angielski. Wymagania ust. 1 lit. (e) niniejszej normy może spełniać książeczka żeglarska.

Prawidło 2.2 – Wynagrodzenie

Cel: Zapewnienie, że marynarze otrzymują wynagrodzenie za swoją pracę

1. Wszyscy marynarze otrzymują wynagrodzenie za swoją pracę regularnie i w całości, zgodnie z ich umowami o pracę.

Norma A2.2 – Wynagrodzenie

1. Każde Państwo Członkowskie wymaga, by wynagrodzenie dla marynarzy pracujących na statkach pływających pod jego banderą było wypłacane w odstępach nie dłuższych niż jeden miesiąc, zgodnie z układem zbiorowym pracy, który ma w tym przypadku zastosowanie.

2. Marynarze otrzymują miesięczne rozliczenie należnych i wypłaconych płatności, w tym wynagrodzeń i dodatkowych płatności, wraz z informacją o zastosowanym kursie wymiany, jeżeli płatność dokonywana jest w walucie innej niż uzgodniona lub jeżeli zastosowany został inny niż uzgodniony kurs wymiany.

3. Każde Państwo Członkowskie wymaga od armatorów udostępnienia marynarzom środków, takich jak określone w ust. 4 niniejszej normy, umożliwiających przesłanie całości lub części ich zarobków rodzinom, osobom będącym na ich utrzymaniu lub prawnym beneficjentom.

4. Środkami zapewniającymi marynarzom możliwość przesłania zarobków rodzinom są między innymi:

- (a) system umożliwiający marynarzom, jeżeli wyrażą takie życzenie w momencie podejmowania zatrudnienia lub podczas jego trwania, przekazywanie w regularnych odstępach pewnej części zarobków rodzinom za pomocą przelewu bankowego lub podobnych środków oraz
- (b) wymóg by przekazy dokonywane były w odpowiednim czasie i bezpośrednio osobie lub osobom wskazanym przez marynarzy.

5. Wysokość opłat z tytułu usługi określonej w ust. 3 i 4 niniejszej normy powinna być rozsądna, a kurs wymiany, o ile nie uzgodniono inaczej, zgodnie z przepisami krajowymi, odpowiadać kursowi rynkowemu lub oficjalnemu kursowi wymiany, z zastrzeżeniem że nie jest niekorzystny dla marynarza.

6. Każde Państwo Członkowskie, które przyjmuje krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze określające wynagrodzenie marynarzy, należycie uwzględni wytyczne zawarte w części B kodeksu.

Wytyczna B2.2 – Wynagrodzenie

Wytyczna B2.2.1 – Szczegółowe definicje

1. Dla celów niniejszej wytycznej wyrażenie:

- (a) *starszy marynarz* oznacza każdego marynarza, który zostanie uznany za kompetentnego do wykonywania wszelkich obowiązków związanych z pracą na statku innych niż obowiązki nadzorcze lub specjalistyczne, lub którego zdefiniują jako takiego krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze lub praktyka albo układ zbiorowy pracy;
- (b) *podstawowa płaca lub wynagrodzenie* oznacza płatność, bez względu na jej składniki, za zwykły czas pracy; nie obejmuje płatności za nadgodziny, premii, zasiłków, z tytułu płatnego urlopu ani innych dodatkowych świadczeń;
- (c) *łącznie wynagrodzenie* oznacza wynagrodzenie obejmujące podstawowe wynagrodzenie i inne świadczenia związane z płacą; łączne wynagrodzenie może obejmować wyrównanie za nadgodziny i inne świadczenia związane z płacą lub tylko określone świadczenia;
- (d) *czas pracy* oznacza czas, w którym od marynarzy wymaga się pracy na potrzeby statku;
- (e) *nadgodziny* oznacza czas przepracowany poza zwykłym czasem pracy.

Wytyczna B2.2.2 – Wyliczenie i płatność

1. W przypadku marynarzy, których wynagrodzenie obejmuje oddzielne wyrównanie za nadgodziny:

- (a) dla celów obliczenia wynagrodzenia, zwykły czas pracy na morzu i w porcie nie powinien przekraczać ośmiu godzin dziennie;
- (b) dla celów obliczania nadgodzin, tygodniowy czas pracy objęty podstawowym wynagrodzeniem, jeżeli nie określają go układy zbiorowe pracy, powinien być określony przez krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze i nie powinien przekraczać 48 godzin w tygodniu; układy zbiorowe pracy mogą przewidywać inne rozwiązanie, przy czym nie może ono być mniej korzystne;
- (c) stawka lub stawki wyrównania za nadgodziny, które nie powinny być niższe niż jeden i jedna czwarta stawki wynagrodzenia podstawowego za godzinę, powinny być określone przez krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze lub przez układy zbiorowe pracy, jeżeli mają one zastosowanie oraz
- (d) kapitan lub osoba przez niego upoważniona powinien prowadzić ewidencję wszystkich nadgodzin przepracowanych przez każdego marynarza, a marynarz w odstępach nie mniejszych niż jeden miesiąc powinien ją podpisać.

2. W przypadku marynarzy, których zarobki są całkowicie lub częściowo skonsolidowane:

- (a) umowa o pracę zawarta z marynarzem powinna jasno wskazywać, tam gdzie jest to właściwe, liczbę godzin pracy wymaganych od marynarza w zamian za wynagrodzenie, a także zawierać informację, jakie dodatkowe świadczenia mogą mu przysługiwać i w jakich okolicznościach;
- (b) jeżeli za nadgodziny przepracowane ponad godziny uwzględnione w wynagrodzeniu łącznym przysługuje wynagrodzenie według stawek za godzinę, stawki takie nie powinny być niższe niż jeden i jedna czwarta podstawowej stawki godzinowej za zwykły czas, pracy zdefiniowany w ust. 1 niniejszej wytycznej; ta sama zasada powinna być stosowana w przypadku nadgodzin uwzględnionych w wynagrodzeniu łącznym;
- (c) wynagrodzenie za tę część podstawowego lub łącznego wynagrodzenia, które reprezentuje zwykłe godziny pracy zgodnie z ich definicją w ust. 1 lit. (a) niniejszej wytycznej, nie powinno być mniejsze niż płaca minimalna oraz
- (d) w przypadku marynarzy, których zarobki są całkowicie lub częściowo skonsolidowane, ewidencja wszystkich nadgodzin powinna być prowadzona i podpisywana zgodnie z ust. 1 lit. (d) niniejszej wytycznej.

3. Krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze, lub układy zbiorowe pracy mogą przewidywać, że wyrównanie za nadgodziny przepracowane w dniach przeznaczonych na odpoczynek i w dniach ustawowo wolnych od pracy może mieć postać ekwiwalentnego czasu wolnego poza statkiem lub dodatkowego urlopu, a nie świadczenia finansowego.

4. W krajowych przepisach ustawowych i wykonawczych, przyjętych po zasięgnięciu opinii przedstawicieli organizacji armatorów i marynarzy lub, tam gdzie to właściwe, w zbiorowych układach pracy, należy uwzględnić następujące zasady:

- (a) marynarze zatrudnieni na tym samym statku nie mogą być dyskryminowani ze względu na rasę, kolor skóry, płeć, religię, poglądy polityczne, pochodzenie narodowe lub społeczne, a za pracę o równej wartości powinni otrzymywać równe wynagrodzenie;
- (b) zawarte przez marynarzy umowy o pracę określające stawki wynagrodzenia powinny być przechowywane na statku; informacje dotyczące stawek wynagrodzenia powinny być dostępne dla każdego marynarza - należy udostępnić co najmniej jedną podpisaną kopię odnośnych informacji w języku zrozumiałym dla marynarza, lub umieścić egzemplarz umowy w miejscu dostępnym dla marynarzy lub podjąć inne odpowiednie środki;
- (c) wynagrodzenie powinno być wypłacane w prawnym środku płatniczym; tam gdzie to właściwe, może być wypłacane przelewem bankowym, czekiem bankowym, przekazem pocztowym lub przekazem pieniężnym;
- (d) po zakończeniu okresu zatrudnienia całe należne wynagrodzenie powinno zostać wypłacone bez zbędnej zwłoki;

- (e) właściwa władza powinna nałożyć kary lub zastosować inne środki, jeżeli armatorzy w sposób nieuzasadniony opóźniają wypłatę wynagrodzenia lub nie wypłacają należnego wynagrodzenia w całości;
- (f) wynagrodzenie powinno być wpłacane bezpośrednio na rachunek bankowy wskazany przez marynarza, chyba że wyrazi on inne życzenie na piśmie;
- (g) z zastrzeżeniem lit. (h) niniejszego ustępu, armator nie powinien ograniczać marynarzom swobody dysponowania ich wynagrodzeniem;
- (h) potrącenia od wynagrodzenia są dozwolone wyłącznie, jeżeli:
 - (i) wymagają tego krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze, lub odpowiedni układ zbiorowy pracy, a marynarz został poinformowany o warunkach takiego potrącenia w sposób uznany za najbardziej odpowiedni przez właściwą władzę, oraz
 - (ii) potrącenia nie przekraczają łącznie limitu określonego przez krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze, lub przez układy zbiorowe pracy, albo w decyzjach sądów orzekających o takich potrąceniach;
- (i) od wynagrodzenia marynarza nie należy dokonywać potrąceń z tytułu uzyskania lub utrzymania zatrudnienia;
- (j) wszelkie kary pieniężne wobec marynarzy, inne niż zatwierdzone przez krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze, lub przez układy zbiorowe pracy, powinny być zakazane;
- (k) właściwa władza powinna być uprawniona do przeprowadzania kontroli znajdujących się na statku sklepów i świadczonych na statku usług w celu zapewnienia, że obowiązujące tam ceny są rozsądne i korzystne dla marynarzy oraz
- (l) w zakresie, w jakim roszczenia marynarzy dotyczące wynagrodzenia lub innych kwot należnych im z racji zatrudnienia nie są zaspokojone zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji w sprawie zastawów i hipoteki w żegludze morskiej, z 1993 r., takie roszczenia powinny być zabezpieczone zgodnie z Konwencją Nr 173 dotyczącą ochrony roszczeń pracowników w wypadku niewypłacalności pracodawcy, z 1992 r.

5. Każde Państwo Członkowskie powinno, po zasięgnięciu opinii reprezentatywnych organizacji armatorów i marynarzy, ustanowić procedury rozstrzygania skarg we wszelkich kwestiach, których dotyczy niniejsza wytyczna.

Wytyczna B2.2.3 – Wynagrodzenie minimalne

1. Z zastrzeżeniem swobody prowadzenia negocjacji zbiorowych, każde Państwo Członkowskie powinno, po zasięgnięciu opinii reprezentatywnych organizacjami armatorów i marynarzy, ustanowić procedury określania płacy minimalnej dla marynarzy. Reprezentatywne organizacje armatorów i marynarzy powinny uczestniczyć w realizacji takich procedur.

2. Przy ustanawianiu takich procedur i ustalaniu płacy minimalnej należy uwzględnić międzynarodowe normy pracy dotyczące ustalania płacy minimalnej, jak również następujące zasady:

- (a) poziom płacy minimalnej powinien uwzględniać charakter pracy na morzu, liczebność załogi i zwykły czas pracy marynarzy oraz
- (b) poziom płacy minimalnej powinien być dostosowywany do zmian kosztów utrzymania i potrzeb marynarzy.

3. Właściwa władza powinna zapewnić:

- (a) poprzez system nadzoru i sankcji, że stawka lub stawki wypłacanego wynagrodzenia nie są niższe niż ustalone oraz
- (b) że wszyscy marynarze, którzy otrzymali wynagrodzenie niższe niż płaca minimalna, mogą odzyskać brakującą kwotę dzięki niedrogiej i szybkiej procedurze sądowej lub innej.

Wytyczna B2.2.4 – Minimalna miesięczna płaca lub wynagrodzenie podstawowe starszych marynarzy

1. Podstawowa płaca lub wynagrodzenie za miesiąc kalendarzowy służby starszego marynarza nie powinny być niższe niż kwota ustalana okresowo przez Wspólną Komisję Morską lub inny organ upoważniony przez Radę Administracyjną Międzynarodowego Biura Pracy. Po podjęciu przez Radę Administracyjną decyzji o zmianie kwoty Dyrektor Generalny powiadamia o niej wszystkie Państwa Członkowskie Organizacji.

2. Żadnego z postanowień niniejszej wytycznej nie należy interpretować jako naruszającego porozumienia między armatorami lub ich organizacjami a organizacjami marynarzy odnośnie do regulacji w zakresie standardowych minimalnych zasad i warunków zatrudnienia, pod warunkiem że takie warunki zostały uznane przez właściwą władzę.

Prawidło 2.3 – Godziny pracy i odpoczynku

Cel: Zapewnienie, że godziny pracy i godziny odpoczynku marynarzy podlegają regulacji

1. Każde Państwo Członkowskie zapewnia, że godziny pracy i godziny odpoczynku marynarzy podlegają regulacji.

2. Każde Państwo Członkowskie ustala maksymalny czas pracy lub minimalny czas odpoczynku w danym okresie, zgodnie z postanowieniami kodeksu.

Norma A2.3 – Godziny pracy i wypoczynku

1. Dla celów niniejszej normy wyrażenie:

- (a) *godziny pracy* oznacza czas, w którym marynarze są zobowiązani do świadczenia pracy na rzecz statku;
- (b) *godziny odpoczynku* oznacza czas poza godzinami pracy; wyrażenie to nie obejmuje krótkich przerw.

2. Każde Państwo Członkowskie, w granicach ustanowionych w ust. 5 - 8 niniejszej normy, określa albo maksymalną liczbę godzin pracy, której nie wolno przekroczyć w danym okresie, albo minimalną liczbę godzin odpoczynku, które muszą być zapewnione w danym okresie.

3. Każde Państwo Członkowskie uznaje, że przy ustalaniu normalnych godzin pracy marynarzy, podobnie jak w przypadku innych pracowników stosuje się normę opartą na ośmiogodzinnym dniu pracy, z jednym dniem wolnym od pracy co tydzień oraz odpoczynkiem w święta państwowe. Państwa Członkowskie mogą jednakże posiadać procedury zatwierdzania lub rejestrowania układów zbiorowych pracy, które określają normalne godziny pracy marynarzy na zasadach nie mniej korzystnych niż w niniejszej normie.

4. Określając normy krajowe, Państwa Członkowskie uwzględniają zagrożenia wynikające ze zmęczenia marynarzy, szczególnie tych, których obowiązki obejmują dbanie o bezpieczeństwo żeglugi oraz bezpieczeństwo statku.

5. Limity godzin pracy lub odpoczynku wynoszą:

(a) maksymalną liczbę godzin pracy, która nie przekracza:

- (i) 14 godzin w każdym okresie 24-godzinnym oraz
- (ii) 72 godzin w każdym okresie siedmiodniowym

albo

(b) minimalną liczbę godzin odpoczynku, która nie może być mniejsza niż:

- (i) dziesięć godzin w każdym okresie 24-godzinnym oraz
- (ii) 77 godzin w każdym okresie siedmiodniowym.

6. Godziny odpoczynku mogą być podzielone najwyżej na dwie części, spośród których jedna musi wynosić co najmniej 6 godzin, a przerwa między dwoma następującymi po sobie okresami odpoczynku nie może przekraczać 14 godzin.

7. Zbiórki załogi, ćwiczenia przeciwpożarowe i ratownicze wymagane przez porozumienia międzynarodowe i krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze przeprowadza się w taki sposób, aby zakłócenia odpoczynku ograniczone były do minimum i nie powodowały zmęczenia.

8. W odniesieniu do sytuacji, gdy marynarz jest na dyżurze, takiej jak wtedy, gdy pomieszczenie maszynowni jest pozostawione bez nadzoru, marynarzowi przysługuje odpowiedni, wyrównawczy okres odpoczynku, jeżeli normalny okres odpoczynku zakłócony jest wezwaniem do pracy.

9. W odniesieniu do ust. 7 i 8 niniejszej normy, w przypadku gdy nie istnieje zbiorowy układ pracy ani orzeczenie arbitrażowe lub gdy właściwa władza uzna przepisy układu za nieodpowiednie, do właściwej władzy należy ustalenie takich przepisów w celu zapewnienia zainteresowanym marynarzom dostatecznie długiego odpoczynku.

10. Każde Państwo Członkowskie wymaga umieszczenia w łatwo dostępnym miejscu tabeli określającej organizację pracy na statku, która dla każdego stanowiska pracy określa przynajmniej:

- (a) harmonogram służby na morzu i w porcie oraz
- (b) maksymalną liczbę godzin pracy lub minimalną liczbę godzin odpoczynku wymaganą przez krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze lub układy zbiorowe.

11. Tabelę określoną w ust. 10 opracowuje się w standardowym formacie w języku lub językach roboczych statku oraz w języku angielskim.

12. Każde Państwo Członkowskie wymaga prowadzenia zapisów codziennych godzin pracy marynarzy lub ich codziennych godzin odpoczynku, w celu umożliwienia monitorowania zgodności z przepisami ust. 5 do 11 niniejszej normy. Zapisy prowadzi się w standardowym formacie ustalonym przez właściwą władzę, z uwzględnieniem wszelkich dostępnych wytycznych Międzynarodowej Organizacji Pracy lub w formacie ustalonym przez Organizację, w językach wymaganych przez ust. 11 niniejszej normy. Marynarzom wręcza się kopię zapisów ich dotyczących, którą podpisuje kapitan lub osoba przez niego upoważniona i marynarz.

13. Żadne z postanowień ust. 5 i 6 niniejszej normy nie stanowi przeszkody w posiadaniu przez Państwo Członkowskie krajowych przepisów ustawowych lub wykonawczych, lub procedury upoważniającej właściwą władzę do zatwierdzania lub rejestrowania układów zbiorowych pracy, które dopuszczają wyjątki od ustalonych limitów. Wyjątki takie w najszerszym możliwym zakresie muszą spełniać postanowienia niniejszej normy, lecz mogą uwzględniać częstsze i dłuższe urlopy lub przyznawać urlopy wyrównawcze dla marynarzy pełniących wachtę lub marynarzy, którzy pracują na statkach odbywających krótkie rejsy.

14. Żadnego z postanowień niniejszej normy nie należy interpretować jako ograniczenia prawa kapitana statku do wymagania od marynarza świadczenia pracy przez tyle godzin, ile to konieczne w sytuacjach bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa statku, osób znajdujących się na pokładzie, ładunku lub konieczności niesienia pomocy innym statkom albo osobom, które znalazły się w niebezpieczeństwie na morzu. W związku z tym kapitan statku może tymczasowo zawiesić stosowanie harmonogramu godzin pracy lub godzin odpoczynku i wymagać od marynarza świadczenia pracy w wymiarze koniecznym do czasu przywrócenia normalnej sytuacji. Najszybciej, jak to jest wykonalne, po przywróceniu normalnej sytuacji kapitan zapewnia, żeby wszyscy marynarze, którzy świadczyli pracę w planowanym czasie odpoczynku uzyskali odpowiedni okres odpoczynku.

Wytyczna B2.3 – Godziny pracy i odpoczynku

Wytyczna B2.3.1 – Młodociani marynarze

1. Na morzu i w porcie następujące postanowienia powinny być stosowane wobec wszystkich młodocianych marynarzy, którzy nie ukończyli 18 roku życia:

- (a) czas pracy nie przekracza ośmiu godzin na dobę i 40 godzin tygodniowo, a praca w nadgodzinach może być wykonywana wyłącznie, gdy jest to nieuniknione ze względów bezpieczeństwa;
- (b) zapewniona jest wystarczająca ilość czasu na spożycie wszystkich posiłków i przynajmniej jednogodzinna przerwa na spożycie podstawowego posiłku dnia oraz
- (c) przyznany jest 15-minutowy odpoczynek po każdych dwóch godzinach pracy ciągłej.

2. W drodze wyjątku postanowienia ust. 1 niniejszej wytycznej nie muszą być stosowane, jeżeli:

- (a) nie można ich pogodzić z pełnieniem przez młodocianych marynarzy wachty lub z pracą w systemie zmianowym na pokładzie, w maszynowni i w służbie hotelowej lub
- (b) jeżeli wpłynęłoby to niekorzystnie na efektywne szkolenie młodocianych marynarzy, realizowane zgodnie z ustalonymi programami i planami.

3. Takie wyjątkowe sytuacje powinny być zarejestrowane, z podaniem przyczyn i podpisem kapitana.

4. Ust. 1 niniejszej wytycznej nie zwalnia młodocianych marynarzy z dotyczącego wszystkich marynarzy obowiązku pracy w sytuacjach kryzysowych, zgodnie z postanowieniami ust. 14 normy A2.3.

Prawidło 2.4 – Prawo do urlopu

Cel: Zapewnienie, że marynarzom przysługuje odpowiedni urlop

1. Każde Państwo Członkowskie wymaga, by marynarze zatrudnieni na statkach pływających pod jego banderą otrzymywali coroczny płatny urlop na odpowiednich warunkach, zgodnie z postanowieniami kodeksu.

2. Marynarzom przysługuje prawo do urlopu na lądzie w celu poprawy ich zdrowia i samopoczucia, stosownie do wymagań gwarantujących niezawodność na zajmowanym przez nich stanowisku.

Norma A2.4 – Prawo do urlopu

1. Każde Państwo Członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze określające minimalne standardy corocznego urlopu dla marynarzy służących na statkach pływających pod jego banderą, zwracając właściwą uwagę na szczególne potrzeby marynarzy w zakresie takiego urlopu.

2. Z zastrzeżeniem wszelkich układów zbiorowych pracy lub przepisów ustawowych bądź wykonawczych wprowadzających odpowiednią metodę obliczeń uwzględniającą szczególne potrzeby marynarzy w tym zakresie, coroczny płatny urlop obliczany jest w oparciu o co najmniej 2,5 dnia kalendarzowego na miesiąc zatrudnienia. Sposób obliczania długości służby określany jest przez właściwą władzę lub poprzez odpowiednie mechanizmy stosowane w danym kraju. Usprawiedliwione nieobecności w pracy nie są uwzględniane w rocznym urlopie.

3. Wszelkie porozumienia naruszające prawo do minimalnego wymiaru płatnego urlopu określone w niniejszym standardzie, z wyjątkiem przypadków, gdy decyzję w tej sprawie wyda właściwa władza, są zabronione.

Wytyczna B2.4 – Prawo do urlopu

Wytyczna B2.4.1 – Obliczanie wymiaru

1. Zgodnie z warunkami określonymi przez właściwą władzę lub odpowiednimi mechanizmami stosowanymi w każdym kraju świadczenie pracy nie wynikające z postanowień umowy powinno zaliczać się do okresu świadczenia pracy.

2. Zgodnie z warunkami określonymi przez właściwą władzę lub odpowiedni układ zbiorowy pracy nieobecność w pracy z powodu uczestniczenia w zatwierdzonym szkoleniu zawodowym lub z powodów takich jak choroba, obrażenia lub macierzyństwo zalicza się do okresu świadczenia pracy.

3. Poziom płacy podczas płatnego urlopu powinien być równy zwyczajnemu poziomowi wynagrodzenia marynarza wynikającemu z krajowych przepisów ustawowych i wykonawczych lub z umowy o pracę. W przypadku marynarzy zatrudnionych na okres krótszy niż jeden rok lub w przypadku ustania stosunku zatrudnienia prawo do urlopu oblicza się proporcjonalnie.

4. Do corocznego płatnego urlopu nie należy zaliczać:

- (a) państwowych i zwyczajowych świąt uznawanych w państwie bandery, bez względu na to czy przypadają one w czasie płatnego urlopu;
- (b) okresów niezdolności do pracy wynikających z choroby, obrażeń lub macierzyństwa, zgodnie z warunkami określonymi przez właściwą władzę lub odpowiednie mechanizmy stosowane w poszczególnych krajach;
- (c) tymczasowego urlopu na lądzie przyznanego marynarzowi zgodnie z umową o pracę oraz
- (d) wszelkich urlopów wyrównawczych przyznanych zgodnie z warunkami określonymi przez właściwą władzę lub odpowiednie mechanizmy stosowane w poszczególnych krajach.

Wytyczna B2.4.2 – Korzystanie z corocznego urlopu

1. Początek i koniec corocznego urlopu powinien, o ile nie jest uregulowany przez odpowiedni przepis, układ zbiorowy pracy, orzeczenie arbitrażowe lub inne środki zgodne z praktyką krajową, być określony przez armatora po konsultacjach i, w zakresie w jakim to możliwe, w porozumieniu z zainteresowanymi marynarzami lub ich przedstawicielami.

2. Marynarze powinni z zasady mieć prawo do spędzenia corocznego urlopu w miejscu, z którym mają znaczące więzy, które z reguły będzie miejscem ich repatriacji. Nie można wymagać od marynarzy, by odbyli urlopu w innym miejscu, jeżeli nie wyrażą na to zgody, chyba że pozwalają na to postanowienia umowy o pracę lub krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze.

3. Jeżeli wymaga się od marynarzy spędzenia urlopu w miejscu innym niż dopuszczone przez ust. 2 niniejszej wytycznej powinni mieć oni prawo do bezpłatnego transportu do miejsca gdzie zostali zatrudnieni lub rekrutowani, w zależności od tego, które z nich jest bliżej ich miejsca zamieszkania; diety i inne koszty z tym związane powinien opłacić armator;

czas potrzebny na podróż nie powinien zostać odjęty od corocznego płatnego urlopu należnego marynarzowi.

4. Marynarz odbywający coroczny urlop może być wezwany do pracy tylko w bardzo wyjątkowych przypadkach i jeżeli wyrazi na to zgodę.

Wytyczna B2.4.3 – Podział i połączenie

1. Podział corocznego urlopu na części lub połączenie takiego urlopu z następującym po nim okresem urlopu mogą zostać zatwierdzone przez właściwą władzę lub odpowiednie mechanizmy w każdym z poszczególnych krajów.

2. Z zastrzeżeniem ust. 1 niniejszej wytycznej i, o ile w umowie między marynarzem i armatorem nie przewidziano inaczej, coroczny płatny urlop zalecany w niniejszej wytycznej powinien być okresem ciągłym.

Wytyczna B2.4.4 – Młodociani marynarze

1. Należy rozważyć podjęcie specjalnych środków wobec marynarzy, którzy nie ukończyli 18 roku życia, odsłużyli bez urlopu sześć miesięcy lub inny krótszy okres, zgodnie z układem zbiorowym pracy lub umową o pracę na statku zagranicznym, który nie wrócił do ich kraju zamieszkania w tym czasie i nie wróci przez następne trzy miesiące rejsu. Takie specjalne środki mogą obejmować repatriację marynarzy do miejsca, w którym zostali zatrudnieni w kraju zamieszkania w celu spędzenia urlopu, do którego nabyli prawo w czasie podróży.

Prawidło 2.5 – Repatriacja

Cel: Zapewnienie marynarzom możliwości powrotu do domu

1. Marynarze mają prawo do repatriacji bez ponoszenia kosztów w okolicznościach i na warunkach określonych w kodeksie.

2. Każde Państwo Członkowskie wymaga, by statki pływające pod jego banderą zapewniły środki finansowe umożliwiające marynarzom należytą repatriację zgodnie z kodeksem.

Norma A2.5 – Repatriacja

1. Każde Państwo Członkowskie zobowiązane jest zapewnić, by marynarze na statkach pływających pod jego banderą mieli prawo do repatriacji w następujących okolicznościach:

- (a) w przypadku wygaśnięcia umowy o pracę z marynarzem podczas pobytu za granicą;
- (b) w przypadku rozwiązania umowy o pracę z marynarzem:
 - (i) przez armatora albo
 - (ii) przez marynarza z uzasadnionych przyczyn oraz
- (c) w przypadku, gdy marynarze nie są zdolni dalej wywiązywać się z obowiązków wynikających z umowy o zatrudnienie lub nie można oczekiwać, że będą wywiązywali się z tych obowiązków w szczególnych okolicznościach.

2. Każde Państwo Członkowskie zobowiązane jest zapewnić, by jego przepisy ustawowe i wykonawcze lub układy zbiorowe pracy określały:

- (a) okoliczności, w których marynarze mają prawo do repatriacji zgodnie z ust. 1 lit. (b) i (c) niniejszej normy;
- (b) maksymalne okresy służby na pokładzie statku, po których marynarz nabywa prawo do repatriacji – okresy takie muszą być krótsze niż 12 miesięcy; oraz
- (c) dokładne prawa przyznawane przez armatorów w związku z repatriacją, w tym prawa dotyczące miejsc repatriacji, środków transportu, kosztów ponoszonych przez armatora oraz innych działań pozostających w gestii armatorów.

3. Każde Państwo Członkowskie zakazuje armatorom domagania się od marynarzy, na początku ich zatrudnienia, zaliczek na pokrycie kosztów repatriacji i potrącania kosztów repatriacji z wynagrodzenia marynarzy lub pomniejszania innych przysługujących im praw, z wyjątkiem przypadków, gdy na podstawie krajowych przepisów ustawowych lub wykonawczych, lub innych środków lub stosowanych układów zbiorowych pracy stwierdza się poważne niedotrzymanie przez marynarza zobowiązań wynikających z umowy o pracę.

4. Krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze nie naruszają prawa armatora do odzyskania kosztów repatriacji na podstawie umownych uzgodnień ze stronami trzecim.

5. W przypadku, gdy armator nie poczyni uzgodnień dotyczących kosztów repatriacji marynarzy, którzy są do tego uprawnieni, lub nie pokryje tych kosztów:

- (a) właściwa władza Państwa Członkowskiego, pod którego banderą pływa dany statek zobowiązana jest zorganizować repatriację takich marynarzy; jeżeli nie dopełni tego obowiązku, repatriacją może zająć się państwo, z którego marynarze mają zostać repatriowani lub państwo, którego są obywatelami, ubiegając się następnie o zwrot kosztów od Państwa Członkowskiego, pod którego banderą pływa dany statek;
- (b) Państwo Członkowskie, pod którego banderą pływa dany statek, odzyskuje od armatora koszty poniesione w związku z repatriacją marynarzy;
- (c) marynarze w żadnym wypadku nie mogą zostać obciążeni kosztami repatriacji, z wyjątkiem przypadku przewidzianego w ust. 3 niniejszej normy.

6. Uwzględniając mające zastosowanie instrumenty międzynarodowe, w tym Międzynarodową konwencję w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich z 1999 r., Państwo Członkowskie, które pokryło koszty repatriacji może zatrzymać statki danego armatora lub może domagać się ich zatrzymania do czasu zwrotu kosztów, zgodnie z ust. 5 niniejszej normy.

7. Każde Państwo Członkowskie zobowiązane jest ułatwić repatriację marynarzy ze statków zawijających do jego portów lub przepływających przez jego wody terytorialne lub wewnętrzne, jak również zapewnić zastępstwo na pokładzie przez innych marynarzy.

8. W szczególności Państwo Członkowskie nie może odmówić prawa do repatriacji żadnemu marynarzowi z powodu położenia finansowego armatora lub jego niezdolności lub braku woli do zapewnienia zastępstwa za marynarza.

9. Każde Państwo Członkowskie wymaga, by statki pływające pod jego banderą posiadały na pokładzie i udostępniały marynarzom kopię krajowych przepisów mających zastosowanie do repatriacji, napisaną w odpowiednim języku.

Wytyczna B2.5 – Repatriacja

Wytyczna B2.5.1 – Prawo do repatriacji

1. Marynarze powinni być uprawnieni do repatriacji:

- (a) w przypadkach określonych w normie A2.5 ust. 1 lit. (a) po upływie okresu wypowiedzenia przewidzianego w umowie o pracę zawartej przez marynarza;
- (b) w przypadkach określonych w normie A.2.5 ust. 1 lit. (b) i (c):
 - (i) w przypadku choroby, obrażeń lub innej sytuacji zdrowotnej wymagającej repatriacji, jeżeli stan fizyczny marynarza zezwala na podróż;
 - (ii) w przypadku katastrofy statku;
 - (iii) w przypadku, gdy armator nie jest zdolny do wypełniania swych prawnych lub kontraktowych obowiązków pracodawcy w stosunku do marynarzy z powodu niewypłacalności, sprzedaży statku, zmiany rejestracji statku lub z innych powodów o tym samym charakterze;
 - (iv) w przypadku, gdy statek zmierza do strefy wojennej - zdefiniowanej w krajowych przepisach ustawowych i wykonawczych lub umowie o pracę - do której marynarz nie zgadza się płynąć oraz
 - (v) w przypadku rozwiązania umowy lub przerwania stosunku pracy zgodnie z umową pracowniczą lub układem zbiorowym pracy, lub ustania zatrudnienia z innych podobnych powodów.

2. Przy określaniu maksymalnego okresu służby na statku, po którym marynarz nabywa prawo do repatriacji, w myśl kodeksu należy uwzględnić czynniki wpływające na środowisko pracy marynarza. Każde Państwo Członkowskie powinno dążyć, by tam gdzie to możliwe zmniejszać te okresy w świetle technologicznych zmian i postępu, opierając się na zaleceniach w tej sprawie wydanych przez Połączoną Komisję Morską.

3. Koszty repatriacji, które ponosi armator zgodnie z normą A2.5, powinny uwzględniać co najmniej:

- (a) koszty przejazdu do wybranego miejsca repatriacji zgodnie z ust. 6 niniejszej wytycznej;
- (b) koszty zakwaterowania i wyżywienia od momentu, gdy marynarz opuszcza statek do czasu dotarcia do miejsca repatriacji;
- (c) diety od momentu opuszczenia statku przez marynarza do czasu osiągnięcia miejsca repatriacji, jeżeli stanowią tak krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze lub układy zbiorowe pracy;
- (d) koszty przewozu do miejsca repatriacji 30 kg osobistego bagażu marynarza oraz
- (e) opiekę medyczną, jeżeli jest to konieczne, dopóki stan zdrowia marynarza nie umożliwi mu podróży na miejsce repatriacji.

4. Czasu spędzonego w oczekiwaniu na repatriację ani czasu podróży do miejsca repatriacji nie należy odejmować od czasu płatnego urlopu należnego marynarzom.

5. Armatorzy powinni pokrywać koszty repatriacji do dnia dotarcia marynarzy do miejsca przeznaczenia, określonego zgodnie z niniejszym kodeksem, lub do dnia w którym marynarze zostaną zatrudnieni na statku zmierzającym do jednego z tych miejsc przeznaczenia.

6. Każde Państwo Członkowskie powinno wymagać, by armatorzy przejęli odpowiedzialność za organizację repatriacji w sposób właściwy i efektywny czasowo. Zwykłym środkiem transportu powinien być transport powietrzny. Państwo Członkowskie powinno określić miejsca przeznaczenia, do których marynarze mogą być repatriowani. Do miejsc przeznaczenia powinny zaliczać się kraje, z którymi marynarze prawdopodobnie czują się silnie związani, w tym:

- (a) miejsce, w którym marynarz zgodził się podjąć zatrudnienie;
- (b) miejsce określone w układzie zbiorowym pracy;
- (c) kraj zamieszkania marynarza albo
- (d) inne miejsce, które może zostać wspólnie uzgodnione w momencie podejmowania zatrudnienia przez marynarza.

7. Marynarze powinni mieć prawo wyboru miejsca, do którego mają zostać repatriowani, spośród określonych miejsc przeznaczenia.

8. Prawo do repatriacji może wygasnąć, jeżeli marynarze nie upomną się o nie w rozsądnym okresie określonym przez krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze lub przez układy zbiorowe pracy.

Wytyczna B2.5.2 – Wdrożenie przez Państwa Członkowskie

1. Należy udzielić wszelkiej możliwej pomocy marynarzowi pozostawionemu w porcie i oczekującemu na repatriację, a w przypadku opóźnienia w repatriacji marynarza właściwa władza w porcie zagranicznym powinna zagwarantować, że konsularny lub lokalny przedstawiciel państwa bandery i państwa narodowości lub państwa zamieszkania marynarza, w zależności od przypadku, zostanie o tym bezzwłocznie poinformowany.

2. Każde Państwo Członkowskie powinno zwrócić uwagę na to, czy poczynione zostały odpowiednie kroki w celu:

- (a) zapewnienia marynarzom zatrudnionym na statku pływającym pod banderą obcego kraju, którzy znaleźli się w obcym porcie z powodów przez siebie niezawinionych, powrotu :
 - (i) do portu, w którym zostali zaangażowani do pracy albo
 - (ii) do portu w kraju narodowości lub kraju zamieszkania marynarza, w zależności od przypadku albo
 - (iii) do innego portu uzgodnionego pomiędzy marynarzem i kapitanem lub armatorem, za zgodą właściwej władzy lub z wykorzystaniem innych środków bezpieczeństwa;
- (b) zapewnienia opieki medycznej i pokrycia kosztów utrzymania marynarzy zatrudnionych na statku pływającym pod banderą obcego kraju, którzy pozostali w obcym porcie w konsekwencji choroby lub obrażeń doznanych w trakcie służby na statku, nie wynikających z ich własnego i świadomego niewłaściwego postępowania.

3. Jeżeli po przepracowaniu przez młodocianego marynarza, który nie ukończył 18 roku życia co najmniej 4 miesięcy na statku w czasie jego pierwszego rejsu zagranicznego, okaże się, że nie nadaje się on do życia na morzu, powinno mu się umożliwić repatriację do kraju, nie na jego koszt, z pierwszego odpowiedniego portu zawinięcia, w którym znajdują się urzędy konsularne państwa bandery lub kraju pochodzenia młodocianego marynarza. O każdym takim powrocie i jego przyczynach powinny być powiadomione władze, które

wydały młodocianemu marynarzowi dokumenty umożliwiające mu podjęcie zatrudnienia na statku morskim.

Prawidło 2.6 – Odszkodowanie dla marynarza w przypadku zaginięcia lub zatonięcia statku

Cel: Zapewnienie, że marynarze otrzymają odszkodowanie, jeżeli statek zaginie lub zatonie

1. Marynarzom przysługuje odpowiednie odszkodowanie w przypadku obrażeń, szkody lub bezrobocia spowodowanych zaginięciem lub zatonięciem statku.

Norma A2.6 – Odszkodowanie dla marynarza w przypadku zaginięcia lub zatonięcia statku

1. Każde Państwo Członkowskie ustanawia przepisy zapewniające, by zawsze w razie zaginięcia lub zatonięcia statku armator wypłacił każdemu marynarzowi na pokładzie odszkodowanie z tytułu braku zatrudnienia w wyniku zaginięcia lub zatonięcia statku.

2. Przepisy, o których mowa w ust. 1 niniejszej normy, nie naruszają innych praw, jakie mogą przysługiwać marynarzowi na mocy krajowego prawa Państwa Członkowskiego w związku z obrażeniami lub szkodami poniesionymi w wyniku zaginięcia lub zatonięcia statku.

Wytyczna B2.6 – Odszkodowanie dla marynarza w przypadku zaginięcia lub zatonięcia statku

Wytyczna B2.6.1 – Wyliczenie odszkodowania za okres pozostawania bez pracy

1. Odszkodowanie za okres pozostawania bez pracy w wyniku zaginięcia lub zatonięcia statku powinno zostać wypłacone za dni, kiedy marynarz pozostaje faktycznie bez pracy, a jego wysokość powinna odpowiadać stawce przewidzianej w umowie o pracę, przy czym całkowite wypłacane marynarzowi odszkodowanie może zostać ograniczone do wysokości dwumiesięcznego wynagrodzenia.

2. Każde Państwo Członkowskie powinno zapewnić, że marynarze mogą korzystać z tych samych środków odwoławczych w celu dochodzenia odszkodowania, co w przypadku dochodzenia zaległego wynagrodzenia.

Prawidło 2.7 – Poziomy obsadzania statku załogą

Cel: Zapewnienie, że marynarze pracują na statkach, odpowiednio, bezpiecznie i skutecznie obsadzonych załogą

1. Każde Państwo Członkowskie powinno wymagać, by na wszystkich statkach pływających pod jego banderą zatrudnionych była wystarczająca liczba marynarzy, zapewniająca bezpieczne i skuteczne funkcjonowanie statku, przy czym należy zwrócić szczególną uwagę na zapewnienie bezpieczeństwa w każdych warunkach, uwzględniając kwestię zmęczenia marynarzy oraz szczególny charakter i warunki podróży.

Norma A2.7 - Poziomy obsadzania statku załogą

1. Każde Państwo Członkowskie wymaga, by wszystkie statki pływające pod jego banderą posiadały odpowiednią liczbę zatrudnionych marynarzy w celu zapewnienia bezpiecznego i skutecznego funkcjonowania statku, przy zwróceniu szczególnej uwagi na bezpieczeństwo. Każdy statek posiada załogę, która jest odpowiednia pod względem liczby i kwalifikacji do zapewnienia bezpieczeństwa statku i jego personelu, we wszelkich warunkach operacyjnych, zgodnie z dokumentem dotyczącym minimalnej bezpiecznej obsady lub jego odpowiednikiem wydanym przez właściwą władzę a także spełnia normy zawarte w niniejszej Konwencji.

2. Podczas ustalania, zatwierdzania lub zmiany poziomu obsadzenia statku załogą, właściwa władza bierze pod uwagę potrzebę unikania lub minimalizowania wydłużonych godzin pracy w celu zapewnienia odpowiedniego odpoczynku i ograniczenia zmęczenia, jak również zasady zawarte w stosownych międzynarodowych dokumentach, szczególnie tych wydanych przez Międzynarodową Organizację Morską dotyczących poziomów obsadzania statku załogą.

3. Podczas ustalania poziomu obsadzenia statku załogą właściwa władza bierze pod uwagę wszystkie wymagania zawarte w prawie 3.2 i normie A3.2, dotyczące żywienia i przyrządzania posiłków.

Wytyczna B2.7 – Poziomy obsadzania statku załogą

Wytyczna B2.7.1 – Rozstrzyganie sporów

1. Każde Państwo Członkowskie powinno posiadać efektywne mechanizmy dochodzenia i rozstrzygania skarg i sporów dotyczących poziomu obsadzania statku załogą lub dbać o to, by takie mechanizmy istniały.

2. Przedstawiciele organizacji armatorów i marynarzy powinni uczestniczyć w funkcjonowaniu takich mechanizmów, z udziałem innych osób lub urzędów lub bez ich udziału.

Prawidło 2.8 – Rozwój kariery i doskonalenie umiejętności marynarzy oraz ich szanse na zatrudnienie

Cel: Promowanie kariery i rozwoju umiejętności marynarzy oraz ich szans na zatrudnienie

1. Każde Państwo Członkowskie prowadzi krajową politykę promującą zatrudnienie w sektorze morskim oraz zachęcającą marynarzy zamieszkujących na jego terytorium do rozwoju kariery, doskonalenia umiejętności i tym samym zwiększania szans na zatrudnienie.

Norma A2.8 – Rozwój kariery i doskonalenie umiejętności marynarzy oraz ich szanse na zatrudnienie

1. Każde Państwo Członkowskie prowadzi krajową politykę zachęcającą marynarzy do rozwoju kariery, doskonalenia umiejętności i tym samym zwiększania szans na zatrudnienie w celu zapewnienia stałej i fachowej siły roboczej w sektorze morskim.

2. Celem polityki, o której mowa w ust. 1 niniejszej normy, jest pomoc marynarzom w zwiększaniu ich kompetencji, kwalifikacji i szans na zatrudnienie.

3. Każde Państwo Członkowskie po skonsultowaniu się z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy wyznacza wyraźne cele w obszarze poradnictwa zawodowego, kształcenia i szkolenia marynarzy, których obowiązki na pokładzie związane są przede wszystkim z bezpieczną eksploatacją i nawigacją statku, w tym cele w obszarze szkoleń prowadzonych na bieżąco.

Wytyczna B2.8 - Rozwój kariery i doskonalenie umiejętności marynarzy oraz ich szanse na zatrudnienie

Wytyczna B2.8.1 – Rozwiązania służące promowaniu rozwoju kariery i doskonalenia umiejętności marynarzy oraz ich szans na zatrudnienie

1. Środki służące osiągnięciu celów określonych w normie A2.8 mogą obejmować:

- (a) umowy z armatorem lub organizacją armatorów zapewniające rozwój zawodowy i szkolenia albo
- (b) działania służące promocji zatrudnienia poprzez stworzenie rejestrów lub list wykwalifikowanych marynarzy według kategorii i zarządzanie nimi albo
- (c) promocję szans, zarówno na statku jak i na lądzie, dalszego kształcenia i szkolenia marynarzy w celu poprawy rozwoju ich umiejętności i kompetencji, co pomoże im zdobyć i zachować godziwą pracę, poprawić indywidualne perspektywy zatrudnienia oraz sprostać wyzwaniom związanym ze zmianami technologicznymi i zmianami warunków na rynku pracy w sektorze morskim.

Wytyczna B2.8.2 – Rejestr marynarzy

1. Jeżeli przy zatrudnianiu marynarzy wykorzystuje się rejestry lub wykazy, takie rejestry lub wykazy powinny obejmować wszystkie kategorie zawodowe marynarzy w sposób określony przez krajowe prawo lub praktykę lub układ zbiorowy pracy.

2. Marynarze ujęci w takich rejestrach lub wykazach powinni mieć pierwszeństwo zatrudnienia.

3. Od marynarzy ujętych w takich rejestrach lub na wykazach należy wymagać gotowości do pracy w sposób określony przez krajowe prawo lub praktykę lub układ zbiorowy pracy.

4. W zakresie, w jakim pozwalają na to krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze, liczba marynarzy ujętych w takich rejestrach lub wykazach powinna być okresowo weryfikowana w celu osiągnięcia poziomów dostosowanych do potrzeb sektora gospodarki morskiej.

5. Jeżeli zajdzie potrzeba redukcji liczby marynarzy ujętych w rejestrze lub wykazie, należy podjąć wszelkie właściwe kroki w celu zapobieżenia lub ograniczenia do minimum negatywnego wpływu takiej redukcji na marynarzy, z uwzględnieniem ekonomicznej i społecznej sytuacji w danym kraju.

TYTUŁ 3. ZAKWATEROWANIE, ZAPLECZE REKREACYJNE, WYŻYWIENIE I PRZYRZĄDZANIE POSIŁKÓW

Prawidło 3.1 – Zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne

Cel: Zapewnienie marynarzom godziwego zakwaterowania i zaplecza rekreacyjnego na statku

1. Każde Państwo Członkowskie gwarantuje, że statki pływające pod jego banderą zapewniają godziwe zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne marynarzom na nich pracującym lub mieszkającym, zgodnie z zasadą promowania zdrowia i dobrego samopoczucia marynarzy.

2. Wymagania zawarte w kodeksie, wprowadzające w życie niniejsze prawidło, które dotyczą konstrukcji statku i jego wyposażenia mają zastosowanie wyłącznie do statków budowanych od dnia wejścia w życie niniejszej Konwencji wyłącznie w danym Państwie Członkowskim. W przypadku statków zbudowanych przed tą datą wymagania dotyczące konstrukcji i wyposażenia statków określone w Konwencji Nr 92 dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (zrewidowana) z 1949 r. oraz Konwencji Nr 133 dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (postanowienia uzupełniające) z 1970 r. pozostają w mocy w takim zakresie, w jakim miały zastosowanie przed tą datą, zgodnie z prawem lub praktyką danego Państwa Członkowskiego. Statek uważany jest za skonstruowany w dniu, w którym położona zostaje stępka, lub gdy jest na podobnym etapie budowy.

3. O ile nie zostanie określone inaczej, wszelkie wymagania zawarte w poprawce do kodeksu, dotyczące zakwaterowania i zaplecza rekreacyjnego dla marynarzy, mają zastosowanie tylko wobec statków zbudowanych od dnia wejścia w życie poprawki wyłącznie w danym Państwie Członkowskim.

Norma A3.1 – Zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne

1. Każde Państwo Członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze wymagające, by statki pływające pod jego banderą:

- (a) spełniały minimalne normy gwarantujące, że marynarze będą na nich pracować lub mieszkać w bezpiecznych, przyzwoitych warunkach, zgodnych z odpowiednimi postanowieniami niniejszej normy oraz
- (b) poddawane były inspekcji w celu zagwarantowania początkowej i dalszej zgodności z tymi normami.

2. Tworząc i rozwijając przepisy ustawowe i wykonawcze służące wdrożeniu niniejszej normy, właściwa władza po konsultacjach z organizacjami armatorów i marynarzy:

- (a) uwzględnia prawidło 4.3 i związane z nim postanowienia kodeksu dotyczące ochrony zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobiegania wypadkom, w świetle szczególnych potrzeb marynarzy, którzy na statku mieszkają i pracują oraz
- (b) odpowiednio uwzględnia wskazówki zawarte w części B niniejszego kodeksu.

3. Inspekcje wymagane zgodnie z prawidłem 5.1.4 są przeprowadzane, jeżeli:

- (a) statek jest rejestrowany lub powtórnie rejestrowany albo
- (b) w sposób znaczący zmieniły się warunki zakwaterowania marynarzy na statku.

4. Właściwa władza zwraca szczególną uwagę na zapewnienie wdrożenia wymagań niniejszej Konwencji w zakresie:

- (a) wymiarów pokoi i innych pomieszczeń mieszkalnych,
- (b) ogrzewania i wentylacji,
- (c) hałasu, wibracji i innych niekorzystnych czynników,
- (d) urządzeń sanitarnych,
- (e) oświetlenia oraz
- (f) warunków szpitalnych.

5. Właściwa władza w każdym Państwie Członkowskim wymaga, by statki pływające pod banderą tego Państwa spełniały minimalne wymogi w zakresie zakwaterowania i zaplecza rekreacyjnego na statku określone w ust. 6–17 niniejszej normy.

6. W odniesieniu do zakwaterowania obowiązują następujące warunki:

- (a) wszystkie pomieszczenia mieszkalne dla marynarzy są odpowiednio wysokie; najmniejsza dopuszczalna wysokość pomieszczeń mieszkalnych, gdzie konieczna jest swoboda ruchu, nie może być mniejsza niż 203 centymetry; właściwa władza może zezwolić na pewną ograniczoną redukcję wymaganej wysokości pomieszczenia lub jego części, w przypadku gdy będzie miała pewność, że taka redukcja:
 - (i) jest uzasadniona oraz
 - (ii) nie spowoduje dyskomfortu marynarzy;
- (b) pomieszczenia mieszkalne są odpowiednio izolowane;
- (c) na statkach innych niż statki pasażerskie, jak zdefiniowano w prawie 2 lit. (e) i (f) Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r., wraz ze zmianami („Konwencja SOLAS”), pomieszczenia sypialne znajdują się powyżej linii ładunkowej na śródkręciu lub na rufie, z wyjątkiem szczególnych przypadków, gdy ze względu na wymiary, typ statku lub rodzaj świadczonej przez statek usługi, ich inna lokalizacja jest niepraktyczna, pomieszczenia sypialne mogą być umieszczone w przedniej części statku, ale w żadnym razie nie przed grodzią kolizyjną;
- (d) na statkach pasażerskich i na specjalnych statkach skonstruowanych zgodnie z kodeksem bezpieczeństwa dla statków o specjalnym przeznaczeniu wydanym przez Międzynarodową Organizację Morską w 1983 r. i jego kolejnymi wersjami (zwanych dalej „statkami do celów specjalnych”), właściwa władza może, pod warunkiem że poczynione zostaną odpowiednie kroki w celu zapewnienia wystarczającego oświetlenia i dopływu świeżego powietrza, zezwolić na umieszczenie pomieszczeń sypialnych poniżej linii ładunkowej, ale w żadnym przypadku nie mogą one zostać zlokalizowane bezpośrednio pod przejściami roboczymi;
- (e) nie ma bezpośrednich otwartych połączeń pomiędzy pomieszczeniami sypialnymi a przestrzenią ładunkową i maszynownią, ani kuchnią, spiżarnią, suszarnią lub pomieszczeniami sanitarnymi; część grodzi, która oddziela te miejsca od pomieszczeń sypialnych i grodzi zewnętrznych jest odpowiednio skonstruowana ze stali lub innego zatwierdzonego materiału i jest wodoszczelna oraz gazoszczelna;
- (f) materiały użyte do konstrukcji grodzi wewnętrznych, a także wykładzin, poszycia, podłogi i złączy nadają się tych celów i sprzyjają zapewnieniu zdrowego otoczenia;
- (g) zapewnione są odpowiednie oświetlenie i wystarczający system kanalizacyjny oraz
- (h) zakwaterowanie oraz pomieszczenia służące rekreacji i przyrządzaniu posiłków spełniają wymagania prawidła 4.3 i związanych z nim postanowień kodeksu dotyczących ochrony zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobiegania wypadkom, z uwzględnieniem zapobiegania ryzyku wystawienia na niebezpieczne poziomy hałas i drgań oraz inne czynniki

i substancje chemiczne obecne na statku, oraz zapewniają odpowiednie warunki życia i pracy dla marynarzy.

7. W odniesieniu do wentylacji i ogrzewania, obowiązują następujące warunki:

- (a) pomieszczenia sypialne i mesy są odpowiednio wentylowane;
- (b) statki, z wyjątkiem statków regularnie pływających na trasach, gdzie ze względu na umiarkowane warunki klimatyczne nie jest to konieczne, wyposażone są w klimatyzację zainstalowaną w pomieszczeniach mieszkalnych, pomieszczeniach z instalacjami radiowymi i pomieszczeniach, w których prowadzona jest scentralizowana kontrola urządzeń;
- (c) wszystkie pomieszczenia sanitarne są wentylowane powietrzem pochodzącym bezpośrednio z zewnątrz statku w sposób niezależny od innych pomieszczeń mieszkalnych; oraz
- (d) zapewnione jest wystarczające ogrzewanie poprzez odpowiedni system grzewczy, za wyjątkiem statków pływających wyłącznie w klimacie równikowym.

8. W odniesieniu do wymagań dotyczących oświetlenia, z zastrzeżeniem specjalnych rozwiązań dopuszczalnych na statkach pasażerskich, pokoje mieszkalne i mesy są oświetlone światłem naturalnym i wyposażone w odpowiednie oświetlenie sztuczne.

9. Jeżeli na statkach wymagane są pomieszczenia sypialne, obowiązują następujące wymagania ich dotyczące:

- (a) na statkach innych niż pasażerskie każdy marynarz otrzymuje pojedyncze pomieszczenie sypialne; w przypadku statków o tonażu brutto mniejszym niż 3.000 GT lub statków o specjalnym przeznaczeniu, właściwa władza może wydać zgodę na odstępnie od realizacji tego wymogu po konsultacjach z organizacjami armatorów i marynarzy;
- (b) zapewnione są oddzielne pomieszczenia sypialne dla mężczyzn i kobiet;
- (c) zapewnione są pomieszczenia sypialne o odpowiedniej wielkości i odpowiednio wyposażone, tak by zapewnić, w rozsądnych granicach, wygodę i ułatwić utrzymanie porządku;
- (d) w każdych okolicznościach każdy marynarz otrzymuje oddzielną koję;
- (e) minimalne wewnętrzne wymiary koi wynoszą co najmniej 198 centymetrów na 80 centymetrów;
- (f) w wyposażonych w jedną koję pomieszczeniach sypialnych dla marynarzy powierzchnia mieszkalna nie jest mniejsza niż:
 - (i) 4,5 metra kwadratowego na statkach o tonażu brutto mniejszym niż 3.000 GT;
 - (ii) 5,5 metra kwadratowego na statkach o tonażu brutto wynoszącym 3.000 GT lub więcej, ale mniej niż 10.000 GT;
 - (iii) 7 metrów kwadratowych na statkach o tonażu brutto wynoszącym 10.000 GT lub więcej;
- (g) jednakże w celu zapewnienia pomieszczeń sypialnych z pojedynczą koją na statkach o tonażu mniejszym niż 3.000 GT, statkach pasażerskich lub statkach o specjalnym przeznaczeniu, właściwa władza może zezwolić na mniejszą powierzchnię mieszkalną;
- (h) na statkach o tonażu brutto mniejszym niż 3.000 GT innych niż statki pasażerskie lub statki o specjalnym przeznaczeniu, pomieszczenia sypialne mogą być zajmowane przez najwyżej dwóch marynarzy; powierzchnia mieszkalna takich pomieszczeń sypialnych nie jest mniejsza niż 7 metrów kwadratowych;

- (i) na statkach pasażerskich i statkach o specjalnym przeznaczeniu powierzchnia mieszkalna pomieszczeń sypialnych dla osób nie pełniących obowiązków oficerów na statku powierzchnia mieszkalna nie jest mniejsza niż:
 - (i) 7,5 metra kwadratowego w pomieszczeniach dla dwóch osób;
 - (ii) 11,5 metra kwadratowego w pomieszczeniach dla trzech osób;
 - (iii) 14,5 metra kwadratowego w pomieszczeniach dla czterech osób;
- (j) na statkach o specjalnym przeznaczeniu w pomieszczeniach sypialnych mogą mieszkać więcej niż cztery osoby; powierzchnia mieszkalna w takich pomieszczeniach sypialnych nie może być mniejsza niż 3,6 metra kwadratowego na osobę;
- (k) na statkach innych niż statki pasażerskie i statki o specjalnym przeznaczeniu, pomieszczenia sypialne dla marynarzy, którzy pełnią obowiązki oficerów na statku, na którym nie ma pokoju gościnnego lub dziennego, powierzchnia mieszkalna na osobę nie jest mniejsza niż:
 - (i) 7,5 metra kwadratowego na statkach o tonażu brutto mniejszym niż 3.000 GT;
 - (ii) 8,5 metra kwadratowego na statkach o tonażu brutto wynoszącym 3.000 GT lub więcej, ale mniej niż 10.000 GT;
 - (iii) 10 metrów kwadratowych na statkach o tonażu brutto wynoszącym 10.000 GT lub więcej;
- (l) na statkach pasażerskich i statkach o specjalnym przeznaczeniu powierzchnia mieszkalna dla marynarzy pełniących obowiązki oficerów na statku, na którym nie ma pokoju gościnnego lub dziennego, powinna wynosić nie mniej niż 7,5 metra kwadratowego w przypadku młodszych oficerów i nie mniej niż 8,5 metra kwadratowego w przypadku starszych oficerów; przyjmuje się założenie, że młodszy oficerowie pełnią służbę na poziomie operacyjnym, a wyżsi oficerowie na poziomie zarządzania;
- (m) kapitan statku, starszy mechanik i starszy oficer pokładowy mają do dyspozycji, oprócz swoich pokoi sypialnych, przylegający pokój gościnny, pokój dzienny lub ekwiwalentną przestrzeń dodatkową; statki o tonażu brutto mniejszym niż 3.000 GT mogą być zwolnione przez właściwą władzę z konieczności stosowania się do tego wymogu po konsultacjach z właściwymi organizacjami armatorów i marynarzy;
- (n) każdy marynarz ma do dyspozycji szafę na ubrania o wystarczającej objętości (co najmniej 475 litrów) i szufladę, lub ekwiwalentną przestrzeń, nie mniejszą niż 56 litrów; jeżeli szuflada stanowi część szafy, ich łączna objętość wynosi co najmniej 500 litrów; szafa wyposażona jest w półkę i zamek w celu zapewnienia prywatności;
- (o) w każdym pomieszczeniu sypialnym znajduje się stół lub biurko, które mogą być przymocowane na stałe, rozkładane lub wysuwane, z wygodnym miejscem do siedzenia.

10. Wymagania dotyczące mes:

- (a) mesy położone są w oddaleniu od pomieszczeń sypialnych i tak blisko kuchni okrętowej jak jest to, z praktycznego punktu widzenia, możliwe; statki o tonażu brutto mniejszym niż 3.000 GT mogą zostać zwolnione przez właściwą władzę z konieczności spełnienia tego wymogu po konsultacjach z organizacjami armatorów i marynarzy; oraz

- (b) mesy są wystarczająco duże, wygodne,umeblowane i wyposażone (w tym w czynne przez całą dobę automaty do napojów), z uwzględnieniem liczby marynarzy, którzy mogą korzystać z nich jednocześnie; uwzględnia się zarówno oddzielne, jak i wspólne mesy.

11. Wymagania dotyczące pomieszczeń sanitarnych:

- (a) wszystkim marynarzom na statku zapewnia się wygodny dostęp do pomieszczeń sanitarnych, spełniających minimalne normy w zakresie zdrowia i higieny oraz rozsądne standardy w zakresie wygody, z oddzielnymi urządzeniami sanitarnymi dla mężczyzn i kobiet;
- (b) łatwo dostępne urządzenia sanitarne znajdują się między innymi w pobliżu mostka nawigacyjnego, siłowni lub sterowni; statki o tonażu brutto mniejszym niż 3.000 GT mogą zostać zwolnione przez właściwą władzę z konieczności spełnienia tego wymogu po konsultacjach z organizacjami armatorów i marynarzy;
- (c) na wszystkich statkach znajduje się co najmniej jedna dogodnie umiejscowiona toaleta, umywalka, wanna lub prysznic, bądź prysznic i wanna, na każde sześć lub mniej osób, które nie posiadają prywatnych pomieszczeń sanitarnych;
- (d) za wyjątkiem statków pasażerskich, każde pomieszczenie sypialne wyposażone jest w umywalkę z gorącą i zimną bieżącą wodą słodką, z wyjątkiem sytuacji, gdy taka umywalka znajduje się w prywatnej łazience;
- (e) w przypadku statków pasażerskich odbywających zwykle podróże nie dłuższe niż czterogodzinne, właściwa władza może uwzględnić możliwość wprowadzenia specjalnych rozwiązań lub zmniejszenia liczby urządzeń sanitarnych oraz
- (f) zapewniony jest dostęp do gorącej i zimnej bieżącej wody słodkiej we wszystkich miejscach, gdzie można się myć.

12. W odniesieniu do wymagań dotyczących pomieszczania szpitalnego, na statkach, na których pływa 15 lub więcej marynarzy, odbywających podróż trwającą dłużej niż trzy dni, zapewnione jest oddzielne pomieszczanie szpitalne, wykorzystywane wyłącznie do celów medycznych; właściwa władza może złagodzić ten wymóg w przypadku statków zatrudnionych w żegludze przybrzeżnej; zatwierdzając pomieszczanie szpitalne na statku, właściwa władza upewnia się, że będzie ono łatwo dostępne we wszelkich warunkach pogodowych, zapewni wygodne warunki mieszkalne i będzie sprzyjać uzyskaniu szybkiej i właściwej opieki.

13. Udostępnia się odpowiednio umiejscowione i wyposażone pralnie.

14. Na wszystkich statkach zapewniona jest przestrzeń lub przestrzenie na otwartym pokładzie, do których marynarze mają dostęp poza godzinami służby, i których powierzchnia jest odpowiednia, uwzględniając wielkość statku i liczbę marynarzy.

15. Wszystkie statki są wyposażone w oddzielne biura lub wspólne biuro wykorzystywane przez dział pokładowy i dział maszynowy; statki o tonażu brutto mniejszym niż 3.000 GT mogą zostać zwolnione przez właściwą władzę z konieczności spełnienia tego wymogu po konsultacjach z organizacjami armatorów i marynarzy;

16. Statki zawijające regularnie do portów, w których występuje duża liczba komarów wyposażone, są w odpowiednie urządzenia wymagane przez właściwą władzę.

17. Biorąc pod uwagę правило 4.3 i związane z nim postanowienia kodeksu dotyczące ochrony zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobiegania wypadkom, marynarzom, którzy pracują i żyją na statkach obowiązkowo zapewnia się na pokładzie odpowiednie zaplecze rekreacyjne, udogodnienia i usługi zaspokajające potrzeby wszystkich marynarzy, z uwzględnieniem przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny oraz zapobiegania wypadkom.

18. Właściwa władza wymaga, przeprowadzania częstych inspekcji na pokładach statków przez kapitana lub z jego upoważnienia w celu upewnienia się, czy pomieszczenia mieszkalne marynarzy są czyste, nadają się do mieszkania, oraz czy nie wymagają napraw. Wyniki każdej inspekcji są zapisywane i udostępniane do wglądu.

19. W przypadku statków, na których zachodzi potrzeba uwzględnienia, bez stosowania dyskryminacji, interesów marynarzy oddających się różnym i szczególnym praktykom religijnym i społecznym, właściwa władza, po konsultacjach z organizacjami armatorów i marynarzy, może zezwolić na umiarkowane odchylenia od tej normy pod warunkiem, że odchylenia takie nie skutkują stanem wszystkich udogodnień i zaplecza gorszym niż stan zapewniony stosowaniem niniejszej normy.

20. Każde Państwo Członkowskie może, po konsultacjach z organizacjami armatorów i marynarzy, wyłączyć statki o tonażu brutto mniejszym niż 200 GT, tam gdzie jest to wskazane ze względu na rozmiar statku i liczbę osób na nim, z obowiązku stosowania się do wymagań zawartych w następujących postanowieniach niniejszej normy:

- (a) ust. 7 lit. (b), ust. 11 lit. (d) i ust. 13 oraz
- (b) ust. 9 lit. (f) i (h) - (l) włącznie, w odniesieniu jedynie do powierzchni mieszkalnej.

21. Wszelkie wyłączenia w zakresie wymagań niniejszej normy mogą zostać dokonane tylko w przypadkach, w których niniejsza norma w sposób wyraźny na to zezwala i tylko w szczególnych okolicznościach, w których takie wyłączenia są w sposób jednoznaczny uzasadnione, pod warunkiem przestrzegania zasad ochrony zdrowia i bezpieczeństwa marynarzy.

Wytyczna B3.1 – Zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne

Wytyczna B3.1.1 – Projekt i konstrukcja

1. Zewnętrzne grodzie pomieszczeń sypialnych i mes powinny być odpowiednio izolowane. Wszystkie obudowy maszyn i graniczne grodzie kuchni oraz inne przestrzenie, w których tworzy się wysoka temperatura, powinny być odpowiednio izolowane, jeżeli istnieje możliwość, że powstające gorąco wpłynie na sąsiednie pomieszczenia mieszkalne i przejścia. Należy podjąć kroki w celu zapewnienia ochrony przed skutkami działania pary lub/i gorącej wody płynącej w rurach.

2. Pomieszczenia sypialne, mesy, pomieszczenia rekreacyjne i przejścia w przestrzeni mieszkalnej powinny być odpowiednio izolowane w celu zapobieżenia skraplaniu pary wodnej lub przegrzaniu.

3. Powierzchnie grodzi i pokładów powinny być wykonane z materiału, którego czystość łatwo utrzymać. Nie należy stosować konstrukcji, które mogą stać się siedliskiem robactwa.

4. Powierzchnie grodzi i pokładów w pomieszczeniach sypialnych i mesach powinny być łatwe do utrzymania w czystości, mieć jasne barwy i być pokryte nietoksycznymi substancjami.

5. Pokłady na całej powierzchni mieszkalnej powinny być wykonane z zatwierdzonego materiału i posiadać zatwierdzoną konstrukcję oraz antypoślizgową, odporną na wilgoć i łatwą do utrzymania w czystości powierzchnię.

6. Jeżeli pokrycie podłogi wykonane jest z różnych materiałów, połączenia powinny być wykonane w taki sposób, by uniknąć powstania szpar.

Wytyczna B3.1.2 – Wentylacja

1. System wentylacji w pomieszczeniach sypialnych i mesach powinien być poddawany kontroli w celu utrzymania odpowiedniego stanu powietrza i zapewnienia wystarczającego przepływu powietrza we wszystkich warunkach pogodowych i klimatycznych.

2. Systemy klimatyzacji, zarówno centralne jak i indywidualne, powinny być tak skonstruowane, aby:

- (a) utrzymać temperaturę i wilgotność względną z uwzględnieniem warunków zewnętrznych, zapewnić wystarczającą wymianę powietrza we wszystkich klimatyzowanych przestrzeniach, uwzględnić szczególne cechy operacji na morzu i nie wytwarzać nadmiernego hałasu ani drgań oraz
- (b) umożliwić łatwe czyszczenie i dezynfekcję aby zapobiec rozprzestrzenianiu się chorób.

3. Zasilanie elektryczne systemów klimatyzacji i innych urządzeń służących wentylacji, wymaganych na mocy poprzednich ustępów niniejszej wytycznej, powinno być dostępne zawsze, gdy marynarze mieszkają lub pracują na statku i warunki tego wymagają. Zasilanie to nie musi jednak pochodzić ze źródła awaryjnego.

Wytyczna B3.1.3 – Ogrzewanie

1. System ogrzewania pomieszczeń mieszkalnych powinien funkcjonować przez cały czas, gdy marynarze mieszkają i pracują na statku i warunki tego wymagają.

2. Na wszystkich statkach, na których wymagany jest system ogrzewania, ogrzewanie powinno być zapewnione za pomocą gorącej wody, ciepłego powietrza, elektryczności, pary lub w ekwiwalentny sposób. Jednakże w przestrzeni mieszkalnej nie należy używać pary jako środka przenoszenia ciepła. System ogrzewania powinien zapewniać utrzymanie temperatury w pomieszczeniach mieszkalnych marynarzy na właściwym poziomie w normalnych warunkach pogodowych i klimatycznych, których można się spodziewać na trasach, na których statek pływa. Właściwa władza powinna ustanowić w tym zakresie odpowiednią normę.

3. Kaloryfery i inne urządzenia grzewcze powinny być umiejscowione – a jeżeli to konieczne, osłonięte – w taki sposób, by uniknąć ryzyka pożaru, zagrożenia lub utrudnień dla osób zajmujących pomieszczenia.

Wytyczna B3.1.4 – Oświetlenie

1. Na wszystkich statkach w pomieszczeniach mieszkalnych marynarzy należy zapewnić światło elektryczne. Jeżeli nie ma dwóch niezależnych źródeł elektryczności zasilającej oświetlenie, należy zapewnić dodatkowe oświetlenie przez odpowiednio skonstruowane lampy lub sprzęt oświetleniowy, który można wykorzystać w sytuacjach awaryjnych.

2. W pomieszczeniach sypialnych należy zainstalować lampkę do czytania u wezglowia każdej koi.

3. Właściwa władza powinna ustanowić właściwe normy dotyczące naturalnego i sztucznego oświetlenia.

Wytyczna B3.1.5 – Pomieszczenia sypialne

1. Należy zapewnić możliwie jak najbardziej komfortowe warunki sypialne marynarzom i ewentualnym osobom towarzyszącym.

2. Jeżeli pozwalają na to wielkość statku, działalność prowadzona z jego wykorzystaniem i jego budowa, pomieszczenia sypialne powinny być wyposażone w prywatną łazienkę, łącznie z toaletą, tak aby zapewnić wygodę osobom w nich mieszkającym i ułatwić zachowanie czystości.

3. O ile jest to możliwe, zajmowanie pomieszczeń sypialnych marynarzy należy zorganizować w taki sposób, aby rozdzielić wachty i aby marynarz pracujący w ciągu dnia nie dzielił pokoju z marynarzem pełniącym wachtę nocną.

4. W przypadku marynarzy pełniących funkcję podoficerów, pomieszczenie sypialne powinno być przeznaczone dla maksymalnie dwóch osób.

5. Należy rozważyć możliwość rozszerzenia udogodnienia, o którym mówi norma A3.1 ust. 9 lit. (m), na drugiego mechanika, jeżeli takie rozwiązanie jest możliwe.

6. Przestrzeń zajęta przez koje, szafy, szafki i siedzenia powinna być zaliczona do przestrzeni mieszkalnej. Nie należy zaliczać do przestrzeni mieszkalnej małych i nieregularnie ukształtowanych przestrzeni, które nie zwiększają efektywnie przestrzeni dla swobodnego ruchu, ani nie mogą być wykorzystane do zainstalowania meblowania.

7. Koje nie powinny być ustawione w więcej niż dwóch poziomach. W przypadku koi ustawionych wzdłuż boku statku, w miejscach, gdzie nad koją umiejscowiony jest otwór okienny, należy umieścić tylko jeden poziom koi.

8. Niższa koja w koi dwupoziomowej nie powinna znajdować się na poziomie niższym niż 30 centymetrów ponad podłogą; wyższa koja powinna się znajdować mniej więcej w połowie między spodem niższej koi i najniższą powierzchnią belek sufitowych.

9. Konstrukcja koi i zabezpieczenie przed wypadnięciem z koi w czasie przechylu statku, o ile takie zostało zainstalowane, powinny być wykonane z zatwierdzonego materiału, który jest twardy, gładki, niepodatny na korozję i niesprzyjający rozwojowi robactwa.

10. Jeżeli do konstrukcji koi wykorzystane są ramy wykonane z rur, powinny one być w pełni uszczelnione i nie mieć otworów, przez które może przedostać się robactwo.

11. Każda koja powinna być wyposażona w wygodny materac z wyściełanym spodem lub materac, w którym połączone są sprężyny i wyściółka. Materac i wyściółka powinny być wykonane z zatwierdzonego materiału. Nie należy stosować materiału sprzyjającego rozwojowi robactwa.

12. Jeżeli jedna koja umiejscowiona jest nad inną, pod materacem górnej koi powinno być umieszczone dno z materiału, który nie wytwarza i nie przyciąga pyłu ani kurzu.

13. Umebłowanie powinno być wykonane z gładkiego, mocnego materiału, nie podatnego na odkształcenia i korozję.

14. Pomieszczenia sypialne powinny być wyposażone w zasłony lub ich odpowiedniki.

15. Pomieszczenia sypialne powinny być wyposażone w lustro, małe szafki na przybory toaletowe, półkę na książki i wystarczającą liczbę haków na ubrania.

Wytyczna B3.1.6 – Mesy

1. Mesy mogą być wspólne lub oddzielne. Decyzja w tym względzie powinna być podjęta po konsultacjach z przedstawicielami marynarzy i armatorów, a następnie zatwierdzona przez właściwą władzę. Należy wziąć pod uwagę takie czynniki jak wielkość statku i szczególne kulturowe, religijne i społeczne potrzeby marynarzy.

2. Jeżeli istnieją oddzielne mesy, powinny one zostać przydzielone:

- (a) kapitanowi i oficerom oraz
- (b) bosmanom i innym marynarzom.

3. Na statkach innych niż pasażerskie, powierzchnia użytkowa mes dla marynarzy nie powinna być mniejsza niż 1,5 metra kwadratowego na osobę planowanej powierzchni do siedzenia.

4. Na wszystkich statkach mesy powinny być wyposażone w stoły i odpowiednie siedzenia, umocowane na stałe lub ruchome, wystarczające dla potrzeb największej spodziewanej liczby marynarzy, którzy będą z nich korzystać jednocześnie.

5. Podczas pobytu na statku marynarze powinni zawsze mieć dostęp do:

- (a) lodówki, która powinna być łatwo dostępna i mieć pojemność wystarczającą, uwzględniając liczbę osób korzystających z mesy lub mes;

- (b) urządzeń do przyrządzania gorących napojów oraz
- (c) urządzeń dostarczających zimną wodę.

6. Jeżeli spiżarnie nie są bezpośrednio dostępne z mes, należy zapewnić szafki o wystarczającej pojemności do przechowania naczyń oraz urządzenia do mycia naczyń.

7. Powierzchnie stołów i siedzeń powinny być wykonane z materiału odpornego na wilgoć.

Wytyczna B3.1.7 – Pomieszczenia sanitarne

1. Umywalki i wanny powinny mieć odpowiednią wielkość, być wykonane z zatwierdzonych materiałów i posiadać gładką powierzchnię, nie podatną na pęknięcia, złuszczenie i korozję.

2. Wszystkie toalety powinny być wykonane według zatwierdzonego wzorca i być wyposażone w odpowiednią instalację spłukiwania wodą lub innymi odpowiednimi środkami, takimi jak powietrze, które są zawsze dostępne i niezależnie kontrolowane.

3. Pomieszczenia sanitarne przeznaczone do użytku przez więcej niż jedną osobę powinny spełniać następujące warunki:

- (a) podłogi powinny być wykonane z zatwierdzonego, trwałego materiału, odpornego na wilgoć i powinny posiadać odpowiednie możliwości w zakresie odprowadzenia wody;
- (b) grodzie powinny być wykonane ze stali lub innego zatwierdzonego materiału i powinny być wodoszczelne przynajmniej do wysokości 23 centymetrów ponad poziomem pokładu;
- (c) pomieszczenia powinny być wystarczająco dobrze oświetlone, ogrzewane i wentylowane;
- (d) toalety powinny być umieszczone w sposób zapewniający wygodny dostęp z pomieszczeń sypialnych i łazienek, ale oddzielnie od nich, bez bezpośredniego dostępu z pomieszczeń sypialnych lub z przejścia pomiędzy pomieszczeniami sypialnymi i toaletami, do którego nie ma innego dostępu. Ten wymóg nie ma zastosowania, jeżeli toaleta znajduje się w pomieszczeniu pomiędzy dwiema pomieszczeniami sypialnymi, w których przebywa nie więcej niż czterech marynarzy; oraz
- (e) jeżeli w pomieszczeniu znajduje się więcej niż jedna toaleta, toalety te powinny być odpowiednio osłonięte w celu zapewnienia prywatności.

4. W przeznaczonych do użytku marynarzy pralniach powinny znajdować się:

- (a) pralki;
- (b) suszarki do bielizny lub odpowiednio ogrzewane i wentylowane suszarnie; oraz
- (c) żelazka i deski do prasowania lub ich odpowiedniki.

Wytyczna B3.1.8 – Pomieszczenia szpitalne

1. Pomieszczenia szpitalne należy zaprojektować w taki sposób, by ułatwić badanie chorych i udzielanie pierwszej pomocy, a także zapobieganie rozprzestrzenianiu się chorób zakaźnych.

2. Wejścia do pomieszczeń, koje, oświetlenie, wentylacja, ogrzewanie i dopływ wody powinny być zaprojektowane w taki sposób, by zapewnić wygodę i ułatwić leczenie pacjentów.

3. Liczbę wymaganych koi szpitalnych powinna określić właściwa władza.

4. Osoby korzystające z pomieszczeń szpitalnych powinny mieć do dyspozycji pomieszczenia sanitarne na swój wyłączny użytek, stanowiące część pomieszczeń szpitalnych lub w ich pobliżu. Takie pomieszczenia sanitarne powinny się składać z co najmniej jednej toalety, jednej umywalki oraz jednej wanny lub prysznica.

Wytyczna B3.1.9 – Inne udogodnienia

1. Jeżeli istnieją specjalne przebieralnie dla personelu siłowni, powinny być one:
- (a) umiejscowione na zewnątrz siłowni, ale z łatwym do niej dostępem oraz
 - (b) wyposażone w indywidualne szafki na ubrania, jak również wanny lub prysznice i umywalki z bieżącą gorącą i zimną wodą słodką.

Wytyczna B3.1.10 – Pościel, naczynia kuchenne w mesach i inne postanowienia różne

1. Każde Państwo Członkowskie powinno rozważyć przyjęcie następujących zasad:
- (a) armator powinien dostarczyć wszystkim marynarzom odbywającym służbę na statku czystą pościel i naczynia kuchenne, a marynarze powinni być odpowiedzialni za ich zwrot w dniach i godzinach wyznaczonych przez kapitana oraz po zakończeniu służby na statku;
 - (b) pościel powinna być dobrej jakości, a talerze, kubki i inne naczynia kuchenne powinny być wykonane z zatwierdzonego materiału, który można łatwo umyć; oraz
 - (c) armator powinien dostarczyć wszystkim marynarzom ręczniki, mydła i papier toaletowy.

Wytyczna B3.1.11 – Zaplecze rekreacyjne, poczta i wizyty na statku

1. Zaplecze i usługi rekreacyjne powinny podlegać częstej analizie w celu zapewnienia, że są odpowiednio dostosowane do zmieniających się potrzeb marynarzy wynikających ze zmian technicznych, operacyjnych i innych następującego w sektorze żeglugi morskiej.

2. Wyposażenie zaplecza rekreacyjnego powinno zawierać co najmniej szafkę na książki i sprzęty do czytania, pisania i, tam gdzie jest to możliwe, gry.

3. Właściwa władza, planując zaplecze rekreacyjne powinna rozważyć zapewnienie kantyny.

4. Tam gdzie jest to możliwe, należy również rozważyć zapewnienie następujących udogodnień, bez ponoszenia kosztów przez marynarzy:

- (a) palarnia;
- (b) możliwość oglądania telewizji i słuchania audycji radiowych;

- (c) pokazy filmów, których zasób powinien być dostosowany do czasu trwania podróży i, jeżeli zajdzie taka potrzeba, zmieniany w uzasadnionych odstępach czasu;
- (d) sprzęt do uprawiania sportu, w tym sprzęt do ćwiczeń siłowych, gry stołowe i gry pokładowe;
- (e) tam gdzie to możliwe – basen;
- (f) biblioteka zawierająca książki specjalistyczne i inne, których zasób powinien być dostosowany do czasu trwania podróży i zmieniany odpowiednio często;
- (g) sprzęt służący do majsterkowania dla przyjemności;
- (h) sprzęt elektroniczny taki jak radio, telewizor, odtwarzacze video, odtwarzacze DVD/CD, komputery osobiste i oprogramowanie do nich oraz magnetofony kasetowe;
- (i) tam gdzie to właściwe, bary dla marynarzy, o ile nie jest to sprzeczne z narodowymi, religijnymi lub społecznymi zwyczajami oraz
- (j) racjonalny dostęp do urządzeń komunikacji telefonicznej, poczty elektronicznej i Internetu, jeżeli jest dostępny, przy czym ewentualne opłaty ponoszone przez marynarzy za korzystanie z tych urządzeń powinny być na uzasadnionym poziomie.

5. Należy poczynić wszelkie starania w celu zapewnienia, że poczta marynarzy wysyłana jest w sposób tak szybki i godny zaufania, jak to możliwe. Należy również poczynić starania, by marynarze nie musieli wносить dodatkowych opłat, jeżeli ich przesyłki muszą zostać przedadresowane z przyczyn pozostających poza ich kontrolą.

6. Należy podjąć kroki w celu zapewnienia, z zastrzeżeniem mających zastosowanie krajowych i międzynarodowych praw i przepisów, że zawsze gdy nie ma ku temu poważnych przeciwwskazań, marynarze otrzymają pozwolenie, by partnerzy, krewni i przyjaciele odwiedzili ich na statku, gdy znajduje się on w porcie. Działania podjęte w tym celu powinny spełniać wszelkie wymogi certyfikatów bezpieczeństwa.

7. Należy rozważyć możliwość zezwolenia, by na niektórych rejsach, gdy nie ma ku temu praktycznych przeciwwskazań, płynęły wraz z marynarzami osoby towarzyszące. Takie osoby powinny być odpowiednio ubezpieczone przeciw wypadkom i chorobom; armatorzy powinni udzielić marynarzom wszelkiej pomocy w uzyskaniu takiego ubezpieczenia.

Wytyczna B3.1.12 – Zapobieganie hałasowi i drganiom

1. Pomieszczenia mieszkalne oraz zaplecze rekreacyjne i służące przyrządzaniu posiłków powinny być zlokalizowane tak daleko jak to możliwe od silników, sterowni, dźwigów pokładowych, urządzeń służących wentylacji, ogrzewaniu i klimatyzacji, i innych hałaśliwych urządzeń.

2. Należy zastosować izolację akustyczną lub inne odpowiednie materiały absorbujące dźwięk w konstrukcji i wykończeniu grodzi, sufitów i podłóg w pomieszczeniach, gdzie powstaje hałas, jak też samozamykające się, izolowane akustycznie drzwi do maszynowni.

3. Siłownie i inne pomieszczenia, w których znajdują się maszyny powinny być wyposażone, tam gdzie jest to wykonalne, w dźwiękoszczelne, scentralizowane pomieszczenia kontrolne dla personelu siłowni. Przestrzenia, w których wykonywana jest praca, takie jak warsztat maszynowy, powinny być izolowane w stopniu, w jakim jest to praktycznie możliwe, od hałasu wytwarzanego przez maszyny. Należy również podjąć kroki w celu redukcji hałasu, który powstaje w czasie pracy maszyn.

4. Limity poziomu hałasu w pomieszczeniach, w których wykonywana jest praca i w pomieszczeniach mieszkalnych powinny spełniać wymagania międzynarodowych wytycznych MOP w tym zakresie, w tym również wytycznych w wydany przez MOP kodeksie praktyk zatytułowanym *Czynniki wpływające na miejsce pracy* z 2001 r. oraz, w stosownych przypadkach, specjalnych zabezpieczeń zalecanych przez Międzynarodową Organizację Morską, z uwzględnieniem wszelkich aktów prawnych, z poprawkami, dotyczących poziomu hałasu na statkach. Kopia odpowiednich dokumentów w języku angielskim lub używanym na statku języku roboczym powinna znajdować się na pokładzie i być udostępniana marynarzom.

5. Pomieszczenia mieszkalne, zaplecze rekreacyjne i pomieszczenia służące przyrządzaniu lub spożywaniu posiłków nie powinny być narażone na nadmierne drgania.

Prawidło 3.2 – Wyżywienie i przyrządzanie posiłków

Cel: Zapewnienie marynarzom dostępu do dobrej jakości żywności i wody pitnej dostarczonej w podlegających regulacji warunkach higienicznych

1. Każde Państwo Członkowskie zapewnia, by na statkach pływających pod jego banderą przewożono i podawano żywność i wodę pitną odpowiedniej jakości, o odpowiednich wartościach odżywczych oraz we właściwych ilościach odpowiadających potrzebom danego statku, z uwzględnieniem różnych uwarunkowań kulturowych i religijnych.

2. Marynarzom w czasie służby na pokładzie należy się bezpłatne wyżywienie.

3. Marynarze zatrudnieni w charakterze kucharzy odpowiedzialnych za przyrządzanie posiłków muszą posiadać wykształcenie i kwalifikacje do pełnienia tej funkcji na pokładzie statku.

Norma A3.2 – Wyżywienie i przyrządzanie posiłków

1. Każde Państwo Członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze lub inne środki w celu zapewnienia minimalnych standardów w odniesieniu do jakości i ilości pożywienia i wody pitnej oraz przyrządzania posiłków wydawanych marynarzom na statkach pływających pod banderą danego państwa, podejmując również działalność edukacyjną mającą na celu upowszechnianie standardów, o których mowa oraz ich wdrażanie.

2. Każde Państwo Członkowskie zobowiązane jest zapewnić, by statki pływające pod jego banderą spełniały następujące minimalne standardy:

- (a) zapasy żywności i wody pitnej, z uwzględnieniem liczby marynarzy na statku, ich wymagań religijnych i praktyk kulturowych związanych z wyżywieniem, czasu trwania i charakteru rejsu, muszą być odpowiednie pod względem ilości, wartości odżywczej i różnorodności;
- (b) organizacja i wyposażenie zaplecza gastronomicznego muszą zapewniać przyrządzanie i wydawanie marynarzom odpowiednich, zróżnicowanych i pożywnych posiłków w higienicznych warunkach; oraz
- (c) pracownicy odpowiedzialni za przyrządzanie posiłków muszą być odpowiednio wykształceni i poinstruowani do pełnienia tej funkcji.

3. Armatorzy zobowiązani są zapewnić, by marynarze zatrudnieni na stanowiskach kucharzy posiadali wykształcenie, kwalifikacje i kompetencje do pełnienia tej funkcji zgodnie z wymaganiami przepisów ustawowych i wykonawczych danego Państwa Członkowskiego.

4. Do wymagań wymienionych w ust. 3 niniejszej normy należy ukończenie szkolenia zatwierdzonego i uznawanego przez właściwą władzę, obejmującego naukę gotowania, higienę żywności i osobistą, przechowywanie żywności, kontrolę zapasów, ochronę środowiska oraz przepisy bezpieczeństwa i higieny pracy w gastronomii.

5. Na statkach z załogą liczącą mniej niż dziesięć osób, od których właściwa władza może nie wymagać zatrudniania wykwalifikowanego kucharza ze względu na liczebność załogi i prowadzoną działalność, osoba przyrządzająca posiłki w kuchni pokładowej jest wykształcona i poinstruowana w takich dziedzinach, jak higiena żywności i osobista oraz obchodzenie się z żywnością i jej przechowywanie na statku.

6. W sytuacjach szczególnej konieczności właściwa władza może zezwolić, by posiłki na konkretnym statku i przez czas określony przyrządzał niewykwalifikowany kucharz, do czasu zawinięcia statku do kolejnego dogodnego portu lub przez okres nieprzekraczający jednego miesiąca, pod warunkiem, że osoba objęta taką dyspensą jest przeszkolona i poinstruowana w takich dziedzinach jak higiena żywności i higiena osobista oraz obchodzenie się z żywnością i jej przechowywanie na statku.

7. Zgodnie z procedurami określonymi w Tytule 5, właściwa władza wymaga przeprowadzania na pokładach statków częstych inspekcji przez kapitana lub z jego upoważnienia, obejmujących:

- (a) zapasy żywności i wody pitnej;
- (b) wszystkie miejsca i wyposażenie na potrzeby przechowywania żywności i wody pitnej oraz wykonywania innych powiązanych czynności oraz
- (c) kuchnię pokładową i sprzęt na potrzeby przyrządzania i wydawania posiłków.

8. Żaden marynarz poniżej 18 roku życia nie może być zatrudniony lub zaangażowany jako kucharz ani nie może pracować w charakterze kucharza na statku.

Wytyczna B3.2 – Wyżywienie i przyrządzanie posiłków

Wytyczna B3.2.1 – Inspekcje, edukacja, badania i publikacje

1. Właściwa władza powinna, we współpracy z innymi właściwymi agencjami i organizacjami, gromadzić aktualne informacje na temat wyżywienia i metod zakupu, magazynowania, konserwowania, gotowania i podawania żywności, ze szczególnym uwzględnieniem wymagań przyrządzania posiłków na statku. Takie informacje powinny być dostępne, bezpłatnie lub za rozsądną opłatą, przedsiębiorcom i handlowcom zajmującym się produkcją i dostarczaniem żywności i sprzętu na statki, kapitanom, stewardom i kucharzom oraz organizacjom armatorów i marynarzy. Należy w tym celu wykorzystywać odpowiednie formy rozpowszechniania informacji, takie jak podręczniki, broszury, plakaty, diagramy lub ogłoszenia w pismach branżowych.

2. Właściwa władza powinna wydać zalecenia w celu zapobiegania marnotrawstwu żywności, ułatwienia utrzymania właściwych standardów w zakresie higieny i zapewnienia maksymalnej wygody pracy.

3. Właściwa władza powinna współpracować z odpowiednimi agencjami i organizacjami w celu opracowania materiałów edukacyjnych i dostępnych na statku informacji dotyczących właściwych metod dostarczania żywności i odpowiedniego poziomu usług żywieniowych.

4. Właściwa władza powinna ściśle współpracować z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy oraz z władzami na poziomie krajowym i lokalnym zajmującymi się kwestiami wyżywienia i zdrowia; może także, jeżeli uzna to za konieczne, skorzystać z usług takich urzędów.

Wytyczne B3.2.2 – Kucharze na statkach

1. Marynarze powinni uzyskiwać kwalifikacje kucharza tylko, jeżeli:

- (a) odsłużyli na morzu minimalny okres wymagany przez właściwą władzę, który może być zróżnicowany w celu uwzględnienia posiadanych kwalifikacji i doświadczenia;
- (b) zdali egzamin zalecany przez właściwą władzę, lub ekwiwalentny egzamin na zatwierdzonym szkoleniu dla kucharzy.

2. Zalecany egzamin może zostać przeprowadzony, a odpowiednie świadectwo wystawione, albo bezpośrednio przez właściwą władzę albo, pod jej kontrolą, przez zatwierdzoną szkołę kształcącą kucharzy.

3. Właściwa władza powinna zapewnić, że tam gdzie jest to właściwe, wydane przez inne Państwa Członkowskie, które ratyfikowały niniejszą Konwencję lub Konwencję Nr 69 dotyczącą świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych z 1946 r., lub przez inny zatwierdzony organ, świadectwa kwalifikacyjne kucharzy okrętowych są uznawane.

TYTUŁ 4. OCHRONA ZDROWIA, OPIEKA MEDYCZNA, OCHRONA SOCJALNA I ZABEZPIECZENIE SPOŁECZNE

Prawidło 4.1 – Opieka medyczna na statku i na lądzie

Cel: Ochrona zdrowia marynarzy i zapewnienie im natychmiastowego dostępu do opieki medycznej na statku i na lądzie

1. Każde Państwo Członkowskie zobowiązane jest zapewnić, by wszyscy marynarze na statkach pływających pod jego banderą byli objęci odpowiednimi środkami na rzecz ochrony ich zdrowia, oraz by mieli dostęp do natychmiastowej i właściwej opieki medycznej podczas pracy na statku.

2. Ochrona zdrowia i opieka medyczna, określone w ust. 1 niniejszego prawidła, co do zasady, zapewniana jest marynarzom bezpłatnie.

3. Każde Państwo Członkowskie zobowiązane jest zapewnić, by marynarze znajdujący się na pokładach statków przebywających na jego terytorium i potrzebujący natychmiastowej pomocy medycznej mieli dostęp do placówek medycznych danego państwa członkowskiego na lądzie.

4. Wymagania dotyczące ochrony zdrowia i opieki medycznej na statku przedstawione w kodeksie obejmują standardy w zakresie środków mających na celu zapewnienie marynarzom ochrony zdrowia i opieki medycznej możliwie jak najbardziej zbliżonej do tej powszechnie dostępnej dla pracowników na lądzie.

Norma A4.1 – Opieka medyczna na statku i na lądzie

1. Każde Państwo Członkowskie zobowiązane jest zapewnić, by marynarze pracujący na statkach pływających pod banderą tego państwa mieli zapewnioną ochronę zdrowia i opiekę medyczną, w tym podstawową opiekę stomatologiczną, na podstawie przyjętych środków, które:

- (a) zapewniają stosowanie wobec marynarzy przepisów ogólnych w sprawie medycyny pracy i opieki medycznej istotnych z punktu widzenia pełnionych obowiązków, jak również przepisów szczegółowych odnoszących się konkretnie do pracy na statku;
- (b) zapewniają marynarzom ochronę zdrowia i opiekę medyczną możliwie jak najbardziej zbliżoną do tej powszechnie dostępnej dla pracowników na lądzie, w tym natychmiastowy dostęp do niezbędnych leków, sprzętu medycznego i udogodnień na potrzeby diagnozy i leczenia, jak również do informacji medycznej i specjalistycznej wiedzy;
- (c) zapewniają marynarzom, w miarę możliwości, prawo do bezzwłocznej wizyty u wykwalifikowanego lekarza medycyny lub stomatologa w portach, do których zawija statek;
- (d) zapewniają, że, w zakresie zgodnym z prawem krajowym i praktyką Państwa Członkowskiego, usługi opieki medycznej i ochrony zdrowia podczas pobytu marynarza na statku lub po jego zawinięciu do portu zagranicznego są świadczone bez konieczności wnoszenia opłat przez marynarzy oraz
- (e) nie ograniczają się do leczenia chorych lub rannych marynarzy, lecz obejmują środki o charakterze zapobiegawczym, takie jak promocja zdrowia i programy edukacji zdrowotnej.

2. Właściwa władza wprowadza standardowy formularz karty zdrowia stosowany przez kapitanów statków oraz personel medyczny na lądzie i na statku. Wypełniony formularz i jego treść są poufne i wykorzystuje się je wyłącznie w celu ułatwienia leczenia marynarzy.

3. Każde Państwo Członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze ustanawiające wymagania dotyczące pokładowego zaplecza i wyposażenia na potrzeby leczenia szpitalnego i opieki medycznej oraz szkoleń na statkach pływających pod banderą danego państwa.

4. Krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze muszą ustanawiać przynajmniej następujące wymagania:

- (a) na pokładzie wszystkich statków musi znajdować się apteczka, sprzęt medyczny i podręcznik medyczny zgodne ze specyfikacją określoną przez właściwą władzę i poddawane regularnym inspekcjom przez ten organ; krajowe wymagania muszą uwzględniać rodzaj statku, liczbę osób na pokładzie oraz charakter, miejsce przeznaczenia i czas trwania rejsu, jak również odpowiednie krajowe i międzynarodowe zalecane standardy medyczne;
- (b) na statkach przewożących 100 lub więcej osób i zwykle odbywających rejsy międzynarodowe o czasie trwania przekraczającym 72 godziny musi znajdować się wykwalifikowany lekarz odpowiedzialny za opiekę medyczną; krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze określają również, na jakich innych statkach musi znajdować się lekarz, uwzględniając, między innymi, takie czynniki, jak czas trwania, charakter i warunki rejsu oraz liczbę marynarzy na pokładzie;
- (c) w odniesieniu do statków, na których nie ma lekarza wymaga się, by na ich pokładzie znajdował się przynajmniej jeden marynarz, który w ramach swoich stałych obowiązków odpowiada za opiekę medyczną i podawanie leków lub przynajmniej jeden marynarz potrafiący udzielać pierwszej pomocy medycznej; w stosunku do osób, które nie są lekarzami i odpowiadają za opiekę medyczną na pokładzie wymaga się, by miały ukończone odpowiednie szkolenie z zakresu opieki medycznej, spełniające wymagania Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., z późniejszymi zmianami (zwanej „konwencją STCW”); marynarze wyznaczeni do udzielania pierwszej pomocy medycznej muszą mieć ukończone odpowiednie szkolenie z udzielania pierwszej pomocy medycznej, spełniające wymagania konwencji STCW; krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze określają poziom zatwierdzonego wymaganego szkolenia z uwzględnieniem, między innymi, takich czynników, jak czas trwania, charakter i warunki rejsu oraz liczba marynarzy na pokładzie; oraz
- (d) właściwa władza zobowiązana jest zapewnić całodobową dostępność porad lekarskich, w tym porad specjalistycznych, świadczonych w ramach ustalonego systemu za pomocą łączności radiowej lub satelitarnej dla statków znajdujących się na morzu; porady lekarskie, włącznie z przekazywaniem informacji medycznej za pomocą łączności radiowej lub satelitarnej, mają być udzielane bezpłatnie wszystkim statkom bez względu na ich banderę.

Wytyczna B4.1 – Opieka medyczna na statku i na lądzie

Wytyczna B4.1.1 – Zapewnianie opieki medycznej

1. Określając poziom przeszkolenia medycznego zapewnianego na statkach, które nie muszą mieć na pokładzie lekarza, właściwa władza powinna wymagać by:

- (a) na statkach, które w normalnych warunkach mogą dotrzeć do placówki świadczącej opiekę medyczną w ciągu ośmiu godzin znajdował się przynajmniej jeden wyznaczony marynarz przeszkolony w zakresie udzielania pierwszej pomocy wymagany przez STCW, co umożliwi mu podjęcie natychmiastowego skutecznego działania w razie wypadków lub chorób, które mogą wystąpić na statku i uzyskanie porad lekarskich drogą radiową lub satelitarną oraz
- (b) na wszystkich innych statkach znajdował się przynajmniej jeden wyznaczony marynarz posiadający zatwierdzone przeszkolenie w zakresie opieki medycznej wymagany przez STCW, w tym przeszkolenie praktyczne i przeszkolenie w zakresie technik ratowania życia, takich jak terapia dożylna, które umożliwią takim marynarzom efektywne uczestnictwo w skoordynowanych akcjach pomocy medycznej dla statków na morzu i świadczenie chorem i rannym satysfakcjonującego standardu opieki medycznej podczas okresu ich przebywania na statku.

2. Przeszkolenie, o którym mówi ust. 1 niniejszej wytycznej powinno opierać się na najnowszych wydaniach *Międzynarodowego przewodnika medycznego dla statków*, *Przewodnika w zakresie udzielania pierwszej pomocy w wypadkach z udziałem ładunków niebezpiecznych*, *Zalecenia – Międzynarodowego przewodnika w zakresie szkoleń morskich* i medycznej części *Międzynarodowego Kodu Sygnałowego*, jak również na innych przewodnikach krajowych.

3. Osoby wymienione w ust. 1 niniejszej wytycznej, a także inni marynarze, od których może tego wymagać właściwa władza, powinny co około pięć lat przechodzić szkolenia przypominające, które pozwolą im zachować i zwiększyć posiadaną wiedzę i umiejętności, oraz dotrzymywać kroku postępowi.

4. Apteczka i jej zawartość, jak również sprzęt medyczny i przewodnik medyczny znajdujące się na pokładzie powinny być właściwie utrzymywane i regularnie przeglądane, w odstępach nie dłuższych niż 12 miesięcy, przez osoby wyznaczone przez właściwą władzę, które powinny zapewnić, że etykiety, daty ważności i warunki przechowywania wszystkich lekarstw oraz sposoby ich użycia zostały sprawdzone i że cały sprzęt funkcjonuje prawidłowo. Przyjmując i weryfikując przewodnik medyczny statku wykorzystywany na poziomie krajowym, a także określając zawartość apteczki i wyposażenia medycznego, właściwa władza powinna brać pod uwagę międzynarodowe zalecenia w tym zakresie, w tym najnowsze wydanie *Międzynarodowego przewodnika medycznego dla statków* i innych przewodników wspomnianych w ust. 2 niniejszej wytycznej.

5. Jeżeli ładunek sklasyfikowany jako niebezpieczny nie został uwzględniony w najnowszym wydaniu *Przewodnika w zakresie udzielania pierwszej pomocy w wypadkach z udziałem ładunków niebezpiecznych*, należy udostępnić marynarzom informacje na temat przewożonych substancji i związanego z nimi ryzyka, koniecznych środków ochrony osobistej, odpowiednich medycznych procedur i określonych substancji pełniących funkcję antidotum. Takie substancje i środki ochrony osobistej powinny się znajdować na statkach przewożących towary niebezpieczne. Informacje takie powinny zostać uwzględnione w

polityce statku i programach w zakresie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia opisanych w prawie 4.3 i związanych z nimi postanowieniach kodeksu.

6. Wszystkie statki powinny posiadać kompletną i aktualną listę stacji radiowych, za pośrednictwem których można uzyskać poradę lekarską i, jeżeli wyposażone są w system komunikacji satelitarnej, posiadać na pokładzie aktualną i kompletną listę stacji naziemnych, za pośrednictwem których można uzyskać poradę lekarską. Marynarze odpowiedzialni za opiekę medyczną lub udzielanie pierwszej pomocy powinni zostać poinstruowani w zakresie stosowania przewodnika medycznego i medycznej części najnowszego wydania *Międzynarodowego Kodu Sygnałowego*, co umożliwi im zrozumienie rodzaju informacji potrzebnej lekarzowi oraz jego porad.

Wytyczna B4.1.2 – Formularz karty zdrowia

1. Standardowy formularz karty zdrowia dla marynarzy wymagany w części A niniejszego kodeksu powinien być tak zaprojektowany, by ułatwić wymianę informacji medycznych i informacji dodatkowych dotyczących poszczególnych marynarzy pomiędzy statkiem a lądem w przypadkach chorób i obrażeń.

Wytyczna B4.1.3 – Opieka medyczna na lądzie

1. Placówki medyczne na lądzie leczące marynarzy powinny być odpowiednie do tego celu. Lekarze, dentyści i inny personel medyczny powinni być odpowiednio wykwalifikowani.

2. Należy powziąć środki w celu zapewnienia marynarzom, którzy schodzą na ląd dostępu do:

- (a) leczenia ambulatoryjnego w przypadkach choroby i obrażeń;
- (b) hospitalizacji, gdy jest to wymagane oraz
- (c) placówek leczenia stomatologicznego, szczególnie w nagłych przypadkach.

3. Należy podjąć właściwe kroki w celu ułatwienia leczenia marynarzy cierpiących na choroby. W szczególności marynarze, bez względu na ich narodowość i wierzenia religijne, powinni być niezwłocznie i bez trudności przyjmowani do klinik i szpitali na lądzie, a jeżeli to możliwe, należy podjąć kroki w celu zapewnienia, w razie konieczności, kontynuacji ich leczenia w dostępnych dla nich placówkach medycznych.

Wytyczna B4.1.4 – Pomoc medyczna innym statkom i współpraca międzynarodowa

1. Każde Państwo Członkowskie powinno przykładąć właściwą wagę do uczestnictwa w międzynarodowej współpracy w zakresie pomocy, programów i badań dotyczących ochrony zdrowia i opieki medycznej. Taka współpraca powinna obejmować:

- (a) rozwój i koordynację działań poszukiwawczych i ratowniczych oraz organizację szybkiej pomocy medycznej i ewakuacji z pokładu statku dla poważnie chorych i rannych, za pomocą takich środków jak okresowe systemy pozycjonowania statków, centra koordynacji i transport za pomocą śmigłowców, zgodnie z Międzynarodową konwencją o poszukiwaniu i ratownictwie morskim z 1979 r., ze zmianami, a także *Międzynarodowym lotniczym i morskim podręcznikiem poszukiwania i ratowania – podręcznikiem IAMSAR*;

- (b) optymalne wykorzystanie wszystkich statków mających na pokładzie lekarzy i przebywających na morzu statków, które mogą zapewnić hospitalizację i działania ratownicze;
- (c) tworzenie międzynarodowej listy lekarzy i dostępnych placówek medycznych na całym świecie w celu zapewnienia marynarzom opieki medycznej w sytuacjach kryzysowych;
- (d) umożliwianie marynarzom zejścia na ląd w celu otrzymania pomocy w nagłych wypadkach;
- (e) repatriację marynarzy przebywających za granicą tak szybko jak jest to wykonalne, zgodnie z zaleceniami lekarzy zajmującymi się danym przypadkiem, uwzględniającymi życzenia i potrzeby marynarzy;
- (f) organizację pomocy dla marynarzy w czasie repatriacji, zgodnie z zaleceniami lekarzy zajmującymi się danym przypadkiem, uwzględniającymi życzenia i potrzeby marynarzy;
- (g) wysiłki zmierzające do utworzenia centrów zdrowia dla marynarzy w celu:
 - (i) przeprowadzania badań stanu zdrowia marynarzy, ich leczenia oraz prewencyjnej opieki zdrowotnej; oraz
 - (ii) szkolenia personelu medycznego w zakresie medycyny morskiej;
- (h) gromadzenie i ocenę statystyk dotyczących wypadków w miejscu pracy, chorób i ofiar śmiertelnych wśród marynarzy oraz integrację i harmonizację statystyk z istniejącym krajowym systemem statystycznym obejmującym wypadki w miejscu pracy i choroby innych kategorii pracowników;
- (i) organizację międzynarodowej wymiany informacji technicznej, materiałów szkoleniowych i personelu, jak również międzynarodowe kursy szkoleniowe, seminaria i grupy robocze;
- (j) zapewnianie wszystkim marynarzom przebywającym w portach specjalnych usług w dziedzinie leczenia i profilaktyki, lub udostępnienie im ogólnych usług w zakresie rehabilitacji zdrowotnej oraz
- (k) podjęcie działań w celu repatriacji ciał i prochów zmarłych marynarzy, zgodnie z życzeniami ich najbliższych, tak szybko jak to możliwe.

2. Międzynarodowa współpraca w zakresie ochrony zdrowia i opieki medycznej dla marynarzy powinna opierać się na umowach dwustronnych i wielostronnych, lub konsultacjach Państw Członkowskich.

Wytyczna B4.1.5 – Osoby pozostające na utrzymaniu marynarzy

1. Każde Państwo Członkowskie powinno przyjąć rozwiązania w celu zapewnienia właściwej i wystarczającej opieki medycznej dla zamieszkujących na jego terytorium osób pozostających na utrzymaniu marynarzy, dopóki nie powstanie system usług medycznych obejmujący ogół pracowników wraz z osobami pozostającymi na ich utrzymaniu, jeżeli taki system nie istnieje, i powinno poinformować Międzynarodowe Biuro Pracy o przyjętych rozwiązaniach.

Prawidło 4.2 – Odpowiedzialność armatorów

Cel: Zagwarantowanie, że marynarze będą chronieni przed ponoszeniem finansowych konsekwencji choroby, obrażeń lub śmierci, jeżeli zdarzenia te nastąpiły w związku z ich zatrudnieniem

1. Każde Państwo Członkowskie zobowiązane jest zapewnić, by na statkach pływających pod jego banderą wprowadzono środki uprawniające marynarzy zatrudnionych na statkach do pomocy finansowej i wsparcia ze strony armatora na wypadek finansowych konsekwencji choroby, obrażeń lub śmierci podczas służby pełnionej na podstawie umowy o pracę z marynarzem lub w wyniku zatrudnienia na podstawie takiej umowy.

2. Niniejsze правило nie wpływa na inne środki odwoławcze, z których marynarz może chcieć skorzystać.

Norma A4.2 - Odpowiedzialność armatorów

1. Każde Państwo Członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze zobowiązujące armatorów statków pływających pod jego banderą do ochrony zdrowia wszystkich marynarzy pracujących na statkach i zapewnienia im opieki medycznej zgodnie z następującymi minimalnymi standardami:

- (a) armatorzy ponoszą koszty związane z chorobami lub obrażeniami marynarzy pracujących na ich statkach w przypadku wystąpienia takich chorób lub obrażeń w okresie między dniem rozpoczęcia służby a dniem, który można uznać za dzień należytej repatriacji marynarza, lub w przypadku chorób i obrażeń wynikających z zatrudnienia w takim okresie;
- (b) armatorzy zobowiązani są zapewnić zabezpieczenie finansowe na odszkodowanie należne z tytułu śmierci lub długoterminowej niepełnosprawności marynarza w wyniku obrażeń, choroby lub ryzyka związanych z wykonywaną pracą, zgodnie z przepisami prawa krajowego, postanowieniami umowy o pracę zawartej z marynarzem lub stosownie do układu zbiorowego pracy;
- (c) armatorzy zobowiązani są pokryć koszty opieki medycznej, w tym leczenia oraz dostawy niezbędnych leków i sprzętu terapeutycznego oraz zakwaterowania i wyżywienia z dala od domu, do czasu powrotu chorego lub rannego marynarza do zdrowia lub do czasu wydania orzeczenia stwierdzającego stały charakter choroby lub niepełnosprawności oraz
- (d) armatorzy ponoszą koszty pochówku w przypadku śmierci marynarza na statku lub na lądzie w trakcie zatrudnienia;

2. Krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze mogą ograniczać odpowiedzialność armatora w odniesieniu do pokrycia kosztów opieki medycznej, zakwaterowania i wyżywienia do okresu, który nie może być krótszy niż 16 tygodni od dnia odniesienia obrażeń lub wystąpienia choroby.

3. Jeżeli choroba lub obrażenia skutkują niezdolnością do pracy, armator jest zobowiązany do:

- (a) wypłaty pełnego wynagrodzenia przez cały okres pozostawania marynarzy na pokładzie lub do dnia ich repatriacji zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy oraz
- (b) wypłaty całego lub części wynagrodzenia, zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi lub wykonawczymi lub z postanowieniami układów zbiorowych pracy, od dnia repatriacji marynarzy lub ich zejścia na ląd, do czasu ich powrotu do zdrowia lub do czasu nabycia przez nich uprawnień do świadczeń pieniężnych na mocy ustawodawstwa danego Państwa Członkowskiego, jeżeli sytuacja taka ma miejsce wcześniej.

4. Krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze mogą ograniczać odpowiedzialność armatora w odniesieniu do wypłaty całego lub części wynagrodzenia marynarzowi nieprzebywającemu już na statku do okresu, który nie może być krótszy niż 16 tygodni od dnia odniesienia obrażeń lub wystąpienia choroby.

5. Krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze mogą wykluczać odpowiedzialność armatora w przypadku:

- (a) obrażeń odniesionych w inny sposób niż podczas pełnienia służby na statku;
- (b) obrażeń lub choroby spowodowanych uprzednim świadomym złym postępowaniem chorego, rannego lub zmarłego marynarza oraz
- (c) choroby lub słabości celowo zatajonej przy zawieraniu umowy o pracę.

6. Krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze mogą zwalniać armatora z obowiązku pokrycia kosztów opieki medycznej, zakwaterowania i wyżywienia oraz kosztów pochówku w zakresie, w jakim zobowiązania te przejmują władze publiczne.

7. Armatorzy lub ich przedstawiciele zobowiązani są podjąć środki w celu zabezpieczenia własności pozostawionej na statku przez chorych, rannych lub zmarłych marynarzy i jej zwrotu marynarzom lub ich rodzinie.

Wytyczna B4.2 – Odpowiedzialność armatorów

1. Pełne wynagrodzenie wypłacone zgodnie z normą A4.2 ust. 3 lit. (a) może nie zawierać premii.

2. Krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze mogą stanowić, że armator jest zwolniony z obowiązku pokrywania kosztów związanych z chorobą lub obrażeniami marynarza od dnia, w którym marynarz będzie uprawniony do pobierania świadczeń z systemu obowiązkowych ubezpieczeń chorobowych, obowiązkowych ubezpieczeń od wypadków lub pracowniczych odszkodowań z tytułu wypadków.

3. Krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze mogą stanowić, że wydatki związane z pochówkiem wypłacone przez armatora są zwracane przez instytucję ubezpieczeniową w przypadkach, gdy zasiłek pogrzebowy w odniesieniu do zmarłego marynarza należny jest zgodnie z przepisami ustawowymi lub wykonawczymi dotyczącymi ubezpieczenia społecznego lub odszkodowań pracowniczych.

Prawidło 4.3 – Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom

Cel: Zapewnienie, że środowisko pracy marynarzy na statku sprzyja bezpieczeństwu i zdrowiu

1. Każde Państwo Członkowskie zobowiązane jest zapewnić, by marynarze na statkach pływających pod jego banderą byli objęci ochroną zdrowia w ramach medycyny pracy, oraz by żyli, pracowali i szkolili się na pokładach statków w bezpiecznych i higienicznych warunkach.

2. Każde Państwo Członkowskie opracowuje i obwieszcza krajowe wytyczne dotyczące zarządzania bezpieczeństwem i zdrowiem w pracy na pokładach statków pływających pod jego banderą, po konsultacjach z przedstawicielami organizacji armatorów i marynarzy oraz z uwzględnieniem mających zastosowanie kodeksów, wytycznych i standardów zalecanych przez organizacje międzynarodowe, krajowe organy administracji i organizacje z sektora gospodarki morskiej.

3. Każde Państwo Członkowskie przyjmuje przepisy ustawowe i wykonawcze oraz inne środki w odniesieniu do kwestii określonych w kodeksie z uwzględnieniem odpowiednich instrumentów międzynarodowych, jak również określa normy w odniesieniu do bezpieczeństwa i zdrowia w pracy na pokładach statków pływających pod jego banderą.

Norma A.4.3 – Ochrona zdrowia i bezpieczeństwo oraz zapobieganie wypadkom

1. Przepisy ustawowe i wykonawcze, które mają zostać przyjęte zgodnie z prawidłem 4.3 ust. 3 obejmują następujące kwestie:

- (a) przyjęcie i skuteczne wdrożenie oraz promowanie polityki i programów w obszarze bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy na statkach pływających pod banderą danego Państwa Członkowskiego, w tym ocenę ryzyka oraz szkolenia i instrukcje dla marynarzy;
- (b) racjonalne środki mające na celu zapobieżenie wypadkom, obrażeniom i chorobom, w tym środki służące zapobieganiu ryzyku wystawienia na działanie szkodliwych czynników i substancji chemicznych, jak również ryzyku obrażeń lub choroby, które mogą wyniknąć w związku z użyciem sprzętu i maszyn na statkach;
- (c) pokładowe programy zapobiegania wypadkom, obrażeniom i chorobom w miejscu pracy oraz programy ukierunkowane na nieustanne udoskonalanie ochrony bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy, opracowywane przy współudziale przedstawicieli marynarzy i wszystkich innych osób zainteresowanych wdrażaniem tych programów, z uwzględnieniem środków zapobiegawczych, w tym kontroli technicznej i projektowej, zmiany procesów i procedur dla zadań zbiorowych i indywidualnych oraz stosowania wyposażenia ochrony osobistej; oraz
- (d) wymagania dotyczące kontrolowania, zgłaszania i korygowania niebezpiecznych warunków oraz przeprowadzania dochodzeń w sprawie wypadków przy pracy na pokładzie i zgłaszania tych wypadków.

2. Przepisy, o których mowa w ust. 1 niniejszej normy:

- (a) uwzględniają odpowiednie instrumenty międzynarodowe dotyczące bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy ogólnie oraz zagrożeń szczególnych, jak również obejmują wszystkie kwestie istotne w kategoriach zapobiegania wypadkom, obrażeniom i chorobom w miejscu pracy, mogące mieć zastosowanie do pracy marynarzy, zwłaszcza wypadkom, obrażeniom i chorobom mającym związek z pracą na morzu;
- (b) jasno określają obowiązki armatorów, marynarzy i innych osób w związku z wymaganiem stosowania się do odpowiednich standardów oraz polityki i programu bezpieczeństwa w miejscu pracy na danym statku, ze szczególnym uwzględnieniem kwestii bezpieczeństwa i zdrowia marynarzy w wieku poniżej 18 lat;
- (c) określają obowiązki kapitana lub osoby przez niego wyznaczonej do przejęcia szczególnej odpowiedzialności za wdrażanie i przestrzeganie polityki i programu w obszarze bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy na statku oraz
- (d) określają uprawnienia marynarzy na statku, wyznaczonych lub wybranych na przedstawicieli ds. bezpieczeństwa, którzy mają uczestniczyć w posiedzeniach

komitetu ds. bezpieczeństwa na statku; komitet taki jest powoływany na statku z załogą liczącą pięciu lub więcej marynarzy.

3. Przepisy ustawowe lub wykonawcze określone w prawidło 4.3 ust. 3 podlegają regularnej weryfikacji w konsultacji z przedstawicielami organizacji armatorów i marynarzy oraz, w razie konieczności, zmienia się je w celu uwzględnienia postępów w technologii i badaniach naukowych, by w ten sposób ułatwić nieustanne doskonalenie polityki i programów w obszarze bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy oraz zapewnić bezpieczne warunki pracy marynarzom na statkach pływających pod banderą danego Państwa Członkowskiego.

4. Przyjmuje się, że zgodność z wymaganiami mających zastosowanie międzynarodowych instrumentów w sprawie dopuszczalnych poziomów narażenia na niebezpieczeństwa w miejscu pracy na statku oraz dotyczących opracowywania i wdrażania polityki i programów w obszarze bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy na statku oznacza zgodność z wymaganiami niniejszej Konwencji.

5. Właściwa władza zobowiązana jest zapewnić, by:

- (a) wypadki, obrażenia i choroby w miejscu pracy były odpowiednio zgłaszane, z uwzględnieniem wytycznych Międzynarodowej Organizacji Pracy w kwestii zgłaszania i rejestrowania wypadków i chorób związanych z wykonywaniem pracy;
- (b) przechowywano, analizowano i publikowano szczegółowe statystyki takich wypadków i chorób oraz, w miarę potrzeb, prowadzono badania ogólnych tendencji i stwierdzonych zagrożeń oraz
- (c) prowadzono dochodzenie w sprawie wypadków w miejscu pracy.

6. Procedury zgłaszania i dochodzenia w sprawach dotyczących bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy zapewniają ochronę danych osobowych marynarzy.

7. Właściwa władza współpracuje z organizacjami armatorów i marynarzy w celu podejmowania środków na rzecz przekazania wszystkim marynarzom informacji o szczególnych zagrożeniach na pokładach statków, na przykład wysyłając urzędowe powiadomienia zawierające odpowiednie instrukcje.

8. Właściwa władza zobowiązuje armatorów przeprowadzających ocenę ryzyka w związku z zarządzaniem w obszarze bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy do korzystania z odpowiednich danych statystycznych z ich statków oraz z ogólnych statystyk dostarczanych przez właściwą władzę.

Wytyczna B4.3 – Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom

Wytyczna B4.3.1 – Postanowienia w sprawie wypadków w miejscu pracy oraz obrażeń i chorób związanych z wykonywaniem pracy

1. Przepisy wymagane zgodnie z normą A4.3 powinny uwzględniać wydany przez Międzynarodową Organizację Pracy kodeks praktyk zatytułowany *Zapobieganie wypadkom na pokładach statków na morzu i w porcie z 1996 r.* i jego kolejne wersje oraz inne, wydane przez MOP i inne organizacje, międzynarodowe normy i wytyczne oraz kodeksy praktyk

dotyczące bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, w tym poziomów narażenia na wszelkie zidentyfikowane w nich zagrożenia.

2. Właściwa władza powinna zapewnić, że krajowe wytyczne w kwestii zarządzania bezpieczeństwem i zdrowiem dotyczą następujących kwestii:

- (a) postanowienia ogólne i podstawowe;
- (b) cechy konstrukcyjne statku, w tym środki dostępu i zagrożenia związane z azbestem;
- (c) maszyny;
- (d) skutki bardzo niskich lub wysokich temperatur powierzchni, z którymi stykają się marynarze;
- (e) skutki hałasu w miejscu pracy i w pomieszczeniach mieszkalnych na statku;
- (f) skutki drgań w miejscu pracy i w pomieszczeniach mieszkalnych na statku;
- (g) skutki oddziaływania czynników środowiskowych, innych niż wymienione w lit. (e) i (f), w miejscu pracy i w pomieszczeniach mieszkalnych na statku, w tym dymu tytoniowego;
- (h) specjalne środki bezpieczeństwa na pokładzie i pod pokładem;
- (i) sprzęt do załadunku i wyładunku;
- (j) ochrona przeciwpożarowa i gaszenie pożarów;
- (k) kotwice, łańcuchy i liny;
- (l) ładunki niebezpieczne i balast;
- (m) osobisty sprzęt ochronny dla marynarzy;
- (n) praca w zamkniętych przestrzeniach;
- (o) wpływ zmęczenia na kondycję fizyczną i psychiczną marynarzy;
- (p) skutki uzależnienia od narkotyków i alkoholu;
- (q) zapobieganie zakażeniu HIV/AIDS oraz
- (r) reakcje na sytuacje awaryjne i wypadki.

3. Przy ocenie ryzyka i możliwości ograniczenia narażenia na niebezpieczeństwo w odniesieniu do kwestii wymienionych w ust. 2 niniejszej wytycznej należy uwzględnić skutki zdrowotne pracy fizycznej, w tym ręcznego przenoszenia ładunków, hałasu i drgań, skutki zdrowotne kontaktu z substancjami chemicznymi i biologicznymi, skutki pracy dla zdrowia psychicznego, wpływ zmęczenia na kondycję fizyczną i psychiczną oraz wypadki w miejscu pracy. Niezbędne środki powinny uwzględniać zasadę prewencji, zgodnie z którą, między innymi takie środki jak walka z zagrożeniem u jego źródła, przystosowanie pracy do konkretnej osoby, szczególnie w zakresie projektowania miejsc, gdzie odbywa się praca i zastąpienie środków niebezpiecznych bezpiecznymi lub mniej niebezpiecznymi, powinny mieć pierwszeństwo nad osobistym sprzętem zabezpieczającym marynarzy.

4. Dodatkowo właściwa władza powinna zagwarantować, że wpływ w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa jest uwzględniony w następujących obszarach:

- (a) reakcje na sytuacje awaryjne i wypadki;
- (b) skutki uzależnienia od narkotyków i alkoholu oraz
- (c) zapobieganie zakażeniu HIV/AIDS.

Wytyczna B4.3.2 – Narażenie na hałas

1. Właściwa władza, wspólnie z właściwymi organizacjami międzynarodowymi i przedstawicielami zainteresowanych organizacji armatorów i marynarzy, powinna kontrolować na bieżąco problem hałasu na statkach w celu poprawy ochrony marynarzy,

w zakresie w jakim jest to praktycznie możliwe, przed negatywnymi skutkami narażenia na hałas.

2. W ramach kontroli, o której mowa w ust. 1 niniejszej wytycznej, należy wziąć pod uwagę negatywny wpływ nadmiernego poziomu hałasu na słuch, zdrowie i samopoczucie marynarzy, a także uwzględnić obowiązkowe oraz zalecane środki mające na celu zmniejszenie hałasu z zamiarem ochrony marynarzy. Środki takie powinny obejmować:

- (a) instrukcje dla marynarzy dotyczące zagrożeń dla słuchu i zdrowia wynikających z długiego wystawienia na działanie wysokich poziomów hałasu i właściwego wykorzystania sprzętu do ochrony przed hałasem;
- (b) wyposażenie marynarzy, tam gdzie to potrzebne, w certyfikowany sprzęt służący ochronie słuchu oraz
- (c) ocenę zagrożeń i możliwości zmniejszenia poziomu hałasu we wszystkich pomieszczeniach mieszkalnych, rekreacyjnych i służących do spożywania i przyrządzaniu posiłków, jak również w siłowniach i innych pomieszczeniach, w których pracują maszyny.

Wytyczna B4.3.3 – Narażenie na drgania

1. Właściwa władza, wspólnie z właściwymi organizacjami międzynarodowymi i przedstawicielami zainteresowanych organizacji armatorów i marynarzy, biorąc pod uwagę odpowiednie międzynarodowe normy, powinna kontrolować na bieżąco problem drgań na statku w celu poprawy zabezpieczenia marynarzy, w stopniu w jakim jest to możliwe, przed negatywnymi skutkami drgań.

2. Kontrola, o której mowa w ust. 1 niniejszej wytycznej powinna obejmować wpływ nadmiernego poziomu drgań na zdrowie i wygodę marynarzy oraz obowiązkowe i zalecane środki w celu zmniejszenia drgań na statku z zamiarem ochrony marynarzy. Środki takie powinny obejmować:

- (a) instrukcje dla marynarzy dotyczące zagrożeń dla zdrowia wynikających z długotrwałego narażenia na działanie drgań;
- (b) wyposażenie marynarzy, tam gdzie to potrzebne, w zatwierdzony osobisty sprzęt ochronny oraz
- (c) ocenę zagrożeń i możliwości zmniejszenia narażenia na działanie drgań we wszystkich pomieszczeniach mieszkalnych, rekreacyjnych i służących spożywaniu i przyrządzaniu posiłków, poprzez przyjęcie środków zgodnych z zaleceniami zawartymi w wydanym przez Międzynarodową Organizację Pracy kodeksie praktyk zatytułowanym *Czynniki wpływające na miejsce pracy*, 2001 r. i jego kolejnymi wersjami, i biorąc pod uwagę różnicę pomiędzy narażeniem na działanie drgań w tych miejscach i w miejscu pracy.

Wytyczna B4.3.4 – Obowiązki armatorów

1. Wszelkim obowiązkom armatora w zakresie zapewnienia sprzętu ochronnego lub innych zabezpieczeń powinny, ogólnie rzecz biorąc, towarzyszyć postanowienia wymagające od marynarzy ich stosowania i wymóg, by marynarze postępowali w sposób, który umożliwi zastosowanie właściwych środków ochrony przed wypadkami.

2. Należy również uwzględnić art. 7 i 11 Konwencji Nr 119 dotyczącej zabezpieczenia maszyn z 1963 r. i odpowiednie postanowienia Zalecenia Nr 118 dotyczącego zabezpieczenia

maszyn z 1963 r., na mocy których obowiązek zagwarantowania spełnienia wymogu, by pracująca maszyna była odpowiednio zabezpieczona, a jej użycie bez odpowiednich zabezpieczeń niemożliwe, spoczywa na pracodawcy, natomiast pracownikowi nie wolno używać maszyny bez zainstalowanych zabezpieczeń ani usuwać istniejących zabezpieczeń.

Wytyczna B4.3.5 – Zgłaszanie i gromadzenie danych statystycznych

1. Wszystkie wypadki, obrażenia i choroby w miejscu pracy powinny być zgłaszane w celu umożliwienia przeprowadzenia dochodzenia oraz zbierania, analizowania i publikowania szczegółowych statystyk, z uwzględnieniem ochrony danych osobowych marynarzy. Sprawozdań nie należy ograniczać do ofiar śmiertelnych lub wypadków statku.

2. Statystyki, o których mowa w ust. 1 niniejszej wytycznej, powinny zawierać liczbę, rodzaj, przyczyny i skutki wypadków, obrażeń i chorób w miejscu pracy, z jasnym wskazaniem, jeżeli ma to zastosowanie, miejsca wypadku, jego rodzaju i określenia, czy zdarzył się na morzu czy w porcie.

3. Każde Państwo Członkowskie powinno w wystarczającym stopniu uwzględniać wszystkie międzynarodowe systemy lub wzory rejestracji wypadków marynarzy, które mogą zostać ustanowione przez Międzynarodową Organizację Pracy.

Wytyczna B4.3.6 – Dochodzenia

1. Właściwa władza powinna prowadzić dochodzenia dotyczące przyczyn i okoliczności wszystkich wypadków, obrażeń i chorób w miejscu pracy, skutkujących utratą życia lub poważnymi obrażeniami, a także innych przypadków określonych w krajowych przepisach ustawowych i wykonawczych.

2. Należy uwzględnić objęcie dochodzeniem następujących obszarów:

- (a) środowisko pracy, takie jak powierzchnie robocze, rozmieszczenie maszyn, środki dostępu, oświetlenie i metody pracy;
- (b) częstotliwość wypadków, obrażeń i chorób w miejscu pracy w różnych grupach wiekowych;
- (c) określone problemy fizjologiczne i psychologiczne stwarzane przez środowisko statku;
- (d) problemy wynikające ze zmęczenia wynikającego z przebywania na statku, szczególnie w konsekwencji zwiększonego obciążenia pracą;
- (e) problemy i skutki wynikające z postępu technologicznego i jego wpływu na skład załóg oraz
- (f) problemy wynikające z ludzkich błędów.

Wytyczna B4.3.7 – Krajowe programy ochrony zdrowia i zapobiegania wypadkom w miejscu pracy

1. W celu zapewnienia stabilnych podstaw dla środków służących promocji bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zapobieganiu wypadkom, obrażeniom i chorobom wynikającym ze szczególnych zagrożeń związanych z pracą na morzu, należy analizować ogólne trendy i zagrożenia ujawnione w statystykach.

2. Wdrażanie programów ochrony zdrowia i zapobiegania wypadkom służących promocji bezpieczeństwa i higieny pracy powinno być zorganizowane w taki sposób, by właściwa władza, armatorzy i marynarze lub ich przedstawiciele i inne zainteresowane podmioty mogli odgrywać w nim aktywną rolę, z wykorzystaniem takich środków jak sesje informacyjne, pokładowe przewodniki dotyczące maksymalnych poziomów ekspozycji na działanie potencjalnie szkodliwych czynników w miejscu pracy i innych zagrożeń, czy wyniki systematycznego procesu oceny zagrożeń. W szczególności należy powoływać krajowe lub lokalne wspólne komitety do spraw bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zapobiegania wypadkom lub doraźne grupy robocze i komitety na statkach, w których reprezentowane są organizacje armatorów i marynarzy.

3. Jeżeli działania takie podejmowane są na poziomie przedsiębiorstwa, należy rozważyć uwzględnienie przedstawicieli marynarzy w komitetach do spraw bezpieczeństwa na statkach takiego armatora.

Wytyczna B4.3.8 – Programy ochrony zdrowia i zapobiegania wypadkom

1. Należy uwzględnić włączenie następujących działań do prac komitetów i innych organizacji wspomnianych w ust. 2 wytycznej B4.3.7:

- (a) przygotowanie krajowych wytycznych i polityki w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy oraz przepisów, reguł i podręczników dotyczących zapobiegania wypadkom;
- (b) organizowanie szkoleń i programów w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zapobiegania wypadkom przy pracy;
- (c) organizowanie działań informacyjnych w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zapobiegania wypadkom przy pracy, w tym filmów, plakatów, ogłoszeń i broszur oraz
- (d) dystrybucja materiałów drukowanych i informacji na temat bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zapobiegania wypadkom przy pracy, tak aby dotarły one do marynarzy na statkach.

2. Osoby przygotowujące materiały dotyczące środków i zalecanych praktyk w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zapobiegania wypadkom przy pracy powinny brać pod uwagę właściwe przepisy i zalecenia przyjęte przez właściwe władze krajowe i organizacje międzynarodowe.

3. Tworząc programy z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zapobiegania wypadkom przy pracy każde Państwo Członkowskie powinno w sposób właściwy uwzględnić wszystkie kodeksy praktyk dotyczące bezpieczeństwa i zdrowia marynarzy opublikowane przez Międzynarodową Organizację Pracy.

Wytyczna B4.3.9 – Instrukcje dotyczące bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zapobiegania wypadkom przy pracy

1. W związku z postępem w zakresie typów i wielkości statków oraz ich wyposażenia a także zmian zasad obsadzania statku załogą, i z punktu widzenia narodowości, języka i organizacji pracy na statku, program szkoleń, o których mowa w ust. 1 lit. (a) normy A4.3 powinien podlegać okresowemu przeglądowi i aktualizacji.

2. Informacje na temat bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zapobiegania wypadkom przy pracy powinny być nieustannie rozpowszechniane. Rozpowszechnianie tego rodzaju informacji może przybierać następujące formy:

- (a) edukacyjne materiały audiowizualne, takie jak filmy, wykorzystywane w centrach szkolenia zawodowego marynarzy i, tam gdzie to możliwe, na statkach;
- (b) plakaty na statkach;
- (c) artykuły w czasopismach czytanych przez marynarzy dotyczące zagrożeń związanych z pracą na morzu oraz bezpieczeństwa i higieny pracy, a także środków służących zapobieganiu wypadkom oraz
- (d) specjalne kampanie informacyjne dla marynarzy, z wykorzystaniem różnych mediów, w tym kampanie dotyczące bezpieczeństwa pracy.

3. Przy rozpowszechnianiu informacji, o którym mowa w ust. 2 niniejszej wytycznej należy uwzględnić różne narodowości, języki i zaplecza kulturowe marynarzy.

Wytyczna B4.3.10 – Szkolenie młodocianych marynarzy w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy

1. Przepisy dotyczące bezpieczeństwa i higieny pracy powinny odnosić się do wszelkich mających zastosowanie do pracy marynarzy ogólnych postanowień w zakresie badań medycznych przed i w czasie okresu zatrudnienia oraz w zakresie zapobiegania wypadkom i ochrony zdrowia w miejscu zatrudnienia. Takie przepisy powinny określać środki minimalizujące zagrożenia, jakim podlegają młodociani marynarze w czasie pełnienia służby.

2. Z wyjątkiem przypadku, gdy młodociany marynarz zostanie uznany przez właściwą władzę za w pełni wykwalifikowanego w zakresie danej umiejętności, przepisy powinny określać ograniczenia odnośnie do wykonywania przez młodocianych marynarzy, bez odpowiedniego nadzoru i kierownictwa, pewnych rodzajów pracy stwarzających szczególne zagrożenie wypadkiem lub wywołaniem negatywnych skutków dla zdrowia lub rozwoju fizycznego, bądź wymagających szczególnej dojrzałości, doświadczenia lub umiejętności. Określając rodzaje pracy, w przypadku których przepisy powinny nakładać ograniczenia, właściwa władza może w szczególnym stopniu uwzględnić prace, których wykonywanie pociąga za sobą:

- (a) podnoszenie, przesuwanie lub przenoszenie ciężkich ładunków lub przedmiotów;
- (b) wchodzenie do kotłów, zbiorników i kesonów pływających;
- (c) wystawienie na działanie szkodliwych poziomów hałasu i drgań;
- (d) operowanie podnośnikami i innymi maszynami i narzędziami o dużej mocy lub pełnienie funkcji sygnalistów dla operatorów takiego sprzętu;
- (e) pracę z linami cumowniczymi lub holowniczymi, lub sprzętem do kotwiczenia;
- (f) montaż takielunku;
- (g) pracę na wysokości lub na otwartym pokładzie w złych warunkach pogodowych;
- (h) nocne wachty;
- (i) obsługę sprzętu elektrycznego;
- (j) wystawienie na działanie potencjalnie szkodliwych materiałów lub szkodliwych czynników fizycznych, takich jak niebezpieczne i toksyczne substancje i promieniowanie jonizujące;
- (k) czyszczenie urządzeń służących do przyrządzania posiłków oraz
- (l) pracę z szalupami.

3. Właściwa władza lub odpowiednie instytucje powinny podjąć praktyczne kroki w celu zwrócenia uwagi młodocianych marynarzy na informacje dotyczące zapobiegania wypadkom i ochrony zdrowia na statkach. Działania takie mogą obejmować odpowiednie instrukcje na kursach, oficjalne komunikaty na temat zapobiegania wypadkom adresowane do młodocianych marynarzy oraz profesjonalne szkolenia i nadzór nad młodocianymi marynarzami.

4. Kształcenie i szkolenie młodocianych marynarzy, zarówno na lądzie jak też na statkach, powinno obejmować informowanie o szkodliwym wpływie spożywania alkoholu, narkotyków i innych potencjalnie szkodliwych substancji na zdrowie i samopoczucie oraz o zagrożeniach i wątpliwościach związanych z HIV/AIDS, a także o innych zachowaniach stanowiących zagrożenie dla zdrowia.

Wytyczna B4.3.11 – Współpraca międzynarodowa

1. Państwa Członkowskie, wspomagane przez międzyrządowe i inne organizacje międzynarodowe, powinny dążyć, we wzajemnej współpracy, do osiągnięcia jak najwyższego stopnia jednolitości działań propagujących bezpieczeństwo i higienę pracy oraz zapobieganie wypadkom przy pracy.

2. Tworząc programy służące promowaniu bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zapobiegania wypadkom przy pracy, zgodnie z normą A4.3, każde Państwo Członkowskie powinno odpowiednio uwzględniać właściwe kodeksy praktyki opublikowane przez Międzynarodową Organizację Pracy i odpowiednie normy organizacji międzynarodowych.

3. Państwa Członkowskie powinny uwzględniać potrzebę międzynarodowej współpracy w stałym propagowaniu działań sprzyjających bezpieczeństwu i higienie pracy oraz zapobieganiu wypadkom przy pracy. Taka współpraca może przyjąć formę:

- (a) dwustronnych lub wielostronnych porozumień w celu osiągnięcia zgodności w zakresie norm i zabezpieczeń dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zapobiegania wypadkom w miejscu pracy;
- (b) wymiany informacji na temat szczególnych zagrożeń dotyczących marynarzy i na temat środków promowania bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zapobiegania wypadkom w miejscu pracy;
- (c) pomoc w testowaniu sprzętu i przeprowadzaniu inspekcji zgodnie z krajowymi przepisami państwa bandery;
- (d) współpracę w przygotowaniu i rozpowszechnieniu przepisów, reguł i podręczników dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zapobiegania wypadkom przy pracy;
- (e) współpracę w zakresie opracowywania i wykorzystywania pomocy naukowych; oraz
- (f) wspólne wykorzystanie pomieszczeń i sprzętu lub wzajemną pomoc w procesie szkolenia marynarzy w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy, zapobiegania wypadkom i bezpiecznych praktyk.

Prawidło 4.4 – Dostęp do udogodnień socjalnych na lądzie

Cel: Zapewnienie, że marynarze pracujący na statku będą mieli dostęp do udogodnień i usług socjalnych na lądzie w celu zapewnienia im zdrowia i dobrego samopoczucia

1. Każde Państwo Członkowskie zapewnia łatwy dostęp do udogodnień socjalnych na lądzie, jeżeli takie istnieją. Państwo Członkowskie wspiera również rozwój zaplecza socjalnego w wyznaczonych portach w celu zapewnienia marynarzom ze statków przebywających w porcie dostępu do odpowiednich udogodnień i usług socjalnych.

2. Obowiązki każdego Państwa Członkowskiego w zakresie udogodnień socjalnych na lądzie takich jak obiekty socjalne, zdrowotne, kulturalne i rekreacyjne, określone są w niniejszym kodeksie.

Norma A4.4 – Dostęp do udogodnień socjalnych na lądzie

1. Każde Państwo Członkowskie wymaga, by udogodnienia socjalne znajdujące się na jego terytorium były dostępne dla wszystkich marynarzy bez względu na ich narodowość, rasę, kolor skóry, płeć, wyznanie, przekonania polityczne lub pochodzenie społeczne oraz niezależnie od państwa bandery statku, na którym są zatrudnieni, zaangażowani do pracy lub pracują.

2. Każde Państwo Członkowskie wspiera rozwój zaplecza socjalnego we właściwych portach w swoim kraju i ustala, po konsultacjach z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy, które porty należy uznać za właściwe w danej kwestii.

3. Każde Państwo Członkowskie zachęca do utworzenia komisji socjalnych, które dokonują regularnego przeglądu zaplecza socjalnego i usług w celu upewnienia się co do ich prawidłowości w świetle potrzeb marynarzy, które zmieniają się w związku z postępem technicznym, w zakresie eksploatacji oraz innymi postęпами w sektorze żeglugi morskiej.

Wytyczna B4.4 – Dostęp do udogodnień socjalnych na lądzie

Wytyczna B4.4.1 – Obowiązki Państw Członkowskich

1. Każde Państwo Członkowskie powinno:

- (a) przedsięwziąć środki w celu zagwarantowania, że w wyznaczonych portach pośrednich zapewnione będą do użytku marynarzy obiekty i usługi socjalne i że zapewniona będzie odpowiednia ochrona dla marynarzy korzystających z nich; oraz
- (b) uwzględniać przy podejmowaniu tego typu środków szczególne potrzeby marynarzy dotyczące ich bezpieczeństwa, zdrowia i aktywności w czasie wolnym, zwłaszcza gdy przebywają oni w obcych krajach i w strefach wojennych.

2. W ustaleniach dotyczących nadzoru nad obiektami socjalnymi powinny uczestniczyć zainteresowane przedstawicielskie organizacje armatorów i marynarzy.

3. Każde Państwo Członkowskie powinno przedsięwziąć środki służące przyspieszeniu swobodnej wymiany pomiędzy statkami, centralnymi agencjami ds.

zaopatrzenia i obiektami socjalnymi materiałów takich jak filmy, książki, gazety i sprzęt sportowy do użytku marynarzy na statkach i w obiektach znajdujących się na lądzie.

4. Państwa Członkowskie powinny współpracować w celu promowania działań służących zdrowiu i dobremu samopoczuciu marynarzy na morzu i w porcie. Taka współpraca powinna obejmować:

- (a) konsultacje pomiędzy właściwymi władzami zmierzające do zapewnienia i ulepszania wykorzystywanych przez marynarzy udogodnień socjalnych w portach i na statkach;
- (b) porozumienia w sprawie łączenia zasobów i wspólnego zapewniania udogodnień socjalnych w głównych portach w celu uniknięcia niepotrzebnego ich powielania;
- (c) organizację międzynarodowych zawodów sportowych i zachęcanie marynarzy do aktywności sportowej oraz
- (d) organizację międzynarodowych seminariów na temat potrzeb socjalnych marynarzy i ich zaspokajania na morzu i w portach.

Wytyczna B4.4.2 – Udogodnienia i usługi socjalne w portach

1. Każde Państwo Członkowskie powinno zapewnić lub zagwarantować zapewnienie takich udogodnień socjalnych, jakie będą potrzebne, w odpowiednich portach kraju.

2. Udogodnienia socjalne powinny zostać zapewnione, zgodnie z krajowymi warunkami i praktyką, przez jeden lub więcej następujących podmiotów:

- (a) urzędy publiczne;
- (b) zainteresowane organizacje armatorów i marynarzy na mocy układów zbiorowych pracy lub innych porozumień oraz
- (c) organizacje wolontariackie.

3. W portach należy stworzyć lub rozwinąć udogodnienia socjalne i rekreacyjne. Powinny się do nich zaliczać:

- (a) pomieszczenia do spotkań i rekreacji odpowiednio do potrzeb;
- (b) obiekty sportowe i obiekty otwarte, które mogą być wykorzystane do organizacji zawodów;
- (c) zaplecze edukacyjne oraz
- (d) tam gdzie to właściwe, pomieszczenia umożliwiające praktyki religijne i uzyskiwanie porad.

4. Takie obiekty i pomieszczenia można zapewnić marynarzom poprzez udostępnienie im obiektów i pomieszczeń przeznaczonych do bardziej ogólnego użytku.

5. Jeżeli wielu marynarzy różnych narodowości potrzebuje takich obiektów jak hotele, kluby czy obiekty sportowe w konkretnym porcie, właściwe władze lub organizacje z krajów pochodzenia marynarzy i państw bandery, jak również zainteresowane stowarzyszenia międzynarodowe, powinny konsultować się wzajemnie i współpracować między sobą oraz z właściwymi władzami i organizacjami kraju, w którym znajduje się dany port w celu połączenia zasobów i uniknięcia niepotrzebnego powielania.

6. Jeżeli istnieje taka potrzeba, należy udostępnić marynarzom hotele i schroniska. Powinny one zapewniać warunki pobytu równorzędne jak w dobrej klasy hotelu i znajdować

się, w miarę możliwości w dobrej okolicy, z dala od doków. Takie hotele lub schroniska powinny podlegać odpowiedniemu nadzorowi, a wysokość opłat powinna być na rozsądnym poziomie, zaś tam, gdzie to konieczne i możliwe, należy zapewnić zakwaterowanie dla rodzin marynarzy.

7. Obiekty takie powinny być otwarte dla wszystkich marynarzy, niezależnie od ich narodowości, rasy, koloru skóry, płci, religii, poglądów politycznych lub pochodzenia społecznego i niezależnie od państwa bandery statku, na którym są zatrudnieni lub zaangażowani do pracy. Bez uszczerbku dla tej zasady, może się okazać konieczne zapewnienie w pewnych portach kilku rodzajów obiektów o porównywalnym standardzie, ale przystosowanych do zwyczajów i potrzeb różnych grup marynarzy.

8. Należy podjąć kroki w celu zagwarantowania, że w obiektach świadczących usługi socjalne dla marynarzy, oprócz wolontariuszy zatrudnione będą osoby o odpowiednich kwalifikacjach technicznych.

Wytyczna B4.4.3 – Komisje socjalne

1. Należy utworzyć komisje socjalne na poziomie portu, regionalnym lub krajowym, w zależności od potrzeb. Do ich funkcji powinny zaliczać się:

- (a) kontrola w zakresie adekwatności istniejącego zaplecza socjalnego w świetle potrzeb marynarzy oraz monitorowanie zapotrzebowania na dodatkowe obiekty lub wycofanie z użycia obiektów wykorzystywanych w małym zakresie oraz
- (b) pomoc i poradnictwo dla tych, którzy są odpowiedzialni za zapewnianie zaplecza socjalnego i koordynacja ich działań.

2. W skład komisji socjalnych powinni wchodzić przedstawiciele organizacji armatorów i marynarzy, właściwych władz oraz, tam gdzie to właściwe, organizacji wolontariackich i organizacji zajmujących się kwestiami socjalnymi.

3. W pracy komisji socjalnych działających na poziomie portu, regionalnym i krajowym, powinni, zgodnie z prawami krajowymi i przepisami, uczestniczyć konsule krajów posiadających flotę morską i lokalni przedstawiciele zagranicznych komisji socjalnych.

Wytyczna B4.4.4 – Finansowanie udogodnień socjalnych

1. Zgodnie z krajowymi warunkami i praktyką wsparcie finansowe na cele udogodnień socjalnych w porcie powinno pochodzić z co najmniej jednego z następujących źródeł:

- (a) dotacje z funduszy publicznych;
- (b) opłaty i inne należności związane z działalnością morską;
- (c) dobrowolne wpłaty od armatorów, marynarzy lub ich organizacji oraz
- (d) dobrowolne wpłaty z innych źródeł.

2. Wszelkie podatki i inne opłaty na cele socjalne powinny być one wykorzystane tylko do celów, dla których są pobierane.

Wytyczna B.4.5 – Rozpowszechnianie informacji i udogodnienia

1. Należy rozpowszechniać wśród marynarzy informacje na temat obiektów przeznaczonych do powszechnego użytku w portach pośrednich, szczególnie obiektów stanowiących element sieci transportowej, socjalnych, rozrywkowych i edukacyjnych oraz miejsc kultu, jak również obiektów przeznaczonych szczególnie dla marynarzy.

2. Należy udostępnić, po umiarkowanych cenach i w rozsądnych godzinach, odpowiednie środki transportu umożliwiające marynarzom dotarcie do obszarów miejskich z dogodnych miejsc w porcie.

3. Właściwe władze powinny podjąć wszelkie odpowiednie kroki w celu poinformowania armatorów i marynarzy przybywających do portu o wszelkich specjalnych przepisach prawnych i zwyczajach, których niewypełnienie może zagrozić ich wolności.

4. Właściwe władze powinny zapewnić na obszarach portowych i drogach dojazdowych odpowiednie oświetlenie, oznakowanie i regularne patrole dla ochrony marynarzy.

Wytyczna B4.4.6 – Marynarze w porcie zagranicznym

1. W celu ochrony marynarzy przebywających w portach zagranicznych należy podjąć kroki ułatwiające:

- (a) dostęp do konsułów państwa narodowości i państwa zamieszkania marynarzy oraz
- (b) efektywną współpracę pomiędzy konsułami i władzami lokalnymi lub krajowymi.

2. Marynarze zatrzymani przez władze w porcie zagranicznym powinni zostać bezzwłocznie poddani odpowiednim procedurom prawnym i należy im zapewnić odpowiednią ochronę konsularną.

3. Jeżeli marynarz zostaje z jakiegoś powodu zatrzymany przez władze na terytorium Państwa Członkowskiego, właściwa władza powinna, na wniosek marynarza, natychmiast poinformować o tym fakcie państwo bandery i państwo narodowości marynarza. Właściwa władza powinna bezzwłocznie poinformować marynarza o możliwości złożenia takiego wniosku. Państwo narodowości marynarza powinno bezzwłocznie powiadomić najbliższych marynarza o zaistniałej sytuacji. Właściwa władza powinna zezwolić urzędnikom konsularnym tych państw na natychmiastowy kontakt osobisty z marynarzem i regularne wizyty przez cały czas przebywania marynarza w areszcie.

4. Każde Państwo Członkowskie powinno, gdy jest konieczne, podjąć kroki w celu zapewnienia marynarzom ochrony przed agresją i innymi niezgodnymi z prawem działaniami w czasie, gdy statki przebywają na jego wodach terytorialnych, a szczególnie na wejściach do portu.

5. Wszystkie osoby odpowiedzialne powinny poczynić wszelkie wysiłki w porcie i na statku w celu ułatwienia marynarzom uzyskania urlopu na lądzie tak szybko jak to możliwe po zawinięciu statku do portu.

Prawidło 4.5 – Zabezpieczenie społeczne

Cel: Zapewnienie, że podjęte zostaną kroki w celu zapewnienia marynarzom dostępu do zabezpieczenia społecznego

1. Każde Państwo Członkowskie zapewnia, że marynarze oraz, w zakresie określonym przez prawo krajowe, osoby będące na ich utrzymaniu, posiadają dostęp do zabezpieczenia społecznego zgodnie z kodeksem, z zastrzeżeniem jednakże wszelkich bardziej korzystnych warunków, o których mowa w art. 19 ust. 8 Konstytucji.

2. Każde Państwo Członkowskie podejmuje, zgodnie z krajowymi uwarunkowaniami, kroki, samodzielne lub w ramach współpracy międzynarodowej, w celu osiągnięcia jak najbardziej kompleksowego zabezpieczenia społecznego dla marynarzy.

3. Każde Państwo Członkowskie zapewni, że marynarze podlegający prawodawstwu socjalnemu i, w zakresie określonym przez krajowe prawo, osoby będące na ich utrzymaniu, upoważnieni są do świadczeń z tytułu zabezpieczenia społecznego nie mniej korzystnych niż oferowane pracownikom na lądzie.

Norma A4.5 – Zabezpieczenie społeczne

1. Rodzaje świadczeń, które należy uwzględnić w celu osiągnięcia pełnej ochrony w zakresie zabezpieczenia społecznego, zgodnie z prawidłem 4.5 są następujące: opieka medyczna, zasiłki chorobowe, zasiłki dla bezrobotnych, świadczenia emerytalne, świadczenia z tytułu wypadków przy pracy, zasiłki rodzinne, zasiłki macierzyńskie, świadczenia inwalidzkie i świadczenia z tytułu śmierci żywiciela rodziny, uzupełniające zabezpieczenia określone w prawidło 4.1 w zakresie opieki medycznej i prawidło 4.2 w zakresie obowiązków armatorów oraz w innych częściach niniejszej Konwencji.

2. Zabezpieczenie zapewniane przez każde Państwo Członkowskie zgodnie z prawidłem 4.5 ust. 1 będzie, w momencie ratyfikacji, obejmować co najmniej trzy z dziewięciu ryzyk wymienionych w ust. 1 niniejszej normy.

3. Każde Państwo Członkowskie podejmuje kroki zgodne z krajowymi uwarunkowaniami w celu zapewnienia uzupełniającego zabezpieczenia społecznego, o którym mowa w ust. 1 niniejszej normy, wszystkim marynarzom mającym miejsce stałego zamieszkania na jego terytorium. Obowiązek ten może zostać spełniony, na przykład, poprzez odpowiednie dwustronne i wielostronne porozumienia lub systemy oparte na składkach. Wynikająca z tego ochrona nie może być mniej korzystna niż oferowana osobom pracującym na lądzie na terytorium Państwa Członkowskiego.

4. Niezależnie od obowiązków określonych w ust. 3 niniejszej normy, Państwa Członkowskie mogą określić, na drodze dwustronnych i wielostronnych porozumień oraz poprzez postanowienia przyjęte w ramach regionalnych organizacji integracji gospodarczej, inne zasady dotyczące prawodawstwa w zakresie zabezpieczenia społecznego, któremu podlegają marynarze.

5. Do obowiązków każdego Państwa Członkowskiego wobec marynarzy na statkach pływających pod jego banderą zaliczają się obowiązki określone w prawidłach 4.1 i 4.2,

i związanych z nimi postanowieniach kodeksu, jak również obowiązki wynikające z obowiązujących je postanowień prawa międzynarodowego.

6. Każde Państwo Członkowskie uwzględnia różne sposoby zapewnienia marynarzom, w zgodzie z krajowym prawem i praktyką, porównywalnych świadczeń w przypadku braku świadczeń wymienionych w ust. 1 niniejszej normy.

7. Zabezpieczenie przewidziane w prawie 4.5 ust. 1 może być zapewnione poprzez przepisy ustawowe i wykonawcze, systemy prywatne, układy zbiorowe pracy lub połączenie tych trzech sposobów.

8. W zakresie zgodnym z prawem krajowym i praktyką, Państwa Członkowskie współpracują zawierając dwustronne lub wielostronne umowy, lub przyjmując inne uzgodnienia, aby zagwarantować utrzymanie praw w zakresie zabezpieczenia społecznego, zapewnianych przez systemy oparte lub nie oparte na składkach, które wszyscy marynarze uzyskali, lub są w trakcie ich uzyskiwania, niezależnie od ich miejsca zamieszkania.

9. Każde Państwo Członkowskie ustanawia sprawiedliwe i efektywne procedury rozstrzygania sporów.

10. W momencie ratyfikacji każde Państwo Członkowskie określa rodzaje świadczeń, które zapewnione są zgodnie z ust. 2 niniejszej normy. Następnie informuje Dyrektora Generalnego Międzynarodowego Biura Pracy o momencie wprowadzenia ochrony socjalnej w zakresie jednej lub większej liczby rodzajów świadczeń wymienionych w ust. 1 niniejszej normy. Dyrektor Generalny prowadzi rejestr tego rodzaju informacji i udostępnia je wszystkim zainteresowanym stronom.

11. Sprawozdania składane do Międzynarodowego Biura Pracy zgodnie z art. 22 Konstytucji, zawierają też informacje dotyczące podjętych kroków zgodnie z prawem 4.5 ust. 2, w celu rozszerzenia zabezpieczenia na inne rodzaje świadczeń.

Wytyczna B4.5 – Zabezpieczenie społeczne

1. Zabezpieczenie społeczne zapewniane w momencie ratyfikacji zgodnie z normą A4.5 ust. 2, powinno obejmować co najmniej takie rodzaje świadczeń jak opieka medyczna, zasiłki chorobowe i świadczenia z tytułu wypadków przy pracy.

2. W okolicznościach, o których mowa w normie A4.5 ust. 6 można zapewnić porównywalne świadczenia poprzez ubezpieczenia, porozumienia dwustronne lub wielostronne lub inne skuteczne środki, biorąc pod uwagę postanowienia odpowiednich układów zbiorowych pracy. Tam gdzie podejmowane są takie kroki, marynarzy nimi objętych należy poinformować o środkach, za pomocą których zapewniane będą różne rodzaje świadczeń z zakresu zabezpieczenia społecznego.

3. W przypadku, gdy marynarze podlegają więcej niż jednemu krajowemu prawodawstwu z zakresu zabezpieczenia społecznego, zainteresowane Państwa Członkowskie powinny współpracować w celu określenia, w drodze obopólnego porozumienia, które prawodawstwo zastosować, biorąc pod uwagę takie czynniki w ramach poszczególnych prawodawstw jak poziom i rodzaj ochrony korzystniejszej dla zainteresowanego marynarza, jak też jego preferencje.

4. Procedury, które należy ustanowić zgodnie z normą A4.5 ust. 9 powinny być zaprojektowane w taki sposób, by uwzględnić wszelkie spory wynikające z roszczeń zainteresowanych marynarzy, niezależnie od rodzaju zabezpieczenia.

5. Każde Państwo Członkowskie, które na statkach pływających pod jego banderą zatrudnia marynarzy będących jego obywatelami lub/i nie będących jego obywatelami powinno zapewnić zabezpieczenie społeczne zgodnie z Konwencją i okresowo kontrolować rodzaje świadczeń wymienione w normie A4.5 ust. 1 w celu zidentyfikowania dodatkowych rodzajów świadczeń, które mogą być odpowiednie dla zainteresowanych marynarzy.

6. W umowach o pracę zawieranych przez marynarzy należy określić środki, za pomocą których armator zapewnia marynarzom różne rodzaje świadczeń z zakresu zabezpieczenia społecznego, jak również uwzględnić inne istotne informacje dotyczące środków pozostających w dyspozycji armatora, takich jak ustawowe potrącenia z wynagrodzeń marynarzy i składki, które mogą być wpłacane przez armatorów stosownie do wymogów określonych upoważnionych instytucji zgodnie z krajowymi systemami zabezpieczenia społecznego.

7. Państwo Członkowskie, pod którego banderą pływa dany statek powinno, efektywnie sprawując jurysdykcję nad kwestiami socjalnymi, upewnić się, że wypełniane są obowiązki armatorów w zakresie zapewniania zabezpieczenia społecznego, w tym obowiązki wnoszenia składek do systemu zabezpieczenia społecznego.

TYTUŁ 5. ZGODNOŚĆ I EGZEKWOWANIE

1. Prawidła zawarte w niniejszym Tytule określają obowiązki każdego Państwa Członkowskiego w zakresie pełnego wdrożenia i egzekwowania zasad i praw określonych w artykułach niniejszej Konwencji, jak również poszczególne obowiązki określone w Tytułach 1, 2, 3 i 4.

2. Ustępy 3 i 4 artykułu VI, które pozwalają na wdrożenie części A kodeksu poprzez zasadniczo równoważne przepisy, nie mają zastosowania do części A kodeksu w niniejszym Tytule.

3. Zgodnie z art. VI ust. 2, każde Państwo Członkowskie wypełnia obowiązki wynikające z prawideł w sposób określony w odpowiednich normach części A kodeksu, należycie uwzględniając odpowiednie wytyczne w części B kodeksu.

4. Postanowienia niniejszego Tytułu są wdrażane z uwzględnieniem faktu, że marynarze i armatorzy, tak jak wszystkie inne osoby, są równi wobec prawa i przysługuje im równa ochrona ze strony prawa i nie mogą być dyskryminowani w zakresie dostępu do sądów, trybunałów lub innych mechanizmów rozstrzygania sporów. Postanowienia niniejszego Tytułu nie określają jurysdykcji prawnej ani właściwości terytorialnej sądów.

Prawidło 5.1 – Obowiązki państwa bandery

Cel: Zapewnienie, że każde Państwo Członkowskie wypełnia swoje obowiązki wynikające z niniejszej Konwencji dotyczące statków pływających pod jego banderą

Prawidło 5.1 – Zasady ogólne

1. Każde Państwo Członkowskie odpowiedzialne jest za zapewnienie wypełnienia swych zobowiązań wynikających z niniejszej Konwencji na statkach pływających pod jego banderą.

2. Każde Państwo Członkowskie ma obowiązek ustanowić efektywny system inspekcji i certyfikacji w zakresie warunków pracy na morzu, zgodnie z prawidłem 5.1.3 i 5.1.4, zapewniający, że warunki pracy i życia marynarzy na statkach pływających pod jego banderą spełniają normy niniejszej Konwencji.

3. Ustanawiając efektywny system inspekcji i certyfikacji w zakresie warunków pracy na morzu Państwo Członkowskie może, tam gdzie to właściwe, upoważnić instytucje publiczne i inne organizacje (w tym instytucje i organizacje innego Państwa Członkowskiego, jeżeli wyrazi ono zgodę), które uważa za kompetentne i niezależne, do przeprowadzenia inspekcji lub wydawania certyfikatów. We wszystkich przypadkach Państwo Członkowskie ponosi pełną odpowiedzialność za inspekcje i certyfikacje warunków pracy i życia marynarzy na statkach pływających pod jego banderą.

4. Morski certyfikat pracy wraz z deklaracją zgodności stanowią dowód prima facie, że Państwo Członkowskie, pod którego banderą pływa dany statek przeprowadziło na nim odpowiednie inspekcje i że spełnione zostały wymagania niniejszej Konwencji dotyczące

warunków pracy i życia marynarzy w zakresie poświadczonym przez wspomniane dokumenty.

5. Informacje na temat systemu, o którym mowa w ust. 2 niniejszego prawidła, w tym dotyczące metod wykorzystywanych do oceny jego efektywności, zostaną zawarte w sprawozdaniach Państwa Członkowskiego składanych do Międzynarodowego Biura Pracy zgodnie z art. 22 Konstytucji.

Norma A5.1.1 – Zasady ogólne

1. Każde Państwo Członkowskie ustanawia jasne cele i normy dotyczące administrowania systemami inspekcji i certyfikacji, jak również odpowiednie ogólne procedury oceny stopnia, w jakim te cele i normy są spełniane.

2. Każdy Państwo Członkowskie wymaga, by wszystkie statki pływające pod jego banderą posiadały na pokładzie egzemplarz niniejszej Konwencji.

Wytuczna B5.1.1 – Zasady ogólne

1. Właściwa władza powinna podjąć odpowiednie działania w celu promowania efektywnej współpracy pomiędzy instytucjami publicznymi i innymi organizacjami, o których mowa w prawidłach 5.1.1 i 5.1.2, zainteresowanymi warunkami pracy i życia marynarzy na statkach.

2. W celu lepszego zagwarantowania współpracy pomiędzy inspektorami a armatorami, marynarzami i organizacjami armatorów i marynarzy oraz utrzymania i poprawy warunków pracy i życia marynarzy właściwa władza powinna regularnie konsultować się z przedstawicielami takich organizacji w sprawie najlepszych środków do osiągnięcia tych celów. Sposób przeprowadzania takich konsultacji powinien zostać określony przez właściwą władzę po konsultacjach z organizacjami armatorów i marynarzy.

Prawidło 5.1.2 – Uprawnienia uznanych organizacji

1. Właściwa władza uznaje instytucje publiczne i inne organizacje, o których mowa w ust. 3 prawidła 5.1.1 („uznane organizacje”) za spełniające wymagania kodeksu w zakresie kompetencji i niezależności. Funkcje inspekcji lub certyfikacji, do których pełnienia uznane organizacje mogą zostać uprawnione, wchodzą w zakres czynności wyraźnie wymienionych w kodeksie jako wykonywane przez właściwą władzę lub uznaną organizację.

2. Sprawozdania, o których mowa w ust. 5 prawidła 5.1.1 zawierać będą informacje dotyczące każdej uznanej organizacji, przyznany jej zakres uprawnień i działania podjęte przez Państwo Członkowskie w celu zagwarantowania, że czynności, do przeprowadzenia których dana organizacja została uprawniona, wykonywane są całościowo i efektywnie.

Norma A5.1.2 – Uprawnienia uznanych organizacji

1. W celu stwierdzenia, czy dana organizacja może uzyskać uprawnienia zgodnie z ust. 1 prawidła 5.1.2, właściwa władza sprawdza jej kompetencje i niezależność i ustala, czy dana organizacja wykazała, w stopniu niezbędnym do wykonania czynności objętych uprawnieniami, że:

- (a) dysponuje niezbędną wiedzą w zakresie istotnych aspektów niniejszej Konwencji oraz odpowiednią wiedzą na temat funkcjonowania statków, w tym na temat minimalnych kwalifikacji potrzebnych do pracy na statku, warunków zatrudnienia, zakwaterowania, zaplecza rekreacyjnego, przyrządzania posiłków, zapobiegania wypadkom, ochrony zdrowia, opieki medycznej, obiektów i usług socjalnych oraz ochrony socjalnej;
- (b) posiada zdolność do podtrzymywania i aktualizowania wiedzy i kompetencji swego personelu;
- (c) posiada niezbędną wiedzę w zakresie wymagań niniejszej Konwencji, jak również obowiązującego prawa krajowego i istotnych międzynarodowych aktów prawnych oraz
- (d) posiada wielkość, struktury, doświadczenie i potencjał współmierne w stosunku do rodzaju i stopnia uzyskanych uprawnień.

2. Wszelkie przyznane uprawnienia dotyczące przeprowadzania inspekcji uprawniają daną organizację, co najmniej, do domagania się naprawy zidentyfikowanych nieprawidłowości w zakresie warunków pracy i życia marynarzy, i do przeprowadzania inspekcji w tym względzie na wniosek państwa portu.

3. Każde Państwo Członkowskie ustanawia:

- (a) system gwarantujący rzetelność pracy wykonywanej przez uznane organizacje, co oznacza również zapewnienie informacji na temat mającego zastosowanie prawa krajowego i istotnych międzynarodowych aktów prawnych; oraz
- (b) procedury komunikacji z takimi organizacjami i kontroli ich funkcjonowania.

4. Każde Państwo Członkowskie dostarcza Międzynarodowemu Biuru Pracy aktualną listę uznanych organizacji uprawnionych do działania w jego imieniu i aktualizuje tę listę. Na liście tej należy wyszczególnić funkcje, które uznane organizacje uprawnione są wykonywać. Biuro udostępnia tę listę publicznie.

Wytyczna B5.1.2 – Uprawnienia uznanych organizacji

1. Organizacja ubiegająca się o przyznanie uprawnień powinna wykazać techniczne, administracyjne i menedżerskie kompetencje i zdolności do terminowego świadczenia usług o odpowiedniej jakości.

2. Oceniając potencjał organizacji, właściwa władza powinna ustalić, czy organizacja:

- (a) posiada odpowiedni personel techniczny, zarządzający i pomocniczy;
- (b) posiada wystarczająco wykwalifikowany personel do świadczenia wymaganych usług na odpowiednim obszarze geograficznym;
- (c) wykazała zdolność do terminowego świadczenia usług o wystarczającej jakości oraz
- (d) jest niezależna i odpowiedzialna za swe działania.

3. Właściwa władza powinna zawrzeć pisemną umowę z każdą organizacją, którą uzna za odpowiednią do uzyskania uprawnień. Umowa powinna zawierać następujące elementy:

- (a) zakres zastosowania;
- (b) cel;
- (c) warunki ogólne;
- (d) wykonywanie funkcji związanych z uprawnieniami;
- (e) podstawę prawną funkcji związanych z uprawnieniami;

- (f) składanie sprawozdań właściwej władzy;
- (g) specyfikację uprawnień przyznanych uznanej organizacji przez właściwą władzę; oraz
- (h) nadzór właściwej władzy nad czynnościami delegowanymi do uznanej organizacji.

4. Każde Państwo Członkowskie powinno wymagać, by uznane organizacje stworzyły system podnoszenia kwalifikacji zatrudnionego przez nie personelu pełniącego funkcje inspektorów w celu zapewnienia aktualizacji ich wiedzy i umiejętności.

5. Każde Państwo Członkowskie powinno wymagać, by uznane organizacje prowadziły rejestry świadczonych przez nie usług, co pozwoli im wykazać osiągnięcie wymaganych standardów w zakresie tych usług.

6. Ustanawiając procedury nadzoru, o których mowa w normie A5.1.2 ust. 3 lit. (b), każde Państwo Członkowskie powinno wziąć pod uwagę *Wytyczne w sprawie uprawnień organizacji działających w imieniu administracji* przyjęte w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Prawidło 5.1.3 – Morski certyfikat pracy i deklaracja zgodności

1. Niniejsze prawidło ma zastosowanie do statków o:

- (a) tonażu brutto równym lub większym niż 500 GT, pływających w rejsach międzynarodowych oraz
- (b) tonażu brutto równym lub większym niż 500 GT, pływających pod banderą danego Państwa Członkowskiego i wypływających z portu, lub pływających między portami, w innym kraju.

Dla celów niniejszego prawidła „podróż międzynarodowa” oznacza podróż z danego kraju do portu położonego w innym kraju.

2. Na wniosek armatora skierowany do danego Państwa Członkowskiego niniejsze prawidło ma również zastosowanie wobec każdego statku pływającego pod banderą danego Państwa Członkowskiego i nie objętego ust. 1 niniejszego prawidła.

3. Każde Państwo Członkowskie wymaga od statków pływających pod jego banderą posiadania morskiego certyfikatu pracy zaświadczonego, że warunki pracy i życia marynarzy na statku, w tym środki służące zapewnieniu zgodności, które mają być zawarte w deklaracji zgodności, o której mowa w ust. 4 niniejszego prawidła, zostały poddane inspekcji i spełniają wymagania ustawodawstwa krajowego lub innych środków służących realizacji postanowień niniejszej Konwencji.

4. Każde Państwo Członkowskie wymaga od statków pływających pod jego banderą posiadania deklaracji zgodności określającej krajowe wymagania służące realizacji niniejszej Konwencji w zakresie warunków pracy i życia marynarzy, i wymieniałej środki podejmowane przez armatorów w celu zagwarantowania zgodności ze wspomnianymi wymogami na pokładzie danego statku lub statków.

5. Morski certyfikat pracy i deklaracja zgodności są zgodne ze wzorem, określonym w kodeksie.

6. Jeżeli właściwa władza działająca na terytorium Państwa Członkowskiego, lub uznana organizacja właściwie do tego celu uprawniona, potwierdza w drodze inspekcji, że statek pływający pod banderą Państwa Członkowskiego spełnił lub nadal spełnia normy niniejszej Konwencji, wydaje ona, lub odnawia, morski certyfikat pracy poświadczający ten fakt i przechowuje publicznie dostępny zapis tego certyfikatu.

7. Szczegółowe wymagania dotyczące morskiego certyfikatu pracy i deklaracji zgodności, w tym lista kwestii, które należy poddać inspekcji i zatwierdzić, wymienione są w części A kodeksu.

Norma A5.1.3 - Morski certyfikat pracy i deklaracja zgodności

1. Dany statek otrzymuje morski certyfikat pracy od właściwej władzy lub uznanej organizacji odpowiednio uprawnionej do tego celu, na okres nie przekraczający pięciu lat. Załącznik A5-I zawiera listę kwestii, które należy objąć inspekcją zanim zostanie wydany morski certyfikat pracy w celu potwierdzenia, że przestrzegane są przepisy ustawowe i wykonawcze, lub wdrażane są inne środki w celu wypełnienia wymagań niniejszej Konwencji dotyczących warunków pracy i życia marynarzy.

2. Ważność morskiego certyfikatu podlega bezpośredniej inspekcji przeprowadzanej w okresie jego obowiązywania przez właściwą władzę lub uznaną organizację odpowiednio do tego celu uprawnioną, po to, by zagwarantować zgodność z krajowymi wymogami służącymi realizacji postanowień niniejszej Konwencji. Jeżeli przeprowadzana jest tylko jedna inspekcja, a okres obowiązywania certyfikatu wynosi pięć lat, inspekcja taka ma miejsce pomiędzy drugą a trzecią rocznicą obowiązywania certyfikatu. Rocznicą oznacza dzień i miesiąc każdego roku obowiązywania certyfikatu, odpowiadające dniowi i miesiącowi wygaśnięcia ważności certyfikatu. Zakres i dokładność inspekcji przeprowadzanej w okresie obowiązywania certyfikatu będą takie same jak w przypadku inspekcji w celu jego odnowienia. Jeżeli inspekcja przynosi zadowalające rezultaty, ważność certyfikatu zostaje potwierdzona.

3. Z zastrzeżeniem ust. 1 niniejszej normy, jeżeli inspekcja przeprowadzana w celu odnowienia certyfikatu zostanie zakończona w okresie 3 miesięcy przed wygaśnięciem istniejącego morskiego certyfikatu pracy, nowy morski certyfikat pracy obowiązuje od dnia zakończenia inspekcji przez okres nie przekraczający pięciu lat od dnia wygaśnięcia istniejącego certyfikatu.

4. Jeżeli inspekcja przeprowadzana w celu odnowienia morskiego certyfikatu pracy zostanie zakończona na więcej niż trzy miesiące przed dniem wygaśnięcia istniejącego certyfikatu, nowy morski certyfikat pracy będzie ważny przez okres nie przekraczający pięciu lat, poczynając od dnia zakończenia inspekcji.

5. Tymczasowy morski certyfikat pracy może zostać wydany:

- (a) nowym statkom w momencie ich odbioru;
- (b) gdy statek zmienia banderę albo
- (c) gdy armator przejmuje odpowiedzialność za nowy statek.

6. Tymczasowy morski certyfikat pracy może zostać wydany na okres nie przekraczający sześciu miesięcy przez właściwą władzę lub uznaną organizację odpowiednio uprawnioną do tego celu.

7. Tymczasowy morski certyfikat pracy może zostać wydany po upewnieniu się, że:

- (a) przeprowadzona została inspekcja statku, w zakresie w jakim jest to rozsądne i praktyczne, w odniesieniu do kwestii wymienionych w załączniku A5-I, uwzględniając weryfikację elementów określonych w lit. (b), (c) i (d) niniejszego ustępu;
- (b) armator wykazał wobec właściwej władzy lub uznanej organizacji, że na statku stosowane są odpowiednie procedury zapewniające wypełnianie wymagań niniejszej Konwencji;
- (c) kapitan statku zna wymagania niniejszej Konwencji i obowiązki wynikające z jej wdrożenia oraz
- (d) właściwej władzy lub uznanej organizacji zostały przekazane odpowiednie informacje umożliwiające stworzenie deklaracji zgodności.

8. Przed datą wygaśnięcia tymczasowego certyfikatu przeprowadza się pełną inspekcję, zgodnie z ust. 1 niniejszej normy, w celu umożliwienia wydania morskiego certyfikatu pracy na pełny okres. Nie można wydać kolejnego certyfikatu tymczasowego po upływie okresu sześciu miesięcy, o którym mowa w ust. 6 niniejszej normy. Nie ma konieczności wydawania deklaracji zgodności na okres obowiązywania tymczasowego certyfikatu.

9. Morski certyfikat pracy, tymczasowy morski certyfikat pracy i deklaracja zgodności zostaną sporządzane są według wzoru przedstawionego w załączniku A5-II.

10. Deklarację zgodności załącza się do morskiego certyfikatu pracy. Składa się ona z dwóch części:

- (a) część I sporządzana jest przez właściwą władzę, która: (i) określa listę kwestii podlegających inspekcji, zgodnie z ust. 1 niniejszej normy; (ii) określa krajowe wymagania służące wprowadzeniu w życie postanowień niniejszej Konwencji poprzez podanie odniesienia do właściwych przepisów krajowych jak również, w zakresie w jakim jest to konieczne, zwięzłych informacji na temat treści krajowych wymagań; (iii) wskazuje określone w prawie krajowym wymagania charakterystyczne dla danego typu statku; (iv) rejestruje wszelkie zasadniczo równoważne postanowienia przyjęte w związku z art. VI ust. 3; oraz (v) jasno określa wszystkie zwolnienia przyznane przez właściwą władzę zgodnie z Tytułem 3 oraz
- (b) część II sporządzana jest przez armatora i określa środki przyjęte w celu zagwarantowania stałej zgodności z krajowymi wymogami w okresie między inspekcjami, a także proponowane środki w celu zagwarantowania ciągłej poprawy.

Właściwa władza lub uznana organizacja odpowiednio do tego celu uprawniona przeprowadzają certyfikację części II i wydają deklarację zgodności.

11. Wyniki wszystkich kolejnych inspekcji lub innych weryfikacji przeprowadzanych w odniesieniu do danego statku są odnotowywane wraz z wszelkimi stwierdzonymi nieprawidłowościami i datami stwierdzenia usunięcia nieprawidłowości. Taki zapis, wraz z jego anglojęzyczną wersją, jeżeli nie został sporządzony w języku angielskim, umieszczany jest zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi w deklaracji zgodności

lub do niej dołączany, lub w inny sposób udostępniany marynarzom, inspektorom państwa bandery, uprawnionym urzędnikom w państwach portu oraz przedstawicielom armatorów i marynarzy.

12. Na statku umieszcza się aktualny ważny morski certyfikat pracy wraz z deklaracją zgodności, również w wersji anglojęzycznej, jeżeli nie został sporządzony w języku angielsku, a jego egzemplarz wywiesza się w dobrze widocznym i dostępnym dla marynarzy miejscu. Egzemplarz certyfikatu morskiego i deklaracji, zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi, udostępnia się do wglądu marynarzom, inspektorom państwa bandery, uprawnionym funkcjonariuszom w państwach portu oraz przedstawicielom armatorów i marynarzy - na ich wniosek.

13. Zawarty w ust. 11 i 12 niniejszej normy wymóg tłumaczenia certyfikatu i deklaracji zgodności na język angielski nie ma zastosowania w przypadku statków nie odbywających podróży międzynarodowych.

14. Certyfikat wystawiony zgodnie z ust. 1–5 niniejszej normy przestaje obowiązywać w każdym z poniższych przypadków:

- (a) jeżeli stosowne inspekcje nie zostały zakończone w terminach określonych w ust. 2 niniejszej normy;
- (b) jeżeli nie została potwierdzona ważność certyfikatu zgodnie z ust. 2 niniejszej normy;
- (c) jeżeli statek zmienia banderę;
- (d) jeżeli armator przestaje ponosić odpowiedzialność za statek oraz
- (e) jeżeli miały miejsce istotne zmiany w strukturze lub wyposażeniu określonym w Tytule 3.

15. W sytuacji, o której mowa w ust. 14 lit. (c), (d) lub (e) niniejszej normy, nowy certyfikat wydaje się tylko wtedy, gdy właściwa władza lub uznana organizacja wydająca nowy certyfikat upewni się, że statek spełnia wszystkie wymagania niniejszej normy.

16. Właściwa władza lub uznana organizacja odpowiednio do tego celu upoważniona przez państwo bandery wycofuje morski certyfikat pracy, jeżeli istnieją dowody, że dany statek nie spełnia wymagań niniejszej Konwencji i nie zostały podjęte żadne wymagane środki zaradcze.

17. Rozważając, czy morski certyfikat pracy powinien zostać wycofany zgodnie z ust. 16 niniejszej normy, właściwa władza lub uznana organizacja biorą pod uwagę ciężar oraz częstotliwość występowania nieprawidłowości.

Wytyczna B5.1.3 – Morski certyfikat pracy i deklaracja zgodności

1. Krajowe wymagania przedstawione w części I deklaracji zgodności powinny zawierać odniesienia do przepisów dotyczących warunków pracy i życia marynarzy w każdej z kwestii wymienionych w załączniku A5-I, lub występować łącznie z nimi. Jeżeli prawodawstwo krajowe jest w pełni zgodne z wymogami określonymi w niniejszej Konwencji, wystarczające może być samo odniesienie. Jeżeli jakieś postanowienie Konwencji realizowane jest za pomocą środka zasadniczo równoważnego, jak określa to art. VI ust. 3, przepis ten powinien zostać wskazany wraz ze związanym wyjaśnieniem. Jeżeli właściwa władza przyznaje zwolnienia zgodnie z postanowieniami Tytułu 3, należy jasno wskazać konkretne postanowienia lub postanowienie.

2. Środki, o których mowa w części II deklaracji zgodności sporządzonej przez armatora powinny w szczególności określać termin, w którym nastąpi weryfikacja nieprzerwanej zgodności z konkretnymi wymogami krajowymi, osoby odpowiedzialne za przeprowadzenie weryfikacji, zapisy, których należy dokonać, jak też procedury, które należy zastosować, jeżeli stwierdzony zostanie brak zgodności. Część II może przyjąć wiele form. Może odnosić się do innej bardziej kompleksowej dokumentacji, obejmującej strategię i procedury związane z innymi aspektami sektora morskiego, na przykład może odnosić się do dokumentów wymaganych przez *Międzynarodowy Kodeks Bezpiecznego Zarządzania Statkiem (Kodeks ISM)* lub do informacji wymaganych przez przepis 5 Konwencji SOLAS, rozdział XI-1, dotyczących ciągłego skrótego zapisu historii statku.

3. Środki podejmowane w celu zapewnienia nieprzerwanej zgodności powinny obejmować ogólne międzynarodowe wymagania, by armator i kapitan zaznajamiali się na bieżąco z najnowszymi osiągnięciami technologicznymi i naukowymi w zakresie projektowania stanowisk pracy, z uwzględnieniem zagrożeń związanych z pracą marynarza, a także by informowali o tych osiągnięciach przedstawicieli marynarzy, gwarantując w ten sposób lepszy poziom ochrony warunków pracy i życia marynarzy na statku.

4. Deklaracja zgodności powinna przede wszystkim być sporządzona w sposób przejrzysty, aby pomóc zainteresowanym osobom, takim jak inspektorzy państwa bandery, uprawnieni urzędnicy w państwach portu i marynarze, w sprawdzeniu, czy wymagania są odpowiednio spełniane.

5. Przykład informacji, które mogą być zawarte w deklaracji zgodności podany jest w załączniku B5-I.

6. Gdy statek zmienia banderę, o czym mowa w ust. 14 lit. (c) normy A5.1.3, i jeżeli oba zainteresowane państwa ratyfikowały niniejszą Konwencję, Państwo Członkowskie, pod którego banderą statek pływał dotychczas powinno, tak szybko jak to możliwe, przekazać właściwej władzy działającej na terytorium drugiego Państwa Członkowskiego egzemplarz morskiego certyfikatu pracy i deklaracji zgodności danego statku przed zmianą bandery i, o ile ma to zastosowanie, egzemplarz odpowiednich sprawozdań inspekcyjnych, jeżeli właściwa władza tego zażąda, w ciągu trzech miesięcy od daty zmiany bandery.

Prawidło 5.1.4 – Inspekcje i egzekwowanie

1. Każde Państwo Członkowskie zapewnia, poprzez efektywny i skoordynowany system regularnych inspekcji, monitorowania i innych środków kontroli, że statki pływające pod jego banderą przestrzegają wymagań niniejszej Konwencji wdrożonych do ustawodawstwa krajowego.

2. Szczegółowe wymagania dotyczące systemu inspekcji i egzekwowania, o których mowa w ust. 1 niniejszego prawidła określone są w części A kodeksu.

Norma A5.1.4 – Inspekcje i egzekwowanie

1. Każde Państwo Członkowskie ma obowiązek posiadać system inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statkach, które pływają pod jego banderą, obejmujący

weryfikację, czy wdrażane są środki dotyczące pracy i życia wymienione w deklaracji zgodności i czy spełniane są wymagania niniejszej Konwencji.

2. Właściwa władza wyznacza wystarczającą liczbę wykwalifikowanych inspektorów w celu wypełnienia obowiązków określonych w ust. 1 niniejszej normy. Jeżeli do przeprowadzania inspekcji uprawniono uznane organizacje, Państwo Członkowskie wymaga, by personel przeprowadzający inspekcję był wykwalifikowany do podjęcia się tego zadania i przyznaje mu w tym celu odpowiednie uprawnienia.

3. Zapewnia się, że inspektorzy posiadają konieczne lub pożądane wykształcenie, kompetencje, zakres działania, uprawnienia, status i niezależność, umożliwiające im przeprowadzenie weryfikacji i zagwarantowanie zgodności, o której mowa w ust. 1 niniejszej normy.

4. Inspekcje przeprowadza się w odstępach czasowych wymaganych w normie A5.1.3, jeżeli ma to zastosowanie. Odstęp czasowy w okresie między inspekcjami nie może w żadnym wypadku przekroczyć trzech lat.

5. Jeżeli Państwo Członkowskie otrzymuje skargę, której nie uznaje za ewidentnie nieuzasadnioną, lub wchodzi w posiadanie dowodu, że statek, który pływa pod jego banderą nie spełnia wymagań niniejszej Konwencji, lub że istnieją poważne niedociągnięcia we wdrażaniu środków wymienionych w deklaracji zgodności, Państwo to podejmie kroki konieczne do zbadania sprawy i zagwarantowania, że podjęte zostały działania w celu naprawienia nieprawidłowości.

6. Każde Państwo Członkowskie ustanawia i skutecznie egzekwuje zasady gwarantujące, że inspektorzy posiadają status i warunki służby umożliwiające im zachowanie niezależności od zmian rządów i niewłaściwych wpływów zewnętrznych.

7. Inspektorzy, zaopatrzeni w jasne wytyczne dotyczące ich zadań i wyposażeni w stosowne dokumenty, uprawnieni są do:

- (a) wejścia na statek pływający pod banderą Państwa Członkowskiego;
- (b) przeprowadzania badań, testów lub wywiadów, które mogą uznać za konieczne w celu upewnienia się, że normy są ściśle przestrzegane oraz
- (c) domagania się eliminacji nieprawidłowości, oraz - jeżeli mają powody uważać, że takie braki i nieprawidłowości stanowią poważne naruszenie wymagań niniejszej Konwencji (w tym praw marynarzy) lub stwarzają znaczące zagrożenie dla zdrowia lub bezpieczeństwa marynarzy - zabronienia statkowi opuszczenia portu, dopóki nie zostaną podjęte konieczne działania.

8. Wszelkie działania wynikające z realizacji uprawnień określonych w ust. 7 lit. (c) niniejszej normy podlegają prawu do apelacji w sądzie lub organie administracji.

9. Inspektorzy mogą, wedle własnego uznania, udzielić porady zamiast wniesienia skargi lub zalecania wszczęcia postępowania, jeżeli nie występuje wyraźne naruszenie wymagań niniejszej Konwencji, które stwarzałoby zagrożenie dla zdrowia i bezpieczeństwa marynarzy, i jeżeli nie pojawiały się wcześniej podobne naruszenia.

10. Inspektorzy zachowują poufność w odniesieniu do źródeł zażaleń lub skarg dotyczących rzekomych zagrożeń lub nieprawidłowości w zakresie warunków pracy lub życia

marynarzy lub naruszenia przepisów ustawowych i wykonawczych, i nie dają w żaden sposób do zrozumienia armatorowi, jego przedstawicielowi lub operatorowi statku, że inspekcja została przeprowadzona na skutek otrzymania zażalenia lub skargi.

11. Inspektorom nie powierza się obowiązków, które mogłyby, z powodu swej liczby lub natury, przeszkadzać w efektywnym przeprowadzeniu inspekcji lub w jakikolwiek sposób naruszać ich uprawnienia lub niezależność w relacjach z armatorem, marynarzami lub innymi zainteresowanymi stronami. W szczególności inspektorom zabrania się:

- (a) wszelkich bezpośrednich lub pośrednich związków z działaniami, których inspekcję przeprowadzają oraz
- (b) pod groźbą odpowiednich sankcji i środków dyscyplinarnych, ujawniania, nawet po opuszczeniu służby, jakichkolwiek sekretów handlowych lub poufnych informacji dotyczących pracy na statku lub informacji o charakterze osobistym, które znajdują się w ich posiadaniu w czasie pełnienia obowiązków.

12. Inspektorzy przedkładają sprawozdanie z każdej inspekcji właściwej władzy. Jeden egzemplarz sprawozdania w języku angielskim, lub w języku roboczym używanym na statku, przekazywany jest kapitanowi statku, a kolejny egzemplarz umieszcza się na tablicy ogłoszeń na statku do wiadomości marynarzy i, na ich wnioski, przekazuje ich przedstawicielom.

13. Właściwa władza na terytorium każdego Państwa Członkowskiego prowadzi ewidencję inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statkach pływających pod jego banderą. Publikuje ona również coroczne sprawozdania na temat działań inspekcyjnych, w rozsądnym terminie, nieprzekraczającym sześciu miesięcy po końcu roku.

14. W przypadku śledztwa prowadzonego po poważnym wypadku, sprawozdanie przekazywane jest właściwej władzy tak szybko jak to możliwe, lecz nie później niż miesiąc po zakończeniu śledztwa.

15. Jeżeli przeprowadzana jest inspekcja lub wdrażane środki wynikające z realizacji niniejszej normy, podejmuje się wszelkie wysiłki w celu uniknięcia niepotrzebnego przestoju lub opóźnienia statku.

16. Zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi, za wszelkie straty poniesione na skutek niewłaściwego wykonywania przez inspektorów ich funkcji wypłaca się odszkodowanie. W każdym przypadku ciężar dowodu spoczywa na stronie skarżącej.

17. Każde Państwo Członkowskie wprowadza i skutecznie egzekwuje odpowiednie kary i inne środki naprawcze na wypadek naruszenia wymagań niniejszej Konwencji (w tym praw marynarzy) i utrudniania inspektorom wykonywania ich obowiązków.

Wytyczna B5.1.4 – Inspekcje i egzekwowanie

1. Właściwa władza, lub inna instytucja całkowicie lub częściowo zaangażowana w przeprowadzanie inspekcji warunków pracy i życia marynarzy, powinny posiadać niezbędne środki do pełnienia swych funkcji. W szczególności:

- (a) każde Państwo Członkowskie powinno podejmować niezbędne działania, aby odpowiednio wykwalifikowani eksperci techniczni i specjaliści mogli zostać powołani, gdy zajdzie taka potrzeba, do pomocy inspektorom; oraz

- (b) inspektorom należy zapewnić wygodnie usytuowane kwatery, a także sprzęt i środki transportu odpowiednie do skutecznego wykonywania obowiązków.

2. Właściwa władza powinna opracować strategię w zakresie zgodności i egzekwowania w celu zapewnienia spójności działań, a także w inny sposób kierować działaniami kontrolnymi i egzekucyjnymi, związanymi z niniejszą Konwencją. Egzemplarze programu działań w zakresie takiej strategii należy dostarczyć wszystkim inspektorom i urzędnikom odpowiedzialnym za egzekwowanie prawa oraz udostępnić opinii publicznej, armatorom i marynarzom.

3. Właściwa władza powinna ustanowić proste procedury umożliwiające poufne otrzymywanie informacji dotyczących możliwych naruszeń wymagań niniejszej Konwencji (w tym praw marynarzy), przekazywanych przez marynarzy bezpośrednio, lub za pośrednictwem przedstawicieli marynarzy, oraz pozwalające inspektorom szybko przeprowadzać dochodzenia, w tym:

- (a) umożliwić kapitanom, marynarzom lub reprezentantom marynarzy złożenie prośby o inspekcję, gdy uznają to za niezbędne oraz
- (b) dostarczać armatorom i marynarzom oraz ich organizacjom informacje i zalecenia dotyczące najbardziej efektywnych sposobów stosowania się do wymagań niniejszej Konwencji i zapewnienia ciągłej poprawy warunków pracy i życia marynarzy na statku.

4. Inspektorzy powinni być w pełni wyszkoleni i ich liczba powinna być wystarczająca, by zapewnić skuteczne wypełnianie przez nich obowiązków, z odpowiednim uwzględnieniem:

- (a) wagi obowiązków, w szczególności liczby, charakteru i wielkości statków poddanych inspekcji oraz liczby i złożoności przepisów prawnych, które mają zostać wyegzekwowane;
- (b) środków, którymi dysponują inspektorzy oraz
- (c) praktycznych warunków, które muszą zostać spełnione, aby inspekcja była skuteczna.

5. Z zastrzeżeniem warunków rekrutacji do służby publicznej określonych przez prawo krajowe, inspektorzy powinni posiadać kwalifikacje i odpowiednie przeszkolenie do wykonywania swoich obowiązków, a jeżeli to możliwe również wykształcenie w zakresie żeglugi morskiej lub doświadczenie w zawodzie marynarza. Powinni posiadać odpowiednią znajomość warunków pracy i życia marynarzy oraz języka angielskiego.

6. Należy podjąć kroki w celu zapewnienia inspektorom odpowiedniego dalszego szkolenia w okresie ich zatrudnienia.

7. Wszyscy inspektorzy powinni dobrze rozumieć okoliczności, w których należy przeprowadzać inspekcję, zakres inspekcji w różnych okolicznościach oraz ogólną metodę przeprowadzania inspekcji.

8. Inspektorzy wyposażeni w odpowiednie dokumenty zgodnie z prawem krajowym powinni posiadać uprawnienia co najmniej do:

- (a) swobodnego wchodzenia na statek bez uprzedniego powiadomienia; inspektorzy powinni jednakże, rozpoczynając inspekcję statku, powiadomić o swojej obecności kapitana lub osobę ponoszącą odpowiedzialność za statek i, tam gdzie to właściwe, marynarzy lub ich przedstawicieli;

- (b) zadawania pytań kapitanowi statku, marynarzom lub innym osobom, w tym armatorowi lub jego przedstawicielowi, na temat kwestii dotyczących spełniania wymagań wynikających z praw i przepisów, w obecności każdego świadka, którego dana osoba zażąda;
- (c) domagania się przedstawienia wszelkich ksiąg, dzienników, rejestrów, certyfikatów lub innych dokumentów lub informacji bezpośrednio związanych z przedmiotem inspekcji, w celu zweryfikowania przestrzegania przepisów ustawowych i wykonawczych wdrażających niniejszą Konwencję;
- (d) egzekwowania obowiązku wywieszenia zawiadomień wymaganych zgodnie z prawem krajowym wdrażającym niniejszą Konwencję;
- (e) pobierania lub usuwania, dla celów analizy, próbek produktów, ładunku, wody pitnej, zaopatrzenia, materiałów i substancji, z którymi mają styczność osoby przebywające na statku;
- (f) niezwłocznego zwrócenia uwagi, po przeprowadzeniu inspekcji, armatorowi, operatorowi statku lub kapitanowi na nieprawidłowości, które mogą mieć wpływ na zdrowie i bezpieczeństwo osób przebywających na statku;
- (g) ostrzegania właściwej władzy i, jeżeli ma to zastosowanie, uznanej organizacji w zakresie wszelkich nieprawidłowości lub nadużyć nie objętych istniejącymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi i przedstawiania propozycji ulepszenia praw i przepisów oraz
- (h) powiadamiania właściwej władzy o wszelkich wynikających z wykonywania pracy obrażeniach i chorobach marynarzy, w przypadkach i w sposób określony w przepisach ustawowych i wykonawczych.

9. Gdy pobierana lub usuwana jest próbka, o której mowa w ust. 8 lit. (e) niniejszej wytycznej, armator lub jego przedstawiciel, a tam gdzie jest to właściwe również marynarz, powinni zostać o tym powiadomieni lub powinni być obecni w czasie pobierania lub usuwania próbki. Wielkość próbki powinna być odpowiednio zapisana przez inspektora.

10. Coroczne sprawozdanie opublikowane przez właściwą władzę każdego Państwa Członkowskiego, dotyczące statków, które pływają pod jego banderą powinno zawierać:

- (a) listę obowiązujących przepisów ustawowych i wykonawczych istotnych dla warunków pracy i życia marynarzy i wszelkie poprawki, które weszły w życie trakcie trwania roku;
- (b) szczegóły dotyczące organizacji systemu inspekcji;
- (c) dane statystyczne dotyczące statków i innych obiektów podlegających inspekcji, a także statków i innych obiektów, których inspekcji dokonano;
- (d) dane statystyczne dotyczące wszystkich marynarzy podlegających prawu krajowemu;
- (e) dane statystyczne i informacje dotyczące pogwałcenia przepisów prawnych, nałożonych kar i przypadków zatrzymania statków oraz
- (f) dane statystyczne dotyczące wypadków przy pracy i chorób zawodowych dotyczących marynarzy.

Prawidło 5.1.5 – Pokładowe procedury wnoszenia skarg

1. Każde Państwo Członkowskie wymaga, by na statkach pływających pod jego banderą obowiązywały procedury zapewniające sprawiedliwe, skuteczne i sprawne rozpatrywanie skarg marynarzy w związku ze stwierdzeniem naruszenia wymagań niniejszej Konwencji (w tym praw marynarzy).

2. Każde Państwo Członkowskie zobowiązany jest zabronić jakiegokolwiek represjonowania marynarza z powodu wniesienia przez niego skargi i stosować kary w przypadkach takiego represjonowania.

3. Postanowienia niniejszego prawidła i związane z nim fragmenty kodeksu nie naruszają prawa marynarza do ubiegania się o zadośćuczynienie za pomocą środków prawnych, które marynarz uzna za właściwe.

Norma A5.1.5 – Pokładowe procedury wnoszenia skarg

1. Bez uszczerbku dla szerszego zakresu, który mogą gwarantować krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze, lub układy zbiorowe pracy, marynarze mogą korzystać z pokładowych procedur w celu wnoszenia skarg w różnych sprawach, w których można stwierdzić naruszenie wymagań Konwencji (w tym praw marynarzy).

2. Każde Państwo Członkowskie zapewnia, by jego przepisy ustawowe lub wykonawcze uwzględniały pokładowe procedury wnoszenia skarg w celu spełnienia wymagań prawidła 5.1.5. Procedury takie powinny dążyć do rozpatrywania skarg na możliwie najniższym poziomie. Marynarzom przysługuje jednak zawsze prawo do wniesienia skargi bezpośrednio do kapitana oraz do właściwych organów zewnętrznych, jeżeli uznają to za konieczne.

3. Pokładowe procedury wnoszenia skarg muszą uwzględniać prawo marynarza do zaangażowania asysty lub przedstawiciela w trakcie procedury składania skargi oraz środki chroniące marynarzy przed represjami spowodowanymi wniesieniem skargi. Określenie „represjonowanie” obejmuje wszelkie niekorzystne dla marynarza działania z czyjejkolwiek strony, podejmowane wskutek wniesienia skargi, która nie jest ewidentnie bezpodstawna lub złośliwa.

4. Oprócz egzemplarza umowy o zatrudnienie, wszyscy marynarze muszą otrzymać egzemplarz pokładowych procedur wnoszenia skarg mających zastosowanie na danym statku. Dokument ten zawiera dane do kontaktu z właściwym organem państwa bandery oraz w kraju zamieszkania marynarza, jeżeli jest inny, jak również nazwisko osoby lub nazwiska osób na pokładzie statku, które mogą udzielać marynarzom poufnych i obiektywnych porad w sprawie ich skarg oraz udzielać im innej pomocy w przestrzeganiu procedur wnoszenia skarg mających zastosowanie na danym statku

Wytyczna B5.1.5 - Pokładowe procedury wnoszenia skarg

1. Z zastrzeżeniem wszelkich postanowień stosownych układów zbiorowych pracy, właściwa władza powinna, w drodze konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy, stworzyć wzór sprawiedliwych, szybkich i dobrze udokumentowanych procedur rozpatrywania skarg dla wszystkich statków pływających pod banderą danego Państwa Członkowskiego. W czasie tworzenia takich procedur należy wziąć pod uwagę następujące kwestie:

- (a) wiele skarg może dotyczyć tych osób, do których skargi powinny zostać skierowane, lub nawet kapitana statku. We wszystkich przypadkach marynarze powinni mieć możliwość składania skarg bezpośrednio do kapitana, jak też do odpowiednich instytucji zewnętrznych oraz

- (b) aby pomóc marynarzom w uniknięciu problemów związanych z represjami wynikającymi ze składania skarg dotyczących kwestii regulowanych przez niniejszą Konwencję, procedury powinny zachęcać do wyznaczenia na statku osoby, która może informować marynarzy o dostępnych procedurach i, na prośbę składającego skargę marynarza, uczestniczyć w spotkaniach i przesłuchaniach dotyczących przedmiotu skargi.

2. Procedury omawiane podczas procesu konsultacji, o którym mowa w ust. 1 niniejszej wytycznej, powinny zawierać co najmniej następujące uregulowania:

- (a) skargi powinny być adresowane do osoby zarządzającej działem, w którym pracuje wnoszący skargę marynarz lub do oficera będącego przełożonym takiego marynarza;
- (b) osoba zarządzająca działem lub oficer przełożony powinni następnie podjąć próbę rozstrzygnięcia sprawy w przedziale czasowym odpowiednim do wagi przedmiotu sprawy;
- (c) jeżeli osoba zarządzająca działem lub oficer przełożony nie mogą rozstrzygnąć skargi w sposób satysfakcjonujący dla marynarza, marynarz powinien przekazać ją na ręce kapitana statku, który zajmie się nią osobiście;
- (d) marynarze powinni przez cały czas mieć prawo do osoby towarzyszącej lub przedstawiciela w postaci innego wybranego przez nich marynarza odbywającego służbę na danym statku;
- (e) należy prowadzić zapis wszystkich skarg i decyzji ich dotyczących, której egzemplarz należy przekazać wnoszącemu skargę marynarzowi;
- (f) jeżeli rozstrzygnięcie skargi na statku okaże się niemożliwe, sprawa powinna zostać przekazana armatorowi, który powinien mieć dostatecznie dużo czasu na rozstrzygnięcie sprawy w porozumieniu, tam gdzie to właściwe, z zainteresowanymi marynarzami lub jakąkolwiek osobą, którą wyznaczą jako swojego przedstawiciela oraz
- (g) we wszystkich przypadkach marynarze powinni mieć prawo do wnoszenia skarg bezpośrednio do kapitana, armatora i właściwej władzy.

Prawidło 5.1.6 – Wypadki morskie

1. Każde Państwo Członkowskie prowadzi oficjalne dochodzenie w sprawie każdego poważnego wypadku morskiego, prowadzącego do obrażeń lub utraty życia, z udziałem statku, który pływa pod jego banderą. Zwyczajowo ujawnia się sprawozdanie końcowe z dochodzenia.

2. Państwa Członkowskie współpracują ze sobą w celu umożliwienia przeprowadzenia dochodzenia w sprawie poważnego wypadku morskiego, o którym mowa w ust. 1 niniejszego prawidła.

Norma A5.1.6 – Wypadki morskie

(Brak przepisów)

Wytyczna B5.1.6 – Wypadki morskie

(Brak przepisów)

Prawidło 5.2 – Zakres obowiązków państwa portu

Cel: Umożliwienie każdemu Państwu Członkowskiemu wypełnienia obowiązków wynikających z niniejszej Konwencji w zakresie współpracy międzynarodowej oraz wdrażania i egzekwowania norm przewidzianych w niniejszej Konwencji w odniesieniu do statków zagranicznych

Prawidło 5.2.1 – Inspekcje w porcie

1. Każdy zagraniczny statek wpływający do portu Państwa Członkowskiego, w ramach rejsu standardowego lub z przyczyn operacyjnych, może podlegać inspekcji zgodnie z art. V ust. 4 mającej na celu sprawdzenie przestrzegania wymogów niniejszej Konwencji (w tym praw marynarzy) odnoszących się do warunków pracy i życia marynarzy znajdujących się na statku.

2. Każde Państwo Członkowskie akceptuje certyfikat pracy oraz deklarację zgodności, wymagane na mocy prawidła 5.1.3, jako dowód *prima facie* przestrzegania wymogów niniejszej Konwencji (w tym praw marynarzy). W związku z powyższym, inspekcje przeprowadzane w jego portach będą ograniczone do sprawdzenia certyfikatu i deklaracji, z wyłączeniem okoliczności przewidzianych w kodeksie.

3. Inspekcje w porcie przeprowadzane są przez uprawnionych inspektorów, zgodnie z postanowieniami kodeksu i z innymi stosownym międzynarodowymi porozumieniami, które dotyczą inspekcji przeprowadzanych w państwie portu na terytorium Państwa Członkowskiego. Każda taka inspekcja ogranicza się do sprawdzenia zgodności kontrolowanej kwestii z odpowiednimi wymogami określonymi w artykułach i prawidłach niniejszej Konwencji oraz w części A kodeksu.

4. Inspekcje, które mogą być przeprowadzane na mocy niniejszego prawidła, mają oparcie w skutecznym systemie inspekcji i monitoring w państwie portu w celu zagwarantowania, że warunki pracy i życia marynarzy w porcie zainteresowanego Państwa Członkowskiego spełniają wymogi niniejszej Konwencji (w tym prawa marynarzy).

5. Informacje o systemie, o którym mowa w ust. 4 niniejszego prawidła, łącznie z metodą wykorzystaną do oceny jego skuteczności, przedstawiane są w sprawozdaniach Państwa Członkowskiego składanych w trybie art. 22 Konstytucji.

Norma A5.2.1 – Inspekcje w porcie

1. Jeżeli upoważniony inspektor po wejściu na statek w celu przeprowadzenia inspekcji oraz, w miarę konieczności, po wystosowaniu prośby o przedstawienie morskiego certyfikatu pracy oraz deklaracji zgodności stwierdza, że:

- (a) wymagana dokumentacja nie została sporządzona lub nie jest prowadzona, lub też jest prowadzona niezgodnie z prawdą, lub, że przedłożone dokumenty nie zawierają informacji wymaganych postanowieniami niniejszej Konwencji lub zawierają inne usterki lub
- (b) istnieją wyraźne podstawy, aby sądzić, że warunki pracy i życia na statku nie są zgodne z wymogami niniejszej Konwencji lub

- (c) istnieją podstawy, aby sądzić, że statek zmienił banderę w celu uniknięcia wymogu zgodności z postanowieniami Konwencji lub
- (d) wniesiono skargę, zarzucającą rzekomą niezgodność konkretnych warunków pracy i życia z wymogami niniejszej Konwencji;

można przeprowadzić bardziej szczegółową inspekcję, aby określić warunki pracy i życia na statku. Inspekcję taką przeprowadza się w każdym przypadku, gdy pada podejrzenie lub zarzut nieprawidłowych warunków pracy i życia, mogących stanowić zagrożenie bezpieczeństwa lub zdrowia marynarzy, lub w przypadku, kiedy inspektor ma podstawy, aby sądzić, że któreś z nieprawidłowości stanowią poważne naruszenie wymagań niniejszej Konwencji (w tym praw marynarzy).

2. W przypadku przeprowadzania przez uprawnionego inspektora bardziej szczegółowej inspekcji na zagranicznym statku w porcie Państwa Członkowskiego w okolicznościach określonych w ust. 1 lit. (a), (b) lub (c) niniejszej normy, będzie ona zasadniczo obejmować wszystkie kwestie wymienione w załączniku A5-III.

3. W przypadku skargi określonej w ust. 1 lit. (d) niniejszej normy, inspekcja ogranicza się w zasadzie do kwestii objętych skargą, mimo że skarga ta lub dochodzenie w jej sprawie, może dać wyraźne podstawy do przeprowadzenia inspekcji szczegółowej, zgodnie z ust. 1 lit. (b) niniejszej normy. Dla celów ust. 1 lit. (d) niniejszej normy, „skarga” oznacza informację zgłoszoną przez marynarza, organizację zawodową, stowarzyszenie, związek zawodowy lub, ogólnie rzecz biorąc, jakąkolwiek osobę, w interesie której leży bezpieczeństwo statku, lub która jest zainteresowana bezpieczeństwem lub zagrożeniami zdrowia marynarzy przebywających na pokładzie.

4. Jeżeli po przeprowadzeniu bardziej szczegółowej inspekcji, warunki pracy i życia na statku okażą się niezgodne z wymaganiami niniejszej Konwencji, upoważniony inspektor niezwłocznie informuje kapitana statku o nieprawidłowościach, a także przedstawia wymagany termin ich naprawienia. W przypadku, kiedy upoważniony oficer uzna takie braki za istotne, lub jeżeli odnoszą się one do skargi wniesionej zgodnie z ust. 3 niniejszej normy, upoważniony inspektor informuje o nich odpowiednie organizacje marynarzy lub armatorów na terenie Państwa Członkowskiego, gdzie odbywa się inspekcja, a także może:

- (a) powiadomić przedstawiciela państwa bandery;
- (b) przekazać stosowne informacje właściwej władzy w następnym porcie pośrednim, do którego ma wpłynąć dany statek.

5. Państwo Członkowskie, na którego terytorium jest przeprowadzana inspekcja, ma prawo do przekazania egzemplarza sprawozdania oficera, do którego to sprawozdania należy dołączyć wszystkie odpowiedzi otrzymane od właściwych władz państwa bandery we wskazanym terminie, do Dyrektora Generalnego Międzynarodowego Biura Pracy w celu takiego działania, które może być uważane za stosowne i wskazane, aby zapewnić, że informacja ta została odnotowana i że strony zainteresowane skorzystaniem z odpowiednich procedur regresu zostaną o nich poinformowane.

6. W przypadku, kiedy po przeprowadzeniu bardziej szczegółowej inspekcji przez upoważnionego oficera okaże się, że statek nie odpowiada wymaganiom niniejszej Konwencji, a także:

- (a) warunki panujące na statku stanowią wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa i zdrowia marynarzy lub
- (b) brak zgodności stanowi poważne lub wielokrotne naruszenie wymagań niniejszej Konwencji (łącznie z prawami marynarzy);

uprawniony inspektor podejmuje kroki gwarantujące, że statek nie wypłynie w morze zanim wszelkie niezgodności, które mieszczą się w zakresie opisanym w lit. (a) lub (b) niniejszego ust. nie zostaną naprawione, lub do momentu zaakceptowania planu działań mającego na celu naprawienie takich niezgodności przez uprawnionego inspektora i do chwili, kiedy inspektor uzna, że plan ten zostanie wdrożony niezwłocznie. Jeżeli dalsza żegluga jest niemożliwa, uprawniony inspektor niezwłocznie powiadamia o tym państwo bandery i zwraca się do przedstawiciela państwa bandery z wnioskiem o stawienie się, jeżeli będzie to możliwe, oraz o udzielenie odpowiedzi w określonym terminie. Upoważniony inspektor niezwłocznie powiadamia właściwe organizacje armatorów oraz marynarzy w państwie portu, w którym przeprowadzono inspekcję.

7. Każde Państwo Członkowskie gwarantuje, że jego upoważnieni inspektorzy otrzymają wskazówki, zgodnie z wytycznymi części B kodeksu, w zakresie rodzajów okoliczności uzasadniających zatrzymanie statku na podstawie ust. 6 niniejszej normy.

8. Wdrażając swoje obowiązki w ramach niniejszej normy, każde Państwo Członkowskie dokłada wszelkich starań, aby uniknąć nieuzasadnionego zatrzymania lub opóźnienia statku. Jeżeli okaże się, że statek został bezprawnie zatrzymany lub opóźniony, wypłacone zostanie odszkodowanie za wszelkie poniesione straty lub szkody. Ciężar dowodowy będzie w każdym przypadku spoczywać na wnoszącym skargę.

Wytyczna B5.2.1 – Inspekcje w porcie

1. Właściwa władza powinna opracować strategię inspekcji dla uprawnionych inspektorów przeprowadzających inspekcje na podstawie przepisu 5.2.1. Celem takiej strategii powinno być zapewnienie spójności oraz wskazanie działań dotyczących inspekcji i egzekwowania, związanych z wymaganiami niniejszej Konwencji (w tym dotyczących praw marynarzy). Egzemplarze takiej strategii należy dostarczyć wszystkim uprawnionym inspektorom, udostępnić do informacji publicznej, a także armatorom i marynarzom.

2. Opracowując strategię dotyczącą okoliczności dających podstawę do zatrzymania statku, zgodnie z normą A5.2.1, ust. 6, właściwa władza powinna wziąć pod uwagę, w odniesieniu do naruszeń wymienionych w normie A5.2.1 ust. 6 lit. (b), że waga naruszenia może wynikać z charakteru przedmiotowej nieprawidłowości. Może to mieć szczególne znaczenie w przypadku pogwałcenia podstawowych praw i zasad, lub praw socjalnych i związanych z zatrudnieniem marynarzy w ramach art. III oraz IV. Na przykład, zatrudnienie osoby małoletniej może zostać uznane za poważne naruszenie nawet, jeżeli na statku znajduje się tylko jedna taka osoba. W innych przypadkach należy uwzględnić liczbę naruszeń stwierdzonych podczas konkretnej inspekcji; przykładowo, do uznania, że zaistniało poważne

naruszenie może być potrzebne wiele nieprawidłowości związanych z zakwaterowaniem lub wyżywieniem i przyrządzaniem posiłków, które nie zagrażają bezpieczeństwu lub zdrowiu.

3. Państwa Członkowskie powinny ze sobą współpracować, w maksymalnie możliwym zakresie, w celu przyjęcia ustalonych międzynarodowych wytycznych dotyczących strategii inspekcji, zwłaszcza tych odnoszących się do okoliczności dających podstawy do zatrzymania statku.

Prawidło 5.2.2 – Procedury rozpatrywania skarg marynarzy na lądzie

1. Każde Państwo Członkowskie zapewnia, że każdemu marynarzowi znajdującemu się na statku wpływającym do portu na terytorium Państwa Członkowskiego, który utrzymuje, że nastąpiło naruszenie wymagań niniejszej Konwencji (łącznie z prawami marynarzy), przysługuje prawo zgłoszenia takiej skargi w celu ułatwienia podjęcia natychmiastowych i praktycznych środków zadośćuczynienia.

Norma A5.2.2 – Procedury rozpatrywania skarg marynarzy na lądzie

1. Każde Państwo Członkowskie zapewnia, że marynarze znajdujący się na statku wpływającym do portu na jego terytorium, zarzucający naruszenie wymagań niniejszej Konwencji (w tym praw marynarzy) mogą wnieść skargę do upoważnionego inspektora w porcie, do którego wpłynął ich statek. W takich przypadkach upoważniony inspektor może wszcząć wstępne dochodzenie.

2. Tam gdzie ma to zastosowanie z uwagi na charakter skargi, w ramach dochodzenia wstępnego rozważy się, czy zastosowano pokładowe procedury rozpatrywania skarg, zawarte w prawidło 5.1.5. Uprawniony inspektor może również przeprowadzić bardziej szczegółową inspekcję, zgodnie z normą A5.2.1.

3. Upoważniony inspektor, tam gdzie ma to zastosowanie, stara się doprowadzić do rozpatrzenia skargi na statku.

4. W przypadku, gdy dochodzenie lub inspekcja przewidziane niniejszą normą wykażą niezgodność w zakresie ust. 6 normy A5.2.1, zastosowanie mają przepisy zawarte w tymże ustępie.

5. W przypadkach, gdy ust. 4 niniejszej normy nie ma zastosowania, a skarga nie została rozstrzygnięta na statku, uprawniony inspektor natychmiast powiadamia o tym państwo bandery, starając się, w określonym terminie, znaleźć rozwiązanie oraz określić plan działań naprawczych.

6. W przypadku, gdy skarga nie została rozpatrzona w następstwie działań podjętych zgodnie z ust. 5 niniejszej normy, państwo portu przekazuje kopię sprawozdania upoważnionego inspektora Dyrektorowi Generalnemu. Do sprawozdania należy dołączyć odpowiedź otrzymaną w określonym terminie od właściwej władzy państwa bandery. Poinformowane zostaną również odpowiednie organizacje zrzeszające armatorów oraz marynarzy. Ponadto państwo portu regularnie przedstawia Dyrektorowi Generalnemu dane statystyczne oraz informacje dotyczące skarg, które zostały rozpatrzone. W obu przypadkach

dane oraz informacje takie są składane w celu ewidencjonowania - na podstawie takich działań, które mogą zostać uznane za właściwe oraz wskazane - takich informacji i w celu powiadamiania o nich wszelkich stron, w tym organizacji armatorów i marynarzy, które mogłyby być zainteresowane korzystaniem z odpowiednich procedur regresu.

7. Odpowiednie kroki zostaną podjęte w celu ochrony poufności skarg wnoszonych przez marynarzy.

Wytyczna B5.2.2 – Procedury rozpatrywania skarg marynarzy na lądzie

1. Jeżeli uprawniony inspektor rozpatruje skargę, o której mowa w normie A5.2.2, inspektor ten powinien najpierw sprawdzić, czy skarga ma charakter ogólny i odnosi się do wszystkich marynarzy na statku, czy też do pewnej ich kategorii, lub czy odnosi się do konkretnego przypadku marynarza, którego dotyczy.

2. Jeżeli skarga ma charakter ogólny, należy rozważyć wszczęcie szczegółowej inspekcji, zgodnie z normą A5.2.1.

3. Jeżeli skarga odnosi się do przypadku indywidualnego, należy przeanalizować wyniki wszelkich procedur rozpatrywania skarg na statku podjętych w celu rozstrzygnięcia danej skargi. Jeżeli nie zastosowano takich procedur, uprawniony inspektor powinien zaproponować zastosowanie wszelkich dostępnych procedur w celu rozstrzygnięcia skargi. Powinny istnieć istotne powody, aby dla rozpatrywać skargę przed wyczerpaniem wszystkich procedur pokładowych. Powody te obejmować mogą niedostateczność procedur wewnętrznych lub opóźnienie w ich stosowaniu, lub też obawę osoby składającej skargę przed reperkusjami za jej złożenie.

4. W przypadku każdego dochodzenia w sprawie skargi, uprawniony inspektor powinien umożliwić w sposób należyty wyrażenie opinii przez kapitana, armatora i wszystkie inne osoby, których skarga dotyczy.

5. W przypadku, gdy państwo bandery wykaże, w odpowiedzi na powiadomienie przez państwo portu, zgodnie z ust. 5 normy A5.2.2, że zajmie się sprawą oraz że posiada wszelkie skuteczne procedury w tym celu, a także przedstawi akceptowalny plan działania, uprawniony inspektor może powstrzymać się od dalszego rozpatrywania skargi.

Prawidło 5.3 – Obowiązki państwa dostarczającego siły roboczej

Cel: Zapewnienie wdrożenia przez każde Państwo Członkowskie jego obowiązków przewidzianych w niniejszej Konwencji odnoszących się do naboru i pośrednictwa pracy marynarzy oraz zapewnienie zabezpieczenia społecznego jego marynarzy.

1. Z zastrzeżeniem zasady odpowiedzialności każdego Państwa Członkowskiego za warunki pracy i życia marynarzy na statkach znajdujących się pod jego banderą, Państwo Członkowskie jest również zobowiązane do wdrożenia wymogów niniejszej Konwencji w zakresie naboru i pośrednictwa pracy marynarzy, a także do zabezpieczenia społecznego marynarzy, którzy są jego obywatelami lub rezydentami, lub w innym charakterze

zamieszkują jego terytorium, w stopniu, w jakim takie zobowiązanie jest określone przez niniejszą Konwencję.

2. Szczegółowe wymagania dotyczące zastosowania ust. 1 niniejszego przepisu można znaleźć w kodeksie.

3. Każde Państwo Członkowskie ustanawia skuteczny system inspekcji oraz monitoringu w celu wdrożenia swoich określonych niniejszą Konwencją obowiązków jako państwa dostarczającego siłę roboczą.

4. Informacje o systemie, o którym mowa w ust. 3 niniejszego przepisu, oraz dotyczące metody oceny jego skuteczności, dołącza się do sprawozdań Państwa Członkowskiego, składanych w trybie art. 22 Konstytucji.

Norma A5.3 – Obowiązki państwa dostarczającego siłę roboczą

1. Każde Państwo Członkowskie egzekwuje wymagania niniejszej Konwencji mające zastosowanie do zasad działania usług naboru i pośrednictwa pracy marynarzy ustanowionych na jego terytorium, poprzez system inspekcji i monitoringu, a także procedur prawnych dotyczących naruszeń licencji i innych wymagań operacyjnych określonych w normie A1.4.

Wytyczna B5.3 – Obowiązki państwa dostarczającego siłę roboczą

1. Podmioty oferujące prywatne usługi naboru i pośrednictwa pracy marynarzy, posiadające siedzibę na terytorium Państwa Członkowskiego i zabezpieczające potrzeby armatorów, powinny, bez względu na lokalizację, brać na siebie odpowiedzialność za zapewnienie prawidłowego wypełnienia przez armatorów warunków umów o pracę zawieranych z marynarzami.

ZAŁĄCZNIK A5-I

Warunki pracy i życia marynarzy, które muszą być kontrolowane i zatwierdzone przez państwo bandery przed przyznaniem statkowi certyfikatu, zgodnie z normą A5.1.3 ust. 1:

Minimalny wiek

Świadectwo zdrowia

Kwalifikacje marynarzy

Umowy o pracę zawierane z marynarzami

Wykorzystanie wszelkiego rodzaju prywatnych, licencjonowanych lub prywatnych usług naboru i pośrednictwa pracy

Godziny pracy i odpoczynku

Poziom obsadzenia statku załogą

Zakwaterowanie

Zaplecze rekreacyjne na statku

Wyżywienie i przyrządzanie posiłków

Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom

Opieka medyczna na statku

Pokładowe procedury wnoszenia skarg

Wypłata wynagrodzenia

ZAŁĄCZNIK A5-II

Morski Certyfikat Pracy

*(Uwaga: Do niniejszego Certyfikatu należy dołączyć
Deklarację Zgodności)*

Wydany zgodnie z przepisami art. V i Tytułu 5
Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.
(zwanej dalej „Konwencją”)
z upoważnienia Rządu:

.....
(pełna nazwa państwa, pod którego banderą statek może pływać)
przez
(pełna nazwa oraz adres właściwej władzy lub uznanej organizacji należycie upoważnionej na
mocy przepisów niniejszej Konwencji)

Dane statku

Nazwa statku
Sygnał wywoławczy
Port macierzysty.....
Data rejestracji
Tonaż brutto¹
Numer IMO.....
Typ statku.....
Nazwa i adres armatora²
.....
.....

Niniejszym zaświadcza się, że:

1. Statek został poddany inspekcji oraz skontrolowany pod względem zgodności z wymogami niniejszej Konwencji oraz z przepisami załączonej Deklaracji Zgodności.

2. Warunki pracy i życia marynarzy określone w załączniku A5-I do niniejszej Konwencji odpowiadają wyżej wymienionym wymaganiom krajów wdrażających niniejszą Konwencję. Wymagania krajowe zostały opisane w Deklaracji Zgodności, część I.

Niniejszy Certyfikat jest ważny do , pod warunkiem dokonania inspekcji, zgodnie z normami A5.1.3 oraz A5.1.4 niniejszej Konwencji.

¹ Dla statków objętych tymczasowym planem pomiaru tonażu przyjętym przez IMO, tonaż brutto oznacza tonaż ujęty w kolumnie UWAGI Międzynarodowego świadectwa pomiarowego statku (1969 r.). Patrz art. II ust. 1 lit. (c) niniejszej Konwencji.

² *Armator* oznacza właściciela statku lub inną organizację lub osobę, taką jak osoba zarządzająca statkiem, agent lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i, przejmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć zadania i obowiązki nałożone na armatorów zgodnie z niniejszą Konwencją, bez względu na to, czy jakaś inna organizacja lub osoba realizuje niektóre zadania lub wypełnia pewne obowiązki w imieniu armatora. Patrz art. II ust. 1 lit. (j) niniejszej Konwencji.

Niniejszy Certyfikat jest ważny jedynie, jeżeli dołączono do niego Deklarację Zgodności
wydaną przez..... dnia.....

Data zakończenia inspekcji, na podstawie której wydano niniejszy Certyfikat
.....

Wydany przez dnia

Podpis właściwie umocowanego urzędnika wydającego Certyfikat

(Odpowiednio pieczęć lub stempel organu wydającego)

Potwierdzenie obowiązkowej inspekcji pośredniej oraz, w miarę konieczności, inspekcji dodatkowych

Niniejszym zaświadcza się, że statek został poddany inspekcji, zgodnie z normami A5.1.3 i A5.1.4 Konwencji, oraz że warunki pracy i życia marynarzy określone w załączniku A5-I Konwencji zostały odpowiadające krajowym wymaganiom, wymienionego wyżej państwa, wdrażającym Konwencję.

Inspekcja pośrednia:

(należy ukończyć pomiędzy
drugą a trzecią rocznicą)

Podpisano.....

(Podpis uprawnionego funkcjonariusza)

Miejsce.....

Data

(Odpowiednio pieczęć lub stempel organu)

Dodatkowe potwierdzenia (w miarę konieczności)

Niniejszym zaświadcza się, że statek został poddany dodatkowej inspekcji w celu zweryfikowania, że spełnia krajowe wymagania wdrażające Konwencję, zgodnie z normą A3.1, ust. 3 niniejszej Konwencji (powtórna rejestracja lub zasadnicza zmiana warunków zakwaterowania) lub z innych powodów.

Inspekcja dodatkowa:

(w miarę konieczności)

Podpisano.....

(Podpis uprawnionego funkcjonariusza)

Miejsce.....
Data
(Odpowiednio pieczęć lub stempel organu)

Inspekcja dodatkowa:
(w miarę konieczności)

Podpisano.....
(Podpis uprawnionego funkcjonariusza)

Miejsce.....
Data
(Odpowiednio pieczęć lub stempel organu)

Inspekcja dodatkowa:
(w miarę konieczności)

Podpisano.....
(Podpis uprawnionego funkcjonariusza)
.....

Miejsce.....
Data
(Odpowiednio pieczęć lub stempel organu)

Konwencja o pracy na morzu z 2006 r.

Deklaracja Zgodności – część I

*(Uwaga: Niniejszą Deklarację należy dołączyć do
Morskiego Certyfikatu Pracy statku)*

Wydana z upoważnienia: *(wstawić nazwę właściwej władzy, zdefiniowanej w art.
II ust. 1 lit. (a) Konwencji)*

W świetle postanowień Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., niżej wymieniony statek:

Nazwa statku	Numer IMO	Tonaż brutto

utrzymywany jest zgodnie z normą A5.1.3 Konwencji.

Niżej podpisany oświadcza w imieniu wyżej wymienionej właściwej władzy, że:

- (a) postanowienia Konwencji o pracy na morzu zostały w pełni ujęte w niżej wymienionych wymaganiach krajowych;
 - (b) wymagania krajowe są zawarte w przepisach krajowych wymienionych poniżej; wyjaśnienia dotyczące treści tych przepisów zostały przedstawione w miarę konieczności;
 - (c) szczegóły wszelkich zasadniczych odpowiedników na mocy art. VI ust. 3 i 4, zostały zapewnione <w ramach odpowiednich niżej wymienionych wymagań krajowych> <w odpowiedniej sekcji zamieszczonej w tym celu poniżej> *(należy wykreślić stwierdzenie, które nie ma tu zastosowania)*;
 - (d) wszelkie zwolnienia udzielone przez właściwe organy zgodnie z Tytułem 3 są wyraźnie określone w sekcji zamieszczonej w tym celu poniżej, oraz
 - (e) odnośne wymagania odnoszą się również do wszelkich wymagań dotyczących konkretnego rodzaju statku w ramach legislacji krajowej.
1. Minimalny wiek (prawidło 1.1)
 2. Świadectwo zdrowia (prawidło 1.2)
 3. Kwalifikacje marynarzy (prawidło 1.3)
 4. Umowy o pracę zawierane z marynarzami (prawidło 2.1)
 5. Usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy, licencjonowane lub prywatne regulowane (prawidło 1.4).....
 6. Godziny pracy i odpoczynku (prawidło 2.3).....
 7. Poziomy obsadzania statku załogą (prawidło 2.7).....

8. Zakwaterowanie (prawidło 3.1)
9. Zaplecze rekreacyjne na statku (prawidło 3.1).....
10. Wyżywienie i przyrządzanie posiłków (prawidło 3.2)
11. Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom (prawidło 4.3).....
12. Opieka medyczna na statku (prawidło 4.1).....
13. Pokładowe procedury wnoszenia skarg (prawidło 5.1.5)
14. Wypłata wynagrodzenia (prawidło 2.2)

Nazwisko:
Stanowisko:.....
Podpis:
Miejsce:
Data:
(Odpowiednio pieczęć lub stempel organu)

Zasadnicze środki równoważne

(Uwaga: należy wykreślić stwierdzenie, które nie ma tu zastosowania)

Odnutowano poniższe zasadnicze środki równoważne, zgodnie z art. VI ust. 3 i 4 Konwencji, z wyjątkiem wyżej wymienionych przypadków *(w stosownych przypadkach należy wprowadzić opis)*:

.....
.....

Nie określono żadnych środków równoważnych.

Nazwisko:
Stanowisko:.....
Podpis:
Miejsce:
Data:
(Odpowiednio pieczęć lub stempel organu)

Zwolnienia

(Uwaga: należy wykreślić stwierdzenie, które nie ma tu zastosowania)

Odnutowano udzielenie przez właściwą władzę poniższych zwolnień, zgodnie z Tytułem 3 Konwencji:

.....
.....

Nie udzielono żadnego zwolnienia.

Nazwisko:

Stanowisko:.....

Podpis:

Miejsce:

Data:

(Odpowiednio pieczęć lub stempel organu)

Deklaracja Zgodności – część II

*Środki zastosowane w celu zapewnienia zgodności
w okresie między inspekcjami*

Armator wymieniony w Morskim Certyfikacie Pracy, do którego załączona jest niniejsza Deklaracja, ustanowił następujące środki w celu zapewnienia zgodności w okresie między inspekcjami:

(Poniżej należy wymienić środki ustanowione w celu zapewnienia zgodności z każdym punktem w części I)

1. Minimalny wiek (prawidło 1.1) ☐
2. Świadectwo zdrowia (prawidło 1.2) ☐
3. Kwalifikacje marynarzy (prawidło 1.3) ☐
4. Umowy o pracę zawierane z marynarzami (prawidło 2.1) ☐
- Usługi naboru i pośrednictwa pracy marynarzy, licencjonowane lub prywatne regulowane (prawidło 1.4) ☐
6. Godziny pracy i odpoczynku (prawidło 2.3) ☐
7. Poziomy obsadzania statku załogą (prawidło 2.7) ☐
8. Zakwaterowanie (prawidło 3.1) ☐
9. Zaplecze rekreacyjne na statku (prawidło 3.1) ☐
10. Wyżywienie i przyrządzanie posiłków (prawidło 3.2) ☐
11. Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom (prawidło 4.3) ☐
12. Opieka medyczna na statku (prawidło 4.1) ☐
13. Pokładowe procedury wnoszenia skarg (prawidło 5.1.5) ☐
14. Wypłata wynagrodzenia (prawidło 2.2) ☐

Niniejszym zaświadczam, że powyższe środki zostały ustanowione w celu zapewnienia, w okresie między inspekcjami, zgodności z wymaganiami określonymi w części I.

Nazwisko/nazwa armatora¹:
.....
Adres firmy:.....
.....
Nazwisko uprawnionego sygnatariusza:.....
.....
Stanowisko:
Podpis uprawnionego sygnatariusza:
.....
Data:
(Pieczęć lub stempel armatora ¹)

Powyższe środki zostały skontrolowane przez *(należy wpisać nazwę właściwej władzy lub należycie uznanej organizacji)*, a po dokonaniu inspekcji statku ustalono, że spełniają one wymagania przewidziane w ramach normy A5.1.3 ust. 10 lit. (b) w odniesieniu do środków zapewniających wstępną i nieprzerwaną zgodność z wymaganiami przedstawionymi w części I niniejszej Deklaracji.

Nazwisko:
Stanowisko:
Adres:
.....
.....
Podpis:
Miejsce:
Data:
(Odpowiednio pieczęć lub stempel organu)

¹ *Armator* oznacza właściciela statku lub inną organizację lub osobę, taką jak osoba zarządzająca statkiem, agent lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i, przejmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć zadania i obowiązki nałożone na armatorów zgodnie z niniejszą Konwencją, bez względu na to, czy jakaś inna organizacja lub osoba realizuje niektóre zadania lub wypełnia pewne obowiązki w imieniu armatora. Patrz art. II ust. 1 lit. (j) Konwencji.

Tymczasowy Morski Certyfikat Pracy

Wydany na podstawie przepisów zawartych w art. V i Tytule 5
Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.
(zwanej dalej „Konwencją”)
z upoważnienia Rządu:

.....
(pełna nazwa państwa, pod którego banderą statek ma pływać)
przez
(pełna nazwa oraz adres właściwej władzy lub uznanej organizacji należycie upoważnionej na
mocy przepisów niniejszej Konwencji)

Dane statku

Nazwa statku.....
Sygnał wywoławczy.....
Port macierzysty.....
Data rejestracji
Tonaż brutto¹
Numer IMO
Typ statku.....
Nazwa oraz adres armatora²
.....

Niniejszym zaświadcza się, że dla celów normy A5.1.3 ust. 7 Konwencji:

- (a) niniejszy statek został skontrolowany w racjonalnym i wykonalnym zakresie pod względem wszystkich kwestii wymienionych w załączniku A5-I Konwencji, biorąc pod uwagę weryfikację pozycji zawartych w lit. (b), (c) i (d) poniżej;
- (b) armator udowodnił właściwej władzy lub uznanej organizacji, że statek posiada zadowalające procedury zapewniające zgodność z Konwencją;
- (c) kapitan zna wymagania Konwencji oraz obowiązki związane z jej wdrażaniem oraz
- (d) istotne informacje zostały przedłożone właściwej władzy lub uznanej organizacji w celu sporządzenia Deklaracji Zgodności.

Niniejszy Certyfikat jest ważny do z zastrzeżeniem inspekcji zgodnie z normami A5.1.3 oraz A5.1.4

Data zakończenia inspekcji opisanej powyżej w lit. (a)

Wydany przez dnia

Podpis właściwie umocowanego urzędnika wydającego certyfikat tymczasowy

.....
(Odpowiednio pieczęć lub stempel organu wydającego)

¹ Dla statków objętych tymczasowym planem pomiaru tonażu przyjętym przez IMO, tonaż brutto to tonaż zawarty w kolumnie UWAGI Międzynarodowego Certyfikatu Tonażu (1969 r.). Patrz art. II ust. 1 lit. (c) niniejszej Konwencji.

² *Armator* oznacza właściciela statku lub inną organizację lub osobę, taką jak osoba zarządzająca statkiem, agent lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i, przejmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć zadania i obowiązki nałożone na armatorów zgodnie z niniejszą Konwencją, bez względu na to, czy jakaś inna organizacja lub osoba realizuje niektóre zadania lub wypełnia pewne obowiązki w imieniu armatora. Patrz art. II ust. 1 lit. (j) niniejszej Konwencji.

ZAŁĄCZNIK A5-III

Ogólne obszary podlegające szczegółowej inspekcji przez uprawnionego inspektora w porcie Państwa Członkowskiego przeprowadzającego inspekcję w imieniu państwa portu na mocy normy A5.2.1:

Minimalny wiek

Świadectwo zdrowia

Kwalifikacje marynarzy

Umowy o pracę zawierane z marynarzami

Usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy, licencjonowane lub prywatne regulowane

Godziny pracy i odpoczynku

Poziom obsadzenia statku załogą

Zakwaterowanie

Zaplecze rekreacyjne na statku

Wyżywienie i przyrządzanie posiłków

Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom

Opieka medyczna na statku

Pokładowe procedury wnoszenia skarg

Wypłata wynagrodzenia

ZAŁĄCZNIK B5-I – PRZYKŁAD DEKLARACJI KRAJOWEJ

Patrz wytyczna B5.1.3 ust. 5

Konwencja o pracy na morzu z 2006 r.

Deklaracja Zgodności – część I

*(Uwaga: niniejszą Deklarację należy dołączyć do
Morskiego Certyfikatu Pracy statku)*

Wydana z upoważnienia: **Ministerstwa Transportu Morskiego Xxxxxx**

W świetle postanowień Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., niżej wymieniony statek:

Nazwa statku	Numer IMO	Tonaż brutto
M.S. PRZYKŁAD	12345	1.000

utrzymywany jest zgodnie z normą A5.1.3 Konwencji.

Niżej podpisany oświadcza w imieniu wyżej wymienionego właściwej władzy, że:

- (a) postanowienia Konwencji o pracy na morzu zostały w pełni ujęte w niżej wymienionych wymaganiach krajowych;
- (b) wymagania krajowe są zawarte w przepisach krajowych wskazanych poniżej; wyjaśnienia dotyczące treści tych przepisów zostały przedstawione w miarę konieczności;
- (c) szczegóły wszelkich zasadniczych odpowiedników na mocy art. VI ust. 3 i 4, zostały zapewnione <w ramach odpowiednich niżej wymienionych wymagań krajowych> <w odpowiedniej sekcji zamieszczonej w tym celu poniżej> *(należy wykreślić stwierdzenie, które nie ma tu zastosowania)*;
- (d) wszelkie zwolnienia udzielone przez właściwe organy zgodnie z Tytułem 3 są wyraźnie określone w sekcji zamieszczonej w tym celu poniżej oraz
- (e) odnośne wymagania odnoszą się również do wszelkich wymagań dotyczących konkretnego rodzaju statku w ramach legislacji krajowej.

1. Minimalny wiek (prawidło 1.1)

Ustawa Prawo Żeglugowe, nr 123 z 1905 r., z późniejszymi zmianami („Ustawa”), Rozdział X; Rozporządzenia dotyczące transportu morskiego („Rozporządzenia”), 2006, Przepisy 1111-1222.

Minimalny wiek to wiek określony w Konwencji.

„Noc” oznacza czas od 21:00 do 06:00, chyba że Ministerstwo Transportu Morskiego („Ministerstwo”) zatwierdzi inny okres czasu.

Przykłady prac niebezpiecznych, wykonywanie których zostało ograniczone do osób, które ukończyły 18 rok życia, zostały przedstawione w załączniku A do niniejszej Deklaracji. W przypadku łodzi frachtowych, osoby poniżej 18 roku życia nie mogą pracować w strefach zaznaczonych na planie statku (załączonym do Deklaracji) jako „strefy niebezpieczne”.

2. Świadectwo zdrowia (prawidło 1.2)

Ustawa, Rozdział XI; Rozporządzenia, Przepisy 1223-1233.

W stosownych przypadkach świadectwa zdrowia odpowiadają wymaganiom STCW; w pozostałych przypadkach stosowane są wymagania STCW wraz z wszelkimi koniecznymi zmianami.

Zaświadczenia o dobrym wzroku może wydać licencjonowany optyk, znajdujący się na liście zatwierdzonej przez Ministerstwo.

Badania lekarskie są zgodne z Wytycznymi MOP/WHO wspomnianymi w wytycznej B1.2.1

.....

.....

Deklaracja Zgodności – część II

Środki zastosowane w celu zapewnienia zgodności w okresie między inspekcjami

Armatorzy ustanowili następujące środki, określone w Morskim Certyfikacie Pracy, do którego załączona jest niniejsza Deklaracja, w celu zapewnienia ciągłości zgodności w okresie między inspekcjami:

(Poniżej należy wymienić środki określone w celu zapewnienia zgodności z każdym punktem w części I)

1. Minimalny wiek (prawidło 1.1) ☐

Data urodzenia każdego marynarza jest odnotowywana przy jego/jej nazwisku na wykazie załogi.

Wykaz jest sprawdzany na początku każdego rejsu przez kapitana lub oficera działającego w jego imieniu („właściwy oficer”), który zapisuje datę takiej weryfikacji.

Każdy marynarz w wieku poniżej 18 roku życia w chwili zaciągnięcia otrzymuje notę zabraniającą mu/jej wykonywania prac nocnych lub prac konkretnie wymienionych jako niebezpieczne (patrz część I, sekcja I powyżej) oraz wszelkich innych prac niebezpiecznych, i zobowiązuje go/ją do skonsultowania się z właściwym oficerem w przypadku wątpliwości. Kopia noty, wraz z podpisem pod słowami „otrzymałem i zapoznałem się z treścią” oraz datą podpisu, przechowywane są przez właściwego oficera.

2. Świadectwo zdrowia (prawidło 1.2) ☐

Świadectwa zdrowia są przechowywane w ścisłej poufności przez właściwego oficera, wraz z wykazem przygotowanym w ramach obowiązków właściwego oficera i określającym dla każdego marynarza na pokładzie: funkcję marynarza, datę aktualnego świadectwa (świadectw) zdrowia oraz stan zdrowia odnotowany na odnośnym świadectwie.

W przypadku zaistnienia ewentualnych wątpliwości, czy stan zdrowia marynarza jest odpowiedni, by mógł on wykonywać konkretną funkcję lub funkcje, właściwy oficer konsultuje się z lekarzem marynarza lub z innym dyplomowanym lekarzem i załącza streszczenie wniosków lekarza do ewidencji, wraz z imieniem i nazwiskiem lekarza, numerem telefonu oraz datą konsultacji.

.....
.....

Powyższy tekst jest autentycznym tekstem Konwencji przyjętej należycie przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy na jej dziewięćdziesiątej czwartej sesji, która odbyła się w Genewie i została ogłoszona za zamkniętą w dniu 23 lutego 2006 r.

Na dowód czego w dniu dwudziestego trzeciego lutego 2006 r. złożyli swe podpisy:

Przewodniczący Konferencji
JEAN-MARC SCHINDLER

Dyrektor Generalny
Międzynarodowego Biura Pracy
JUAN SOMAVIA

Za zgodność tłumaczenia z oryginałem:

Marek Wałęskiewicz
Dyrektor Departamentu Dialogu i Partnerstwa Społecznego