



**ΕΠΙΣΗΜΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ
ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΡΩΤΟ
ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ – ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ**

Αριθμός 4159	Παρασκευή, 11 Μαΐου 2012	1935
--------------	--------------------------	------

Ο περί της Διεθνούς Συμβάσεως Ναυτικής Εργασίας του 2006 (Κυρωτικός) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμος του 2012 εκδίδεται με δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα της Κυπριακής Δημοκρατίας σύμφωνα με το Άρθρο 52 του Συντάγματος.

Αριθμός 6(III) του 2012

**Ο περί της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας του 2006 (Κυρωτικός) και
περί Συναφών Θεμάτων Νόμος του 2012**

Προσίτιο. Για σκοπούς εναρμόνισης με την πράξη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με τίτλο Απόφαση 2007/431/ΕΚ του Συμβουλίου της 7^{ης} Ιουνίου 2007 με την οποία εξουσιοδοτούνται τα κράτη μέλη να επικυρώσουν ή να προσχωρήσουν, προς το συμφέρον της Κοινότητας, στη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006,

Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει τα ακόλουθα:

ΜΕΡΟΣ Ι

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Συνοπτικός τίτλος. 1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί της Διεθνούς Συμβάσεως Ναυτικής Εργασίας του 2006 (Κυρωτικός) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμος του 2012.

- Ερμηνεία. 2.-(1) Στον παρόντα Νόμο, εκτός αν από το κείμενο προκύπτει διαφορετική έννοια-
 «αλλοδαπό πλοίο» σημαίνει πλοίο το οποίο δεν είναι κυπριακό
 «Αναγνωρισμένος Οργανισμός» έχει την έννοια που αποδίδει
 46(Ι) του 2001 στον όρο αυτό ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Αναγνώριση και
 83(Ι) του 2004. εξουσιοδότηση Οργανισμών) Νόμος
- Επίσημη «Απόφαση 2007/431/ΕΚ» σημαίνει την πράξη της Ευρωπαϊκής
 Εφημερίδα Κοινότητας με τίτλο Απόφαση 2007/431 του Συμβουλίου της 7^{ης}
 Ε.Ε.: L161, Ιουνίου 2007 για την εξουσιοδότηση των κρατών μελών να
 22.6.2007, σ. 63. επικυρώσουν, προς το συμφέρον της Κοινότητας, τη σύμβαση
 ναυτικής εργασίας του 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης
 Εργασίας
 «Αρμόδια Αρχή» σημαίνει τον Υπουργό Συγκοινωνιών και
 Έργων και τους από τον Υπουργό ειδικά, κατά περίπτωση,
 εξουσιοδοτημένους λειτουργούς
 «Δημοκρατία» σημαίνει την Κυπριακή Δημοκρατία
 «Διευθυντής» σημαίνει το Διευθυντή του Τμήματος Εμπορικής
 Ναυτιλίας και τους ειδικά, κατά περίπτωση, από αυτόν
 εξουσιοδοτημένους λειτουργούς
 «επετειακή ημερομηνία» σημαίνει τη μέρα και το μήνα κάθε
 έτους που αντιστοιχεί στην ημερομηνία λήξης του
 Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας
 «κυπριακό πλοίο» σημαίνει πλοίο που είναι εγγεγραμμένο στο
 45 του 1963 Νηολόγιο Κυπριακών Πλοίων και φέρει τη σημαία της
 32 του 1965 Δημοκρατίας, δυνάμει του περί Εμπορικής Ναυτιλίας
 82 του 1968 (Νηολόγησις, Πώλησις και Υποθήκευσις Πλοίων) Νόμου.
 62 του 1973
 102 του 1973
 42 του 1979

25 του 1980
14 του 1982
57 του 1986
64 του 1987
38(I) του 1992
28(I) του 1995
37(I) του 1996
138(I) του 2003
169(I) του 2004
108(I) του 2005
45(I) του 2008.

Νοείται ότι, από τον παρόντα ορισμό εξαιρούνται:

- (i) τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας,
- (ii) τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια σε προστατευμένα ύδατα ή περιοχές, όπου ισχύουν κανονισμοί λιμένα,
- (iii) τα αλιευτικά πλοία και τα πλοία που ασχολούνται με παρόμοιες εργασίες,
- (iv) τα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, όπως είναι τα αραβικά και τα κινέζικα ιστιοφόρα και
- (v) και τα πλοία που ανήκουν στη Δημοκρατία ή σε κυπριακά νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, όταν τα πλοία αυτά δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς.

«ναυτικός» σημαίνει οποιοδήποτε πρόσωπο απασχολείται με οποιαδήποτε ιδιότητα σε πλοίο για το οποίο ισχύει ο παρών Νόμος:

Νοείται ότι, από τον παρόντα ορισμό εξαιρούνται, μεταξύ άλλων, οι ακόλουθες κατηγορίες προσώπων:

- (i) επιστήμονες, ερευνητές, δύτες, ειδικοί τεχνικοί υπεράκτιων εγκαταστάσεων, των οποίων η εργασία δεν εμπίπτει στις συνήθεις εργασίες του πλοίου.

- (ii) πλοηγοί των λιμένων, επιθεωρητές και επόπτες πλοίων, ελεγκτές, αρχιμηχανικοί, των οποίων η εργασία δεν εμπίπτει στις συνήθεις εργασίες του πλοίου·
- (iii) καλλιτέχνες, τεχνικοί και εργάτες λιμένων, των οποίων η εργασία είναι περιστασιακή και μικρής διάρκειας και των οποίων η κύρια έδρα εργασίας βρίσκεται στην ξηρά·
- (iv) μη ναυτιλιακό προσωπικό, το οποίο ασχολείται δυνάμει συμφωνίας παροχής υπηρεσιών, οι όροι της οποίας καθορίζουν τις συνθήκες σύμφωνα με τις οποίες ο παροχέας προμηθεύει το αναγκαίο προσωπικό.

«Οργάνωση πλοιοκτητών» σημαίνει οργάνωση που αποτελείται εξ ολοκλήρου ή κυρίως από πλοιοκτήτες, οι κύριοι σκοποί της οποίας περιλαμβάνουν τη ρύθμιση των σχέσεων μεταξύ των πλοιοκτητών και ναυτικών ή οργανώσεων ναυτικών.

«οργάνωση ναυτικών» σημαίνει οργάνωση που αποτελείται εξ ολοκλήρου ή κυρίως από ναυτικούς, οι κύριοι σκοποί της οποίας περιλαμβάνουν τη ρύθμιση των σχέσεων μεταξύ των ναυτικών και των πλοιοκτητών ή οργανώσεων πλοιοκτητών·

«πλοίο» σημαίνει κυπριακό πλοίο·

«πλοιοκτήτης» σημαίνει τον ιδιοκτήτη πλοίου ή άλλο οργανισμό ή πρόσωπο, όπως το διαχειριστή, τον πράκτορα ή το ναυλωτή γυμνού πλοίου, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη λειτουργίας του πλοίου από τον ιδιοκτήτη και ο οποίος, αναλαμβάνοντας την ευθύνη, αποδέχθηκε να αναλάβει τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες σύμφωνα με τους κυρωτικούς νόμους της Σύμβασης, ανεξάρτητα με το αν κάποιος άλλος οργανισμός ή άτομα εκπληρώνουν ορισμένα

από τα καθήκοντα ή τις υποχρεώσεις για λογαριασμό του πλοιοκτήτη.

«Σύμβαση» σημαίνει τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (ΣΝΕ) της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ) η οποία υπογράφηκε στη Γενεύη στις 23 Φεβρουαρίου 2006.

(2) (α) Οι υπόλοιποι όροι που απαντούνται στον παρόντα Νόμο και που δεν ορίζονται άλλως σ' αυτόν, έχουν την ίδια έννοια που αποδίδεται σε αυτούς από τη Σύμβαση.

(β) Σε περίπτωση αμφιβολίας σχετικά με το εάν κάποιες κατηγορίες προσώπων θεωρούνται ναυτικοί για τους σκοπούς του παρόντος Νόμου και της Σύμβασης, το ζήτημα επιλύεται από την Αρμόδια Αρχή μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

Κύρωση της
Σύμβασης.
Πίνακας.
Μέρος Ι.
Μέρος ΙΙ.

3. Με τον παρόντα Νόμο κυρώνεται η Σύμβαση, το πρωτότυπο κείμενο της οποίας εκτίθεται στην αγγλική γλώσσα στο Μέρος Ι του Πίνακα και σε μετάφραση στην ελληνική γλώσσα, στο Μέρος ΙΙ του Πίνακα:

Νοείται ότι, σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ του κειμένου που εκτίθεται στο Μέρος Ι και του κειμένου που εκτίθεται στο Μέρος ΙΙ, του Πίνακα υπερισχύει το κείμενο που εκτίθεται στο Μέρος Ι του Πίνακα.

Αρμόδια Αρχή.

4. Αρμόδια Αρχή για την εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης, του παρόντος Νόμου και των δυνάμει αυτού

εκδιδόμενων Κανονισμών είναι ο Υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων και οι από τον Υπουργό ειδικά, κατά περίπτωση, εξουσιοδοτημένοι λειτουργοί.

- Πεδίο Εφαρμογής. 5. Οι διατάξεις του παρόντος Νόμου και των δυνάμει αυτού εκδιδόμενων Κανονισμών εφαρμόζονται σε όλα τα κυπριακά πλοία οπουδήποτε αυτά βρίσκονται και στους ναυτικούς που εργάζονται σε αυτά, καθώς και στα αλλοδαπά πλοία τα οποία προσεγγίζουν λιμένες στη Δημοκρατία και στους ναυτικούς που εργάζονται σε αυτά.
- Ανάθεση
καθηκόντων σε
Αναγνωρισμένους
Οργανισμούς. 6. Η Αρμόδια Αρχή δύναται να αναθέτει σε Αναγνωρισμένους Οργανισμούς καθήκοντα που σχετίζονται με την εφαρμογή της Σύμβασης σύμφωνα με τις πρόνοιες του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Αναγνώριση και Εξουσιοδότηση Οργανισμών) Νόμου, όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται.

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΠΙΛΥΣΗΣ ΠΑΡΑΠΟΝΩΝ

- Πιστοποιητικό
Ναυτικής
Εργασίας. 7.-(1) Τηρουμένων των προνοιών του εδαφίου (2) του παρόντος άρθρου, κάθε πλοίο το οποίο φέρει κυπριακή σημαία διαθέτει και διατηρεί Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας το οποίο εκδίδεται από την Αρμόδια Αρχή ή από δεόντως εξουσιοδοτημένο από την Αρμόδια Αρχή Αναγνωρισμένο Οργανισμό και το οποίο πιστοποιεί ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στο πλοίο έχουν επιθεωρηθεί και πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος Νόμου και των δυνάμει αυτού εκδιδόμενων Κανονισμών.

(2) Η υποχρέωση που προβλέπεται στο εδάφιο (1), ισχύει για πλοία-

(α) ολικής χωρητικότητας 500 ή περισσότερο, τα οποία ασχολούνται σε διεθνείς πλώες. Και

(β) ολικής χωρητικότητας 500 ή περισσότερο, τα οποία δραστηριοποιούνται από λιμένα ή μεταξύ λιμένων άλλης χώρας.

(3) Πλοία που δεν εμπίπτουν στις κατηγορίες του εδαφίου (2) επιθεωρούνται από την Αρμόδια Αρχή ή από δεόντως εξουσιοδοτημένο από την Αρμόδια Αρχή Αναγνωρισμένο Οργανισμό που εκδίδει σχετική βεβαίωση επιθεώρησης, σε διάστημα που δεν υπερβαίνει τα τρία (3) έτη, βάσει των ίδιων απαιτήσεων οι οποίες απαιτούνται για πλοία που εμπίπτουν στις κατηγορίες του εδαφίου (2).

(4) Μετά από αίτημα του πλοιοκτήτη, Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας δύναται να εκδοθεί και για πλοίο που δεν εμπίπτει στις κατηγορίες του εδαφίου (2).

(5) Τα στοιχεία που πρέπει να πληρούν τις πρόνοιες του παρόντος Νόμου και των δυνάμει αυτού εκδιδόμενων Κανονισμών, παρατίθενται στον Πίνακα Α5-Ι της Σύμβασης και επιθεωρούνται πριν από την έκδοση του Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας.

(6) (α) Η εγκυρότητα του Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας εξαρτάται από τα αποτελέσματα της ενδιάμεσης επιθεώρησης της Αρμόδιας Αρχής ή του Αναγνωρισμένου Οργανισμού η οποία διενεργείται προκειμένου να εξασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος Νόμου και η έκταση και το εύρος της

οποίας είναι ισοδύναμα με την επιθεώρηση για ανανέωση πιστοποιητικού.

- (β) Σε περίπτωση Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας με πενταετή περίοδο ισχύος, εάν πραγματοποιηθεί μία μόνο ενδιάμεση επιθεώρηση, αυτή θα πρέπει να λάβει χώρα μεταξύ της δεύτερης και τρίτης επετειακής ημερομηνίας του Πιστοποιητικού.
- (γ) Το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας θεωρείται μετά από ικανοποιητική ενδιάμεση επιθεώρηση.

(7) Το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας συντάσσεται σύμφωνα με τον Πίνακα Α5-II της Σύμβασης.

Χρονική ισχύς και
ανανέωση
Πιστοποιητικού
Ναυτικής
Εργασίας.

8.-(1) Το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας εκδίδεται για περίοδο η οποία δεν υπερβαίνει τα πέντε (5) έτη.

(2) Σε περίπτωση που η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρωθεί εντός τριών (3) μηνών πριν από την ημερομηνία λήξης του υφιστάμενου Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας, το νέο πιστοποιητικό ισχύει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης για περίοδο που δεν θα ξεπερνά τα πέντε (5) έτη, ξεκινώντας από την ημερομηνία λήξης του υφιστάμενου Πιστοποιητικού.

(3) Σε περίπτωση που η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρωθεί νωρίτερα από τους τρεις (3) μήνες πριν από την ημερομηνία λήξης του υφιστάμενου Πιστοποιητικού Ναυτικής

Εργασίας, το νέο Πιστοποιητικό θα ισχύει για περίοδο που δεν θα ξεπερνά τα πέντε (5) έτη, ξεκινώντας από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης .

Προσωρινό
Πιστοποιητικό
Ναυτικής
Εργασίας.

9.-(1) Προσωρινό Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας δύναται να εκδοθεί για περίοδο που δεν υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες αν ικανοποιηθούν οι προϋποθέσεις του εδαφίου (2) και μόνο σε περίπτωση-

- (α) νέου πλοίου κατά την παράδοση, ή
- (β) αλλαγής σημαίας, ή
- (γ) πλοιοκτήτη που αναλαμβάνει την ευθύνη λειτουργίας πλοίου το οποίο είναι καινούριο γι' αυτόν.

(2) Προσωρινό Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας εκδίδεται μόνο αφού:

- (α) το πλοίο επιθεωρηθεί για τα στοιχεία που αναφέρονται στον Πίνακα Α5-Ι της Σύμβασης,
- (β) ο πλοιοκτήτης αποδείξει στην Αρμόδια Αρχή ή στον Αναγνωρισμένο Οργανισμό ότι το πλοίο διαθέτει επαρκείς διαδικασίες για τη συμμόρφωση του με τον παρόντα Νόμο,
- (γ) έχουν υποβληθεί σχετικές πληροφορίες στην Αρμόδια Αρχή για την έκδοση Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας.

(3) Πριν τη λήξη του Προσωρινού Πιστοποιητικού Ναυτικής

Εργασίας, πρέπει να διεξαχθεί πλήρης επιθεώρηση, σύμφωνα με το εδάφιο (5) του άρθρου 7, προκειμένου να καταστεί δυνατή η έκδοση του Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας.

(4) Δεν είναι εφικτή η έκδοση δεύτερου Προσωρινού Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας, μετά τη λήξη της εξάμηνης ισχύος του πρώτου.

(5) Κατά την περίοδο ισχύος του Προσωρινού Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας δεν απαιτείται έκδοση Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 του παρόντος Νόμου.

(6) Το Προσωρινό Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας συντάσσεται σύμφωνα με τον Πίνακα Α5-II της Σύμβασης.

Δήλωση
Συμμόρφωσης
Ναυτικής
Εργασίας.

10.-(1) Η Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας επισυνάπτεται στο Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας και αποτελείται από τα ακόλουθα δύο μέρη :

(α) Το Μέρος I, το οποίο συντάσσεται από την Αρμόδια Αρχή και περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

(i) Κατάλογο των στοιχείων που θα επιθεωρούνται σύμφωνα με τις πρόνοιες του εδαφίου (5) του άρθρου 7,

(ii) τις νομοθετικές διατάξεις της Δημοκρατίας που ενσωματώνουν τις σχετικές διατάξεις της παρούσας Σύμβασης, κάνοντας αναφορά σε αυτές καθώς και, όπου αυτό

είναι απαραίτητο, πληροφορίες για το περιεχόμενο των εθνικών απαιτήσεων,

(iii) τις απαιτήσεις που αφορούν το συγκεκριμένο τύπο πλοίου βάσει της εθνικής νομοθεσίας,

(iv) τυχόν ουσιώδεις ισοδύναμες διατάξεις που υιοθετήθηκαν,

(v) όποιες εξαιρέσεις χορηγήθηκαν από την Αρμόδια Αρχή, σύμφωνα με το Μέρος XIVτου παρόντος Νόμου και

(β) το Μέρος II, το οποίο συντάσσεται από τον πλοιοκτήτη και προσδιορίζει τα μέτρα που υιοθετήθηκαν για να εξασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση με τις εθνικές απαιτήσεις ενδιάμεσα των επιθεωρήσεων καθώς και τα μέτρα που προτείνονται για να εξασφαλιστεί ότι θα υπάρχει συνεχής βελτίωση.

(2) Η Αρμόδια Αρχή ή ο Αναγνωρισμένος Οργανισμός, αφού πιστοποιήσει το Μέρος II, εκδίδει την Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας.

(3) Η Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας συντάσσεται σύμφωνα με τον Πίνακα Α5-II της Σύμβασης.

Αποτελέσματα
επιθεωρήσεων.

11.-(1) Τα αποτελέσματα όλων των μεταγενέστερων επιθεωρήσεων που διεξάγονται σε σχέση με το πλοίο και όλες οι σημαντικές ελλείψεις που διαπιστώθηκαν, θα καταγράφονται μαζί με την ημερομηνία κατά την οποία διαπιστώθηκε ότι

αποκαταστάθηκαν οι ελλείψεις.

(2) Τηρουμένων των διατάξεων του εδαφίου (3), τα αναφερόμενα στο εδάφιο (1) στοιχεία μεταφράζονται στην αγγλική γλώσσα, σε περίπτωση που δεν είναι γραμμένα σε αυτή, και εγγράφονται ή επισυνάπτονται στη Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας ή διατίθενται με κάποιον άλλο τρόπο στους ναυτικούς, στους επιθεωρητές του Κράτους Σημαίας, στους αξιωματούχους του Κράτους Λιμένα και στους εκπροσώπους των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

(3) Η απαίτηση για μετάφραση στην αγγλική γλώσσα που προβλέπεται στο εδάφιο (2) δεν ισχύει στην περίπτωση που το πλοίο δεν απασχολείται σε διεθνείς πλοές.

Ύπαρξη
Πιστοποιητικού
και της Δήλωσης
Συμμόρφωσης
στο πλοίο.

12.-(1) Τηρουμένων των διατάξεων του εδαφίου (2), το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας και η Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας, μεταφρασμένα στην αγγλική γλώσσα, φυλάσσονται στο πλοίο και αντίγραφο τους είναι αναρτημένο σε εμφανή θέση στο πλοίο, έτσι ώστε να είναι διαθέσιμο στους ναυτικούς, στους επιθεωρητές του Κράτους Σημαίας, στους αξιωματούχους του Κράτους Λιμένα και στους εκπροσώπους των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

(2) Η απαίτηση για μετάφραση στα αγγλικά που προβλέπεται στο εδάφιο (1), δεν ισχύει στην περίπτωση που το πλοίο δεν απασχολείται σε διεθνείς πλοές.

Παύση ισχύος των
Πιστοποιητικών.

13.-(1) Το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας και το Προσωρινό Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας παύουν να ισχύουν σε περίπτωση που-

(α) οι σχετικές επιθεωρήσεις δεν

πραγματοποιηθούν εντός των περιόδων που ορίζονται στο εδάφιο (6) του άρθρου 7,

- (β) το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας δεν έχει θεωρηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του εδαφίου (6) του άρθρου 7,
- (γ) το πλοίο αλλάξει σημαία,
- (δ) πλοιοκτήτης παύσει να έχει την ευθύνη λειτουργίας του πλοίου,
- (ε) έχουν γίνει σημαντικές αλλαγές στην κατασκευή ή και στον εξοπλισμό του πλοίου.

(2) Στις περιπτώσεις των παραγράφων (γ), (δ) και (ε) του εδαφίου (1), νέο Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας ή Προσωρινό Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας δύναται να εκδοθεί όταν η Αρμόδια Αρχή ή ο Αναγνωρισμένος Οργανισμός ικανοποιηθούν πλήρως ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος Νόμου.

Απόσυρση
Πιστοποιητικού.

14.-(1) Το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας αποσύρεται από την Αρμόδια Αρχή ή από τον Αναγνωρισμένο Οργανισμό, εφόσον αποδειχθεί ότι το εν λόγω πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος Νόμου και δεν έχουν γίνει οι οποιοσδήποτε απαιτούμενες διορθωτικές ενέργειες.

(2) Κατά την εξέταση πιθανής απόσυρσης Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας, η Αρμόδια Αρχή ή ο Αναγνωρισμένος Οργανισμός λαμβάνουν υπόψη τη σοβαρότητα και τη συχνότητα των ελλείψεων.

Αντίγραφο Σύμβασης στα πλοία. 15. Κάθε πλοίο που φέρει την Κυπριακή σημαία, διαθέτει αντίγραφο της Σύμβασης επί του πλοίου.

Διαδικασία επίλυσης παραπόνων στο πλοίο. 16.-(1) Κάθε κυπριακό πλοίο διαθέτει διαδικασίες επίλυσης για ταχύ και αποτελεσματικό χειρισμό των παραπόνων των ναυτικών οι οποίοι ισχυρίζονται παραβιάσεις των απαιτήσεων του παρόντος Νόμου.

(2) Κανένας ναυτικός δεν τιμωρείται για υποβολή παραπόνου.

(3) Οι αναφερόμενες στο εδάφιο (1) διαδικασίες επιδιώκουν την επίλυση των παραπόνων στο κατώτερο δυνατό επίπεδο.

(4) Όλοι οι ναυτικοί που εργοδοτούνται σε κυπριακό πλοίο, λαμβάνουν αντίγραφο των διαδικασιών επίλυσης παραπόνων στο πλοίο.

(5) Όλα τα υποβληθέντα παράπονα και οι αποφάσεις που έχουν ληφθεί, καταγράφονται και αντίγραφο αυτών δίδεται στον ενδιαφερόμενο ναυτικό.

Υποχρεώσεις Κράτους Λιμένα. 17.-(1) Κάθε πλοίο που καταπλέει, κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών του ή για λειτουργικούς λόγους, σε λιμένα της Δημοκρατίας, μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο επιθεώρησης σύμφωνα με την παράγραφο 4 του Άρθρου V της Σύμβασης, με σκοπό να εξεταστεί η συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις της Σύμβασης, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών, σχετικά με τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στο πλοίο.

(2) Ο εξουσιοδοτημένος λειτουργός που επιβιβάζεται στο

πλοίο για διεξαγωγή της επιθεώρησης, διεξάγει την επιθεώρηση σύμφωνα με τις πρόνοιες του Κανονισμού 5.2 και του Προτύπου A.5.2.1 της Σύμβασης.

Διαδικασία χειρισμού παραπόνων στα λιμάνια της Δημοκρατίας.

18.-(1) (α) Κάθε ναυτικός ο οποίος εργάζεται σε πλοίο το οποίο καταπλέει σε λιμένα της Δημοκρατίας δικαιούται να διατυπώσει παράπονο, με το οποίο ισχυρίζεται παραβίαση απαιτήσεων του παρόντος Νόμου σε εξουσιοδοτημένο λειτουργό του λιμένα που κατάπλευσε.

(β) Το εν λόγω παράπονο δυνατό να διατυπωθεί εκ μέρους του ναυτικού μέσω οργάνωσης ναυτικών.

(2) Εξουσιοδοτημένος λειτουργός επιλαμβάνεται του παραπόνου, εφαρμόζοντας τις πρόνοιες του Προτύπου A.5.2.2 της Σύμβασης.

(3) Δημόσιος λειτουργός στον οποίο υποβάλλεται παράπονο από ναυτικό, ενημερώνει σχετικά τον εξουσιοδοτημένο λειτουργό.

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ

ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΟΡΙΟ ΗΛΙΚΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΓΙΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΕ ΠΛΟΙΟ

Ερμηνεία. 19. Για τους σκοπούς του παρόντος Μέρους-

«νύχτα» σημαίνει χρονική περίοδο τουλάχιστον εννέα (9) συνεχόμενων ωρών, η οποία περιλαμβάνει το χρονικό διάστημα που αρχίζει το αργότερο τα μεσάνυχτα και τελειώνει το νωρίτερο στις 5 π.μ.

Ελάχιστο όριο ηλικίας ναυτικών για εργασία σε πλοίο.

20.-(1) Ως ελάχιστο όριο ηλικίας ναυτικού για εργασία σε πλοίο, καθορίζεται το δέκατο έκτο (16^ο) έτος.

(2) Κατ' εξαίρεση των διατάξεων του εδαφίου (1) απαγορεύεται η εργοδότηση μάγειρα σε πλοίο, η ηλικία του οποίου είναι μικρότερη των δεκαοκτώ (18) ετών.

Απαγόρευση εργασίας.

21.-(1) Απαγορεύεται ανάθεση εργασίας σε ναυτικό ηλικίας μικρότερης των δεκαοκτώ (18) ετών, η οποία ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την υγεία ή την ασφάλειά του.

(2) Για τους σκοπούς του εδαφίου (1) απαγορεύονται, μεταξύ άλλων, οι πιο κάτω εργασίες:

- (α) Η άρση, η μετακίνηση ή η μεταφορά βαρέων φορτίων ή αντικειμένων
- (β) η είσοδος σε λέβητες, σε δεξαμενές και σε υδατοστεγή τμήματα του πλοίου
- (γ) η έκθεση σε επιβλαβή επίπεδα θορύβου και δονήσεων
- (δ) ο χειρισμός ανυψωτικών και άλλων ισχυρών μηχανημάτων και εργαλείων ή η εργασία ως σηματοροί στους χειριστές του εξοπλισμού αυτού
- (ε) ο χειρισμός σχοινιών και συρματόσχοινων πρόσδεσης, ρυμούλκησης και εξοπλισμού αγκυροβολίας

- (στ) η εργασία σε ψηλά σημεία ή στο κατάστρωμα σε άσχημες καιρικές συνθήκες
- (ζ) τα καθήκοντα νυχτοφύλακα
- (η) η συντήρηση ηλεκτρικού εξοπλισμού
- (θ) η έκθεση σε πιθανόν επιβλαβή υλικά ή επιβλαβείς φυσικούς παράγοντες, όπως επικίνδυνες ή τοξικές ουσίες και ακτινοβολίες ιονισμού
- (ι) ο καθαρισμός μηχανημάτων τριτοποδοσίας και
- (ια) ο χειρισμός ή ο έλεγχος των λέμβων του πλοίου.

Νυχτερινή
Εργασία.

22.-(1) Η νυχτερινή εργασία ναυτικών οι οποίοι έχουν ηλικία τουλάχιστον δεκαέξι (16) ετών αλλά μικρότερη των δεκαοκτώ (18) ετών απαγορεύεται.

(2) Η Αρμόδια Αρχή δύναται να επιτρέψει εξαίρεση από τη συμμόρφωση με τις διατάξεις του εδαφίου (1), νοουμένου ότι εφαρμόζονται οι διατάξεις του εδαφίου (2) του άρθρου 6 του 79(Ι) του 2003. περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Οργάνωση του Χρόνου Εργασίας των Ναυτικών) Νόμου και ότι η νυχτερινή εργασία δεν είναι επιβλαβής στην υγεία και στην ευημερία των ναυτικών.

Εξαιρέσεις/
έκτακτη ανάγκη.

23. Ανεξάρτητα από τις διατάξεις των άρθρων 21 και 22, ναυτικοί ηλικίας κάτω των δεκαοκτώ (18) ετών δεν εξαιρούνται της γενικής υποχρέωσής τους για εργασία, υπό την καθοδήγηση του Πλοιάρχου, σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης που αφορούν στην ασφάλεια-

- (α) του πληρώματος
- (β) των επιβατών
- (γ) του πλοίου και του φορτίου
- (δ) επιβαινόντων σε άλλο πλοίο
- (ε) άλλου πλοίου ή φορτίου που βρίσκεται σε κίνδυνο.

ΜΕΡΟΣ IV

ΙΑΤΡΙΚΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Ερμηνεία.

24. Για σκοπούς του παρόντος Μέρους-

«Γνωστοποίηση» σημαίνει τη Γνωστοποίηση που εκδίδεται από το Διευθυντή

«ιατρικό πιστοποιητικό ναυτικού» σημαίνει το πιστοποιητικό το οποίο εκδίδεται είτε στη Δημοκρατία από εγκεκριμένους γιατρούς του δημοσίου ή ιδιωτικού τομέα κατόπιν ιατρικής εξέτασης του ναυτικού, είτε από αρμόδια αρχή άλλου κράτους, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης STCW και του Κώδικα STCW

«Κώδικας STCW» σημαίνει τον Κώδικα περί της Εκπαιδεύσεως, Εκδόσεως Πιστοποιητικών και Τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών, ο οποίος κυρώθηκε μερικώς από τη Δημοκρατία διά 8 του 1985 του περί της Διεθνούς Συμβάσεως περί Προτύπων 1(III) του 1998. Εκπαιδεύσεως, Εκδόσεως Πιστοποιητικών και Τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών, 1978 (Κυρωτικού) και περί Συναφών

Θεμάτων Νόμου, όπως ο Κώδικας αυτός έχει στην ενημερωμένη έκδοσή του

«Σύμβαση STCW» σημαίνει τη Διεθνή Σύμβαση περί Προτύπων Εκπαιδεύσεως, Εκδόσεως Πιστοποιητικών και Τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών του 1978, η οποία τροποποιήθηκε το 1995 και κυρώθηκε διά του περί της Διεθνούς Συμβάσεως περί Προτύπων Εκπαιδεύσεως, Εκδόσεως Πιστοποιητικών και Τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών, 1978, (Κυρωτικού) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμου, όπως η Σύμβαση αυτή έχει στην ενημερωμένη έκδοσή της και εφαρμόζεται για τα εν λόγω θέματα, λαμβανομένων υπόψη των μεταβατικών διατάξεων του άρθρου VII και του Κανονισμού I/15 αυτής της Σύμβασης και συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, των εφαρμοστέων διατάξεων του Κώδικα STCW.

Απαγόρευση
ναυτολόγησης
χωρίς έγκυρο
ιατρικό
πιστοποιητικό.

25. Απαγορεύεται η εργοδότηση ναυτικού χωρίς την κατοχή έγκυρου ιατρικού πιστοποιητικού.

Εξαίρεση.
107(I) του 2000.

26. Τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 7 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ιατρική Εξέταση Ναυτικών και Έκδοση Πιστοποιητικών) Νόμου και κατ' εξαίρεση των διατάξεων του παρόντος Νόμου, η Αρμόδια Αρχή δύναται να επιτρέψει σε ναυτικό να εργαστεί χωρίς την κατοχή έγκυρου ιατρικού πιστοποιητικού, στις ακόλουθες περιπτώσεις :

- (α) Σε επείγουσες περιπτώσεις, μέχρι τον επόμενο λιμένα προσέγγισης, όπου ο ναυτικός μπορεί να αποκτήσει ιατρικό πιστοποιητικό από επαγγελματία γιατρό, υπό την προϋπόθεση-

- (i) ότι ο ναυτικός κατέχει ιατρικό πιστοποιητικό το οποίο έληξε πρόσφατα και
 - (ii) η περίοδος της εργασίας χωρίς έγκυρο ιατρικό πιστοποιητικό, δεν υπερβαίνει τους τρεις (3) μήνες από την ημερομηνία λήξης του πιστοποιητικού ή
- (β) σε περίπτωση που το ιατρικό πιστοποιητικό λήξει κατά τη διάρκεια ταξιδιού, μέχρι τον επόμενο λιμένα προσέγγισης, όπου ο ναυτικός μπορεί να αποκτήσει ιατρικό πιστοποιητικό από επαγγελματία γιατρό, υπό την προϋπόθεση ότι η περίοδος εργασίας χωρίς έγκυρο ιατρικό πιστοποιητικό δεν υπερβαίνει τους τρεις (3) μήνες από την ημερομηνία λήξης του πιστοποιητικού.

Έκδοση ιατρικού πιστοποιητικού από τη Δημοκρατία ή τρίτη χώρα.

27.-(1) Τα ιατρικά πιστοποιητικά των ναυτικών εκδίδονται στη Δημοκρατία σύμφωνα με τον περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ιατρική Εξέταση Ναυτικών και Έκδοση Πιστοποιητικών) Νόμο, όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται, ή από αρμόδια αρχή άλλου κράτους, ή υπ' αυτήν εγκεκριμένο ή εξουσιοδοτημένο ιατρικό κέντρο ή γιατρό, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης και του Κώδικα STCW, νοουμένου ότι η εκδίδουσα αρχή του κράτους αυτού πληροί τις προϋποθέσεις που τίθενται στον Κανονισμό 1/7 του παραρτήματος της Σύμβασης STCW.

(2) Κάθε ιατρικό πιστοποιητικό πιστοποιεί ότι:

(α) η ακοή και η όραση του ναυτικού αλλά και η όραση η οποία σχετίζεται με την κατανόηση των χρωμάτων είναι ικανοποιητικές, ειδικότερα σε ναυτικό ο οποίος θα εργαστεί σε θέση στην οποία η καταλληλότητα για την εργασία που θα εκτελεί ενδέχεται να επηρεαστεί όταν η όραση αναφορικά με τα χρώματα είναι ελαττωματική, και

(β) ο ναυτικός δεν πάσχει από ιατρική πάθηση που ενδέχεται να επιδεινωθεί λόγω της θαλάσσιας υπηρεσίας ή να καταστήσει το ναυτικό ακατάλληλο για την εν λόγω υπηρεσία ή να θέσει σε κίνδυνο την υγεία άλλων ατόμων επί του πλοίου.

(3) Ο τύπος του Ιατρικού Πιστοποιητικού καθορίζεται με γνωστοποίηση.

Επανεξέταση
ιατρικού
πιστοποιητικού.

28. Ναυτικοί στους οποίους δεν έχει δοθεί πιστοποιητικό ή στους οποίους επιβλήθηκε περιορισμός στην ικανότητα τους να εργάζονται, ειδικά σε σχέση με το χρόνο, τον τομέα εργασίας ή την περιοχή πλόων, δύνανται να αιτηθούν στην Αρμόδια Αρχή επανεξέταση του πιστοποιητικού τους, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ιατρική Εξέταση Ναυτικών και Έκδοση Πιστοποιητικών) Νόμου.

Χρονική ισχύς
ιατρικού
πιστοποιητικού.

29. Η χρονική ισχύς των ιατρικών πιστοποιητικών είναι αυτή που αναφέρεται στο εδάφιο (2) του άρθρου 13 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ιατρική Εξέταση Ναυτικών και Έκδοση Πιστοποιητικών) Νόμου και συγκεκριμένα:

(α) αναφορικά με ναυτικούς ηλικίας κάτω των

δεκαοκτώ (18) ετών, ένα (1) έτος και

(β) για τους υπόλοιπους ναυτικούς δύο (2) έτη.

Γλώσσα ιατρικών πιστοποιητικών. 30. Κάθε ιατρικό πιστοποιητικό εκδίδεται στην ελληνική και αγγλική γλώσσα.

ΜΕΡΟΣ V

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Ερμηνεία. 31. Για τους σκοπούς του παρόντος Μέρους-

«Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Ταχυπλόων Σκαφών του 1994» σημαίνει τον Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Ταχύπλοων Σκαφών (HSC Code), ο οποίος υιοθετήθηκε από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού με την Απόφαση MSC36(63), ημερομηνίας 20 Μαΐου 1994, όπως εκάστοτε τροποποιείται και ο οποίος εγκρίθηκε από τη Δημοκρατία με την Απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου στις 22 Ιουνίου 2006

Επίσημη
Εφημερίδα,
Παράρτημα
Τρίτο (I):
30.06.2006.

«Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Ταχυπλόων Σκαφών του 2000» σημαίνει τον Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Ταχύπλοων Σκαφών (HSC Code) ο οποίος υιοθετήθηκε από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού με την Απόφαση MSC 97(73), ημερομηνίας 5 Δεκεμβρίου 2000, όπως εκάστοτε τροποποιείται και ο οποίος εγκρίθηκε από τη Δημοκρατία με την Απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου στις 22 Ιουνίου 2006

27(Ι) του 2008. «κατάλληλο πιστοποιητικό» σημαίνει πιστοποιητικό που είτε εκδίδεται και θεωρείται είτε αναγνωρίζεται και θεωρείται, σύμφωνα με τα Μέρη VI και VIII του περὶ Εμπορικής Ναυτιλίας (Έκδοση και Αναγνώριση Πιστοποιητικών και Ναυτική Εκπαίδευση) Νόμου και παρέχει στο νόμιμο κάτοχό του το δικαίωμα να υπηρετεί υπό την ειδικότητα και να εκτελεί τις λειτουργίες που αναφέρονται σε επίπεδο ευθύνης που καθορίζεται στο πιστοποιητικό, επί πλοίου του τύπου, της χωρητικότητας, του εκτοπίσματος, είδους και ισχύος μέσων πρόωσης, που αναγράφονται στο πιστοποιητικό

«Κώδικας STCW» έχει την έννοια που αποδίδει στον όρο αυτό το άρθρο 24 του παρόντος Νόμου

«Σύμβαση STCW» έχει την έννοια που αποδίδει στον όρο αυτό το άρθρο 24 του παρόντος Νόμου.

Πιστοποιητικά
ναυτικής
ικανότητας.

32. Με την επιφύλαξη του άρθρου 33 του παρόντος Νόμου, κάθε ναυτικός που εργοδοτείται σε κυπριακό πλοίο είναι εκπαιδευμένος και κατέχει το κατάλληλο για τη θέση του πιστοποιητικό, το οποίο συνάδει με τις εκάστοτε απαιτήσεις της Σύμβασης και του Κώδικα STCW και του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Ταχυπλόων Σκαφών .

Κατ' εξαίρεση
άδεια.

33. Τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 7 του περὶ Εμπορικής Ναυτιλίας (Έκδοση και Αναγνώριση Πιστοποιητικών και Ναυτική Εκπαίδευση) Νόμου, σε περιπτώσεις εξαιρετικής ανάγκης, η Αρμόδια Αρχή δύναται να χορηγήσει κατ' εξαίρεση άδεια για ναυτολόγηση στη θέση του υποπλοίαρχου και του δεύτερου μηχανικού, η οποία άδεια επιτρέπει στο συγκεκριμένο ναυτικό να ναυτολογηθεί στη συγκεκριμένη θέση για ορισμένη χρονική περίοδο η οποία δε υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες, χωρίς

να είναι κάτοχος του κατάλληλου για τη θέση πιστοποιητικού.

- Εκπαίδευση
προσωπικής
ασφάλειας στο
πλοίο.
34. Τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 25 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Έκδοση και Αναγνώριση Πιστοποιητικών και Ναυτική Εκπαίδευση) Νόμου του 2008, κάθε ναυτικός προκειμένου να εργοδοτηθεί σε κυπριακό πλοίο, πρέπει να έχει ολοκληρώσει με επιτυχία εκπαίδευση για την προσωπική ασφάλεια επί του πλοίου.
- Ελάχιστες
υποχρεωτικές
απαιτήσεις για την
απόκτηση
πιστοποιητικού
ναυτικής
ικανότητας.
35. Σε σχέση με ελάχιστες υποχρεωτικές απαιτήσεις για την απόκτηση πιστοποιητικού ναυτικής ικανότητας ή άλλου συναφούς πιστοποιητικού, εφαρμόζονται οι διατάξεις του Μέρους IV του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Έκδοση και Αναγνώριση Πιστοποιητικών και Ναυτική Εκπαίδευση) Νόμου, εξαιρουμένων των διατάξεων του εδαφίου (3) του άρθρου 12 και του εδαφίου (3) του άρθρου 13 του εν λόγω νόμου.

ΜΕΡΟΣ VI

ΕΡΓΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΕΥΡΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

- Ερμηνεία.
36. Για τους σκοπούς του παρόντος Μέρους-
- «Αρμόδια Αρχή» σημαίνει τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων και τους υπό τον Υπουργό ειδικά, κατά περίπτωση, εξουσιοδοτημένους λειτουργούς
- «σύμβαση εργασίας ναυτικού» σημαίνει την ατομική σύμβαση εργασίας του ναυτικού
- «υπηρεσία ή γραφείο εύρεσης εργασίας ναυτικών» σημαίνει οποιοδήποτε πρόσωπο, εταιρεία, πρακτορείο, που ασχολείται με την εξεύρεση εργασίας για ναυτικούς σε πλοιοκτήτες:

Νοείται ότι, στον παρόντα στον ορισμό δεν περιλαμβάνεται ο διαχειριστής πληρώματος, δηλαδή ο διαχειριστής πλοίου, ο οποίος παρέχει υπηρεσίες διαχείρισης πληρώματος όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 2 του περί 44(I) του 2010. Εμπορικής Ναυτιλίας (Τέλη και Φορολογικές Διατάξεις) Νόμου

Πρόσβαση ναυτικού σε υπηρεσία ή γραφείο εύρεσης εργασίας.

8(I) του 1997
195(I) του 2002
211(I) του 2002.

37.-(1) Τηρουμένων των διατάξεων του περί Ιδιωτικών Γραφείων Εξεύρεσης Εργασίας Νόμου, όπως εκάστοτε τροποποιείται, ναυτικός ο οποίος επιθυμεί να εργαστεί σε κυπριακό πλοίο, έχει πρόσβαση, χωρίς χρέωση, σε υπηρεσία ή γραφείο εύρεσης εργασίας ναυτικών το οποίο διαθέτει άδεια λειτουργίας που εκδίδεται από την Αρμόδια Αρχή.

(2) Για σκοπούς άσκησης κάθε νόμιμου ελέγχου, επισυνάπτεται στη σύμβαση εργασίας των ναυτικών οι οποίοι έχουν εργοδοτηθεί μέσω ιδιωτικών υπηρεσιών εύρεσης εργασίας ναυτικών, επικυρωμένο αντίγραφο της άδειας λειτουργίας που αναφέρεται στο εδάφιο (1).

ΜΕΡΟΣ VII

ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Βασικές υποχρεώσεις σχετικές με τη σύμβαση εργασίας.

38.-(1) (α) Κάθε ναυτικός πρέπει να διαθέτει σύμβαση εργασίας υπογραμμένη τόσο από αυτόν όσο και από τον πλοιοκτήτη ή από εκπρόσωπο του πλοιοκτήτη, η οποία του παρέχει αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο, όπως απαιτεί η Σύμβαση.

(β) Ναυτικός που υπογράφει σύμβαση εργασίας έχει την ευκαιρία να εξετάσει και να ζητήσει συμβουλές πριν την υπογράψει, καθώς και

άλλες αναγκαίες διευκολύνσεις προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι έχει εισέλθει ελεύθερα στη σύμβαση με επαρκή κατανόηση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεών του.

(2) Εφόσον υπογραφεί η σύμβαση εργασίας ναυτικού, ο πλοιοκτήτης και ο ναυτικός λαμβάνουν έκαστος πρωτότυπο της σύμβασης υπογεγραμμένο και από τα δύο μέρη.

(3) (α) Τόσο ο ναυτικός όσο και ο πλοίαρχος έχουν το δικαίωμα να λαμβάνουν άμεσα επί του πλοίου σαφείς πληροφορίες για τις συνθήκες της εργασίας τους.

(β) Για σκοπούς ελέγχου, η Αρμόδια Αρχή έχει το δικαίωμα πρόσβασης στις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο (α), συμπεριλαμβανομένου του αντίγραφου της σύμβασης εργασίας.

(4) (α) Σε ό,τι αφορά στο δικαίωμα του ναυτικού να λαμβάνει πιστοποιητικό το οποίο καταγράφει τη θαλάσσια υπηρεσία του, εφαρμόζεται το εδάφιο (4) του άρθρου 7 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Απογραφή των Ναυτικών και Μητρώο Ναυτικής Απογραφής) Νόμου.

(β) Τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 7 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Απογραφή των Ναυτικών και Μητρώο Ναυτικής Απογραφής) Νόμου, η Αρμόδια Αρχή προσδιορίζει τη μορφή του πιστοποιητικού της παραγράφου (α), τα στοιχεία τα οποία καταχωρούνται και τον τρόπο

με τον οποίο εγγράφονται τα εν λόγω στοιχεία στο πιστοποιητικό.

- (γ) Το έγγραφο της παραγράφου (α) δεν περιέχει καμία δήλωση σχετικά με την απόδοση στην εργασία των ναυτικών ή σχετικά με τους μισθούς τους.
- (δ) Το έγγραφο της παραγράφου (α) περιέχει επαρκείς πληροφορίες, με μετάφραση στην αγγλική γλώσσα, για σκοπούς διευκόλυνσης της απόκτησης περαιτέρω εργασίας ή εκπλήρωσης των απαιτήσεων θαλάσσιας υπηρεσίας για αναβάθμιση ή προαγωγή.

Αναφορές και συλλογικές συμβάσεις εργασίας.

39.-(1) Όταν αναφέρονται ή ενσωματώνονται οι όροι συλλογικής σύμβασης εργασίας στη Σύμβαση Εργασίας Ναυτικού, θα πρέπει να είναι διαθέσιμο επί του πλοίου αντίγραφο της εν λόγω συλλογικής σύμβασης εργασίας.

(2) Όταν η γλώσσα της σύμβασης εργασίας του ναυτικού και της ισχύουσας συλλογικής σύμβασης εργασίας δεν είναι η αγγλική γλώσσα, τα ακόλουθα έγγραφα πρέπει να είναι διαθέσιμα και στην αγγλική γλώσσα, με εξαίρεση τα πλοία που εκτελούν μόνο εσωτερικούς πλόες:

- (α) Αντίγραφο της τυπικής μορφής (standard form) της σύμβασης εργασίας ναυτικού και
- (β) τα αποσπάσματα της συλλογικής σύμβασης εργασίας που υπόκεινται σε επιθεώρηση του κράτους του λιμένα βάσει του Κανονισμού 5.2 της Σύμβασης.

Στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνονται στη Σύμβαση Εργασίας.

40. Η σύμβαση εργασίας του ναυτικού συνάπτεται σύμφωνα με τις πρόνοιες του παρόντος Νόμου και περιέχει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

- (α) Το πλήρες όνομα του ναυτικού, τον τόπο και ημερομηνία γέννησής του και τη μόνιμη κατοικία του·
- (β) το όνομα και τη διεύθυνση του πλοιοκτήτη·
- (γ) καθορισμό του πλου, των πλέων ή του χρόνου διάρκειας της σύμβασης·
- (δ) τον τόπο και χρόνο κατά τον οποίο οφείλει να επιβιβασθεί ο ναυτικός στο πλοίο ή να αρχίσει εργασία·
- (ε) την ιδιότητα με την οποία θα υπηρετεί ο ναυτικός και τη φύση των καθηκόντων του·
- (στ) τον τόπο και την ημερομηνία σύναψης της σύμβασης εργασίας·
- (ζ) το ποσό των μισθών του ναυτικού, ή όπου ισχύει, τον τύπο που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του·
- (η) το ποσό της ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών ή, όπου ισχύει, τον τύπο που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της·

Νοείται ότι-

- (i) ο πλους περιλαμβάνει και τον πλου υπό έρμα μέχρι του λιμένα φόρτωσης·
 - (ii) ο πλους τερματίζεται με την εκφόρτωση του φορτίου στο λιμένα προορισμού, όπως προβλέπεται στη σύμβαση·
 - (iii) εάν ο χρόνος ο οποίος προβλέπεται στη σύμβαση παρέλθει κατά τη διάρκεια του πλου, ο χρόνος παρατείνεται μέχρι να ολοκληρωθεί η αποβίβαση των επιβατών ή η εκφόρτωση του φορτίου ή και τα δύο, στο λιμένα προορισμού·
- (i) τις προϋποθέσεις λύσης της σύμβασης εργασίας, δηλαδή-
- (i) με την πάροδο του χρόνου ή με τον τερματισμό του πλου για τον οποίο συνήφθη η σύμβαση, μέσω της αποβίβασης των επιβατών ή της εκφόρτωσης του φορτίου ή της αποβίβασης των επιβατών και της εκφόρτωσης του φορτίου·

Νοείται ότι, στην περίπτωση λύσης λόγω τερματισμού του πλου προσδιορίζεται και ο λιμένας προορισμού·

- (ii) με την απώλεια του πλοίου·
 - (iii) με το ναυάγιο του πλοίου ή την απώλεια της κυπριακής σημαίας·
 - (iv) με την πώληση του πλοίου·
- (ια) τις προϋποθέσεις καταγγελίας της σύμβασης εργασίας, δηλαδή-
- (i) στην περίπτωση σύμβασης εργασίας ορισμένου χρόνου, σύμβασης η οποία έχει συναφθεί για συγκεκριμένο πλου ή σύμβασης εργασίας αορίστου χρόνου, ο πλοίαρχος και ο ναυτικός έχουν δικαίωμα καταγγελίας σύμφωνα με τα κατωτέρω·
 - (ii) ο πλοίαρχος έχει δικαίωμα να καταγγείλει τη σύμβαση εργασίας εάν ο ναυτικός χωρίς εύλογη αιτία παραλείψει να επιβιβασθεί στο πλοίο κατά τη συμφωνηθείσα ημερομηνία, εάν ο ναυτικός απουσιάσει αδικαιολόγητα σε οποιοδήποτε χρόνο, ή λόγω βαρέως παραπτώματος του ναυτικού ως αποτέλεσμα του οποίου τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια του πλοίου ή η τήρηση της πρέπουσας πειθαρχίας ή τάξεως σε αυτό·
 - (iii) ο ναυτικός έχει δικαίωμα να καταγγείλει τη σύμβαση εργασίας αορίστου χρόνου, μέσω της επίδοσης ειδοποίησης σε

καθορισμένη, όπως ορίζεται κατωτέρω στην παράγραφο (iv) περίοδο ή, εάν το πλοίο είναι παροπλισμένο σε λιμένα στη Δημοκρατία, με την παρέλευση τριών (3) μηνών:

Νοείται ότι ο ναυτικός έχει δικαίωμα να καταγγείλει τη σύμβαση εργασίας σε οποιοδήποτε χρόνο, εάν ο πλοίαρχος είναι ένοχος βαριάς παράβασης των καθηκόντων του έναντι του ναυτικού:

- (iv) για τους σκοπούς εφαρμογής των προνοιών των παραγράφων (ii) και (iii), σχετικά με το δικαίωμα καταγγελίας του πλοίαρχου και του ναυτικού, οι ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών διαβουλεύονται για τον προσδιορισμό της ελάχιστης περιόδου ειδοποίησης που θα πρέπει να δίνεται από τους ναυτικούς και τους πλοιοκτήτες στην περίπτωση πρόωρης καταγγελίας της σύμβασης εργασίας αορίστου χρόνου:

Νοείται ότι, η εν λόγω περίοδος ειδοποίησης είναι η ίδια τόσο για τον πλοιοκτήτη όσο και για το ναυτικό και δεν είναι μικρότερη των επτά (7) ημερών

- (v) κατά τον καθορισμό της ελάχιστης περιόδου ειδοποίησης από τις

ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών, λαμβάνεται υπόψη η ανάγκη του ναυτικού να καταγγείλει, χωρίς κυρώσεις, τη σύμβαση εργασίας με μικρότερη ειδοποίηση ή χωρίς ειδοποίηση για ανθρωπιστικούς ή άλλους επείγοντες λόγους·

- (vi) η σύμβαση εργασίας του πλοιάρχου μπορεί να καταγγελθεί από τον πλοιοκτήτη ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του χωρίς να απαιτείται ειδοποίηση, εκτός εάν η σύμβαση περιλαμβάνει ρητά αντίθετη ρήτρα·
- (ιβ) τα επιδόματα υγείας και κοινωνικής προστασίας που θα παρέχονται στο ναυτικό από τον πλοιοκτήτη·
- (ιγ) το δικαίωμα επαναπατριsmού του ναυτικού·
- (ιδ) τις προμήθειες που θα δοθούν στο ναυτικό·
- (ιε) τους κανονισμούς αναφορικά με τη συμπεριφορά του ναυτικού στο πλοίο και τις κυρώσεις σε περίπτωση πειθαρχικού ή άλλου παραπτώματος· και
- (ιζ) τις νόμιμες ώρες εργασίας και ανάπαυσης του ναυτικού·

Νοείται ότι στη σύμβαση εργασίας με το πλήρωμα είναι δυνατό να αναφέρονται ή να ενσωματώνονται οι όροι

συλλογικής σύμβασης εργασίας.

ΜΕΡΟΣ VIII
ΜΙΣΘΟΙ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Ερμηνεία.

41. Για τους σκοπούς του παρόντος Μέρους-

«ενοποιημένος μισθός» σημαίνει το μισθό ή την αμοιβή που περιλαμβάνει το βασικό μισθό και άλλα επιδόματα που σχετίζονται με το μισθό και ο οποίος μπορεί να περιλαμβάνει αμοιβή για όλες τις υπερωρίες που έχουν πραγματοποιηθεί και όλα τα επιδόματα που σχετίζονται με το μισθό ή μόνο ορισμένα επιδόματα σε μερική ενοποίηση.

«ικανός ναυτικός» σημαίνει κάθε ναυτικό ο οποίος θεωρείται ικανός να εκτελέσει οποιοδήποτε καθήκον στο τμήμα καταστρώματος του πλοίου, εκτός των καθηκόντων εποπτείας ή ιδιαίτερης ειδικότητας, ή ο οποίος ορίζεται ως τέτοιος δυνάμει της υφιστάμενης νομοθεσίας.

«μισθός ή βασική πληρωμή» σημαίνει την πληρωμή για κανονικές ώρες εργασίας, η οποία δεν περιλαμβάνει πληρωμές για υπερωρίες, επιδόματα, άδεια μετ' αποδοχών ή όποιες άλλες επιπρόσθετες απολαβές.

«υπερωρία» σημαίνει το χρόνο εργασίας πέραν των κανονικών ωρών εργασίας.

«ώρες εργασίας» σημαίνει το χρόνο στη διάρκεια του οποίου οι ναυτικοί πρέπει να εργάζονται για λογαριασμό του πλοίου.

Μηνιαία
καταβολή μισθών.

42. Ο πλοιοκτήτης διασφαλίζει ότι οι πληρωμές των μισθών που οφείλονται στους ναυτικούς που εργάζονται σε κυπριακό

πλοίο γίνονται σε διαστήματα όχι μεγαλύτερα από μηνιαία και σύμφωνα με την ισχύουσα ατομική ή συλλογική σύμβαση εργασίας, όπου αυτό εφαρμόζεται.

Κατάσταση
μισθοδοσίας.

43. Ο πλοιοκτήτης διασφαλίζει ότι οι ναυτικοί που εργάζονται σε κυπριακό πλοίο λαμβάνουν μηνιαία κατάσταση μισθοδοσίας με τα ποσά που καταβλήθηκαν και τις πληρωμές που οφείλονται, συμπεριλαμβανομένων των μισθών, των κρατήσεων, των επιπρόσθετων πληρωμών και της συναλλαγματικής ισοτιμίας που χρησιμοποιήθηκε, όταν η πληρωμή έγινε σε νόμισμα ή ισοτιμία διαφορετική από τη συμφωνημένη.

Έμβασμα σε
άλλους
δικαιούχους.

44.-(1) Ο ναυτικός δικαιούται διευκολύνσεις για σκοπούς εμβάσματος μέσω τραπέζης των μισθών του και λοιπών χρηματικών ποσών στην οικογένεια, στα εξαρτώμενα μέλη ή στους νόμιμους δικαιούχους του.

(2) Ο πλοιοκτήτης διασφαλίζει το δικαίωμα του ναυτικού ο οποίος εργάζεται σε κυπριακό πλοίο για αποστολή του συνόλου ή τμήματος των αποδοχών του στην οικογένειά του ή στα εξαρτώμενα μέλη ή στους νόμιμους δικαιούχους του.

(3) Για τους σκοπούς του εδαφίου (2), κατά την έναρξη της εργοδότησης του ναυτικού στην εργασία ή κατά τη διάρκεια αυτής, ο ναυτικός-

(i) κατανέμει, εάν το επιθυμεί, μέρος του μισθού του το οποίο καταβάλλεται στα συμφωνηθέντα διαστήματα στην οικογένειά του, μέσω τραπέζης ή με παρόμοια μέσα και

(ii) έχει το δικαίωμα τα ανωτέρω ποσά να

εμβάζονται έγκαιρα και απευθείας σε καθορισμένο από αυτόν πρόσωπο ή πρόσωπα.

Δυσμενείς χρεώσεις και συναλλαγματική ισοτιμία.

45. Οποιαδήποτε χρέωση για τις υπηρεσίες που αναφέρονται στο άρθρο 44 του παρόντος Νόμου δεν επιτρέπεται να είναι δυσμενής για το ναυτικό, δηλαδή η χρέωση είναι ποσοτικά εύλογη και η συναλλαγματική ισοτιμία που ακολουθείται είναι η επικρατούσα ισοτιμία της αγοράς ή η επίσημα δημοσιευμένη ισοτιμία.

Μισθοί με χωριστές αποδοχές για υπερωρίες.

46. Σε ό,τι αφορά στους μισθούς ναυτικού οι οποίοι περιλαμβάνουν χωριστές αποδοχές για υπερωρίες, ο πλοιοκτήτης διασφαλίζει τα ακόλουθα:

79(1) του 2003.

(α) Τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 5 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Οργάνωση του Χρόνου Εργασίας των Ναυτικών) Νόμου, για το σκοπό του υπολογισμού των μισθών, οι κανονικές ώρες εργασίας στη θάλασσα και στο λιμένα δεν υπερβαίνουν τις οκτώ (8) ώρες ανά ημέρα·

(β) για σκοπούς υπολογισμού των υπερωριών, ο αριθμός των κανονικών ωρών ανά εβδομάδα που καλύπτει η βασική πληρωμή ή ο μισθός ορίζεται βάσει του άρθρου 5 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Οργάνωση του Χρόνου Εργασίας των Ναυτικών) Νόμου·

(γ) το ποσοστό ή τα ποσοστά αποζημίωσης για υπερωρίες δεν είναι μικρότερα από 1,25 φορές της βασικής αμοιβής ή του μισθού ανά ώρα και

- (δ) αρχεία όλων των υπερωριών τηρούνται από τον πλοίαρχο ή από πρόσωπο που ορίζει ο πλοίαρχος, και προσυπογράφονται από το ναυτικό σε διαστήματα όχι μεγαλύτερα του ενός (1) μήνα.

Πλήρως ή εν μέρει 47. Ο πλοιοκτήτης διασφαλίζει τα ακόλουθα για τους
 ενοποιημένοι μισθούς του ναυτικού, οι οποίοι είναι πλήρως ή εν μέρει
 μισθοί. ενοποιημένοι:

- (α) Η σύμβαση εργασίας του ναυτικού ορίζει με σαφήνεια, όπου ισχύει, τον αριθμό των ωρών εργασίας σε αντάλλαγμα για την αμοιβή του και τυχόν επιπλέον επιδόματα που δυνατό να οφείλονται επιπρόσθετα του ενοποιημένου μισθού και υπό ποιές συνθήκες οφείλονται.
- (β) σε περίπτωση καταβολής ωριαίων υπερωριών για ώρες εργασίας πέραν αυτών που καλύπτει ο ενοποιημένος μισθός, το ωριαίο ποσοστό δεν είναι μικρότερο από 1,25 φορές του βασικού ποσοστού που αντιστοιχεί στις κανονικές ώρες εργασίας, όπως καθορίζονται στο άρθρο 5 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Οργάνωση του Χρόνου Εργασίας των Ναυτικών) Νόμου.
- (γ) στην περίπτωση καταβολής υπερωριών που περιλαμβάνονται στον ενοποιημένο μισθό, το ωριαίο ποσοστό δεν είναι μικρότερο από 1,25 φορές του βασικού ποσοστού που αντιστοιχεί στις κανονικές ώρες εργασίας, όπως καθορίζονται στο άρθρο 5 του περί Εμπορικής

Ναυτιλίας (Οργάνωση του Χρόνου Εργασίας των Ναυτικών) Νόμου

- (δ) η αποζημίωση για τμήμα του πλήρως ή εν μέρει ενοποιημένου μισθού που αντιπροσωπεύει τις κανονικές ώρες εργασίας, όπως καθορίζονται στο άρθρο 5 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Οργάνωση του Χρόνου Εργασίας των Ναυτικών) Νόμου, δεν είναι μικρότερη η από τον ισχύοντα ελάχιστο μισθό και
- (ε) σε περίπτωση ναυτικού ο μισθός του οποίου είναι εν μέρει ενοποιημένος, τηρούνται αρχεία όλων των υπερωριών και προσυπογράφονται από το ναυτικό, όπως προβλέπει η παράγραφος (δ) του άρθρου 46 του παρόντος Νόμου.

Προϋποθέσεις
άδειας αντί
αμοιβής.

48. Τηρουμένων των κείμενων διατάξεων, επιτρέπεται ως αποζημίωση για υπερωρίες ή για εργασία που συντελείται κατά την εβδομαδιαία ημέρα ανάπαυσης και σε δημόσιες αργίες, τουλάχιστον ίσος χρόνος εκτός υπηρεσίας και εκτός πλοίου ή πρόσθετη άδεια στη θέση της αμοιβής ή όποια άλλη παρεχόμενη αποζημίωση.

Υποχρεώσεις
Αρμόδιας Αρχής.

49.-(1) Η Αρμόδια Αρχή να εξασφαλίζει τη διενέργεια επιθεωρήσεων των ειδών και των υπηρεσιών που παρέχονται επί του πλοίου ώστε να εξασφαλίζεται ότι ισχύουν δίκαιες και εύλογες τιμές προς όφελος των ενδιαφερόμενων ναυτικών.

(2) Η Αρμόδια Αρχή εποπτεύει κατάλληλα, μέσω επιθεωρήσεων, την ομαλή καταβολή των μισθών των ναυτικών και επιβάλλει τις κατάλληλες κυρώσεις, όπως αυτές εξειδικεύονται στο Μέρος XXI του παρόντος Νόμου.

ΜΕΡΟΣ ΙΧ

ΩΡΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΩΡΕΣ ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

- Ερμηνεία. 50. Για τους σκοπούς του παρόντος Μέρους-
- «Ωρες Ανάπαυσης» σημαίνει το χρόνο εκτός των ωρών εργασίας και εκτός των σύντομων διαλειμμάτων
- «Ωρες Εργασίας» σημαίνει το χρόνο στη διάρκεια του οποίου ο ναυτικός πρέπει να εργάζεται για λογαριασμό του πλοίου.
- Πρότυπο ωρών εργασίας και ανάπαυσης. 51.-(1) Τηρουμένων των διατάξεων της παραγράφου (α) του εδαφίου (1) του άρθρου 5 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Οργάνωση του Χρόνου Εργασίας των Ναυτικών) Νόμου, το πρότυπο εργασίας για τους ναυτικούς βασίζεται σε εργάσιμη ημέρα οκτώ (8) ωρών, μία μέρα ανάπαυση την εβδομάδα και ανάπαυση στις δημόσιες αργίες.
- (2) Επιτρέπεται η συνομολόγηση συλλογικής σύμβασης εργασίας η οποία καθορίζει κανονικές ώρες εργασίας σε βάση όχι λιγότερο ευνοϊκή από την αναφερόμενη στο εδάφιο (1), τηρουμένων των διατάξεων της παραγράφου (β) του εδαφίου (1) του άρθρου 5 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Οργάνωση του Χρόνου Εργασίας των Ναυτικών) Νόμου.
- Ωρες ανάπαυσης. 52.-(1) Τηρουμένων των διατάξεων του εδαφίου (2) του άρθρου 5 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Οργάνωση του Χρόνου Εργασίας των Ναυτικών) Νόμου, οι ελάχιστες ώρες ανάπαυσης δεν είναι λιγότερες από:
- (α) δέκα (10) ώρες σε περίοδο είκοσι τεσσάρων (24) ωρών και

(β) εβδομήντα επτά (77) ώρες σε περίοδο επτά (7) ημερών.

(2) Οι ώρες ανάπαυσης δε διαιρούνται σε περισσότερες από δύο περιόδους, μία εκ των οποίων έχει διάρκεια τουλάχιστον έξι (6) ωρών και το διάστημα μεταξύ διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης δεν υπερβαίνει τις δέκα τέσσερις (14) ώρες.

(3) Οι συγκεντρώσεις, τα γυμνάσια πυρόσβεσης και οι ασκήσεις διάσωσης με ναυαγοσωστικές λέμβους, καθώς και οι ασκήσεις που ορίζονται εκάστοτε από την ισχύουσα νομοθεσία, πρέπει να διεξάγονται κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιείται η διατάραξη των περιόδων ανάπαυσης.

(4) Σε περίπτωση που ναυτικός βρίσκεται σε άμεση διάθεση για υπηρεσία, όπως στην περίπτωση μη επιτηρούμενου μηχανοστασίου, ο ναυτικός δικαιούται επαρκούς αντισταθμιστικής περιόδου ανάπαυσης σε περίπτωση που η κανονική περίοδος ανάπαυσης διακόπτεται από κλήσεις για εργασία.

Πίνακας ρύθμισης εργασίας στο πλοίο.

53-(1) Τηρουμένων των διατάξεων του εδαφίου (5) του άρθρου 5 και του Πρώτου Παραρτήματος του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Οργάνωση του Χρόνου Εργασίας των Ναυτικών) Νόμου, σε κάθε πλοίο αναρτάται, σε εύκολα προσβάσιμο μέρος, πίνακας στον οποίο να περιέχονται οι ρυθμίσεις εργασίας στο πλοίο και συγκεκριμένα για κάθε θέση θα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

(α) Το χρονοδιάγραμμα της υπηρεσίας των ναυτικών όταν το πλοίο βρίσκεται στη θάλασσα

και όταν σε λιμάνι και

- (β) τις ελάχιστες ώρες ανάπαυσης που απαιτούνται, όπως αυτές προσδιορίζονται στο εδάφιο (1) του άρθρου 52 του παρόντος Νόμου.

(2) Ο αναφερόμενος στο εδάφιο (1) πίνακας, συντάσσεται σε τυποποιημένη μορφή σύμφωνα με το Πρώτο Παράρτημα του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Οργάνωση του Χρόνου Εργασίας των Ναυτικών) Νόμου, στη γλώσσα ή στις γλώσσες εργασίας του πλοίου καθώς και στην αγγλική γλώσσα.

Τήρηση μητρώων 54.-(1) Σε κάθε πλοίο τηρείται μητρώο, συντασσόμενο στις
ωρών ανάπαυσης γλώσσες που αναφέρονται στο εδάφιο (2) του άρθρου 53 του
των ναυτικών στο παρόντος Νόμου-
πλοίο.

- (α) στο οποίο καταχωρούνται οι ώρες ανάπαυσης των ναυτικών ημερησίως, ώστε να είναι εφικτός ο έλεγχος συμμόρφωσης με τα άρθρα 52 και 53 του παρόντος Νόμου και

- (β) το οποίο καταρτίζεται σύμφωνα με τις πρόνοιες της υποπαραγράφου (iii) της παραγράφου (α) του εδαφίου (1) του άρθρου 8 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Οργάνωση του Χρόνου Εργασίας των Ναυτικών) Νόμου.

(2) Αντίγραφο του αρχείου με στοιχεία που αφορούν το ναυτικό παρέχεται σε αυτόν και υπογράφεται από το ναυτικό και τον πλοίαρχο ή πρόσωπο εξουσιοδοτημένο από τον πλοίαρχο.

Εξαίρεση από την 55.-(1) Ανεξάρτητα από τα διαλαμβανόμενα στο άρθρο 52 του

τήρηση ωρών ανάπαυσης. παρόντος Νόμου και τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 7 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Οργάνωση του Χρόνου Εργασίας των Ναυτικών) Νόμου, ο πλοίαρχος έχει δικαίωμα να απαιτήσει από ναυτικό του πλοίου να εργαστεί στις περιπτώσεις που αφορούν την άμεση ασφάλεια του πλοίου, των επιβατών ή την αρωγή σε άλλο πλοίο ή πρόσωπο που κινδυνεύει στη θάλασσα.

(2) Ο πλοίαρχος δικαιούται να αναστείλει το πρόγραμμα των ωρών ανάπαυσης όπως αυτό καθορίζεται στον πίνακα του εδαφίου (1) του άρθρου 53 του παρόντος Νόμου και να απαιτήσει από ναυτικό να εργαστεί τόσες ώρες όσες απαιτούνται μέχρι να αποκατασταθεί η κανονική κατάσταση:

Νοείται ότι με το πέρας της εκτάκτου κατάστασης, ο πλοίαρχος εξασφαλίζει στους ναυτικούς που εργάστηκαν κατά την προγραμματισμένη περίοδο ανάπαυσης επαρκή περίοδο ανάπαυσης.

Νεαροί ναυτικοί. 56.-(1) Για νεαρούς ναυτικούς ηλικίας τουλάχιστον δεκαέξι (16) ετών αλλά όχι μεγαλύτερης των δεκαοκτώ (18) ετών, ισχύουν οι ακόλουθες διατάξεις:

(α) Οι ώρες εργασίας δεν υπερβαίνουν τις οκτώ (8) ημερησίως και τις σαράντα (40) εβδομαδιαίως. Υπερωριακή εργασία επιτρέπεται μόνο όταν είναι αναπόφευκτο για λόγους ασφάλειας:

(β) η διάρκεια του διαλείμματος για το κύριο γεύμα της ημέρας είναι τουλάχιστο μίας (1) ώρας. Για τα υπόλοιπα γεύματα παρέχεται επαρκής χρόνος

(γ) μετά από δύο (2) ώρες συνεχούς εργασίας παρέχεται περίοδος ανάπαυσης τουλάχιστο δεκαπέντε (15) λεπτών.

(2) Εξαίρεση από τις διατάξεις του εδαφίου (1) δύναται να εφαρμοστεί στις ακόλουθες περιπτώσεις:

(α) Σε περιπτώσεις εκτάκτου ανάγκης όπου ισχύουν γενικότερα για όλους τους ναυτικούς τα διαλαμβανόμενα στο άρθρο 55 του παρόντος Νόμου ή

(β) όταν νεαρός ναυτικός εκτελεί καθήκοντα φυλακής ή εργάζεται με σύστημα βάρδιας στο κατάστρωμα, στο μηχανοστάσιο ή στα τμήματα τροφοδοσίας ή

(γ) σε περίπτωση που θα εμποδιστεί η αποτελεσματική εκπαίδευση των νεαρών ναυτικών σύμφωνα με τα καθιερωμένα προγράμματα και χρονοδιαγράμματα.

(3) Όταν εφαρμόζεται εξαίρεση που προβλέπεται στο εδάφιο (2), καταγράφεται, αιτιολογείται και υπογράφεται από τον πλοίαρχο.

ΜΕΡΟΣ Χ

ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΑΔΕΙΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Ερμηνεία.

57. Για τους σκοπούς του παρόντος Μέρους-

«ημερολογιακή ημέρα» σημαίνει την ημέρα η οποία αρχίζει στις

00:01 και λήγει στις 24:00.

Δικαίωμα ετήσιας 58.-(1) Όλοι οι ναυτικοί που εργάζονται σε κυπριακά πλοία
άδειας μετά δικαιούνται ετήσιας άδειας μετά απολαβών.
απολαβών.

(2) Η ετήσια άδεια μετά απολαβών υπολογίζεται με βάση τουλάχιστον 2,5 ημερολογιακών ημερών ανά μήνα εργασίας του ναυτικού.

(3) Δικαιολογημένη απουσία από την εργασία, δε θεωρείται ως ετήσια άδεια.

(4) Απαγορεύεται κάθε συμφωνία παραίτησης από την ελάχιστη ετήσια άδεια μετά αποδοχών, όπως ορίζεται στο εδάφιο (2) του παρόντος άρθρου.

(5) Τα ακόλουθα δεν υπολογίζονται ως μέρος της ετήσιας άδειας μετά απολαβών:

- (α) δημόσιες αργίες οι οποίες ισχύουν στη Δημοκρατία, ανεξάρτητα από το αν συμπίπτουν με την ετήσια άδεια μετά απολαβών ή όχι
- (β) περίοδοι ανικανότητας προς εργασία λόγω ασθένειας, τραυματισμού ή μητρότητας
- (γ) προσωρινή άδεια εξόδου στην ξηρά
- (δ) αντισταθμιστική άδεια που δόθηκε σε ναυτικό λόγω εργασίας του εκτός κανονικών ωρών εργασίας, εξαιτίας έκτακτου προσωπικού (σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου).

(6) Ο μισθός που δικαιούται ο ναυτικός κατά την περίοδο που διαρκεί η ετήσια άδεια του είναι αυτός που καθορίζεται στη σύμβαση εργασίας του.

Δικαίωμα άδειας εξόδου στην ξηρά. 59. Κάθε ναυτικός ο οποίος εργάζεται σε κυπριακό πλοίο, δικαιούται άδεια εξόδου στην ξηρά για σκοπούς υγείας και ευημερίας του, σύμφωνα πάντα με τις λειτουργικές απαιτήσεις της θέσης του.

Περίοδος υπηρεσίας. 60.-(1) Για σκοπούς υπολογισμού της ετήσιας άδειας μετ' απολαβών, η μαθητεία, η απουσία από την εργασία για παρακολούθηση εγκεκριμένου προγράμματος ναυτικής επαγγελματικής κατάρτισης, η απουσία για λόγους ασθένειας, τραυματισμού, ή μητρότητας, υπολογίζονται ως περίοδος υπηρεσίας.

(2) Σε περίπτωση απασχόλησης του ναυτικού για περίοδο μικρότερη του ενός (1) έτους, η άδεια του υπολογίζεται αναλογικά.

Λήψη ετήσιας άδειας. 61.-(1) Ο χρόνος λήψης της ετήσιας άδειας των ναυτικών καθορίζεται από τον πλοιοκτήτη, μετά από διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους ναυτικούς και τους εκπροσώπους τους, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από συλλογική σύμβαση ή κανονισμό.

(2) Οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα να λαμβάνουν την ετήσια άδεια τους στον τόπο με τον οποίο έχουν ουσιαστική σχέση και ο οποίος είναι συνήθως ο ίδιος με τον τόπο που δικαιούνται να επαναπατριστούν. Σε αντίθετη περίπτωση δικαιούνται δωρεάν μεταφοράς στον τόπο όπου προσελήφθηκαν ή ναυτολογήθηκαν, όποιος από τους δύο είναι πλησιέστερος στην οικία τους. Ο χρόνος ταξιδιού δεν αφαιρείται από τον

χρόνο της ετήσιας άδειας μετά απολαβών που δικαιούνται οι ναυτικοί.

- Ανάκληση από ετήσια άδεια. 62. Ναυτικός που βρίσκεται εκτός εργασίας με ετήσια άδεια ανακαλείται μόνο σε περίπτωση έσχατης επείγουσας ανάγκης και μόνο με τη συγκατάθεση του.
- Νεαροί ναυτικοί. 63. Νεαροί ναυτικοί ηλικίας τουλάχιστον δεκαέξι (16) ετών αλλά όχι μεγαλύτερης των δεκαοκτώ (18), οι οποίοι υπηρέτησαν έξι (6) ή λιγότερους μήνες, χωρίς να λάβουν ποσοστό της ετήσιας άδειας, σε πλοίο το οποίο δραστηριοποιείται στο εξωτερικό και το οποίο δεν επέστρεψε εγκαίρως στη χώρα κατοικίας τους και δεν πρόκειται να επιστρέψει στους επόμενους τρεις (3) μήνες, δικαιούνται επαναπατριsmού χωρίς κόστος για τους ίδιους, με σκοπό να λάβουν την άδεια που δικαιούνται από τη διάρκεια του ταξιδίου.

ΜΕΡΟΣ ΧΙ

ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

- Δικαίωμα επαναπατριsmού των ναυτικών. 64.-(1) Ναυτικός που εργάζεται σε κυπριακό πλοίο δικαιούται δωρεάν επαναπατριsmού-
- (α) όταν η σύμβαση εργασίας του λήξει όσο ακόμη βρίσκεται στο εξωτερικό, ή
 - (β) όταν τερματιστεί η σύμβαση εργασίας του από τον πλοιοκτήτη ή τον ναυτικό, για οποιονδήποτε από τους ακόλουθους λόγους:
 - (i) Σε περίπτωση ασθένειας ή τραυματισμού

ή άλλης ιατρικής κατάστασης που απαιτεί τον επαναπατρισμό του, εφόσον ιατρικά είναι ικανός να ταξιδέψει, ή

(ii) σε περίπτωση ναυαγίου, ή

(iii) σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης δε δύναται να εκπληρώσει τις νομικές ή συμβατικές του υποχρεώσεις ως εργοδότης λόγω πτώχευσης, πώλησης ή αλλαγής σημαίας του πλοίου, ή

(iv) σε περίπτωση που το πλοίο κατευθύνεται σε πολεμική ζώνη και ο ναυτικός δεν συγκατατίθεται να μεταβεί, ή

(v) σε περίπτωση τερματισμού ή διακοπής απασχόλησης σύμφωνα με τη συλλογική σύμβαση, όπου εφαρμόζεται, ή τερματισμού της απασχόλησης για άλλο παρόμοιο λόγο. Η

(γ) όταν ο ναυτικός δεν μπορεί πλέον να εκτελεί τα καθήκοντά του σύμφωνα με τη σύμβαση εργασίας του ή δεν αναμένεται να τα εκτελέσει υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις.

(2) Η μέγιστη διάρκεια υπηρεσίας σε πλοίο μετά την οποία κατοχυρώνεται το δικαίωμα δωρεάν επαναπατρισμού για το ναυτικό, δεν υπερβαίνει τους δώδεκα (12) μήνες.

(3) Νεαρός ναυτικός ηλικίας τουλάχιστον δεκαέξι (16) ετών αλλά όχι μεγαλύτερης των δεκαοκτώ (18) ετών, ο οποίος έχει

υπηρετήσει σε πλοίο για τουλάχιστον τέσσερις (4) μήνες και κατά τη διάρκεια του πρώτου ταξιδιού του στο εξωτερικό έχει καταστεί προφανές ότι δεν είναι κατάλληλος για το ναυτικό επάγγελμα, δικαιούται δωρεάν επαναπατρισμό, από το πρώτο λιμάνι στο οποίο υπάρχουν προξενικές υπηρεσίες της Δημοκρατίας ή της χώρας κατοικίας ή εθνικότητας του.

(4) Ο χρόνος αναμονής για επαναπατρισμό και ο χρόνος ταξιδιού προς τον τόπο επαναπατρισμού δεν αφαιρούνται από την άδεια μετά απολαβών που παρέχεται στο ναυτικό.

(5) Τηρουμένων των προνοιών του εδαφίου (5) του άρθρου 65 του παρόντος Νόμου, οι δαπάνες της παλιννόστησης δε βαρύνουν τον επαναπατρισθέντα ναυτικό.

Υποχρεώσεις
πλοιοκτήτη.

65.-(1) Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να παρέχει οικονομική ασφάλεια ή άλλη ασφαλιστική κάλυψη, ώστε να εξασφαλίζεται ο επαναπατρισμός των ναυτικών σύμφωνα με τις πρόνοιες του παρόντος Μέρους.

(2) Ο πλοιοκτήτης, σε περίπτωση επαναπατρισμού ναυτικού που εργάζεται στο πλοίο του, υποχρεούται να καλύψει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

(α) Τα έξοδα μεταφοράς προς τον προορισμό που επιλέγει για τον επαναπατρισμό σύμφωνα με τις διατάξεις του εδαφίου (3)

(β) τα έξοδα ενδιαίτησης και διατροφής από τη στιγμή που ο ναυτικός φύγει από το πλοίο και μέχρι να φτάσει στον προορισμό επαναπατρισμού

- (γ) το μισθό και τα επιδόματα από τη στιγμή που ο ναυτικός φύγει από το πλοίο έως ότου φτάσει στον προορισμό επαναπατρισμού·
- (δ) τη μεταφορά τριάντα (30) κιλών προσωπικών αποσκευών του ναυτικού στον προορισμό επαναπατρισμού του· και
- (ε) ιατρική θεραπεία, όπου και όταν είναι απαραίτητη, έως ότου ο ναυτικός καταστεί ιατρικά ικανός να ταξιδέψει προς τον προορισμό επαναπατρισμού.

(3) Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την ευθύνη για τη ρύθμιση του επαναπατρισμού με κατάλληλα και ταχεία μέσα. Ο κανονικός τρόπος μεταφοράς είναι αεροπορικώς και οι προορισμοί επαναπατρισμού περιλαμβάνουν τις χώρες με τις οποίες ναυτικός έχει ουσιώδη σύνδεση, συμπεριλαμβανομένου-

- (α) του τόπου στον οποίο ο ναυτικός συμφώνησε να προσληφθεί,
- (β) του τόπου που ορίζεται από συλλογική σύμβαση,
- (γ) της χώρας κατοικίας του ναυτικού, ή
- (δ) άλλου τόπου ο οποίος αμοιβαία συμφωνείται κατά τον χρόνο πρόσληψης.

(4) Τηρουμένων των διατάξεων του εδαφίου (5), ο πλοιοκτήτης δεν απαιτεί από ναυτικό να δώσει προκαταβολή έναντι του κόστους επαναπατρισμού του κατά την έναρξη της

απασχόλησης του ή να ανακτά το κόστος του επαναπατρισμού από το μισθό ή τα λοιπά δικαιώματα του ναυτικού.

(5) Εξαίρεση από τον κανόνα του εδαφίου (4) αποτελεί η περίπτωση κατά την οποία ο ναυτικός βρεθεί σε αθέτηση των εργασιακών του υποχρεώσεων που προκύπτουν από τον παρόντα Νόμο.

Υποχρεώσεις της
Αρμόδιας Αρχής.

66.-(1) Σε περίπτωση κατά την οποία ο πλοιοκτήτης παραλείψει να ρυθμίσει τον επαναπατρισμό ή να καλύψει το κόστος αυτού για ναυτικό ο οποίος εργάζεται σε πλοίο υπό κυπριακή σημαία και ο οποίος δικαιούται δωρεάν επαναπατρισμό, τότε την ευθύνη αναλαμβάνει η Αρμόδια Αρχή.

(2) Για τους σκοπούς του εδαφίου (1) του παρόντος άρθρου, η Αρμόδια Αρχή οφείλει να μεριμνήσει για τον επαναπατρισμό του ναυτικού. Σε περίπτωση που δεν προβεί στις σχετικές ενέργειες και αντί αυτής μεριμνήσει το κράτος από το οποίο θα επαναπατριστεί ο ναυτικός ή το κράτος του οποίου είναι υπήκοος, το κόστος επαναπατρισμού μπορεί να ανακτηθεί από τη Δημοκρατία.

(3) Η Αρμόδια Αρχή σε περίπτωση επιβάρυνσής της με τα έξοδα επαναπατρισμού ναυτικού, υποκαθιστά το ναυτικό ως προς τα δικαιώματα του εναντίον του πλοιοκτήτη αναφορικά με τα καταβληθέντα έξοδα επαναπατρισμού και δικαιούται να τα ανακτήσει από τον πλοιοκτήτη, επαυξημένα κατά 50%.

(4) Πρέπει να διευκολύνεται ο επαναπατρισμός ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία που καταπλέουν σε λιμάνια της Δημοκρατίας ή που διέρχονται από τα χωρικά ή εσωτερικά ύδατα αυτής καθώς και η αντικατάσταση τους επί του πλοίου.

(5) Η Αρμόδια Αρχή δεν μπορεί να αρνηθεί το δικαίωμα επαναπατρισμού σε κανένα ναυτικό λόγω οικονομικών συνθηκών του πλοιοκτήτη ή λόγω ανικανότητας ή απροθυμίας αυτού για αντικατάσταση του ναυτικού.

Αντίγραφο
σχετικής
νομοθεσίας επί
του πλοίου.

67. Τα υπό κυπριακή σημαία πλοία διατεθούν και χορηγούν στους ναυτικούς αντίγραφο με τις ισχύουσες διατάξεις που αφορούν στον επαναπατρισμό σε γλώσσα κατανοητή σε αυτούς.

ΜΕΡΟΣ ΧΙΙ

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ Ή ΒΥΘΙΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ

Δικαίωμα
αποζημίωσης
λόγω απώλειας ή
βύθισης του
πλοίου.

68.-(1) Ναυτικός που εργάζεται σε κυπριακό πλοίο δικαιούται αποζημίωση λόγω τραυματισμού, απώλειας ή ανεργίας που προκύπτει σε περίπτωση απώλειας ή βύθισης του πλοίου.

(2) Ο πλοιοκτήτης καταβάλλει σε κάθε ναυτικό επί του πλοίου, αποζημίωση έναντι της ανεργίας που προκύπτει από την απώλεια ή βύθιση του πλοίου.

(3) Η αποζημίωση για την ανεργία που προκύπτει εξαιτίας της βύθισης ή της απώλειας του πλοίου καταβάλλεται για την περίοδο την οποία ο ναυτικός παραμένει άνεργος, η διάρκεια της οποίας δεν υπερβαίνει τους δύο (2) μήνες και στο επίπεδο των μισθών που καταβαλλόταν στον ναυτικό βάσει της σύμβασης εργασίας. Η συνολική αποζημίωση δεν υπερβαίνει μισθούς δύο (2) μηνών.

(4) Σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης αποδείξει ότι η ανεργία του ναυτικού δεν οφείλεται στη βύθιση ή στην απώλεια

του πλοίου, ο ναυτικός δε δικαιούται της αποζημίωσης που ορίζεται στο εδάφιο (3) του παρόντος άρθρου.

ΜΕΡΟΣ XIII

ΕΠΙΠΕΔΑ ΣΤΕΛΕΧΩΣΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Υποχρέωση πλοιοκτήτη για επαρκή στελέχωση. 69.-(1) Κάθε πλοιοκτήτης οφείλει να στελεχώνει το πλοίο του με πλήρωμα επαρκές σε αριθμό και προσόντα, ώστε να εξασφαλίζεται η ασφάλεια του πλοίου και του προσωπικού κάτω από όλες τις επιχειρησιακές συνθήκες.

105(I) του 2000. (2) Για τους σκοπούς του εδαφίου (1) εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 15 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ασφαλής Επάνδρωση, Ώρες Εργασίας και Τήρηση Φυλακής) Νόμου.

Πιστοποιητικό Ασφαλούς Επάνδρωσης. 70.-(1) Ο πλοιοκτήτης έχει καθήκον να διασφαλίζει ότι κατά πάντα χρόνο τηρείται στο πλοίο έγκυρο πιστοποιητικό ασφαλούς επάνδρωσης του πλοίου και ότι η επάνδρωσή του διατηρείται κατά πάντα χρόνο, τουλάχιστον στα επίπεδα που καθορίζονται στο πιστοποιητικό.

(2) Για τους σκοπούς του εδαφίου (1) εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 24 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ασφαλής Επάνδρωση, Ώρες Εργασίας και Τήρηση Φυλακής) Νόμου του 2000.

Υποχρέωση αποφυγής υπερβολικών ωρών εργασίας. 71.-(1) Τηρουμένων των διατάξεων του εδαφίου (1) του άρθρου 26 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ασφαλής Επάνδρωση, Ώρες Εργασίας και Τήρηση Φυλακής) Νόμου, ο πλοιοκτήτης έχει καθήκον να διασφαλίσει ότι τόσο ο πλοίαρχος όσο και οι λοιποί ναυτικοί δεν εργάζονται στο πλοίο για περισσότερο χρόνο από όσο είναι ασφαλές για το πλοίο ή από όσο χρόνο απαιτείται για

την καλή εκτέλεση των καθηκόντων τους.

(2) Ανάλογη υποχρέωση με αυτή που προβλέπεται στο εδάφιο (1) βαραίνει τον πλοίαρχο έναντι των λοιπών ναυτικών οι οποίοι εργάζονται στο πλοίο.

(3) Τηρουμένων των διατάξεων του εδαφίου (1) του άρθρου 30 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ασφαλής Επάνδρωση, Ώρες Εργασίας και Τήρηση Φυλακής) Νόμου, οι περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης και ιδιαίτερα αυτής που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου, την ανθρώπινη ζωή ή το περιβάλλον, αποτελούν εξαίρεση από την εφαρμογή των προνοιών των εδαφίων (1) και (2),

Διατροφή και
τροφοδοσία.

72. Κατά τον προσδιορισμό των επιπέδων επάνδρωσης των πλοίων λαμβάνονται υπόψη, οι απαιτήσεις του Μέρους XV του παρόντος Νόμου, για Διατροφή και Τροφοδοσία των Ναυτικών.

ΜΕΡΟΣ ΧΙΥ

ΧΩΡΟΙ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΗΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Ερμηνεία.

73. Για σκοπούς του παρόντος Μέρους-

«επιβατηγό πλοίο» σημαίνει το επιβατηγό πλοίο όπως αυτό ορίζεται στον Κανονισμό 2 (e) και (f) της Σύμβασης SOLAS

«πλοίο ειδικού προορισμού» σημαίνει πλοίο που κατασκευάστηκε σύμφωνα με τις πρόνοιες του Κώδικα Ασφάλειας για Πλοία Ειδικού Προορισμού του 1983, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, όπως εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται.

77 του 1985 «Σύμβαση SOLAS» σημαίνει τη Διεθνή Σύμβαση περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974 (SOLAS), που κυρώθηκε με τον περί της Διεθνούς Συμβάσεως για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Κυρωτικό) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμο, καθώς και τα Πρωτόκολλα και τις τροποποιήσεις αυτής της Σύμβασης, όπως αυτή η Σύμβαση και τα Πρωτόκολλά της έχουν στην ενημερωμένη έκδοσή τους.

«Χώρος ενδιαίτησης» περιλαμβάνει τους κοιτώνες, τραπεζαρίες, χώρους υγιεινής, νοσοκομειακές εγκαταστάσεις και αίθουσες αναψυχής που προβλέπονται για χρήση από τους ναυτικούς .

Πεδίο
εφαρμογής.

74.-(1) Οι διατάξεις του παρόντος Μέρους και των δυνάμει του παρόντος Νόμου εκδιδόμενων Κανονισμών που αφορούν στην κατασκευή και στον εξοπλισμό των πλοίων, εφαρμόζονται σε όλα τα κυπριακά πλοία των οποίων η τρόπιδα τέθηκε κατά ή μετά την ημερομηνία που η Σύμβαση τίθεται σε ισχύ για την Κυπριακή Δημοκρατία, οπουδήποτε αυτά βρίσκονται και στους ναυτικούς που εργάζονται σε αυτά και σε όλα τα αλλοδαπά πλοία η τρόπιδα των οποίων τέθηκε κατά ή μετά την ημερομηνία που η Σύμβαση τέθηκε σε ισχύ στο κράτος του οποίου τη σημαία φέρουν, τα οποία προσεγγίζουν κυπριακά λιμάνια και στους ναυτικούς που εργάζονται σε αυτά.

(2) Για τα πλοία η τρόπιδα των οποίων τέθηκε πριν την έναρξη ισχύος της Σύμβασης, αναφορικά με την κατασκευή και τον εξοπλισμό, εξακολουθούν να ισχύουν οι πρόνοιες της Σύμβασης αρ.92 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας περί των Χώρων Ενδιαίτησης των Πληρωμάτων στα Πλοία Αναθεωρημένη) του 1949 και της Σύμβασης αρ.133 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας περί των Χώρων Ενδιαίτησης των Πληρωμάτων στα Πλοία (Συμπληρωματικές Διάταξεις) του

1970, στο βαθμό που αυτές εφαρμόζονταν κατά την ημερομηνία κατασκευής τους.

Εφαρμογή
ελάχιστων
απαιτήσεων.

75. Σε κάθε κυπριακό πλοίο διασφαλίζεται η ασφαλής και αξιοπρεπής ενδιαίτηση των ναυτικών που εργάζονται και/ή ζουν στο πλοίο.

Γενικές απαιτήσεις
για τους χώρους
ενδιαίτησης.

76.-(1) Το ελάχιστο επιτρεπόμενο ύψος σε όλους τους χώρους ενδιαίτησης ναυτικών (ενδιαίτηματα), όπου είναι απαραίτητη η ελεύθερη και πλήρης διακίνηση, δεν θα είναι μικρότερο από 203 εκατοστά του μέτρου. Η Αρμόδια Αρχή μπορεί να επιτρέψει περιορισμένη μείωση του ελάχιστου επιτρεπόμενου ύψους σε οποιοδήποτε χώρο, ή σε τμήμα χώρου, εφόσον ικανοποιείται ότι η μείωση είναι εύλογη και δεν θα προκαλέσει δυσφορία στους ναυτικούς.

(2) Οι εγκαταστάσεις ενδιαίτησης πρέπει να είναι επαρκώς μονωμένες.

(3) Δεν επιτρέπονται κατευθείαν ανοίγματα προς τους κοιτώνες από τους χώρους φορτίων και μηχανημάτων ή από τα μαγειρεία, τις αποθήκες, τα στεγνωτήρια, ή τους κοινόχρηστους χώρους υγιεινής. Το τμήμα της φρακτής που διαχωρίζει τους χώρους αυτούς από τους κοιτώνες και τις εξωτερικές φρακτές, είναι αποτελεσματικά κατασκευασμένο από ατσάλι ή άλλο εγκεκριμένο υλικό και να είναι υδατοστεγές και αεροστεγές.

(4) Τα υλικά που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή εσωτερικών φρακτών, πινάκων και φύλλων, πατωμάτων και αρμών είναι κατάλληλα για το σκοπό αυτό και συμβάλλουν στην εξασφάλιση υγιεινού περιβάλλοντος.

(5) Οι επιφάνειες των φρακτών και των οροφών είναι από

υλικό με επιφάνεια που να διατηρείται εύκολα καθαρή. Δε χρησιμοποιείται οποιαδήποτε μορφή κατασκευής που ενδέχεται να περιθάλπει επιβλαβή ζωύφια.

(6) Οι επιφάνειες των φρακτών στις καμπίνες και στους χώρους εστίασης μπορούν να διατηρούνται εύκολα καθαρές και να είναι ανοιχτόχρωμες με ανθεκτικό, μη τοξικό φινίρισμα.

(7) Τα πατώματα σε όλους τους χώρους ενδιαίτησης ναυτικών είναι από εγκεκριμένο υλικό και κατασκευή και διαθέτουν επιφάνεια που δε γλιστράει, είναι αδιαπέραστη από υγρασία και διατηρείται εύκολα καθαρή.

(8) Όταν τα πατώματα κατασκευάζονται από σύνθετα υλικά, οι αρμοί με τις πλευρές ενισχύονται ώστε να αποφεύγονται οι ρωγμές.

(9) Παρέχεται κατάλληλος φωτισμός και επαρκής αποχέτευση σε όλους τους χώρους ενδιαίτησης των ναυτικών.

(10) Κάθε Κυπριακό πλοίο διαθέτει ξεχωριστά γραφεία ή κοινό γραφείο του πλοίου για να χρησιμοποιείται από τα τμήματα καταστρώματος και μηχανοστασίου. Η Αρμόδια Αρχή δύναται να εξαιρέσει από την παρούσα απαίτηση, πλοία με ολική χωρητικότητα κάτω των 3.000 κόρων.

(11) Πλοία που πραγματοποιούν τακτικά εμπόριο σε λιμένες που μαστίζονται από κουνούπια, εξοπλίζονται με κατάλληλες συσκευές για την αντιμετώπισή τους.

(12) Οι χώροι ενδιαίτησης και οι υπηρεσίες αναψυχής και τροφοδοσίας, πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του Μέρους XVII για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας και την

αποφυγή ατυχημάτων, όσον αφορά την αποφυγή του κινδύνου έκθεσης σε επικίνδυνα επίπεδα θορύβου και δονήσεων και άλλων περιβαλλοντικών παραγόντων και χημικών επί των πλοίων και να παρέχουν αποδεκτό επαγγελματικό περιβάλλον και περιβάλλον διαβίωσης για τους ναυτικούς επί του πλοίου.

Επιθεωρήσεις
χώρων
ενδιαίτησης.

77. Ο πλοίαρχος ή από αυτόν εξουσιοδοτημένος αξιωματικός εκτελεί κατά τακτά χρονικά διαστήματα επιθεωρήσεις ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι εγκαταστάσεις ενδιαίτησης των ναυτικών είναι καθαρές, αξιοπρεπώς κατοικήσιμες και ότι διατηρούνται σε καλή κατάσταση από άποψη επισκευών. Τα αποτελέσματα κάθε επιθεώρησης καταγράφονται και είναι διαθέσιμα για έλεγχο.

Αποκλίσεις λόγω
θρησκευτικής ή
κοινωνικής
διαφορετικότητας
των ναυτικών.

78. Στην περίπτωση πλοίου όπου υπάρχει ανάγκη να ληφθούν υπόψη, χωρίς διάκριση, τα ενδιαφέροντα ναυτικών που έχουν διαφορετικές και χαρακτηριστικές θρησκευτικές και κοινωνικές πρακτικές, η Αρμόδια Αρχή δύναται να επιτρέψει αποκλίσεις από τις απαιτήσεις του παρόντος Νόμου, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω αποκλίσεις δεν καταλήγουν σε συνολικές εγκαταστάσεις λιγότερο ευνοϊκές από αυτές στις οποίες θα κατέληγε η εφαρμογή του Μέρους XIV του παρόντος Νόμου.

Εξαιρέσεις για
πλοία κάτω των
200 κόρων.

79. Λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος του πλοίου και τον αριθμό των ναυτικών, όπου είναι εύλογο να γίνει, είναι δυνατή η εξαίρεση πλοίων χωρητικότητας κάτω των 200 κόρων, από τις απαιτήσεις των ακόλουθων προνοιών του παρόντος Νόμου:

(α) Εδάφιο (7) του άρθρου 86, εδάφιο (1) του άρθρου 89 και εδάφιο (1) του άρθρου 92 και

(β) μόνο αναφορικά με το εμβαδόν του εδαφίου (1),

(3), και (7) του άρθρου 82, μόνο αναφορικά με το εμβαδόν του πατώματος.

Θέση/εξοπλισμός
κοιτώνων.

80.-(1) Σε πλοία πλην των επιβατηγών πλοίων, οι κοιτώνες βρίσκονται άνω της εγκάρσιας γραμμής φόρτωσης στη μέση ή στην πρύμνη, με εξαίρεση σε εξαιρετικές περιπτώσεις όπου το μέγεθος, ο τύπος ή η προτιθέμενη υπηρεσία του πλοίου καθιστά ανέφικτη κάθε άλλη τοποθεσία οπότε οι κοιτώνες μπορούν να βρίσκονται στο πρωραίο μέρος του πλοίου, αλλά σε καμία περίπτωση μπροστά από το πρωραίο στεγανό σύγκρουσης.

(2) Σε περίπτωση επιβατικού πλοίου ή πλοίου ειδικού προορισμού η Αρμόδια Αρχή δύναται, υπό την προϋπόθεση ότι έγιναν ικανοποιητικές ρυθμίσεις για το φωτισμό και τον εξαερισμό, να επιτρέψει την τοποθέτηση των κοιτώνων κάτω από τη γραμμή φόρτωσης, αλλά σε καμία περίπτωση δεν τοποθετούνται ακριβώς κάτω από τους διαδρόμους εργασίας.

(3) Οι εγκαταστάσεις ενδιαίτησης και ψυχαγωγίας και τροφοδοσίας βρίσκονται όσο το δυνατόν πιο μακριά από τις μηχανές, τα δωμάτια μηχανισμού πηδαλιούχησης, τα βαρούλκα του καταστρώματος, τον εξοπλισμό εξαερισμού, θέρμανσης και κλιματισμού και λοιπά θορυβώδη μηχανήματα και συσκευές.

(4) Το σύστημα εξαερισμού για τους κοιτώνες και τους χώρους εστίασης ελέγχεται ούτως ώστε να διατηρεί τον αέρα σε ικανοποιητική κατάσταση και να εξασφαλίζει επαρκή κίνηση του αέρα σε όλες τις συνθήκες καιρού και κλίματος.

(5) Σε κάθε πλοίο, πλην επιβατικού πλοίου παρέχεται ατομικός κοιτώνας για κάθε ναυτικό. Στην περίπτωση πλοίου ολικής χωρητικότητας μικρότερης από 3 000 κόρων ή πλοίου ειδικού προορισμού, η Αρμόδια Αρχή δύναται να

χορηγήσει εξαιρέσεις από την παρούσα απαίτηση.

(6) Σε κάθε πλοίο παρέχονται ξεχωριστοί κοιτώνες για άνδρες και γυναίκες.

(7) Εφόσον είναι πρακτικό, οι κοιτώνες των ναυτικών είναι έτσι διαρρυθμισμένοι ώστε να χωρίζονται οι βάρδιες και ώστε οι ναυτικοί που εργάζονται την ημέρα να μην μοιράζονται τον κοιτώνα με εκείνους που εκτελούν φυλακές.

(8) Οι κοιτώνες έχουν επαρκές μέγεθος και κατάλληλο εξοπλισμό ώστε να εξασφαλίζεται εύλογη άνεση και να διευκολύνεται η τακτοποίηση τους.

(9) Ο χώρος που καταλαμβάνουν οι κουκέτες και τα ερμάρια, οι συρταριέρες και τα καθίσματα, συμπεριλαμβάνεται στη μέτρηση του εμβαδού πατώματος κοιτώνα. Μικροί ή ακανόνιστου σχήματος χώροι, που δεν συμβάλλουν αποτελεσματικά στο διαθέσιμο χώρο για ελεύθερη κίνηση και δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την εγκατάσταση επίπλων, πρέπει να αποκλείονται.

Κουκέτες.

81.-(1) Σε κάθε πλοίο υπάρχει επαρκής διάθεση κουκετών επί του πλοίου για τη μεγαλύτερη δυνατή άνεση των ναυτικών και των τυχόν συντρόφων που συνοδεύουν τους ναυτικούς.

(2) Σε κάθε πλοίο παρέχεται ξεχωριστή κουκέτα για κάθε ναυτικό σε κάθε περίπτωση. Οι ελάχιστες εσωτερικές διαστάσεις μιας κουκέτας είναι τουλάχιστον εκατό ενενήντα οκτώ εκατοστά (198 cm) επί ογδόντα εκατοστά (80 cm).

(3) Οι κουκέτες δεν εγκαθίστανται σε σειρές άνω των δύο. Σε περίπτωση κουκετών που τοποθετούνται κατά μήκος της

πλευράς του πλοίου, υπάρχει μόνο μία σειρά όταν υπάρχει παραφωτίδα πάνω από μία κουκέτα.

(4) Η κάτω κουκέτα σε διπλή σειρά δεν απέχει λιγότερο από τριάντα εκατοστά (30 cm) από το πάτωμα. Η πάνω κουκέτα τοποθετείται περίπου στο μέσο της απόστασης μεταξύ του χαμηλότερου μέρους της κάτω κουκέτας και του κάτω μέρους των δοκών του ανώτερου καταστρώματος.

(5) Το πλαίσιο και το υπόστεγο, εάν υπάρχει, της κουκέτας είναι από εγκεκριμένα υλικά, σκληρά, λεία τα οποία δε διαβρώνονται ούτε περιθάλλουν επιβλαβή ζώφια.

(6) Εάν χρησιμοποιούνται κυλινδρικά πλαίσια για τη κατασκευή κουκετών, είναι εντελώς σφραγισμένα και χωρίς διατρήσεις που να παρέχουν πρόσβαση σε επιβλαβή ζώφια.

(7) Κάθε κουκέτα διαθέτει άνετο στρώμα με ανατομικό κάτω μέρος ή συνδυασμένο ανατομικό στρώμα, που διαθέτει κάτω μέρος με ελατήρια ή στρώμα με ελατήρια. Το στρώμα και το υλικό του μαξιλαριού που χρησιμοποιείται είναι κατασκευασμένα από εγκεκριμένα υλικά. Δεν πρέπει να χρησιμοποιείται υλικό γεμίσματος που ενδέχεται να περιθάλλει επιβλαβή ζώφια.

(8) Όταν μία κουκέτα είναι τοποθετημένη πάνω σε άλλη τοποθετείται κάτω από το χαμηλότερο στρώμα ή τη στρώση ελατηρίων της άνω κουκέτας ένας πάτος που δεν απορροφά τη σκόνη.

(9) Στο προσκέφαλο κάθε κουκέτα είναι εγκατεστημένη μία ηλεκτρική λάμπα ανάγνωσης.

Μέγεθος

82.-(1) Σε κοιτώνες ναυτικών με μία κουκέτα, το έμβαδόν του

Κοιτώνων και πατώματος δεν είναι μικρότερο από- αριθμός ναυτικών που τους μοιράζεται.

- (α) 4,5 τετραγωνικά μέτρα σε πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 3.000,
- (β) 5,5 τετραγωνικά μέτρα σε πλοία ολικής χωρητικότητας από 3.000 έως 10.000, και
- (γ) 7 τετραγωνικά μέτρα σε πλοία ολικής χωρητικότητας των 10.000 ή άνω.

(2) Η Αρμόδια Αρχή δύναται να επιτρέψει μειωμένο εμβαδόν πατώματος, ούτως ώστε να παρέχονται κοιτώνες μίας κουκέτας σε πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 3.000, σε επιβατηγά πλοία και σε πλοία ειδικού προορισμού.

(3) Σε πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 3.000, εκτός των επιβατηγών πλοίων και των πλοίων ειδικού προορισμού, οι κοιτώνες μπορούν να καταλαμβάνονται από δυο ναυτικούς το πολύ. Το εμβαδόν πατώματος των εν λόγω κοιτώνων δεν είναι μικρότερο από 7 τετραγωνικά μέτρα.

(4) Σε επιβατηγά πλοία ειδικού προορισμού, το εμβαδόν πατώματος των κοιτώνων των ναυτικών που δεν εκτελούν καθήκοντα αξιωματικών του πλοίου δεν είναι μικρότερο από-

- (α) 7,5 τετραγωνικά μέτρα σε δωμάτια που καταλαμβάνονται από δύο άτομα,
- (β) 11,5 τετραγωνικά μέτρα σε δωμάτια που

καταλαμβάνονται από τρία άτομα, και

(γ) 14,5 τετραγωνικά μέτρα σε δωμάτια που καταλαμβάνονται από τέσσερα άτομα.

(5) Σε πλοία ειδικού προορισμού, οι κοιτώνες μπορούν να στεγάζουν περισσότερα από τέσσερα άτομα. Το εμβαδόν πατώματος των εν λόγω κοιτώνων δεν είναι μικρότερο από 3,6 τετραγωνικά μέτρα ανά άτομο.

(6) Σε πλοία, πλην των επιβατηγών πλοίων και των πλοίων ειδικού προορισμού, οι κοιτώνες των ναυτικών που εκτελούν καθήκοντα αξιωματικών του πλοίου, όπου δεν παρέχεται ιδιωτικό καθιστικό ή δωμάτιο ημέρας, έχουν εμβαδόν πατώματος ανά άτομο που δεν είναι μικρότερο από-

(α) 7,5 τετραγωνικά μέτρα σε πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 3.000,

(β) 8,5 τετραγωνικά μέτρα σε πλοία ολικής χωρητικότητας από 3.000 έως 10.000, και

(γ) 10 τετραγωνικά μέτρα σε πλοία ολικής χωρητικότητας των 10.000 ή άνω.

(7) Σε επιβατηγά πλοία και πλοία ειδικού προορισμού, το εμβαδόν πατώματος για τους ναυτικούς που εκτελούν καθήκοντα αξιωματικών του πλοίου, όπου δεν παρέχεται ιδιωτικό καθιστικό ή δωμάτιο ημέρας, δεν είναι μικρότερο από 7,5 τετραγωνικά μέτρα ανά άτομο για τους κατώτερους αξιωματικούς και από 8,5 τετραγωνικά μέτρα ανά άτομο για τους ανώτερους αξιωματικούς:

Νοείται ότι, για σκοπούς του παρόντος εδαφίου, κατώτεροι αξιωματικοί θεωρούνται εκείνοι που απασχολούνται σε επίπεδο λειτουργικών καθηκόντων και ανώτεροι εκείνοι που απασχολούνται σε επίπεδο διοικητικών καθηκόντων.

(8) Ο πλοίαρχος ο πρώτος μηχανικός και ο υποπλοίαρχος διαθέτουν, εκτός από τον κοιτώνα τους, ένα εφαπτόμενο καθιστικό, δωμάτιο ημέρας ή αντίστοιχο πρόσθετο χώρο. Η Αρμόδια Αρχή δύναται να εξαιρέσει από την απαίτηση αυτή πλοία με ολική χωρητικότητα κάτω των 3.000, μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

(9) Όπου είναι πρακτικό, εξετάζεται η δυνατότητα επέκτασης της διευκόλυνσης που αναφέρεται στο εδάφιο (8) στο δεύτερο μηχανικό.

Επίπλωση
κοιτώνων.

83.-(1) Η επίπλωση κάθε κοιτώνα περιλαμβάνει ευρύχωρο ερμάριο ιματισμού (τουλάχιστον 475 λίτρων) και ένα συρτάρι ή αντίστοιχο χώρο τουλάχιστον 56 λίτρων. Σε περίπτωση που το συρτάρι είναι ενσωματωμένο στο ερμάριο, τότε ο συνδυασμένος ελάχιστος όγκος του ερμαρίου είναι 500 λίτρα. Το ερμάριο διαθέτει ράφι και μπορεί να κλειδώνεται από τον κάτοχο.

(2) Κάθε κοιτώνας, εφοδιάζεται με τραπέζι ή γραφείο, το οποίο μπορεί να είναι σταθερό, πτυσσόμενο ή συρόμενο και με άνετο κάθισμα.

(3) Οι κοιτώνες διαθέτουν κουρτίνες ή ισοδύναμο μέσο για τις παραφωτίδες.

(4) Οι κοιτώνες διαθέτουν καθρέφτη με φώς, μικρά ντουλάπια για τα απαραίτητα της τουαλέτας, ράφι βιβλίων και

επαρκή αριθμό κρεμαστρών.

Τοποθεσία
και μέγεθος
χώρων εστίασης.

84.-(1) Οι χώροι εστίασης των πλοίων, βρίσκονται χωριστά από τους κοιτώνες και όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο μαγειρείο:

Νοείται ότι, στην περίπτωση πλοίου χωρητικότητας κάτω των 3000, δύναται να δοθεί εξαίρεση από την απαίτηση αυτή.

(2) Οι χώροι εστίασης έχουν επαρκές μέγεθος και άνεση και α είναι κατάλληλα επιπλωμένοι και εξοπλισμένοι, συμπεριλαμβανομένων μέσων αναζωογόνησης, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των ναυτικών που είναι πιθανό να τα χρησιμοποιήσουν κάθε φορά.

(3) Όπου παρέχονται χωριστοί χώροι εστίασης στους ναυτικούς, τότε παρέχονται χωριστά για τον πλοίαρχο και τους αξιωματικούς, και για τους υπαξιωματικούς και τους άλλους ναυτικούς.

(4) Σε πλοία, πλην των επιβατηγών πλοίων, το εμβαδόν πατώματος στους χώρους εστίασης των ναυτικών δεν είναι μικρότερο από 1,5 τετραγωνικό μέτρο ανά άτομο της σχεδιαζόμενης χωρητικότητας θέσεων.

Επίπλωση/
εξοπλισμός
χώρων εστίασης.

85.-(1) Οι χώροι εστίασης είναι εξοπλισμένοι με τραπέζια και κατάλληλα καθίσματα, σταθερά ή κινητά, επαρκή για να φιλοξενήσουν το μεγαλύτερο αριθμό των ναυτικών που είναι πιθανό να τα χρησιμοποιήσουν ανά πάσα στιγμή.

(2) Όταν οι ναυτικοί είναι επί του πλοίου διατίθενται συνεχώς σε αυτούς τα ακόλουθα:

- (α) Ψυγεία τα οποία βρίσκονται σε κατάλληλη θέση και έχουν επαρκή χωρητικότητα για τον αριθμό των προσώπων που χρησιμοποιούν την τραπεζαρία ή τις τραπεζαρίες,
- (β) διευκολύνσεις για ζεστά ροφήματα, και
- (γ) εγκαταστάσεις κρύου νερού.

(3) Σε περίπτωση που οι διαθέσιμες αποθήκες επιτραπέζιων σκευών δεν είναι προσβάσιμες από τους χώρους εστίασης, παρέχονται επαρκή ερμάρια για τα σκεύη και κατάλληλες εγκαταστάσεις για την πλύση τους.

(4) Οι επιφάνειες των τραπεζιών και των καθισμάτων είναι από υλικό ανθεκτικό στην υγρασία.

Περί
εγκαταστάσεων
υγιεινής.

86.-(1) Όλες οι εγκαταστάσεις υγιεινής έχουν εξαερισμό στον ανοικτό αέρα, ανεξάρτητο από οποιοδήποτε άλλο μέρος των χώρων ενδιαίτησης.

(2) Όλοι οι ναυτικοί έχουν βολική πρόσβαση επί του πλοίου σε εγκαταστάσεις υγιεινής που πληρούν τα ελάχιστα επίπεδα υγείας, υγιεινής και άνεσης, με παροχή χωριστών εγκαταστάσεων υγιεινής για άνδρες και γυναίκες.

(3) Οι εγκαταστάσεις υγιεινής που προορίζονται για χρήση από περισσότερα του ενός πρόσωπα πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- (α) Τα πατώματα είναι από εγκεκριμένο ανθεκτικό υλικό, αδιαπέραστο από υγρασία και διαθέτουν κατάλληλη αποχέτευση,

(β) οι φρακτές είναι ασάλινες ή από άλλο εγκεκριμένο υλικό και είναι υδατοστεγείς έως τουλάχιστον 23 εκατοστά πάνω από το επίπεδο του καταστρώματος, και

(γ) έχουν επαρκή φωτισμό, θέρμανση και εξαερισμό.

(4) Σε κάθε πλοίο υπάρχουν εγκαταστάσεις υγιεινής εύκολα προσβάσιμες από τη γέφυρα πλοήγησης και το μηχανοστάσιο ή κοντά στο κέντρο ελέγχου μηχανοστασίου οι οποίες διαθέτουν τουαλέτα και νιπτήρα με τρεχούμενο κρύο και ζεστό νερό:

Νοείται ότι η Αρμόδια Αρχή δύναται να εξαιρέσει από την πιο πάνω απαίτηση πλοία με ολική χωρητικότητα κάτω των 3.000 κόρων.

(5) Σε κάθε πλοίο παρέχεται σε κατάλληλο χώρο τουλάχιστον μία τουαλέτα, ένας νιπτήρας και μία μπανιέρα ή λουτήρας ή και τα δύο, ανά έξι άτομα ή λιγότερα, τα οποία δεν έχουν προσωπικές εγκαταστάσεις.

(6) Σε κάθε πλοίο υπάρχει σε όλους τους χώρους πλύσης φρέσκο τρεχούμενο ζεστό και κρύο νερό.

(7) Κάθε κοιτώνας διαθέτει νιπτήρα με φρέσκο τρεχούμενο κρύο και ζεστό νερό, εκτός εάν ο νιπτήρας είναι τοποθετημένος στο ιδιωτικό μπάνιο που παρέχεται.

Νοείται ότι, από την απαίτηση αυτή εξαιρούνται τα επιβατηγά πλοία.

(8) Η Αρμόδια Αρχή δύναται εξετάσει το ενδεχόμενο ειδικών ρυθμίσεων ή μείωσης του αριθμού των απαιτούμενων εγκαταστάσεων, στα επιβατηγά πλοία που πραγματοποιούν συνήθως ταξίδια διάρκειας όχι μεγαλύτερης των τεσσάρων ωρών.

Τουαλέτες.

87.-(1) Όλες οι τουαλέτες διαθέτουν άφθονη ροή νερού, με καζανάκι ή άλλο κατάλληλο μέσο ροής, όπως με αέρα, που διατίθεται συνεχώς και ελέγχεται ανεξάρτητα.

(2) Όλες οι τουαλέτες εξαερίζονται επαρκώς, ώστε να είναι απαλλαγμένες σε λογικό βαθμό από δυσάρεστες οσμές.

(3) Οι τουαλέτες βρίσκονται σε βολική θέση σε σχέση με τους κοιτώνες και τους χώρους πλύσης, αλλά χωριστά από αυτούς, χωρίς άμεση πρόσβαση από τους κοιτώνες ή από διάδρομο μεταξύ κοιτώνων και τουαλετών για τις οποίες δεν υπάρχει άλλη πρόσβαση:

Νοείται ότι, η παρούσα απαίτηση δεν ισχύει όταν η τουαλέτα βρίσκεται σε χώρο μεταξύ δύο κοιτώνων που φιλοξενούν συνολικά όχι περισσότερους από τέσσερις ναυτικούς.

(4) Όταν υπάρχουν περισσότερες από μία τουαλέτες σε έναν χώρο, διαχωρίζονται επαρκώς.

Εξαερισμός χώρων.

88.-(1) Οι κοιτώνες και οι χώροι εστίασης αερίζονται επαρκώς.

(2) Το σύστημα εξαερισμού για τους κοιτώνες και τους χώρους εστίασης ελέγχεται ούτως ώστε να διατηρεί τον αέρα σε ικανοποιητική κατάσταση και να εξασφαλίζει επαρκή κίνηση του αέρα σε όλες τις συνθήκες καιρού και κλίματος.

Εγκαταστάσεις
κλιματισμού.

89.-(1) Κάθε Κυπριακό πλοίο, εξαιρουμένων των πλοίων που απασχολούνται συνήθως με εμπόριο όπου οι εύκρατες κλιματολογικές συνθήκες δεν το απαιτούν, είναι εξοπλισμένο με κλιματισμό στις εγκαταστάσεις ενδιαίτησης των ναυτικών, σε κάθε χωριστό χώρο ραδιοεπικοινωνιών και σε κάθε δωμάτιο ελέγχου μηχανημάτων.

(2) Τα συστήματα κλιματισμού, είτε κεντρικού είτε ατομικού τύπου μονάδα, είναι σχεδιασμένα ούτως ώστε-

(α) να διατηρούν τον αέρα σε ικανοποιητική θερμοκρασία και σχετική υγρασία σε σύγκριση με τις συνθήκες του εξωτερικού αέρα, να εξασφαλίζουν επάρκεια αλλαγών αέρα σε όλους τους κλιματιζόμενους χώρους, να λαμβάνουν υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των θαλάσσιων εργασιών και να μην παράγουν υπερβολικούς θορύβους ή δονήσεις, και

(β) να διευκολύνουν τον εύκολο καθαρισμό και την απολύμανση για την πρόληψη ή τον έλεγχο της διάδοσης ασθενειών.

(3) Ηλεκτρική ισχύς για τη λειτουργία του κλιματισμού και άλλων βοηθημάτων εξαερισμού που απαιτούν τα εδάφια (1) και (2) είναι διαθέσιμη συνεχώς όταν οι ναυτικοί ζουν ή εργάζονται στο πλοίο και το απαιτούν οι συνθήκες. Ωστόσο, η εν λόγω ισχύς δεν χρειάζεται να παρέχεται από πηγή έκτακτης ανάγκης.

Παροχή
θέρμανσης.

90.-(1) Σε κάθε πλοίο παρέχεται επαρκής θέρμανση μέσω κατάλληλου συστήματος θέρμανσης, με εξαίρεση τα πλοία που πραγματοποιούν αποκλειστικά ταξίδια σε τροπικά κλίματα.

(2) Το σύστημα θέρμανσης των χώρων ενδιαίτησης των ναυτικών λειτουργεί συνεχώς όταν οι ναυτικοί ζουν ή εργάζονται στο πλοίο και οι συνθήκες απαιτούν τη χρήση του.

(3) Σε όλα τα πλοία όπου απαιτείται σύστημα θέρμανσης, η θέρμανση παρέχεται μέσω ζεστού νερού, θερμού αέρα, ηλεκτρισμού, ατμού ή αντίστοιχου μέσου. Μέσα στους χώρους ενδιαίτησης, δεν χρησιμοποιείται ο ατμός ως μέσο μετάδοσης θερμότητας. Το σύστημα θέρμανσης διατηρεί τη θερμοκρασία των χώρων ενδιαίτησης των ναυτικών σε ικανοποιητικό επίπεδο υπό κανονικές συνθήκες καιρού και κλίματος, οι οποίες είναι πιθανό να απαντηθούν κατά το δρομολόγιο που πραγματοποιεί το πλοίο.

(4) Τα καλοριφέρ και οι άλλες συσκευές θέρμανσης τοποθετούνται και, όταν αυτό είναι απαραίτητο, προφυλάσσονται για την αποφυγή κινδύνου πυρκαγιάς ή κινδύνου ή δυσφορίας των ναυτικών.

Παροχή
φωτισμού.

91.-(1) Με την επιφύλαξη ειδικών διευθετήσεων για τα επιβατηγά πλοία, οι κοιτώνες και οι χώροι εστίασης φωτίζονται με φυσικό φως και προμηθεύονται με επαρκές τεχνητό φως.

(2) Σε όλα τα πλοία παρέχεται ηλεκτρικό φως στους χώρους ενδιαίτησης των ναυτικών. Εάν δεν υπάρχουν δύο ανεξάρτητες πηγές ηλεκτρισμού για φωτισμό, πρόσθετος φωτισμός παρέχεται με κατάλληλα κατασκευασμένες λάμπες ή συσκευές φωτισμού για έκτακτη χρήση.

Εγκαταστάσεις
πλυσίματος.

92.-(1) Σε κάθε πλοίο υπάρχουν διαθέσιμες, κατάλληλα τοποθετημένες και εξοπλισμένες εγκαταστάσεις πλυσίματος.

(2) Οι εγκαταστάσεις πλυσίματος που παρέχονται για χρήση από τους ναυτικούς λαμβανομένων υπόψη του αριθμού του πληρώματος και της διάρκειας των ταξιδιών να περιλαμβάνουν-

- (α) πλυντήρια,
- (β) στεγνωτήρια ή επαρκώς θερμαινόμενα και αεριζόμενα δωμάτια στεγνώματος, και
- (γ) σίδερα και σιδερώστρες ή αντίστοιχες συσκευές.

(3) Οι εξαιρεστήρες από τις εγκαταστάσεις πλυσίματος δεν επανακυκλοφορούν τον αέρα μέσα στα ενδαιπήματα.

Νοσοκομειακές
εγκαταστάσεις.

93.-(1) Κάθε Κυπριακό πλοίο που μεταφέρει δεκαπέντε (15) ή περισσότερους ναυτικούς και πραγματοποιεί ταξίδι διάρκειας άνω των τριών (3) ημερών δι' αθέτει χωριστές νοσοκομειακές εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για ιατρικούς σκοπούς. Η Αρμόδια Αρχή δύναται να χαλαρώσει την απαίτηση αυτή για πλοία που πραγματοποιούν παράκτιο εμπόριο.

(2) Οι νοσοκομειακές εγκαταστάσεις έχουν σε κάθε καιρό, εύκολη πρόσβαση, παρέχουν άνετη ενδαιήτηση για τους ασθενείς και συμβάλλουν στην παροχή άμεσης και κατάλληλης προσοχής.

(3) Οι νοσοκομειακές εγκαταστάσεις είναι σχεδιασμένες ώστε να διευκολύνουν την εξέταση και την παροχή ιατρικών πρώτων βοηθειών και να βοηθούν στην αποφυγή της μετάδοσης μολυσματικών ασθενειών.

(4) Η διαμόρφωση της εισόδου, των κουκετών των νοσοκομειακών εγκαταστάσεων, του φωτισμού, του εξαερισμού, της θέρμανσης και της παροχής νερού είναι σχεδιασμένη ώστε

να εξασφαλίζει την άνεση και να διευκολύνει τη θεραπεία των ασθενών.

(5) Εγκαταστάσεις υγιεινής παρέχονται, για την αποκλειστική χρήση των ασθενών των νοσοκομειακών εγκαταστάσεων, είτε ως τμήμα της εγκατάστασης είτε κοντά σε αυτή. Οι εν λόγω εγκαταστάσεις υγιεινής περιλαμβάνουν τουλάχιστον μία τουαλέτα, ένα νιπτήρα και μία μπανιέρα ή λουτήρα.

Εγκαταστάσεις αλλαγής ρούχων. 94. Όπου παρέχονται χωριστές εγκαταστάσεις για να αλλάζει ρούχα το προσωπικό του μηχανοστασίου αυτές-

(α) βρίσκονται εκτός του μηχανοστασίου αλλά με εύκολη πρόσβαση σε αυτό, και

(β) διαθέτουν χωριστά ντουλάπια ρούχων, νιπτήρες με ζεστό και κρύο τρεχούμενο φρέσκο νερό και όπου είναι δυνατό, μπανιέρες ή λουτήρες ή και τα δύο.

Κλινοσκεπάσματα 95.-(1) Καθαρά κλινοσκεπάσματα και σκεύη φαγητού παρέχονται από τον πλοιοκτήτη σε όλους τους ναυτικούς για χρήση επί του πλοίου κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας τους στο πλοίο και οι ναυτικοί είναι υπεύθυνοι για την επιστροφή τους σε χρόνο που ορίζεται από τον πλοίαρχο και κατά την ολοκλήρωση της υπηρεσίας στο πλοίο.

(2) Τα κλινοσκεπάσματα είναι καλής ποιότητας και τα πιάτα, τα ποτήρια και τα λοιπά σκεύη φαγητού είναι από εγκεκριμένο υλικό που να καθαρίζεται εύκολα.

Είδη προσωπικής 96. Πετσέτες, σαπούνη και χαρτί τουαλέτας για όλους τους

υγιεινής. ναυτικούς παρέχονται από τον πλοιοκτήτη.

Θόρυβοι και δονήσεις. 97.-(1) Οι εγκαταστάσεις ενδιαίτησης, ψυχαγωγίας και τροφοδοσίας βρίσκονται όσο το δυνατόν πιο μακριά από τις μηχανές, τα δωμάτια εξοπλισμού πηδαλιούχησης, τα βαρούλκα του καταστρώματος, τον εξοπλισμό εξαερισμού, θέρμανσης και κλιματισμού και λοιπά θορυβώδη μηχανήματα και συσκευές.

(2) Ακουστική μόνωση ή άλλα κατάλληλα υλικά που απορροφούν τους θορύβους χρησιμοποιούνται στη κατασκευή και το φινίρισμα των φρακτών, των οροφών και καταστρωμάτων εντός των χώρων παραγωγής θορύβων, καθώς και πόρτες που κλείνουν αυτόματα και απομονώνουν τους θορύβους στους χώρους μηχανημάτων.

(3) Το μηχανοστάσιο και οι λοιποί χώροι μηχανημάτων εφοδιάζονται, όπου αυτό είναι πρακτικό, με ηχομονωμένα κεντρικά δωμάτια ελέγχου για το προσωπικό του μηχανοστασίου. Οι χώροι εργασίας, όπως το μηχανουργείο είναι μονωμένοι έναντι του γενικού θορύβου του μηχανοστασίου και λαμβάνονται μέτρα για τη μείωση του θορύβου κατά τη λειτουργία των μηχανημάτων.

(4) Τα όρια των επιπέδων θορύβου για τους χώρους εργασίας και διαβίωσης, είναι σύμφωνα με τις Κατευθυντήριες Οδηγίες για τα επίπεδα εκθέσεως της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, συμπεριλαμβανομένων εκείνων του Κώδικα Πρακτικής της Δ.Ο.Ε με τίτλο Περιβαλλοντικοί παράγοντες στο χώρο εργασίας, 2001 και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και με τυχόν μεταγενέστερες τροποποιήσεις για τα αποδεκτά επίπεδα θορύβου επί πλοίων. Αντίγραφα των ισχυόντων εκδόσεων των πιο πάνω στην Αγγλική γλώσσα ή στη γλώσσα εργασίας του πλοίου, υπάρχουν στο πλοίο και είναι προσβάσιμα

στους ναυτικούς.

(5) Καμία εγκατάσταση ενδιαίτησης ή ψυχαγωγίας ή τροφοδοσίας δεν είναι εκτεθειμένη σε υπερβολικές δονήσεις.

Πρόσβαση σε ανοικτό χώρο.

98. Όλα τα πλοία διαθέτουν χώρο ή χώρους στο ανοικτό κατάστρωμα στους οποίους οι ναυτικοί θα έχουν πρόσβαση όταν είναι εκτός υπηρεσίας, οι οποίοι θα καταλαμβάνουν επαρκή περιοχή σε σχέση με το μέγεθος του πλοίου και τον αριθμό των ναυτικών επί αυτού.

Εγκαταστάσεις και μέσα υπηρεσιών αναψυχής.

99.-(1) Κατάλληλες εγκαταστάσεις, ευκολίες και υπηρεσίες αναψυχής ναυτικών παρέχονται στα πλοία για το όφελος όλων των ναυτικών. Στο σχεδιασμό και κατασκευή των εγκαταστάσεων αναψυχής λαμβάνεται υπόψη το Μέρος XVIII παρόντος Νόμου, για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας και την αποφυγή ατυχημάτων.

(2) Η επίπλωση των εγκαταστάσεων αναψυχής περιλαμβάνει τουλάχιστον μία βιβλιοθήκη και εγκαταστάσεις ανάγνωσης, γραφής, και όπου είναι δυνατόν, παιχνιδιών.

(3) Όπου είναι δυνατό συμπεριλαμβάνονται, χωρίς κόστος για τους ναυτικούς, οι ακόλουθες εγκαταστάσεις και μέσα αναψυχής:

(α) δωμάτιο καπνιστών,

(β) εγκαταστάσεις προβολής τηλεόρασης και λήψης ραδιοφωνικών μεταδόσεων,

(γ) εγκαταστάσεις προβολής ταινιών,

- (δ) αθλητικός εξοπλισμός,
- (ε) εγκαταστάσεις κολύμβησης,
- (στ) βιβλιοθήκη που να περιέχει επαγγελματικά και άλλα βιβλία,
- (ζ) μέσα για ψυχαγωγικές χειροτεχνίες,
- (η) ηλεκτρονικός εξοπλισμός, όπως ραδιόφωνο, τηλεόραση, βίντεο, DVD/CD, προσωπικός υπολογιστής και λογισμικό και κασετόφωνο,
- (θ) αναψυκτήριο (bar) στο πλοίο για τους ναυτικούς, εκτός εάν αυτό είναι αντίθετο με τα εθνικά, θρησκευτικά ή κοινωνικά έθιμα, και
- (ι) πρόσβαση σε τηλεφωνικές επικοινωνίες πλοίου-ξηράς και εγκαταστάσεις ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και διαδικτύου, όπου είναι διαθέσιμες, με εύλογες χρεώσεις για τη χρήση αυτών των υπηρεσιών.

ΜΕΡΟΣ XV

ΔΙΑΤΡΟΦΗ ΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

- | | |
|-------------------------|--|
| Φαγητό και πόσιμο νερό. | 100. Κάθε ναυτικός, μέλος πληρώματος σε κυπριακό πλοίο, δικαιούται φαγητό και πόσιμο νερό επαρκούς ποσότητας, κατάλληλης ποιότητας και θρεπτικής αξίας λαμβανομένων υπόψη των διαφορετικών διατροφικών συνηθειών και θρησκευτικών ιδιαιτεροτήτων του πληρώματος. |
| Δωρεάν Σίτιση. | 101. Ο ναυτικός δικαιούται δωρεάν σίτισης κατά το |

διάστημα της απασχόλησης του επί του πλοίου.

- Προμήθειες Τροφίμων. 102. Οι προμήθειες τροφίμων και πόσιμου νερού του πλοίου είναι επαρκείς σε ποσότητα και κατάλληλες όσο αφορά την θρεπτική αξία την ποιότητα και την ποικιλία, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των ναυτικών που υπηρετούν σε αυτό, τις διατροφικές, πολιτιστικές και θρησκευτικές τους συνήθειες καθώς και τη διάρκεια και τη φύση του ταξιδιού.
- Τμήμα Τροφοδοσίας. 103.-(1) Η οργάνωση και ο εξοπλισμός του τμήματος τροφοδοσίας είναι τέτοια ώστε να παρέχονται στους ναυτικούς επαρκή, ποικίλα και θρεπτικά γεύματα, παρασκευασμένα και σερβιρισμένα σε συνθήκες υγιεινής.
- (2) Το προσωπικό τροφοδοσίας είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο και πληροφορημένο για τις θέσεις του.
- Επιθεωρήσεις. 104. Ο πλοίαρχος ή ο εξουσιοδοτημένος από αυτόν αξιωματικός, εκτελεί κατά τακτά χρονικά διαστήματα επιθεωρήσεις, εγγράφως τεκμηριωμένες αναφορικά με-
- (α) τις προμήθειες τροφίμων και πόσιμου νερού,
 - (β) τους χώρους και τον εξοπλισμό που χρησιμοποιούνται για την αποθήκευση, και το χειρισμό τροφίμων και πόσιμου νερού, και
 - (γ) τα μαγειρεία και τον λοιπό εξοπλισμό για την προετοιμασία και την παροχή των γευμάτων.
- Προσόντα και εκπαίδευση μαγείρων. 105.-(1) Κανένας ναυτικός ηλικίας κάτω των δεκαοκτώ (18) ετών δεν εργοδοτείται ή απασχολείται ως μάγειρας σε πλοίο.

(2) Οι μάγειρες των πλοίων είναι εκπαιδευμένοι, έχουν τα κατάλληλα προσόντα και είναι ικανοί για τη θέση με βάση τις πρόνοιες του παρόντος Νόμου.

(3) Η εκπαίδευση των μαγείρων περιλαμβάνει την ολοκλήρωση εγκεκριμένου και αναγνωρισμένου προγράμματος κατάρτισης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 106 του παρόντος Νόμου, το οποίο καλύπτει την πρακτική μαγειρική, την υγιεινή των τροφίμων, την προσωπική υγιεινή, την αποθήκευση των τροφίμων, τον έλεγχο των αποθεμάτων, την προστασία του περιβάλλοντος και την υγιεινή και ασφάλεια της τροφοδοσίας.

(4) Σε πλοία με πλήρωμα μικρότερο από δέκα άτομα, δεν απαιτείται η εργοδότηση μάγειρα. Οποιοδήποτε όμως πρόσωπο επεξεργάζεται τρόφιμα στην κουζίνα πλοίου, είναι εκπαιδευμένο και ενημερωμένο στον τομέα της υγιεινής των τροφίμων και της προσωπικής υγιεινής καθώς και της αποθήκευσης τροφίμων στο πλοίο.

(5) Σε περιπτώσεις εξαιρετικής ανάγκης, η Αρμόδια Αρχή δύναται να εκδώσει εξαίρεση που επιτρέπει σε μάγειρα που δεν είναι πλήρως προσοντούχος να υπηρετεί σε ένα συγκεκριμένο πλοίο για συγκεκριμένη περιορισμένη περίοδο, μέχρι τον επόμενο κατάλληλο λιμένα ή για περίοδο που δεν υπερβαίνει τον ένα (1) μήνα, με την προϋπόθεση ότι το άτομο για το οποίο εκδόθηκε η εξαίρεση έχει εκπαιδευτεί και ενημερωθεί σε τομείς συμπεριλαμβανομένης της υγιεινής των τροφίμων, της προσωπικής υγιεινής καθώς και του χειρισμού και της αποθήκευσης τροφίμων επί του πλοίου.

Πιστοποίηση
μαγείρων.

106.-(1) Πιστοποιούνται ως μάγειρες πλοίων οι ναυτικοί που έχουν-

- (α) τουλάχιστον έξι (6) μήνες θαλάσσια υπηρεσία και έχουν ολοκληρώσει με επιτυχία εγκεκριμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης για μάγειρες ή
- (β) έχουν τουλάχιστον είκοσι τέσσερις (24) μήνες θαλάσσια υπηρεσία στην ειδικότητα του μάγειρα πλοίων, από την οποία οι έξι (6) μήνες εντός δύο (2) ετών πριν από την κύρωση της Σύμβασης από τη Δημοκρατία.

(2) Το εγκεκριμένο πρόγραμμα μπορεί να διεξάγεται και τα πιστοποιητικά να χορηγούνται από εγκεκριμένη σχολή εκπαίδευσης μαγείρων.

(3) Η Αρμόδια Αρχή αναγνωρίζει τα πιστοποιητικά μαγείρων πλοίων που εκδίδονται από άλλα Μέλη, τα οποία έχουν κυρώσει τη Σύμβαση ή τη Σύμβαση για Δίπλωμα Ικανότητας Ναυτομαγείρων, 1946 (No.69).

ΜΕΡΟΣ XVI

ΙΑΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΞΗΡΑ

- Ερμηνεία. 107. Για σκοπούς του παρόντος Μέρους-
- «ιατρικά εφόδια» σημαίνει τα φάρμακα, το ιατρικό υλικό και τα αντίδοτα·
- «Σύμβαση STCW» έχει την έννοια που αποδίδει στον όρο αυτό το άρθρο 24 του παρόντος Νόμου.
- Πλαίσιο και εύρος ιατρικής 108.-(1) Σε ό,τι αφορά στο δικαίωμα του ναυτικού ο οποίος εργοδοτείται σε κυπριακό πλοίο στην προστασία της υγείας του

περίθαλψης. και στην παροχή ιατρικής περίθαλψης, επιπλέον του παρόντος 175(Ι) του 2002. Νόμου ισχύει ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ελάχιστες Προδιαγραφές Ιατρικής Περίθαλψης στα Πλοία) Νόμος και κάθε άλλη σχετική διάταξη.

(2) Δεδομένων των συνθηκών άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος, η προστασία του ναυτικού περιλαμβάνει αντίστοιχη προστασία με τη νόμιμη προστασία των εργαζομένων στην ξηρά, συμπεριλαμβανομένης της άμεσης πρόσβασης στα ιατρικά εφόδια, στις εγκαταστάσεις διάγνωσης και θεραπείας, και στις ιατρικές συμβουλές.

(3) Η προστασία του εδαφίου (2) περιλαμβάνει, όπου αυτό είναι δυνατό, δικαίωμα επίσκεψης χωρίς καθυστέρηση σε προσοντούχο ιατρό ή οδοντίατρο στους λιμένες όπου προσεγγίζει το πλοίο με έξοδα του πλοιοκτήτη.

Ιατρικά εφόδια, ιατρείο, ιατρός επί του πλοίου και εκπαίδευση ναυτικών. 109.-(1) Σε ό,τι αφορά στην υποχρέωση του πλοιοκτήτη να υπάρχουν διαθέσιμα σε μόνιμη βάση στο πλοίο τα κατά νόμο ιατρικά εφόδια και να εξασφαλίζεται χώρος παροχής ιατρικής φροντίδας και ιατρός, ισχύει το άρθρο 4 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ελάχιστες Προδιαγραφές Ιατρικής Περίθαλψης στα Πλοία) Νόμου.

(2) Σε ό,τι αφορά στην υποχρέωση του πλοιοκτήτη σε κάθε πλοίο να εξασφαλίζει τις προϋποθέσεις περί εκπαίδευσης των ναυτικών σε μέτρα ιατρικής περίθαλψης και πρώτων βοηθειών και τους αναγκαίους οδηγούς χρήσης των ιατρικών εφοδίων, ισχύει το άρθρο 7 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ελάχιστες Προδιαγραφές Ιατρικής Περίθαλψης στα Πλοία) Νόμου.

(3) Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, το εδάφιο (1)

του άρθρου 9 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ελάχιστες Προδιαγραφές Ιατρικής Περίθαλψης στα Πλοία) Νόμου εφαρμόζεται και στους οδηγούς χρήσης των ιατρικών εφοδίων.

Γιατρός, ιατρική περίθαλψη, πρώτες βοήθειες στο πλοίο.

110.-(1) Η υποχρέωση του πλοίου να διαθέτει ιατρό υπόκειται στις προϋποθέσεις του εδαφίου (4) του άρθρου 4 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ελάχιστες Προδιαγραφές Ιατρικής Περίθαλψης στα Πλοία) Νόμου.

(2) Σε ό,τι αφορά στα πλοία που δεν υποχρεούνται να φέρουν ιατρό δυνάμει του εδαφίου (1) του παρόντος άρθρου, ισχύει το άρθρο 7 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ελάχιστες Προδιαγραφές Ιατρικής Περίθαλψης στα Πλοία) Νόμου σχετικά με την ενημέρωση και την εκπαίδευση.

(3) Σε ό,τι αφορά στα πλοία τα οποία δεν υποχρεούνται να διαθέτουν ιατρό δυνάμει των εδαφίων (1) και (2), ο πλοιοκτήτης οφείλει να εξασφαλίζει ιατρό στο πλοίο όταν αυτό κρίνεται εύλογα αναγκαίο, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες του ταξιδιού, την εμπειρία από ανάλογα ταξίδια και τους παράγοντες κινδύνου, συμπεριλαμβανομένων των χαρακτηριστικών των λιμένων προσέγγισης, τον προορισμό και τη διάρκεια του ταξιδιού, το είδος των δραστηριοτήτων που θα εκτελούνται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, τα χαρακτηριστικά του φορτίου και τον αριθμό των εργαζομένων.

(4) Πλοίο το οποίο δεν υποχρεούται να διαθέτει ιατρό δυνάμει των ανωτέρω εδαφίων και το οποίο μπορεί να αποκτήσει πρόσβαση σε ιατρική περίθαλψη και ιατρικές εγκαταστάσεις εντός οκτώ (8) ωρών διαθέτει τουλάχιστον έναν καθορισμένο ναυτικό με εγκεκριμένη εκπαίδευση στις ιατρικές πρώτες βοήθειες βάσει της Σύμβασης STCW, ο οποίος μπορεί να κάνει χρήση ιατρικών συμβουλών μέσω ασύρματης ή

δορυφορικής επικοινωνίας, ώστε να είναι εφικτή η άμεση και αποτελεσματική αντιμετώπιση ατυχημάτων ή ασθενειών που μπορεί να προκύψουν επί του πλοίου.

(5) Πλοίο το οποίο δεν υποχρεούται να διαθέτει ιατρό δυνάμει των εδαφίων (1), (2) και (3) και δεν εμπίπτει στο εδάφιο (4) διαθέτει τουλάχιστον έναν καθορισμένο ναυτικό με εγκεκριμένη εκπαίδευση στην ιατρική περίθαλψη βάσει της Σύμβασης STCW, συμπεριλαμβανομένης πρακτικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης σε τεχνικές διάσωσης, όπως η ενδοφλέβια θεραπεία, ώστε να είναι εφικτή η παροχή συντονισμένης ιατρικής βοήθειας σε πλοία στη θάλασσα και η παροχή στους ασθενείς ή τραυματίες ικανοποιητικού επιπέδου ιατρικής περίθαλψης κατά τη διάρκεια τη περιόδου παραμονής τους στο πλοίο.

Εκπαίδευση και οδηγία χρήσης.

27(Ι) του 2008.

111.-(1) Πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για τις πρώτες βοήθειες στο πλοίο, τα οποία δεν είναι ιατροί, πρέπει να έχουν ολοκληρώσει εκπαίδευση στις πρώτες βοήθειες αντίστοιχα , που να πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 29 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Έκδοση και Αναγνώριση Πιστοποιητικών και Ναυτική Εκπαίδευση) Νόμου.

(2) Πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την ιατρική περίθαλψη στο πλοίο, τα οποία δεν είναι ιατροί, πρέπει να έχουν ολοκληρώσει εκπαίδευση στην ιατρική περίθαλψη, που να πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 30 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Έκδοση και Αναγνώριση Πιστοποιητικών και Ναυτική Εκπαίδευση) Νόμου.

(3) Πρόσωπα που αναφέρονται στα εδάφια (1) και (2) παρακολουθούν ανά διαστήματα όχι μεγαλύτερα των πέντε (5) ετών επαναληπτικά μαθήματα για σκοπούς διατήρησης,

αύξησης και εκσυγχρονισμού των γνώσεων και ικανοτήτων τους.

(4) Η εκπαίδευση που αναφέρεται στα εδάφια (1) και (2) βασίζεται στο περιεχόμενο των πιο πρόσφατων εκδόσεων του «Διεθνούς Ιατρικού Οδηγού για Πλοία» (International Medical Guide for Ships (all ships)), του «Εγγράφου Καθοδήγησης-Διεθνής Οδηγός Ναυτικής Εκπαίδευσης» (Guidance Document-International Maritime Training Guide) και της ιατρικής ενότητας του «Διεθνούς Κώδικα Σημάτων» (International Code of Signals), καθώς και παρόμοιων οδηγιών.

Επιθεωρήσεις
από την Αρμόδια
Αρχή.

112. Τηρουμένης της παραγράφου (β) του εδαφίου (1) του άρθρου 6 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ελάχιστες Προδιαγραφές Ιατρικής Περίθαλψης στα Πλοία) Νόμου αναφορικά με την ευθύνη του πλοιάρχου για τη διαχείριση των ιατρικών εφοδίων, η Αρμόδια Αρχή επιθεωρεί τα ιατρικά εφόδια που φέρει το πλοίο σύμφωνα με τον παρόντα Νόμο και το άρθρο 9 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ελάχιστες Προδιαγραφές Ιατρικής Περίθαλψης στα Πλοία) Νόμου.

Τυπική μορφή
Ιατρικής Έκθεσης.

113.-(1) Η Αρμόδια Αρχή υιοθετεί υπόδειγμα τυπικής μορφής ιατρικής έκθεσης για χρήση της από τον πλοίαρχο και το αρμόδιο ιατρικό προσωπικό στο πλοίο και στην ξηρά το οποίο κοινοποιείται με εγκύκλιο του Διευθυντή.

(2) Η συμπληρωμένη μορφή της έκθεσης του εδαφίου (1) και το περιεχόμενο αυτής έχουν εμπιστευτικό χαρακτήρα και χρησιμοποιούνται μόνο για τη διευκόλυνση της θεραπείας των ναυτικών.

Ιατρικές
συμβουλές μέσω

114.-(1) Σε ό,τι αφορά στις ιατρικές συμβουλές σε πλοία στη θάλασσα μέσω ασυρμάτου, εφαρμόζονται οι διατάξεις του

ασυρμάτου. άρθρου 8 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ελάχιστες Προδιαγραφές Ιατρικής Περίθαλψης στα Πλοία) Νόμου.

(2) Η πρόσβαση σε δωρεάν ιατρικές συμβουλές μέσω ασυρμάτου επεκτείνεται και σε αλλοδαπά πλοία.

(3) Για τους σκοπούς του εδαφίου (2) του παρόντος άρθρου, το εδάφιο (1) του άρθρου 8 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ελάχιστες Προδιαγραφές Ιατρικής Περίθαλψης στα Πλοία) Νόμου θα εφαρμόζεται σε κάθε ναυτικό ο οποίος βρίσκεται σε κυπριακό ή αλλοδαπό πλοίο.

(4) Το τυπικό έντυπο ιατρικών εκθέσεων για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, λειτουργεί ως το ενημερωτικό δελτίο υγείας του άρθρου 8 (Παράρτημα VI) του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ελάχιστες Προδιαγραφές Ιατρικής Περίθαλψης στα Πλοία) Νόμου.

Εμπιστευτικότητα 115.-(1) Με μέριμνα του πλοιάρχου διαφυλάσσεται ο πληροφοριών και εμπιστευτικός χαρακτήρας των στοιχείων του ενημερωτικού αρχείου. δελτίου υγείας, όταν συμπληρωθεί και το περιεχόμενο του.

(2) Εφόσον διατηρείται αρχείο δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, κατά την εφαρμογή του παρόντος Νόμου, τηρούνται επιπρόσθετα και οι διατάξεις του περί Επεξεργασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα (Προστασία) Νόμου.

138(I) του 2001
37(I) του 2003.

Προληπτική 116. Ναυτικός ο οποίος εργοδοτείται σε κυπριακό πλοίο ενημέρωση για ενημερώνεται από τον πλοιοκτήτη για την προστασία της υγείας του μέσω μέτρων προληπτικού χαρακτήρα, όπως προγράμματα και εκπαίδευση για την υγεία.

ΕΥΘΥΝΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ

Ερμηνεία.

117. Για σκοπούς του παρόντος Μέρους-

«ιδιωτικός αναγνωρισμένος οργανισμός» σημαίνει αλληλασφαλιστικό οργανισμό προστασίας και αποζημίωσης (P & I Club) οριζόμενο από εγκύκλιο που εκδίδεται από την Αρμόδια Αρχή.

Ασθένεια ή
τραυματισμός.

118.-(1) Ο πλοιοκτήτης υπέχει ευθύνη για την κάλυψη των δαπανών ασθένειας ή τραυματισμού σε περίπτωση ασθένειας ή τραυματισμού του ναυτικού που εργάζεται σε πλοίο του πλοιοκτήτη που προκύπτει μεταξύ της ημερομηνίας έναρξης των καθηκόντων του ναυτικού και της ημερομηνίας κατά την οποία θεωρείται ότι έχει επαναπατριστεί ή που απορρέει από την απασχόλησή του μεταξύ των εν λόγω ημερομηνιών.

(2) Ο πλοιοκτήτης υπέχει ευθύνη για την κάλυψη των δαπανών ιατρικής περίθαλψης, συμπεριλαμβανομένης της ιατρικής θεραπείας και της παροχής των απαραίτητων φαρμάκων και θεραπευτικών συσκευών, τη διατροφή και την ενδιαίτηση του ναυτικού μακριά από τη μόνιμη κατοικία του, μέχρι να αναρρώσει ο ασθενής ή τραυματίας ναυτικός ή έως ότου η ασθένεια ή η ανικανότητα για εργασία δηλωθούν ως μόνιμου χαρακτήρα:

Νοείται ότι, ο πλοιοκτήτης μπορεί να περιορίσει συμβατικά την πιο πάνω ευθύνη του για χρονική διάρκεια όχι μικρότερη των δεκαέξι (16) εβδομάδων από την ημέρα του τραυματισμού ή την έναρξη της ασθένειας του ναυτικού, ανάλογα με την περίπτωση.

(3) Ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται της ευθύνης του για

παροχή ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης από τη στιγμή που ο ασθενής ή ο τραυματίας ναυτικός-

- (α) καθίσταται δικαιούχος σε ιατροφαρμακευτική περίθαλψη δυνάμει οποιουδήποτε ισχύοντος στη Δημοκρατία ή στην αλλοδαπή κρατικού ή ημικρατικού υποχρεωτικού σχεδίου ασφάλισης ασθένειας ή ατυχημάτων ή σχεδίου αποζημίωσης εργατικών ατυχημάτων, ή
 - (β) καθίσταται δικαιούχος σε ιατροφαρμακευτική περίθαλψη που παρέχεται ή καλύπτεται από αναγνωρισμένο ιδιωτικό ασφαλιστικό οργανισμό, ή
 - (γ) θα καθίστατο δικαιούχος σε ιατροφαρμακευτική περίθαλψη δυνάμει οποιουδήποτε κρατικού, ημικρατικού ή ιδιωτικού σχεδίου ασφάλισης ασθένειας, αλλά λόγω αμέλειας ή παράλειψης του ιδίου του ναυτικού δεν κατέστη δικαιούχος, όταν αυτός με τη σύμβαση εργοδότησής του συμφώνησε να περιλαμβάνεται στο μισθό του ποσό με το οποίο ανέλαβε να ασφαλιστεί σε οποιοδήποτε από τα πιο πάνω σχέδια ασφάλισης ασθένειας.
- (4) (α) Σε περίπτωση θανάτου ή μακροχρόνιας αναπηρίας ναυτικού λόγω επαγγελματικού τραυματισμού, ασθένειας ή κινδύνου, ο πλοιοκτήτης παρέχει κατάλληλη οικονομική ασφάλεια για την εξασφάλιση αποζημίωσης.
- (β) Η οικονομική ασφάλεια που αναφέρεται στην

παράγραφο (α) μπορεί να παίρνει τη μορφή ασφάλισης σε αναγνωρισμένο ιδιωτικό ασφαλιστικό οργανισμό.

Ανικανότητα
εργασίας.

119.-(1) Επιπλέον των όσων αναφέρονται στα εδάφια (1) και (2) του άρθρου 118-

- (α) στην περίπτωση κατά την οποία η ασθένεια ή ο τραυματισμός έχει ως αποτέλεσμα την ανικανότητα για εργασία, ο πλοιοκτήτης υπέχει ευθύνη για την καταβολή πλήρων μισθών για όσο διάστημα ο ασθενής ή τραυματίας ναυτικός παραμένει στο πλοίο ή έως ότου ο ναυτικός νόμιμα επαναπατρισθεί·
- (β) η καταβολή πλήρων μισθών, όταν αυτή προβλέπεται ανωτέρω δεν περιλαμβάνει επιπρόσθετες αμοιβές·
- (γ) στην περίπτωση που ο ναυτικός επαναπατριστεί ή αποβιβαστεί στην ξηρά και η ασθένεια ή ο τραυματισμός του έχει ως αποτέλεσμα την ανικανότητα για εργασία, ο πλοιοκτήτης υπέχει ευθύνη για την καταβολή μισθών-
 - (i) από τη στιγμή που ο ναυτικός επαναπατριζεται έως την ανάρρωσή του·
 - (ii) από τη στιγμή που ο ναυτικός αποβιβάζεται στη ξηρά έως την ανάρρωσή του ή

- (iii) εάν συμβεί νωρίτερα, έως ότου αποκτήσει δικαίωμα για επιδόματα δυνάμει οποιουδήποτε κρατικού ή ημικρατικού σχεδίου ασφάλισης ή ιδιωτικού αναγνωρισμένου οργανισμού για την καταβολή ολόκληρου ή μέρους του μισθού του, όπως προνοείται από τη σύμβαση ναυτολόγησής του:

Νοείται ότι, ο πλοιοκτήτης μπορεί να περιορίσει συμβατικά την πιο πάνω ευθύνη του για χρονική διάρκεια όχι μικρότερη των δεκαέξι (16) εβδομάδων από την ημέρα του τραυματισμού ή την έναρξη της ασθένειας του ναυτικού, ανάλογα με την περίπτωση.

(2) Η καταβολή πλήρων μισθών, όπως αυτή προβλέπεται στο εδάφιο (1), δεν περιλαμβάνει επιπρόσθετες αμοιβές (bonuses).

Δαπάνες ταφής. 120. Ο πλοιοκτήτης υπέχει ευθύνη για την καταβολή του κόστους των δαπανών ταφής σε περίπτωση θανάτου που επήλθε επί του πλοίου ή στη ξηρά κατά τη διάρκεια της περιόδου απασχόλησης.

Εξαιρέσεις. 121. Ο πλοιοκτήτης δεν υπέχει υποχρέωση αποζημίωσης, όταν-

- (α) ο τραυματισμός του ναυτικού επήλθε με άλλο τρόπο πλην της υπηρεσίας του στο πλοίο·
- (β) ο τραυματισμός ή η ασθένεια επήλθαν λόγω σκόπιμου παραπτώματος του ασθενούς, τραυματία ή θανόντα ναυτικού·

(γ) η ασθένεια ή η αναπηρία του ναυτικού αποκρύφτηκε σκόπιμα κατά την έναρξη της απασχόλησης.

Ευθύνη για τη φύλαξη προσωπικών αντικειμένων.

122. Αποτελεί ευθύνη του πλοιοκτήτη ή των αντιπροσώπων του να προβαίνει στη λήψη μέτρων για τη διαφύλαξη των προσωπικών αντικειμένων και της περιουσίας που εγκαταλείπει στο πλοίο ασθενής, τραυματίας ή αποθανών ναυτικός και την επιστροφή των εν λόγω αντικειμένων στο ναυτικό ή στους συγγενείς του.

ΜΕΡΟΣ XVIII

ΠΡΟΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΛΗΨΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Ερμηνεία.

123. Για σκοπούς του παρόντος Μέρους-

«ασφάλεια» σημαίνει την κατάσταση στην οποία, σύμφωνα με τις ισχύουσες πρόνοιες, οι κίνδυνοι για τους ναυτικούς στο πλοίο ή για πρόκληση ζημιών, έχουν περιοριστεί σε αποδεκτό επίπεδο.

«ΔΝΟ» σημαίνει το Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό.

«ΔΟΕ» σημαίνει τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας.

«επαγγελματική ασθένεια» σημαίνει οποιαδήποτε ασθένεια κρίνεται ότι έχει προκληθεί ή χειροτερέψει λόγω των εργασιακών δραστηριοτήτων του ναυτικού.

«επαγγελματικό ατύχημα» σημαίνει ατύχημα το οποίο προκλήθηκε κατά την απασχόληση του ναυτικού ή λόγω της απασχόλησης αυτού.

«Σύμβαση SOLAS» έχει την έννοια που αποδίδεται στον όρο αυτό από το άρθρο 73 του παρόντος Νόμου

«Σύμβαση STCW» έχει την έννοια που αποδίδεται στον όρο αυτό από το άρθρο 24 του παρόντος Νόμου.

Προστασία της υγείας, της ασφάλειας και πρόληψη των ατυχημάτων στο πλοίο.

124.-(1) Κάθε πλοιοκτήτης διασφαλίζει, με βάσει τις πρόνοιες του παρόντος Νόμου και κάθε άλλη διάταξη που ισχύει στη Δημοκρατία, την προστασία της υγείας και την ασφάλεια των ναυτικών στο πλοίο, και την πρόληψη επαγγελματικών ατυχημάτων, ανασφαλών συνθηκών εργασίας και επαγγελματικών ασθενειών όλων των ναυτικών στο πλοίο.

(2) Οι υποχρεώσεις κάθε πλοιοκτήτη περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

- (α) Την ετοιμασία προγραμμάτων και την οργάνωση συστήματος διαχείρισης της προστασίας της υγείας, ασφάλειας και πρόληψης επαγγελματικών ασθενειών και ατυχημάτων των ναυτικών
- (β) τον προγραμματισμό των αναγκαίων σταδίων υλοποίησης των προνοιών της παραγράφου (α), μέσω της αξιολόγησης των κινδύνων και την εφαρμογή κατάλληλων προληπτικών μέτρων
- (γ) την εκπαίδευση και κατάρτιση των ναυτικών και
- (δ) την καταγραφή και αναφορά των ατυχημάτων.

(3) Κατά την εκπόνηση και εφαρμογή του προγράμματος και του συστήματος διαχείρισης της προστασίας της υγείας, ασφάλειας και πρόληψης επαγγελματικών ασθενειών και

ατυχημάτων των ναυτικών από τον πλοιοκτήτη-

- (α) λαμβάνεται ιδιαίτερη μέριμνα για την ασφάλεια και υγεία των ναυτικών οι οποίοι δεν έχουν συμπληρώσει το δέκατο όγδοο (18^ο) έτος της ηλικίας τους Και
- (β) προσδιορίζεται με σαφήνεια ο ρόλος και το εύρος εξουσιών και υποχρεώσεων κάθε εμπλεκόμενου προσώπου, συμπεριλαμβανομένου του πλοίαρχου.

Υποχρεώσεις
πλοίαρχου.

125. (α) Για τους σκοπούς εφαρμογής της παραγράφου (β) του εδαφίου (3) του άρθρου 124 του παρόντος Νόμου, ο πλοίαρχος-

(i) διασφαλίζει ότι οι απαιτήσεις περί υγείας, ασφάλειας και πρόληψης ατυχημάτων των ναυτικών τηρούνται κατάλληλα·

(ii) ενημερώνει τον πλοιοκτήτη για την τήρηση της πολιτικής και του συστήματος διαχείρισης της προστασίας της υγείας, ασφάλειας και πρόληψης ατυχημάτων των ναυτικών·

(iii) συνεργάζεται με την Αρμόδια Αρχή για τις επιθεωρήσεις και για την αξιοποίηση των ευρημάτων αυτών για σκοπούς βελτίωσης των συνθηκών ασφάλειας επί του πλοίου· και

(iv) απευθύνει τις κατάλληλες συστάσεις

στους ναυτικούς οι οποίοι δεν τηρούν τις υποχρεώσεις τις οποίες υπέχουν βάσει του παρόντος Νόμου και κάθε άλλης ισχύουσας διάταξης σχετικά με την υγεία, την ασφάλεια και την πρόληψη των ατυχημάτων των ναυτικών επί του πλοίου.

- (β) Για τους σκοπούς υλοποίησης και συμμόρφωσης με το πρόγραμμα και το σύστημα διαχείρισης της προστασίας της υγείας, ασφάλειας και πρόληψης ατυχημάτων των ναυτικών, ο πλοίαρχος λαμβάνει συγκεκριμένες εντολές από τον πλοιοκτήτη ή άλλο πρόσωπο το οποίο ορίζεται από αυτόν.

Αξιολόγηση
κινδύνων.

126.-(1) Κατά την αξιολόγηση των κινδύνων στους οποίους είναι εκτεθειμένοι οι ναυτικοί, ως μέρος του προγράμματος και του συστήματος διαχείρισης της προστασίας της υγείας, ασφάλειας και πρόληψης επαγγελματικών ασθενειών και ατυχημάτων των ναυτικών ο πλοιοκτήτης-

- (α) τηρεί τις διατάξεις του Κεφαλαίου ΙΧ (Management for the safe operation of ships) της Σύμβασης SOLAS και ειδικότερα της παραγράφου 1.2.2.2. σχετικά με τη λήψη μέτρων αντιμετώπισης όλων των κινδύνων που έχουν εντοπισθεί και

- (β) λαμβάνει υπόψη τις σχετικές πρόνοιες του Κεφαλαίου 1, Μέρος 1, και τα τέσσερα παραρτήματα του εν λόγω Κεφαλαίου του Κυπριακού Κώδικα περί Ασφαλών Πρακτικών

Εργασίας των Ναυτικών (Cyprus Code of Safe Working Practices for Seafarers).

(2) Κατά την αξιολόγηση των κινδύνων ο πλοιοκτήτης οφείλει να αναφέρεται και να αξιοποιεί τις κατάλληλες στατιστικές πληροφορίες από τα πλοία του και από γενικά στατιστικά στοιχεία που παρέχει η Αρμόδια Αρχή.

Μέτρα για την πρόληψη των εργατικών ατυχημάτων.

127.-(1) Κάθε πλοιοκτήτης διασφαλίζει ότι λαμβάνονται εύλογες προφυλάξεις για την πρόληψη των ατυχημάτων, τραυματισμών και ασθενειών επί του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων μέτρων για τη μείωση και πρόληψη του κινδύνου έκθεσης σε επιβλαβή επίπεδα περιβαλλοντικών παραγόντων και χημικών, καθώς και του κινδύνου τραυματισμού ή ασθένειας που μπορεί να προέλθει από τη χρήση εξοπλισμού και μηχανημάτων στα πλοία.

(2) Για τους σκοπούς του εδαφίου (1) λαμβάνονται ιδιαίτερα υπόψη οι πρόνοιες του Κυπριακού Κώδικα περί Ασφαλών Πρακτικών Εργασίας των Ναυτικών (Cyprus Code of Safe Working Practices for Seafarers).

(3) Αντίγραφο του Κώδικα του εδαφίου (2) βρίσκεται σε κάθε κυπριακό πλοίο.

Λοιπές απαιτήσεις για τα προγράμματα πρόληψης ατυχημάτων.

128.-(1) Κατά την εκπόνηση των προγραμμάτων για την πρόληψη των ατυχημάτων και ασθενειών και τη συνεχή βελτίωση της προστασίας της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας, συμμετέχουν εκπρόσωποι των οργανώσεων των ναυτικών και των πλοιοκτητών.

(2) Κατά την εφαρμογή του εδαφίου (1) του παρόντος άρθρου, λαμβάνονται υπόψη οι πρόνοιες των άρθρων 124 έως

127, καθώς και οποιαδήποτε άλλη ισχύουσα διάταξη, συμπεριλαμβανομένης της κάλυψης της απαίτησης περί μηχανολογικού και σχεδιαστικού ελέγχου, των διαδικασιών συλλογικών και ατομικών εργασιών και της χρήσης εξοπλισμού προσωπικής προστασίας.

- Χρήση μηχανημάτων.
14 του 1965.
129. Ο πλοιοκτήτης εξασφαλίζει τη συμμόρφωση με την απαίτηση ότι τα μηχανήματα σε χρήση φυλάσσονται κατάλληλα και ότι η χρήση τους χωρίς κατάλληλες προφυλάξεις εμποδίζεται, όπως προβλέπεται στον περί Προστασίας εκ Μηχανημάτων Συμβάσεως του 1963 (Κυρωτικό) Νόμο.
- Προστασία από το θόρυβο.
Επίσημη Εφημερίδα,
Παράρτημα Τρίτο (I):
28.7.2006.
130. Ο πλοιοκτήτης εξασφαλίζει τη συμμόρφωση προς τις ισχύουσες απαιτήσεις περί θορύβου, όπως προβλέπεται στους περί Ασφάλειας και Υγείας στην Εργασία (Προστασία από το Θόρυβο) Κανονισμούς, όπως εκάστοτε τροποποιούνται ή αντικαθίστανται.
- Προστασία από τους κραδασμούς.
Επίσημη Εφημερίδα,
Παράρτημα Τρίτο (I):
22.7.2005.
131. Ο πλοιοκτήτης εξασφαλίζει τη συμμόρφωση προς τις ισχύουσες απαιτήσεις περί κραδασμών, όπως προβλέπεται στους περί Ασφάλειας και Υγείας στην Εργασία (Προστασία από τους Κραδασμούς) Κανονισμούς, όπως εκάστοτε τροποποιούνται ή αντικαθίστανται.
- Υποχρέωση ενημέρωσης για ατύχημα.
132. Ο πλοιοκτήτης δηλώνει στην Αρμόδια Αρχή οποιοδήποτε ατύχημα αφορά στους ναυτικούς, χωρίς να περιορίζεται σε ατυχήματα που αφορούν στο πλοίο, το οποίο-

(α) προκαλεί απώλεια ζωής στο ναυτικό ή τον

καθιστά ανίκανο να εκτελεί τη συνηθισμένη εργασία του για περισσότερες από τρεις (3) ημερολογιακές ημέρες, εξαιρουμένης της ημέρας του ατυχήματος ή

- (β) προκαλεί απώλεια ζωής σε τρίτο πρόσωπο ή τραυματισμό με συνέπεια την περίθαλψη τρίτου προσώπου από ιατρό ή την περίθαλψη σε νοσοκομείο.

Γραπτή
ενημέρωση περί
μη ασφαλών
συνθηκών.

133. Όταν ένα συμβάν κρίνεται ως σοβαρό και αφορά μεταξύ άλλων μη ασφαλείς συνθήκες εργασίας, ο πλοιοκτήτης ενημερώνει γραπτώς την Αρμόδια Αρχή ανεξάρτητα από το αν προκλήθηκαν ή όχι τραυματισμοί προσώπων.

Έντυπο
ενημέρωσης.

134. Για τους σκοπούς των άρθρων 132 και 133 του παρόντος Νόμου, συμπληρώνεται κατάλληλα σχετικό έντυπο το οποίο περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνει τη φύση, τα αίτια και τις επιπτώσεις των εργατικών ατυχημάτων και των εργατικών τραυματισμών και ασθενειών, με σαφή ένδειξη, όπου ισχύει, του τμήματος του πλοίου όπου συνέβη το ατύχημα, του τύπου του ατυχήματος και κατά πόσο συνέβη στη θάλασσα ή σε λιμένα.

Διόρθωση μη
ασφαλών
συνθηκών
εργασίας.

135. Ο πλοιοκτήτης λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο δυνάμει των διατάξεων του παρόντος Νόμου για την άμεση διόρθωση μη ασφαλών συνθηκών εργασίας, ανεξαρτήτως του εάν προκλήθηκε ατύχημα.

Ενημέρωση περί
επαγγελματικών
ασθενειών.

136. Ο πλοιοκτήτης γνωστοποιεί στην Αρμόδια Αρχή οποιαδήποτε ασθένεια προσβάλλει ναυτικό κατά τη διάρκεια της εργασίας του και συνδέεται άμεσα με την επαγγελματική δραστηριότητά του.

Συλλογή
δεδομένων,
τήρηση αρχείων
και στατιστικών.

137.-(1) Ο πλοιοκτήτης τηρεί στοιχεία των επαγγελματικών ατυχημάτων που είχαν ως αποτέλεσμα να καταστεί ναυτικός ανίκανος προς εργασία για περίοδο μεγαλύτερη των τριών (3) συνεχών ημερών.

(2) Ο πλοιοκτήτης τηρεί μητρώο ατυχημάτων στο οποίο περιγράφονται τα αίτια του περιστατικού, η ημερομηνία του συμβάντος, τα πρόσωπα που ενεπλάκησαν και τα τυχόν μέτρα αποτροπής παρόμοιων συμβάντων:

Νοείται ότι, κατά την εκτέλεση των ανωτέρω διατάξεων, τηρουμένων των προνοιών του περί Επεξεργασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα (Προστασία του Ατόμου) Νόμου, ο πλοιοκτήτης διασφαλίζει την αναγκαία εμπιστευτικότητα ως προς τα προσωπικά δεδομένα των ναυτικών, λαμβάνοντας υπόψη την καθοδήγηση που παρέχεται στον Κώδικα Πρακτικής της ΔΟΕ για την Καταγραφή και τη Γνωστοποίηση των Επαγγελματικών Ατυχημάτων και Ασθενειών (ILO Code of Practice on the Recording and Notification of Occupational Accidents and Diseases) (1996).

Επιμόρφωση και
Εκπαίδευση.

138.-(1) Κατά την εκπόνηση του συστήματος διαχείρισης προστασίας της υγείας, ασφάλειας και πρόληψης επαγγελματικών ασθενειών και ατυχημάτων των ναυτικών, ο πλοιοκτήτης διασφαλίζει τη διαρκή και επικαιροποιημένη επιμόρφωση, εκπαίδευση και κατάρτιση των ναυτικών στα βασικά στοιχεία του εν λόγω συστήματος.

(2) Για σκοπούς της εκπαίδευσης που αναφέρεται στο εδάφιο (1), λαμβάνονται υπόψη, μεταξύ άλλων, οι εκτιμήσεις κινδύνου, οι νεοπροσληφθέντες ναυτικοί, ζητήματα εξοπλισμού, ειδικοί κίνδυνοι, νέες πρακτικές και μέθοδοι εργασίας.

(3) Τα προγράμματα εκπαίδευσης, ανάλογα με το αντικείμενο τους, διενεργούνται στο πλοίο και στην ξηρά.

(4) Ο πλοιοκτήτης τεκμηριώνει και καταγράφει τα προγράμματα εκπαίδευσης στα αρχεία του προσωπικού.

Υποχρεώσεις των ναυτικών.

139.-(1) Οι ναυτικοί υποχρεούνται να εκτελούν με επιμέλεια κάθε υποχρέωση την οποία έχουν για την ασφάλεια, την υγεία και την πρόληψη ατυχημάτων και επαγγελματικών ασθενειών σε ότι αφορά στους ίδιους ή σε άλλα πρόσωπα που μπορεί να επηρεάζονται από πράξεις ή παραλείψεις τους όταν βρίσκονται ή απασχολούνται στο πλοίο.

(2) Η υποχρέωση που προβλέπεται στο εδάφιο (1) περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την υποχρεωτική χρήση του κατάλληλου εξοπλισμού που παρέχεται από τον πλοιοκτήτη στο ναυτικό για την ασφάλεια, την υγεία και την πρόληψη των ατυχημάτων και επαγγελματικών ασθενειών επί του πλοίου.

(3) Κανένας ναυτικός δεν επεμβαίνει αυθαίρετα, εσκεμμένα ή απερίσκεπτα σε οτιδήποτε παρέχεται για την ασφάλεια, υγεία και πρόληψη των ατυχημάτων επί του πλοίου.

(4) Ο ναυτικός δε χρησιμοποιεί μηχανήματα εάν οι προφυλάξεις δε βρίσκονται στη θέση τους και δεν καθιστά μη λειτουργικές τις παρεχόμενες προφυλάξεις, όπως προβλέπεται στον περί Προστασίας εκ Μηχανημάτων Συμβάσεων του 1963 (Κυρωτικό) Νόμο.

(5) Σε περίπτωση που ναυτικός έχει εύλογη αιτία να πιστεύει ότι υφίσταται κατάσταση που δημιουργεί άμεσο και σοβαρό κίνδυνο για τη ζωή ή την υγεία του ιδίου ή άλλου

προσώπου, τον οποίο κίνδυνο δεν μπορεί ή δεν έχει την αρμοδιότητα να εξαλείψει, αναφέρει το γεγονός στον άμεσα προϊστάμενό του ή στον πλοίαρχο.

Σύσταση
Επιτροπών
Ασφαλείας.

140.-(1) Για την καλύτερη εφαρμογή του παρόντος Νόμου, στα πλοία όπου υπάρχουν πέντε ή περισσότεροι ναυτικοί συστήνονται Επιτροπές Ασφαλείας.

(2) (α) Η Επιτροπή Ασφαλείας απαρτίζεται από τους εκπροσώπους ασφαλείας οι οποίοι είναι ναυτικοί και εκδηλώνουν ενδιαφέρον να συμμετάσχουν σε Επιτροπή Ασφαλείας και είτε εκλέγονται είτε ορίζονται από τον πλοίαρχο για το σκοπό αυτό.

(β) Ο πλοίαρχος ή το πρόσωπο το οποίο είναι διορισμένο από αυτόν συμμετέχει ως εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη στην Επιτροπή Ασφαλείας και αναλαμβάνει να είναι συντονιστής.

(γ) Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή Ασφαλείας περιλαμβάνει τουλάχιστον τρία (3) πρόσωπα, συμπεριλαμβανομένου του πλοίαρχου ή του προσώπου το οποίο είναι διορισμένο από αυτόν.

Αρμοδιότητες
Επιτροπών
Ασφαλείας.

141. Η Επιτροπή Ασφαλείας-

(α) συνεδριάζει όποτε κριθεί σκόπιμο και αναγκαίο από τον πλοιοκτήτη, τον πλοίαρχο ή ικανό αριθμό ναυτικών.

- (β) υποβάλλει εισηγήσεις στον πλοιοκτήτη για μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της πρόληψης των επαγγελματικών ατυχημάτων και ασθενειών·
- (γ) επιλαμβάνεται παραπόνων σε θέματα ασφάλειας, υγείας και προστασίας των ναυτικών από επαγγελματικά ατυχήματα και επαγγελματικές ασθένειες·
- (δ) προάγει τη συνεργασία στο πλοίο για εφαρμογή των μέτρων ασφάλειας και υγείας, και των τρόπων και μεθόδων διεξαγωγής της εργασίας· και
- (ε) υποστηρίζει τις προσπάθειες εκπαίδευσης, κατάρτισης και επιμόρφωσης των ναυτικών για την προστασία της ασφάλειας και της υγείας και την πρόληψη των ατυχημάτων των ναυτικών.

Καταγραφή και διερεύνηση ατυχημάτων.

142.-(1) Η Αρμόδια Αρχή έχει την ευθύνη διερεύνησης των ατυχημάτων τα οποία της γνωστοποιούνται ή τα οποία εντοπίζει αυτεπάγγελτα.

(2) Για τους σκοπούς του εδαφίου (1), η Αρμόδια Αρχή δύναται, κατά την κρίση της, να διατάξει τη διεξαγωγή ανάκρισης για τη διερεύνηση του συμβάντος, συμπεριλαμβανομένων των αιτιών και των περιστάσεων όλων των εργατικών ατυχημάτων και εργατικών τραυματισμών και ασθενειών που έχουν ως αποτέλεσμα απώλεια ζωής ή σοβαρό προσωπικό τραυματισμό και όποιων άλλων περιπτώσεων κρίνεται αναγκαίο.

(3) Κατά τη διερεύνηση των εργατικών ατυχημάτων και

εργατικών τραυματισμών και ασθενειών, η Αρμόδια Αρχή δύναται να λάβει υπόψη, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

- (α) Το εργασιακό περιβάλλον, όπως επιφάνειες εργασίας, διάταξη μηχανημάτων, μέσα πρόσβασης, φωτισμός και μέθοδοι εργασίας·
 - (β) την πρόκληση, σε διαφορετικές ηλικιακές ομάδες, εργατικών ατυχημάτων και εργατικών τραυματισμών και ασθενειών·
 - (γ) τα ειδικά φυσιολογικά ή ψυχολογικά προβλήματα που δημιουργούνται από το περιβάλλον επί του πλοίου·
 - (δ) τα προβλήματα που απορρέουν από τη σωματική κόπωση επί του πλοίου, ιδιαίτερα σαν συνέπεια του αυξημένου φόρτου εργασίας·
 - (ε) τα προβλήματα που απορρέουν από τις τεχνικές εξελίξεις και επιπτώσεις αυτών και η επίδρασή τους στη σύνθεση των πληρωμάτων και
 - (στ) τα προβλήματα που απορρέουν από ανθρώπινες παραλείψεις.
- (4) (α) Η Αρμόδια Αρχή διασφαλίζει ότι τηρούνται στατιστικά στοιχεία των ατυχημάτων και ασθενειών, τα οποία τυγχάνουν της κατάλληλης ανάλυσης και δημοσίευσης, και όπου αυτό εφαρμόζεται, διερευνώνται οι γενικές τάσεις και επισημαίνονται οι κίνδυνοι.

- (β) Τα στατιστικά στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο (α) καταγράφουν τον αριθμό, τη φύση, τα αίτια και τις επιπτώσεις των εργατικών ατυχημάτων και των εργατικών τραυματισμών και ασθενειών, με σαφή ένδειξη, όπου ισχύει, του τμήματος του πλοίου στο οποίο έγινε το συμβάν, του τύπου του ατυχήματος και εάν συνέβη στη θάλασσα ή σε λιμένα.

Κώδικες
πρακτικής και
κατευθυντήριες
οδηγίες.

143. Με σκοπό την παροχή πρακτικής καθοδήγησης σε σχέση με τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται από τον παρόντα Νόμο και από οποιουσδήποτε Κανονισμούς που εκδίδονται με βάση αυτόν, ο Υπουργός δύναται να εκδίδει με Διάταγμα Κώδικες Πρακτικής, κατάλληλους για το σκοπό αυτό και τους οποίους μπορεί να αναθεωρεί, τροποποιεί ή αποσύρει.

ΜΕΡΟΣ ΧΙΧ

ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

ΠΡΟΝΟΙΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Ερμηνεία.

144. Για σκοπούς του παρόντος Μέρους-

«εγκαταστάσεις πρόνοιας» σημαίνει τις χερσαίες εγκαταστάσεις πρόνοιας, όπου αυτές υπάρχουν, συμπεριλαμβανομένων αυτών που βρίσκονται εντός των λιμένων, οι οποίες συμβάλλουν στην ευεξία και τη ψυχαγωγία των ναυτικών και περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων αίθουσες συναντήσεων και ψυχαγωγίας, λέσχες, ξενώνες, αθλητικές εγκαταστάσεις και εγκαταστάσεις για υπαίθριες δραστηριότητες, εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις, και εγκαταστάσεις για θρησκευτικές τελετές και προσωπικές συμβουλές.

«Συμβούλια πρόνοιας» σημαίνει τα συμβούλια σε επίπεδο λιμένα, σε τοπικό ή παγκύπριο επίπεδο, στα οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι της Αρμόδιας Αρχής, των οργανώσεων πλοιοκτητών και ναυτικών και, όπου αρμόζει, εθελοντικές οργανώσεις και κοινωνικοί φορείς, για σκοπούς παρακολούθησης της επάρκειας και της εύρυθμης λειτουργίας των υφιστάμενων εγκαταστάσεων πρόνοιας.

Πρόσβαση σε εγκαταστάσεις πρόνοιας χωρίς διακρίσεις.

145. Όπου υπάρχουν εγκαταστάσεις πρόνοιας στη Δημοκρατία διατίθενται για χρήση από όλους τους ναυτικούς, ανεξάρτητα από εθνικότητα, φυλή, χρώμα, φύλο, θρήσκευμα, πολιτική γνώμη ή κοινωνική καταγωγή και ανεξάρτητα από το Κράτος σημαίας του πλοίου στο οποίο απασχολούνται.

Διαβουλεύσεις Αρμόδιας Αρχής με τις οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

146. Η Αρμόδια Αρχή προάγει την ανάπτυξη των αναγκαίων εγκαταστάσεων πρόνοιας σε λιμένες στη Δημοκρατία που κρίνει κατάλληλους για το σκοπό αυτό, μετά από διαβούλευση με τις οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

Συμβούλια πρόνοιας.

147.-(1) Τα Συμβούλια πρόνοιας παρέχουν συμβουλές στους υπεύθυνους για την παροχή εγκαταστάσεων πρόνοιας και εξασφάλιση του συντονισμού μεταξύ τους.

(2) Τα Συμβούλια πρόνοιας επικοινωνούν κατάλληλα με τις προξενικές αρχές των κρατών των ναυτικών και τους τοπικούς εκπροσώπους ξένων οργανώσεων πρόνοιας, για σκοπούς καλύτερης επίτευξης του έργου τους.

Ενημέρωση περί εγκαταστάσεων πρόνοιας και

148.-(1) Οι οργανώσεις ναυτικών προωθούν κατάλληλα την ενημέρωση των ναυτικών σχετικά με τις εγκαταστάσεις μεταφοράς, πρόνοιας, ψυχαγωγίας, εκπαίδευσης και

μέτρα
διευκόλυνσης.

θρησκευτικής λατρείας, είτε αυτές υπάρχουν γενικά για το ευρύ κοινό είτε παρέχονται ειδικά για ναυτικούς.

(2) Για τους σκοπούς του εδαφίου (1) η Αρμόδια Αρχή, οι οργανώσεις ναυτικών, οι οργανώσεις πλοιοκτητών και οι διεθνείς ενώσεις ναυτικών χρησιμοποιούν τα κατάλληλα έντυπα ή ηλεκτρονικά μέσα πληροφόρησης.

Έξοδος και
μετακίνηση
ναυτικών από
τους λιμένες.

149. Η Αρμόδια Αρχή, διασφαλίζει ότι υπάρχει η δυνατότητα, για την έξοδο των ναυτικών από τους λιμένες και τη μετακίνησή τους στα αστικά κέντρα στη Δημοκρατία και χρήσης δημόσιων μεταφορικών μέσων.

ΜΕΡΟΣ XX

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Ερμηνεία.

150. Για σκοπούς του παρόντος Μέρους-

«Αρμόδια Αρχή», σημαίνει τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων και τους από τον Υπουργό ειδικά, κατά περίπτωση, εξουσιοδοτημένους λειτουργούς

«κράτος μέλος» σημαίνει το κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης

«τρίτη χώρα» σημαίνει χώρα η οποία δεν είναι κράτος μέλος.

Δικαίωμα
ναυτικού σε
πλήρη
προστασία
κοινωνικής
ασφάλισης.

151. Ναυτικός ο οποίος απασχολείται σε κυπριακό πλοίο δικαιούται δυνάμει οποιουδήποτε κρατικού, ημικρατικού ή ιδιωτικού σχεδίου ασφάλισης προστασία κοινωνικής ασφάλισης, η οποία πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον, ιατρική περίθαλψη, επίδομα ασθενείας ή ανικανότητας για εργασία λόγω επαγγελματικού ατυχήματος, και αποζημίωση για

σωματική βλάβη.

Νομική
προστασία.

59(I) του 2010
114(I) του 2010
2(I) του 2012
37(I) του 2012.

152. Σε περίπτωση παράβασης του παρόντος Νόμου κάθε ναυτικός δικαιούται να διεκδικεί τα δικαιώματά του εξώδικα υποβάλλοντας παράπονο σε οργάνωση ναυτικών ή άλλη οργάνωση η οποία έχει έννομο συμφέρον να διασφαλίσει ότι τηρείται ο παρών Νόμος, να ασκήσει ιεραρχική προσφυγή με έγγραφη αίτηση στον Υπουργό σύμφωνα με το άρθρο 83 του περί Κοινωνικών Ασφαλίσεων Νόμου ή κάθε άλλης ισχύουσας διάταξης, ή σε περίπτωση μη ικανοποίησης από την απόφαση του Υπουργού, να προσφύγει ενώπιον αρμόδιου δικαστηρίου σύμφωνα με το ανωτέρω άρθρο.

Καθορισμός
κλάδων
κοινωνικής
προστασίας στη
σύμβαση
εργασίας.

153. Η σύμβαση εργασίας του ναυτικού καθορίζει τα μέτρα με τα οποία παρέχονται οι διάφοροι κλάδοι προστασίας κοινωνικής ασφάλισης στο ναυτικό, καθώς και όποιες άλλες σχετικές πληροφορίες βρίσκονται στη διάθεση του πλοιοκτήτη.

Εποπτεία από την
Αρμόδια Αρχή.

154. Η Αρμόδια Αρχή ασκεί, όπως αρμόζει, τις εποπτικές της εξουσίες για σκοπούς ελέγχου των υποχρεώσεων του πλοιοκτήτη σε ότι αφορά στην κοινωνική προστασία των ναυτικών οι οποίοι απασχολούνται σε κυπριακό πλοίο και είναι ασφαλισμένοι στο σύστημα κοινωνικών ασφαλίσεων στη Δημοκρατία, συμπεριλαμβανομένης της καταβολής των απαιτούμενων εισφορών σε σχέδια κοινωνικής ασφάλισης.

Υποχρέωση
ενημέρωσης του
Διεθνούς
Γραφείου
Εργασίας.

155. Η Αρμόδια Αρχή ενημερώνει το Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας όταν παρέχεται προστασία κοινωνικής ασφάλισης σε σχέση με ένα ή περισσότερους κλάδους που αναφέρονται στο άρθρο 151 του παρόντος Νόμου.

ΜΕΡΟΣ ΧΧΙ
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΚΑΙ ΠΟΙΝΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Απαγόρευση
απόπλου.

156.-(1) Η Αρμόδια Αρχή δύναται να απαγορεύσει τον απόπλου κυπριακών και αλλοδαπών πλοίων που υπάγονται στις πρόνοιες του παρόντος Νόμου, εφόσον τα πλοία δεν πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος Νόμου.

(2) Εφόσον, κατά την επιθεώρηση, η Αρμόδια Αρχή διαπιστώσει παράβαση των διατάξεων του παρόντος Νόμου, προβαίνει σε βεβαίωση της παράβασης, συντάσσει σχετική έκθεση, καλεί τον πλοίαρχο σε απολογία και δύναται να απαγορεύσει τον απόπλου του πλοίου μέχρις ότου βεβαιωθεί ότι έχει αποκατασταθεί η αιτία της μη συμμόρφωσής του και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, καταβληθεί οποιοδήποτε διοικητικό πρόστιμο ήθελε επιβληθεί κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 157 του παρόντος Νόμου.

(3) Τα έξοδα επιθεώρησης του πλοίου για βεβαίωση της αποκατάστασης της παράβασης βαρύνουν το πλοίο και καταβάλλονται από τον πλοιοκτήτη πριν από την άρση της απαγόρευσης απόπλου.

(4) Κατά την άσκηση ελέγχου, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Νόμου, καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να αποφεύγεται η αδικαιολόγητη απαγόρευση απόπλου ή η καθυστέρηση πλοίου.

(5) Σε περίπτωση αδικαιολόγητης απαγόρευσης απόπλου ή καθυστέρησης, ο πλοιοκτήτης δικαιούται αποζημίωση για τις τυχόν απώλειες ή ζημιά που έχει υποστεί:

Νοείται ότι, σε περίπτωση που προβάλλεται ο ισχυρισμός της αδικαιολόγητης απαγόρευσης απόπλου ή καθυστέρησης, το βάρος της απόδειξης φέρει ο πλοιοκτήτης.

Διοικητικό
πρόστιμο.

157.-(1) Η παράβαση των διατάξεων του παρόντος Νόμου και των δυνάμει αυτού εκδιδόμενων Κανονισμών τιμωρείται ανεξάρτητα από το αν συντρέχει περίπτωση ποινικής ή πειθαρχικής ευθύνης βάσει του παρόντος Νόμου ή οποιουδήποτε άλλου νόμου, με διοικητικό πρόστιμο που δεν υπερβαίνει τις οκτώ χιλιάδες πεντακόσια ευρώ (€8.500), ανάλογα με τη βαρύτητα της παράβασης.

(2) Το διοικητικό πρόστιμο επιβάλλεται στον πλοιοκτήτη ή στον πλοίαρχο, με αιτιολογημένη απόφαση της Αρμόδιας Αρχής που βεβαιώνει την παράβαση.

(3) Τα κριτήρια υπολογισμού του ύψους του κατά περίπτωση επιβαλλόμενου διοικητικού προστίμου καθορίζονται ενδεικτικά με οδηγίες του Υπουργού, χωρίς τούτο να περιορίζει, μέσα στα πλαίσια των οδηγιών, τη διακριτική ευχέρεια της Αρμόδιας Αρχής, που βεβαιώνει τη συγκεκριμένη παράβαση, να αποφασίζει ελεύθερα με βάση τα κατά περίπτωση πραγματικά περιστατικά.

(4) Η Αρμόδια Αρχή κοινοποιεί στον έχοντα την εκμετάλλευση του πλοίου ή στον πλοίαρχο την περί επιβολής διοικητικού προστίμου απόφασή της και δεν επιτρέπει την άρση της κατά το άρθρο 156 του παρόντος Νόμου απαγόρευσης απόπλου, μέχρις ότου καταβληθεί το διοικητικό πρόστιμο ή κατατεθεί τραπεζική εγγύηση αναγνωρισμένης τράπεζας για ίσο πόσο και με όρους που ικανοποιούν την Αρμόδια Αρχή.

Ιεραρχική

158.-(1) Ο πλοιοκτήτης ή ο εκπρόσωπος του στη Δημοκρατία,

προσφυγή.

έχει δικαίωμα ιεραρχικής προσφυγής ενώπιον του Υπουργού κατά απόφασης απαγόρευσης απόπλου ή επιβολής διοικητικού προστίμου, μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίηση της απόφασης.

(2) Η κατά το προηγούμενο εδάφιο ιεραρχική προσφυγή δεν αναστέλλει την εκτέλεση της απόφασης.

(3) Ο Υπουργός εξετάζει την ιεραρχική προσφυγή και, αφού ακούσει τους ενδιαφερομένους ή δώσει την ευκαιρία σε αυτούς να εκθέσουν τις απόψεις τους γραπτώς, αποφασίζει για την τύχη της σύμφωνα με το εδάφιο (4) του παρόντος άρθρου, εντός προθεσμίας δέκα (10) ημερών.

(4) Ο Υπουργός δύναται να εκδώσει μία από τις ακόλουθες αποφάσεις:

(α) Να επικυρώσει την προσβληθείσα απόφαση·

(β) να ακυρώσει την προσβληθείσα απόφαση·

(γ) να τροποποιήσει την προσβληθείσα απόφαση·

(δ) να προβεί σε έκδοση νέας απόφασης σε αντικατάσταση της προσβληθείσας.

(5) Η Αρμόδια Αρχή ενημερώνει δεόντως τον πλοίαρχο του πλοίου για το κατά το εδάφιο (1) του παρόντος άρθρου, δικαίωμα ιεραρχικής προσφυγής.

(6) Το ποσό του διοικητικού προστίμου ή η τραπεζική εγγύηση καταπίπτει και περιέρχεται οριστικά στη Δημοκρατία σε περίπτωση που-

(α) ασκείται ιεραρχική προσφυγή ενώπιων του Υπουργού, όταν περάσει άπρακτη η προς άσκηση προσφυγής ενώπιον του Ανωτάτου Δικαστηρίου προθεσμία των εβδομήντα πέντε (75) ημερών από την κοινοποίηση της επί της ιεραρχικής προσφυγής απορριπτικής απόφασης του Υπουργού,

(β) περάσει άπρακτη η προς άσκηση ιεραρχικής προσφυγής προθεσμία του εδαφίου (1) του παρόντος άρθρου.

Αδικήματα και
ποινές.

159.-(1) Τηρουμένων των διατάξεων των εδαφίων (2) και (3), οποιοδήποτε πρόσωπο, στο οποίο επιβάλλονται υποχρεώσεις με βάση τον παρόντα Νόμο, παραλείψει να συμμορφωθεί με αυτές, είναι ένοχο αδικήματος και, σε περίπτωση καταδίκης του, υπόκειται σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τις οκτώ χιλιάδες πεντακόσια ευρώ (€8.500) ή σε φυλάκιση που δεν υπερβαίνει τα δύο (2) χρόνια ή και στις δύο αυτές ποινές.

(2) Πλοίαρχος, ο οποίος επιχειρεί τον απόπλου πλοίου κατά παράβαση απαγόρευσης απόπλου που επεβλήθη στο πλοίο σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 156 του παρόντος Νόμου, διαπράττει αδίκημα και σε περίπτωση καταδίκης του, υπόκειται σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τις οκτώ χιλιάδες πεντακόσια ευρώ (€8.500) ή σε φυλάκιση που δεν υπερβαίνει τα δύο (2) χρόνια ή και στις δύο αυτές ποινές.

(3) Πλοιοκτήτης ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, το οποίο, εν γνώσει του, συμπράττει ή συντρέχει στην τέλεση του κατά το εδάφιο (2) αδικήματος είναι ένοχο του ίδιου αδικήματος και, σε περίπτωση καταδίκης του υπόκειται στις ίδιες ποινές.

ΜΕΡΟΣ XXII
ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

- Κανονισμοί. 160. Το Υπουργικό Συμβούλιο μπορεί να εκδίδει Κανονισμούς για την καλύτερη εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Νόμου.
- Κατάργηση. 161. Με τον παρόντα Νόμο καταργούνται-
- (α) τα άρθρα 4, 4Α, 5, 6, 10, 11, 12, 13, 22, 23, 25, 31, 47, 48, 49, 52, 59, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97 και 98 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Πλοίαρχοι και Ναυτικοί) Νόμου:
- 46 του 1963
- 33 του 1965
- 69 του 1968
- 25 του 1969
- 24 του 1976
- 85 του 1984
- 103(III) του 1997
- 101(III) του 2002
- 233(III) του 2002.
- 8(III) του 1994. (β) ο περί της Σύμβασης περί Ελαχίστου Ηλικίας Εισδοχής Παιδιών σε Απασχόληση στη Θάλασσα (Κυρωτικός) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμος
- 12(III) του 1995. (γ) ο περί της Σύμβασης περί Επαναπατρισμού των Ναυτικών (Κυρωτικός) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμος και
- 13(III) του 1995. (δ) τα άρθρα 7, 8, 26, 27 και 28 του περί της

Συμβάσεως περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ελάχιστα Επίπεδα) του 1976 (Κυρωτικού) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμου.

- Έναρξη της ισχύος του παρόντος Νόμου. 162. Ο παρών Νόμος τίθεται σε ισχύ με Απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου που δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας.
- Μεταβατικές διατάξεις. 163. Οποιοσδήποτε πλοιοκτήτης δύναται να αιτηθεί την πιστοποίηση του πλοίου του σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 6, 7, 8, 9 και 10 του παρόντος Νόμου πριν αυτός τεθεί σε ισχύ, αλλά μετά από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας.

2042

Π Ι Ν Α Κ Α Σ

Μ Ε Ρ Ο Σ Ι

**International Labour Conference (Maritime)
Conférence internationale du Travail (maritime)**

MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006

ADOPTED BY THE CONFERENCE
AT ITS NINETY-FOURTH SESSION,
GENEVA, FEBRUARY 2006

CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, 2006

ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE
À SA QUATRE-VINGT-QUATORZIÈME SESSION,
GENÈVE, FÉVRIER 2006

AUTHENTIC TEXT
TEXTE AUTHENTIQUE

MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006

PREAMBLE

The General Conference of the International Labour Organization,

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

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

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

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

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

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

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

Mindful also of the international standards on ship safety, human security and quality ship management in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, and the seafarer training and competency requirements in the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended, and

Recalling that the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, sets out a general legal framework within which all activities in the oceans and seas must be carried out and is of strategic importance as the basis for national,

regional and global action and cooperation in the marine sector, and that its integrity needs to be maintained, and

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

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

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

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

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

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

GENERAL OBLIGATIONS

Article I

1. Each Member which ratifies this Convention undertakes to give complete effect to its provisions in the manner set out in Article VI in order to secure the right of all seafarers to decent employment.

2. Members shall cooperate with each other for the purpose of ensuring the effective implementation and enforcement of this Convention.

DEFINITIONS AND SCOPE OF APPLICATION

Article II

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

- (a) *competent authority* means the minister, government department or other authority having power to issue and enforce regulations, orders or other instructions having the force of law in respect of the subject matter of the provision concerned;
- (b) *declaration of maritime labour compliance* means the declaration referred to in Regulation 5.1.3;
- (c) *gross tonnage* means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor Convention; for ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the International Maritime Organization, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969);

- (d) *maritime labour certificate* means the certificate referred to in Regulation 5.1.3;
- (e) *requirements of this Convention* refers to the requirements in these Articles and in the Regulations and Part A of the Code of this Convention;
- (f) *seafarer* means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies;
- (g) *seafarers' employment agreement* includes both a contract of employment and articles of agreement;
- (h) *seafarer recruitment and placement service* means any person, company, institution, agency or other organization, in the public or the private sector, which is engaged in recruiting seafarers on behalf of shipowners or placing seafarers with shipowners;
- (i) *ship* means a ship other than one which navigates exclusively in inland waters or waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply;
- (j) *shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organization or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner.

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

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

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

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

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

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

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

FUNDAMENTAL RIGHTS AND PRINCIPLES

Article III

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

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

SEAFARERS' EMPLOYMENT AND SOCIAL RIGHTS

Article IV

1. Every seafarer has the right to a safe and secure workplace that complies with safety standards.

2. Every seafarer has a right to fair terms of employment.

3. Every seafarer has a right to decent working and living conditions on board ship.

4. Every seafarer has a right to health protection, medical care, welfare measures and other forms of social protection.

5. Each Member shall ensure, within the limits of its jurisdiction, that the seafarers' employment and social rights set out in the preceding paragraphs of this Article are fully implemented in accordance with the requirements of this Convention. Unless specified otherwise in the Convention, such implementation may be achieved through national laws or regulations, through applicable collective bargaining agreements or through other measures or in practice.

IMPLEMENTATION AND ENFORCEMENT RESPONSIBILITIES

Article V

1. Each Member shall implement and enforce laws or regulations or other measures that it has adopted to fulfil its commitments under this Convention with respect to ships and seafarers under its jurisdiction.

2. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over ships that fly its flag by establishing a system for ensuring compliance with the requirements of this Convention, including regular inspections, reporting, monitoring and legal proceedings under the applicable laws.

3. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry a maritime labour certificate and a declaration of maritime labour compliance as required by this Convention.

4. A ship to which this Convention applies may, in accordance with international law, be inspected by a Member other than the flag State, when the ship is in one of its ports, to determine whether the ship is in compliance with the requirements of this Convention.

5. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over seafarer recruitment and placement services, if these are established in its territory.

6. Each Member shall prohibit violations of the requirements of this Convention and shall, in accordance with international law, establish sanctions or require the adoption of corrective measures under its laws which are adequate to discourage such violations.

7. Each Member shall implement its responsibilities under this Convention in such a way as to ensure that the ships that fly the flag of any State that has not ratified this Convention do not receive more favourable treatment than the ships that fly the flag of any State that has ratified it.

REGULATIONS AND PARTS A AND B OF THE CODE

Article VI

1. The Regulations and the provisions of Part A of the Code are mandatory. The provisions of Part B of the Code are not mandatory.

2. Each Member undertakes to respect the rights and principles set out in the Regulations and to implement each Regulation in the manner set out in the corresponding provisions of Part A of the Code. In addition, the Member shall give due consideration to implementing its responsibilities in the manner provided for in Part B of the Code.

3. A Member which is not in a position to implement the rights and principles in the manner set out in Part A of the Code may, unless expressly provided otherwise in this Convention, implement Part A through provisions in its laws and regulations or other measures which are substantially equivalent to the provisions of Part A.

4. For the sole purpose of paragraph 3 of this Article, any law, regulation, collective agreement or other implementing measure shall be considered to be substantially equivalent, in the context of this Convention, if the Member satisfies itself that:

- (a) it is conducive to the full achievement of the general object and purpose of the provision or provisions of Part A of the Code concerned; and
- (b) it gives effect to the provision or provisions of Part A of the Code concerned.

CONSULTATION WITH SHIPOWNERS' AND SEAFARERS' ORGANIZATIONS

Article VII

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

ENTRY INTO FORCE

Article VIII

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

DENUNCIATION

Article IX

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

EFFECT OF ENTRY INTO FORCE

Article X

This Convention revises the following Conventions:

Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No. 7)

Unemployment Indemnity (Shipwreck) Convention, 1920 (No. 8)

Placing of Seamen Convention, 1920 (No. 9)

Medical Examination of Young Persons (Sea) Convention, 1921 (No. 16)

Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No. 22)

Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23)

Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53)

Holidays with Pay (Sea) Convention, 1936 (No. 54)

Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55)

Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (No. 56)

Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1936 (No. 57)

- Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 58)
- Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946
(No. 68)
- Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69)
- Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70)
- Paid Vacations (Seafarers) Convention, 1946 (No. 72)
- Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73)
- Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74)
- Accommodation of Crews Convention, 1946 (No. 75)
- Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946 (No. 76)
- Paid Vacations (Seafarers) Convention (Revised), 1949 (No. 91)
- Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92)
- ~~Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised),
1949 (No. 93)~~
- Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958
(No. 109)
- Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970
(No. 133)
- Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134)
- Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976 (No. 145)
- Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976 (No. 146)
- Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)
- Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention,
1976 (No. 147)
- Seafarers' Welfare Convention, 1987 (No. 163)
- Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987
(No. 164)
- Social Security (Seafarers) Convention (Revised), 1987 (No. 165)
- Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166)
- Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996 (No. 178)
- Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 (No. 179)
- Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 180).

DEPOSITARY FUNCTIONS

Article XI

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organization of the registration of all ratifications, acceptances and denunciations under this Convention.

2. When the conditions provided for in paragraph 3 of Article VIII have been fulfilled, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organization to the date upon which the Convention will come into force.

Article XII

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications, acceptances and denunciations registered under this Convention.

SPECIAL TRIPARTITE COMMITTEE

Article XIII

1. The Governing Body of the International Labour Office shall keep the working of this Convention under continuous review through a committee established by it with special competence in the area of maritime labour standards.

2. For matters dealt with in accordance with this Convention, the Committee shall consist of two representatives nominated by the Government of each Member which has ratified this Convention, and the representatives of Shipowners and Seafarers appointed by the Governing Body after consultation with the Joint Maritime Commission.

3. The Government representatives of Members which have not yet ratified this Convention may participate in the Committee but shall have no right to vote on any matter dealt with in accordance with this Convention. The Governing Body may invite other organizations or entities to be represented on the Committee by observers.

4. The votes of each Shipowner and Seafarer representative in the Committee shall be weighted so as to ensure that the Shipowners' group and the Seafarers' group each have half the voting power of the total number of governments which are represented at the meeting concerned and entitled to vote.

AMENDMENT OF THIS CONVENTION

Article XIV

1. Amendments to any of the provisions of this Convention may be adopted by the General Conference of the International Labour Organization in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation and the rules and procedures of the Organization for the adoption of Conventions. Amendments to the Code may also be adopted following the procedures in Article XV.

2. In the case of Members whose ratifications of this Convention were registered before the adoption of the amendment, the text of the amendment shall be communicated to them for ratification.

3. In the case of other Members of the Organization, the text of the Convention as amended shall be communicated to them for ratification in accordance with article 19 of the Constitution.

4. An amendment shall be deemed to have been accepted on the date when there have been registered ratifications, of the amendment or of the Convention as amended, as the case may be, by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of at least 33 per cent.

5. An amendment adopted in the framework of article 19 of the Constitution shall be binding only upon those Members of the Organization whose ratifications have been registered by the Director-General of the International Labour Office.

6. For any Member referred to in paragraph 2 of this Article, an amendment shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which its ratification of the amendment has been registered, whichever date is later.

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

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

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

AMENDMENTS TO THE CODE

Article XV

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

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

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

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

- (a) at least half the governments of Members that have ratified this Convention are represented in the meeting at which the proposal is considered; and
- (b) a majority of at least two-thirds of the Committee members vote in favour of the amendment; and
- (c) this majority comprises the votes in favour of at least half the government voting power, half the Shipowner voting power and half the Seafarer voting power of the Committee members registered at the meeting when the proposal is put to the vote.

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

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

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

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

- (a) before the end of the prescribed period, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it shall be bound by the amendment only after a subsequent express notification of its acceptance; and
- (b) before the date of entry into force of the amendment, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it will not give effect to that amendment for a specified period.

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

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

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

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

13. To the extent that a maritime labour certificate relates to matters covered by an amendment to the Convention which has entered into force:

- (a) a Member that has accepted that amendment shall not be obliged to extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member which:
 - (i) pursuant to paragraph 7 of this Article, has formally expressed disagreement to the amendment and has not withdrawn such disagreement; or
 - (ii) pursuant to paragraph 8(a) of this Article, has given notice that its acceptance is subject to its subsequent express notification and has not accepted the amendment; and
- (b) a Member that has accepted the amendment shall extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member that has given notice, pursuant to paragraph 8(b) of this Article, that it will not give effect to that amendment for the period specified in accordance with paragraph 10 of this Article.

AUTHORITATIVE LANGUAGES

Article XVI

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

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

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

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

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

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

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

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

Title 2: Conditions of employment

Title 3: Accommodation, recreational facilities, food and catering

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

Title 5: Compliance and enforcement

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

7. The Convention has three underlying purposes:

- (a) to lay down, in its Articles and Regulations, a firm set of rights and principles;
- (b) to allow, through the Code, a considerable degree of flexibility in the way Members implement those rights and principles; and
- (c) to ensure, through Title 5, that the rights and principles are properly complied with and enforced.

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

9. The second area of flexibility in implementation is provided by formulating the mandatory requirements of many provisions in Part A in a more general way, thus leaving a wider scope for discretion as to the precise action to be provided for at the national level. In such cases, guidance on implementation is given in the non-mandatory Part B of the Code. In this way, Members which have ratified this Convention can ascertain the

kind of action that might be expected of them under the corresponding general obligation in Part A, as well as action that would not necessarily be required. For example, Standard A4.1 requires all ships to provide prompt access to the necessary medicines for medical care on board ship (paragraph 1(b)) and to "carry a medicine chest" (paragraph 4(a)). The fulfilment in good faith of this latter obligation clearly means something more than simply having a medicine chest on board each ship. A more precise indication of what is involved is provided in the corresponding Guideline B4.1.1 (paragraph 4) so as to ensure that the contents of the chest are properly stored, used and maintained.

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

THE REGULATIONS AND THE CODE

TITLE 1. MINIMUM REQUIREMENTS FOR SEAFARERS TO WORK ON A SHIP

Regulation 1.1 – Minimum age

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

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

Standard A1.1 – Minimum age

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

Guideline B1.1 – Minimum age

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

Regulation 1.2 – Medical certificate

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

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

Standard A1.2 – Medical certificate

1. The competent authority shall require that, prior to beginning work on a ship, seafarers hold a valid medical certificate attesting that they are medically fit to perform the duties they are to carry out at sea.

2. In order to ensure that medical certificates genuinely reflect seafarers' state of health, in light of the duties they are to perform, the competent authority shall, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, and giving due consideration to applicable international guidelines referred to in Part B of this Code, prescribe the nature of the medical examination and certificate.

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

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

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

6. Each medical certificate shall state in particular that:

- (a) the hearing and sight of the seafarer concerned, and the colour vision in the case of a seafarer to be employed in capacities where fitness for the work to be performed is liable to be affected by defective colour vision, are all satisfactory; and
- (b) the seafarer concerned is not suffering from any medical condition likely to be aggravated by service at sea or to render the seafarer unfit for such service or to endanger the health of other persons on board.

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

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

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

- (a) the period of such permission does not exceed three months; and
- (b) the seafarer concerned is in possession of an expired medical certificate of recent date.

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

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

Guideline B1.2 – Medical certificate

Guideline B1.2.1 – International guidelines

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

Regulation 1.3 – Training and qualifications

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

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

Regulation 1.4 – Recruitment and placement

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

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

Standard A1.4 – Recruitment and placement

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

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

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

- (a) the recruitment and placement service is operated pursuant to a collective bargaining agreement between that organization and a shipowner;
- (b) both the seafarers' organization and the shipowner are based in the territory of the Member;
- (c) The Member has national laws or regulations or a procedure to authorize or register the collective bargaining agreement permitting the operation of the recruitment and placement service; and
- (d) the recruitment and placement service is operated in an orderly manner and measures are in place to protect and promote seafarers' employment rights comparable to those provided in paragraph 5 of this Standard.

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

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

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

- (a) prohibit seafarer recruitment and placement services from using means, mechanisms or lists intended to prevent or deter seafarers from gaining employment for which they are qualified;
- (b) require that no fees or other charges for seafarer recruitment or placement or for providing employment to seafarers are borne directly or indirectly, in whole or in part, by the seafarer, other than the cost of the seafarer obtaining a national statutory medical certificate, the national seafarer's book and a passport or other similar personal travel documents, not including, however, the cost of visas, which shall be borne by the shipowner; and

- (c) ensure that seafarer recruitment and placement services operating in its territory:
- (i) maintain an up-to-date register of all seafarers recruited or placed through them, to be available for inspection by the competent authority;
 - (ii) make sure that seafarers are informed of their rights and duties under their employment agreements prior to or in the process of engagement and that proper arrangements are made for seafarers to examine their employment agreements before and after they are signed and for them to receive a copy of the agreements;
 - (iii) verify that seafarers recruited or placed by them are qualified and hold the documents necessary for the job concerned, and that the seafarers' employment agreements are in accordance with applicable laws and regulations and any collective bargaining agreement that forms part of the employment agreement;
 - (iv) make sure, as far as practicable, that the shipowner has the means to protect seafarers from being stranded in a foreign port;
 - (v) examine and respond to any complaint concerning their activities and advise the competent authority of any unresolved complaint;
 - (vi) establish a system of protection, by way of insurance or an equivalent appropriate measure, to compensate seafarers for monetary loss that they may incur as a result of the failure of a recruitment and placement service or the relevant shipowner under the seafarers' employment agreement to meet its obligations to them.

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

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

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

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

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

Guideline B1.4 – Recruitment and placement

Guideline B1.4.1 – Organizational and operational guidelines

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

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

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

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

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

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

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

TITLE 2. CONDITIONS OF EMPLOYMENT

Regulation 2.1 – Seafarers' employment agreements

Purpose: To ensure that seafarers have a fair employment agreement

1. The terms and conditions for employment of a seafarer shall be set out or referred to in a clear written legally enforceable agreement and shall be consistent with the standards set out in the Code.

2. Seafarers' employment agreements shall be agreed to by the seafarer under conditions which ensure that the seafarer has an opportunity to review and seek advice on the terms and conditions in the agreement and freely accepts them before signing.

3. To the extent compatible with the Member's national law and practice, seafarers' employment agreements shall be understood to incorporate any applicable collective bargaining agreements.

Standard A2.1 – Seafarers' employment agreements

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

- (a) seafarers working on ships that fly its flag shall have a seafarers' employment agreement signed by both the seafarer and the shipowner or a representative of the shipowner (or, where they are not employees, evidence of contractual or similar arrangements) providing them with decent working and living conditions on board the ship as required by this Convention;
- (b) seafarers signing a seafarers' employment agreement shall be given an opportunity to examine and seek advice on the agreement before signing, as well as such other facilities as are necessary to ensure that they have freely entered into an agreement with a sufficient understanding of their rights and responsibilities;
- (c) the shipowner and seafarer concerned shall each have a signed original of the seafarers' employment agreement;
- (d) measures shall be taken to ensure that clear information as to the conditions of their employment can be easily obtained on board by seafarers, including the ship's master, and that such information, including a copy of the seafarers' employment agreement, is also accessible for review by officers of a competent authority, including those in ports to be visited; and
- (e) seafarers shall be given a document containing a record of their employment on board the ship.

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

- (a) a copy of a standard form of the agreement; and
- (b) the portions of the collective bargaining agreement that are subject to a port State inspection under Regulation 5.2.

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

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

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

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

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

Guideline B2.1 – Seafarers' employment agreements

Guideline B2.1.1 – Record of employment

1. In determining the particulars to be recorded in the record of employment referred to in Standard A2.1, paragraph 1(e), each Member should ensure that this document contains sufficient information, with a translation in English, to facilitate the acquisition of further work or to satisfy the sea-service requirements for upgrading or promotion. A seafarers' discharge book may satisfy the requirements of paragraph 1(e) of that Standard.

Regulation 2.2 – Wages

Purpose: To ensure that seafarers are paid for their services

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

Standard A2.2 – Wages

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

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

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

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

- (a) a system for enabling seafarers, at the time of their entering employment or during it, to allot, if they so desire, a proportion of their wages for remittance at regular intervals to their families by bank transfers or similar means; and
- (b) a requirement that allotments should be remitted in due time and directly to the person or persons nominated by the seafarers.

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

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

*Guideline B2.2 – Wages**Guideline B2.2.1 – Specific definitions*

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

- (a) *able seafarer* means any seafarer who is deemed competent to perform any duty which may be required of a rating serving in the deck department, other than the duties of a supervisory or specialist rating, or who is defined as such by national laws, regulations or practice, or by collective agreement;
- (b) *basic pay or wages* means the pay, however composed, for normal hours of work; it does not include payments for overtime worked, bonuses, allowances, paid leave or any other additional remuneration;
- (c) *consolidated wage* means a wage or salary which includes the basic pay and other pay-related benefits; a consolidated wage may include compensation for all overtime hours which are worked and all other pay-related benefits, or it may include only certain benefits in a partial consolidation;

- (d) *hours of work* means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;
- (e) *overtime* means time worked in excess of the normal hours of work.

Guideline B2.2.2 – Calculation and payment

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

- (a) for the purpose of calculating wages, the normal hours of work at sea and in port should not exceed eight hours per day;
- (b) for the purpose of calculating overtime, the number of normal hours per week covered by the basic pay or wages should be prescribed by national laws or regulations, if not determined by collective agreements, but should not exceed 48 hours per week; collective agreements may provide for a different but not less favourable treatment;
- (c) the rate or rates of compensation for overtime, which should be not less than one and one-quarter times the basic pay or wages per hour, should be prescribed by national laws or regulations or by collective agreements, if applicable; and
- (d) records of all overtime worked should be maintained by the master, or a person assigned by the master, and endorsed by the seafarer at no greater than monthly intervals.

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

- (a) the seafarers' employment agreement should specify clearly, where appropriate, the number of hours of work expected of the seafarer in return for this remuneration, and any additional allowances which might be due in addition to the consolidated wage, and in which circumstances;
- (b) where hourly overtime is payable for hours worked in excess of those covered by the consolidated wage, the hourly rate should be not less than one and one-quarter times the basic rate corresponding to the normal hours of work as defined in paragraph 1 of this Guideline; the same principle should be applied to the overtime hours included in the consolidated wage;
- (c) remuneration for that portion of the fully or partially consolidated wage representing the normal hours of work as defined in paragraph 1(a) of this Guideline should be no less than the applicable minimum wage; and
- (d) for seafarers whose wages are partially consolidated, records of all overtime worked should be maintained and endorsed as provided for in paragraph 1(d) of this Guideline.

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

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

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

- (b) the seafarers' employment agreement specifying the applicable wages or wage rates should be carried on board the ship; information on the amount of wages or wage rates should be made available to each seafarer, either by providing at least one signed copy of the relevant information to the seafarer in a language which the seafarer understands, or by posting a copy of the agreement in a place accessible to seafarers or by some other appropriate means;
- (c) wages should be paid in legal tender; where appropriate, they may be paid by bank transfer, bank cheque, postal cheque or money order;
- (d) on termination of engagement all remuneration due should be paid without undue delay;
- (e) adequate penalties or other appropriate remedies should be imposed by the competent authority where shipowners unduly delay, or fail to make, payment of all remuneration due;
- (f) wages should be paid directly to seafarers' designated bank accounts unless they request otherwise in writing;
- (g) subject to subparagraph (h) of this paragraph, the shipowner should impose no limit on seafarers' freedom to dispose of their remuneration;
- (h) deduction from remuneration should be permitted only if:
 - (i) there is an express provision in national laws or regulations or in an applicable collective agreement and the seafarer has been informed, in the manner deemed most appropriate by the competent authority, of the conditions for such deductions; and
 - (ii) the deductions do not in total exceed the limit that may have been established by national laws or regulations or collective agreements or court decisions for making such deductions;
- (i) no deductions should be made from a seafarer's remuneration in respect of obtaining or retaining employment;
- (j) monetary fines against seafarers other than those authorized by national laws or regulations, collective agreements or other measures should be prohibited;
- (k) the competent authority should have the power to inspect stores and services provided on board ship to ensure that fair and reasonable prices are applied for the benefit of the seafarers concerned; and
- (l) to the extent that seafarers' claims for wages and other sums due in respect of their employment are not secured in accordance with the provisions of the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, such claims should be protected in accordance with the Protection of Workers' Claims (Employer's Insolvency) Convention, 1992 (No. 173).

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

Guideline B2.2.3 – Minimum wages

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

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

- (a) the level of minimum wages should take into account the nature of maritime employment, crewing levels of ships, and seafarers' normal hours of work; and
- (b) the level of minimum wages should be adjusted to take into account changes in the cost of living and in the needs of seafarers.

3. The competent authority should ensure:

- (a) by means of a system of supervision and sanctions, that wages are paid at not less than the rate or rates fixed; and
- (b) that any seafarers who have been paid at a rate lower than the minimum wage are enabled to recover, by an inexpensive and expeditious judicial or other procedure, the amount by which they have been underpaid.

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

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

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

Regulation 2.3 – Hours of work and hours of rest

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

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

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

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

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

- (a) *hours of work* means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;
- (b) *hours of rest* means time outside hours of work; this term does not include short breaks.

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

3. Each Member acknowledges that the normal working hours' standard for seafarers, like that for other workers, shall be based on an eight-hour day with one day of rest per week and rest on public holidays. However, this shall not prevent the Member from having procedures to authorize or register a collective agreement which

determines seafarers' normal working hours on a basis no less favourable than this standard.

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

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

- (a) maximum hours of work shall not exceed:
 - (i) 14 hours in any 24-hour period; and
 - (ii) 72 hours in any seven-day period;
- or
- (b) minimum hours of rest shall not be less than:
 - (i) ten hours in any 24-hour period; and
 - (ii) 77 hours in any seven-day period.

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

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

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

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

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

- (a) the schedule of service at sea and service in port; and
- (b) the maximum hours of work or the minimum hours of rest required by national laws or regulations or applicable collective agreements.

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

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

13. Nothing in paragraphs 5 and 6 of this Standard shall prevent a Member from having national laws or regulations or a procedure for the competent authority to authorize or register collective agreements permitting exceptions to the limits set

out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the provisions of this Standard but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watchkeeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.

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

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

Guideline B2.3.1 – Young seafarers

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

- (a) working hours should not exceed eight hours per day and 40 hours per week and overtime should be worked only where unavoidable for safety reasons;
- (b) sufficient time should be allowed for all meals, and a break of at least one hour for the main meal of the day should be assured; and
- (c) a 15-minute rest period as soon as possible following each two hours of continuous work should be allowed.

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

- (a) they are impracticable for young seafarers in the deck, engine room and catering departments assigned to watchkeeping duties or working on a rostered shift-work system; or
- (b) the effective training of young seafarers in accordance with established programmes and schedules would be impaired.

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

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

Regulation 2.4 – Entitlement to leave

Purpose: To ensure that seafarers have adequate leave

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

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

Standard A2.4 – Entitlement to leave

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

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

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

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

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

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

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

4. The following should not be counted as part of annual leave with pay:
- (a) public and customary holidays recognized as such in the flag State, whether or not they fall during the annual leave with pay;
 - (b) periods of incapacity for work resulting from illness or injury or from maternity, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country;
 - (c) temporary shore leave granted to a seafarer while under an employment agreement; and
 - (d) compensatory leave of any kind, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.

Guideline B2.4.2 – Taking of annual leave

1. The time at which annual leave is to be taken should, unless it is fixed by regulation, collective agreement, arbitration award or other means consistent with national practice, be determined by the shipowner after consultation and, as far as possible, in agreement with the seafarers concerned or their representatives.

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

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

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

Guideline B2.4.3 – Division and accumulation

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

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

Guideline B2.4.4 – Young seafarers

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

Regulation 2.5 – Repatriation

Purpose: To ensure that seafarers are able to return home

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

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

Standard A2.5 – Repatriation

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

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

- (b) when the seafarers' employment agreement is terminated:
 - (i) by the shipowner; or
 - (ii) by the seafarer for justified reasons; and also
- (c) when the seafarers are no longer able to carry out their duties under their employment agreement or cannot be expected to carry them out in the specific circumstances.

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

- (a) the circumstances in which seafarers are entitled to repatriation in accordance with paragraph 1(b) and (c) of this Standard;
- (b) the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation – such periods to be less than 12 months; and
- (c) the precise entitlements to be accorded by shipowners for repatriation, including those relating to the destinations of repatriation, the mode of transport, the items of expense to be covered and other arrangements to be made by shipowners.

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

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

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

- (a) the competent authority of the Member whose flag the ship flies shall arrange for repatriation of the seafarers concerned; if it fails to do so, the State from which the seafarers are to be repatriated or the State of which they are a national may arrange for their repatriation and recover the cost from the Member whose flag the ship flies;
- (b) costs incurred in repatriating seafarers shall be recoverable from the shipowner by the Member whose flag the ship flies;
- (c) the expenses of repatriation shall in no case be a charge upon the seafarers, except as provided for in paragraph 3 of this Standard.

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

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

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

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

Guideline B2.5 – Repatriation

Guideline B2.5.1 – Entitlement

1. Seafarers should be entitled to repatriation:
 - (a) in the case covered by Standard A2.5, paragraph 1(a), upon the expiry of the period of notice given in accordance with the provisions of the seafarers' employment agreement;
 - (b) in the cases covered by Standard A2.5, paragraph 1(b) and (c):
 - (i) in the event of illness or injury or other medical condition which requires their repatriation when found medically fit to travel;
 - (ii) in the event of shipwreck;
 - (iii) in the event of the shipowner not being able to continue to fulfil their legal or contractual obligations as an employer of the seafarers by reason of insolvency, sale of ship, change of ship's registration or any other similar reason;
 - (iv) in the event of a ship being bound for a war zone, as defined by national laws or regulations or seafarers' employment agreements, to which the seafarer does not consent to go; and
 - (v) in the event of termination or interruption of employment in accordance with an industrial award or collective agreement, or termination of employment for any other similar reason.

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

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

- (a) passage to the destination selected for repatriation in accordance with paragraph 6 of this Guideline;
- (b) accommodation and food from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination;
- (c) pay and allowances from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination, if provided for by national laws or regulations or collective agreements;
- (d) transportation of 30 kg of the seafarers' personal luggage to the repatriation destination; and
- (e) medical treatment when necessary until the seafarers are medically fit to travel to the repatriation destination.

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

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

6. Each Member should require that shipowners take responsibility for repatriation arrangements by appropriate and expeditious means. The normal mode of transport should be by air. The Member should prescribe the destinations to which seafarers may

be repatriated. The destinations should include the countries with which seafarers may be deemed to have a substantial connection including:

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

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

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

Guideline B2.5.2 – Implementation by Members

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

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

- (a) for the return of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port for reasons for which they are not responsible:
 - (i) to the port at which the seafarer concerned was engaged; or
 - (ii) to a port in the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate; or
 - (iii) to another port agreed upon between the seafarer and the master or shipowner, with the approval of the competent authority or under other appropriate safeguards;
- (b) for medical care and maintenance of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port in consequence of sickness or injury incurred in the service of the ship and not due to their own wilful misconduct.

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

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

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

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

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

1. Each Member shall make rules ensuring that, in every case of loss or foundering of any ship, the shipowner shall pay to each seafarer on board an indemnity against unemployment resulting from such loss or foundering.
2. The rules referred to in paragraph 1 of this Standard shall be without prejudice to any other rights a seafarer may have under the national law of the Member concerned for losses or injuries arising from a ship's loss or foundering.

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

Guideline B2.6.1 – Calculation of indemnity against unemployment

1. The indemnity against unemployment resulting from a ship's foundering or loss should be paid for the days during which the seafarer remains in fact unemployed at the same rate as the wages payable under the employment agreement, but the total indemnity payable to any one seafarer may be limited to two months' wages.
2. Each Member should ensure that seafarers have the same legal remedies for recovering such indemnities as they have for recovering arrears of wages earned during the service.

Regulation 2.7 – Manning levels

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

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

Standard A2.7 – Manning levels

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

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

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

Guideline B2.7 – Manning levels

Guideline B2.7.1 – Dispute settlement

1. Each Member should maintain, or satisfy itself that there is maintained, efficient machinery for the investigation and settlement of complaints or disputes concerning the manning levels on a ship.
2. Representatives of shipowners' and seafarers' organizations should participate, with or without other persons or authorities, in the operation of such machinery.

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

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

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

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

1. Each Member shall have national policies that encourage career and skill development and employment opportunities for seafarers, in order to provide the maritime sector with a stable and competent workforce.
2. The aim of the policies referred to in paragraph 1 of this Standard shall be to help seafarers strengthen their competencies, qualifications and employment opportunities.
3. Each Member shall, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, establish clear objectives for the vocational guidance, education and training of seafarers whose duties on board ship primarily relate to the safe operation and navigation of the ship, including ongoing training.

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

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

1. Measures to achieve the objectives set out in Standard A2.8 might include:
 - (a) agreements providing for career development and skills training with a shipowner or an organization of shipowners; or
 - (b) arrangements for promoting employment through the establishment and maintenance of registers or lists, by categories, of qualified seafarers; or
 - (c) promotion of opportunities, both on board and ashore, for further training and education of seafarers to provide for skill development and portable competencies in order to secure and retain decent work, to improve individual employment

prospects and to meet the changing technology and labour market conditions of the maritime industry.

Guideline B2.8.2 – Register of seafarers

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

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

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

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

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

TITLE 3. ACCOMMODATION, RECREATIONAL FACILITIES, FOOD AND CATERING

Regulation 3.1 – Accommodation and recreational facilities

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

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

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

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

Standard A3.1 – Accommodation and recreational facilities

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

- (a) meet minimum standards to ensure that any accommodation for seafarers, working or living on board, or both, is safe, decent and in accordance with the relevant provisions of this Standard; and
- (b) are inspected to ensure initial and ongoing compliance with those standards.

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

- (a) take into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention, in light of the specific needs of seafarers that both live and work on board ship, and
- (b) give due consideration to the guidance contained in Part B of this Code.

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

- (a) a ship is registered or re-registered; or
- (b) the seafarer accommodation on a ship has been substantially altered.

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

- (a) the size of rooms and other accommodation spaces;
- (b) heating and ventilation;
- (c) noise and vibration and other ambient factors;
- (d) sanitary facilities;
- (e) lighting; and
- (f) hospital accommodation.

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

6. With respect to general requirements for accommodation:

- (a) there shall be adequate headroom in all seafarer accommodation; the minimum permitted headroom in all seafarer accommodation where full and free movement is necessary shall be not less than 203 centimetres; the competent authority may permit some limited reduction in headroom in any space, or part of any space, in such accommodation where it is satisfied that such reduction:
 - (i) is reasonable; and
 - (ii) will not result in discomfort to the seafarers;
- (b) the accommodation shall be adequately insulated;
- (c) in ships other than passenger ships, as defined in Regulation 2(e) and (f) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (the "SOLAS Convention"), sleeping rooms shall be situated above the load line amidships or aft, except that in exceptional cases, where the size, type or intended service of the ship renders any other location impracticable, sleeping rooms may be located in the fore part of the ship, but in no case forward of the collision bulkhead;
- (d) in passenger ships, and in special ships constructed in compliance with the IMO *Code of Safety for Special Purpose Ships*, 1983, and subsequent versions (hereinafter called "special purpose ships"), the competent authority may, on condition that satisfactory arrangements are made for lighting and ventilation, permit the location of sleeping rooms below the load line, but in no case shall they be located immediately beneath working alleyways;
- (e) there shall be no direct openings into sleeping rooms from cargo and machinery spaces or from galleys, storerooms, drying rooms or communal sanitary areas; that part of a bulkhead separating such places from sleeping rooms and external bulkheads shall be efficiently constructed of steel or other approved substance and be watertight and gas-tight;
- (f) the materials used to construct internal bulkheads, panelling and sheeting, floors and joinings shall be suitable for the purpose and conducive to ensuring a healthy environment;
- (g) proper lighting and sufficient drainage shall be provided; and
- (h) accommodation and recreational and catering facilities shall meet the requirements in Regulation 4.3, and the related provisions in the Code, on health and safety protection and accident prevention, with respect to preventing the risk of exposure to hazardous levels of noise and vibration and other ambient factors and

chemicals on board ships, and to provide an acceptable occupational and on-board living environment for seafarers.

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

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

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

- (a) in ships other than passenger ships, an individual sleeping room shall be provided for each seafarer; in the case of ships of less than 3,000 gross tonnage or special purpose ships, exemptions from this requirement may be granted by the competent authority after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;
- (b) separate sleeping rooms shall be provided for men and for women;
- (c) sleeping rooms shall be of adequate size and properly equipped so as to ensure reasonable comfort and to facilitate tidiness;
- (d) a separate berth for each seafarer shall in all circumstances be provided;
- (e) the minimum inside dimensions of a berth shall be at least 198 centimetres by 80 centimetres;
- (f) in single berth seafarers' sleeping rooms the floor area shall not be less than:
 - (i) 4.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;
 - (ii) 5.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;
 - (iii) 7 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;
- (g) however, in order to provide single berth sleeping rooms on ships of less than 3,000 gross tonnage, passenger ships and special purpose ships, the competent authority may allow a reduced floor area;
- (h) in ships of less than 3,000 gross tonnage other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms may be occupied by a maximum of two seafarers; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 7 square metres;
- (i) on passenger ships and special purpose ships the floor area of sleeping rooms for seafarers not performing the duties of ships' officers shall not be less than:
 - (i) 7.5 square metres in rooms accommodating two persons;
 - (ii) 11.5 square metres in rooms accommodating three persons;
 - (iii) 14.5 square metres in rooms accommodating four persons;

- (j) on special purpose ships sleeping rooms may accommodate more than four persons; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 3.6 square metres per person;
- (k) on ships other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms for seafarers who perform the duties of ships' officers, where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person shall not be less than:
 - (i) 7.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;
 - (ii) 8.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;
 - (iii) 10 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;
- (l) on passenger ships and special purpose ships the floor area for seafarers performing the duties of ships' officers where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person for junior officers shall not be less than 7.5 square metres and for senior officers not less than 8.5 square metres; junior officers are understood to be at the operational level, and senior officers at the management level;
- (m) the master, the chief engineer and the chief navigating officer shall have, in addition to their sleeping rooms, an adjoining sitting room, day room or equivalent additional space; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;
- (n) for each occupant, the furniture shall include a clothes locker of ample space (minimum 475 litres) and a drawer or equivalent space of not less than 56 litres; if the drawer is incorporated in the clothes locker then the combined minimum volume of the clothes locker shall be 500 litres; it shall be fitted with a shelf and be able to be locked by the occupant so as to ensure privacy;
- (o) each sleeping room shall be provided with a table or desk, which may be of the fixed, drop-leaf or slide-out type, and with comfortable seating accommodation as necessary.

10. With respect to requirements for mess rooms:

- (a) mess rooms shall be located apart from the sleeping rooms and as close as practicable to the galley; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned; and
- (b) mess rooms shall be of adequate size and comfort and properly furnished and equipped (including ongoing facilities for refreshment), taking account of the number of seafarers likely to use them at any one time; provision shall be made for separate or common mess room facilities as appropriate.

11. With respect to requirements for sanitary facilities:

- (a) all seafarers shall have convenient access on the ship to sanitary facilities meeting minimum standards of health and hygiene and reasonable standards of comfort, with separate sanitary facilities being provided for men and for women;
- (b) there shall be sanitary facilities within easy access of the navigating bridge and the machinery space or near the engine room control centre; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;

- (c) in all ships a minimum of one toilet, one wash basin and one tub or shower or both for every six persons or less who do not have personal facilities shall be provided at a convenient location;
- (d) with the exception of passenger ships, each sleeping room shall be provided with a washbasin having hot and cold running fresh water, except where such a washbasin is situated in the private bathroom provided;
- (e) in passenger ships normally engaged on voyages of not more than four hours' duration, consideration may be given by the competent authority to special arrangements or to a reduction in the number of facilities required; and
- (f) hot and cold running fresh water shall be available in all wash places.

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

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

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

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

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

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

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

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

20. Each Member may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, exempt ships of less than 200 gross tonnage where it is reasonable

to do so, taking account of the size of the ship and the number of persons on board in relation to the requirements of the following provisions of this Standard:

- (a) paragraphs 7(b), 11(d) and 13; and
- (b) paragraph 9(f) and (h) to (l) inclusive, with respect to floor area only.

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

Guideline B3.1 – Accommodation and recreational facilities

Guideline B3.1.1 – Design and construction

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

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

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

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

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

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

Guideline B3.1.2 – Ventilation

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

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

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

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

3. Power for the operation of the air conditioning and other aids to ventilation required by the preceding paragraphs of this Guideline should be available at all times

when seafarers are living or working on board and conditions so require. However, this power need not be provided from an emergency source.

Guideline B3.1.3 – Heating

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

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

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

Guideline B3.1.4 – Lighting

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

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

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

Guideline B3.1.5 – Sleeping rooms

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

2. Where the size of the ship, the activity in which it is to be engaged and its layout make it reasonable and practicable, sleeping rooms should be planned and equipped with a private bathroom, including a toilet, so as to provide reasonable comfort for the occupants and to facilitate tidiness.

3. As far as practicable, sleeping rooms of seafarers should be so arranged that watches are separated and that no seafarers working during the day share a room with watchkeepers.

4. In the case of seafarers performing the duty of petty officers there should be no more than two persons per sleeping room.

5. Consideration should be given to extending the facility referred to in Standard A3.1, paragraph 9(m), to the second engineer officer when practicable.

6. Space occupied by berths and lockers, chests of drawers and seats should be included in the measurement of the floor area. Small or irregularly shaped spaces which do not add effectively to the space available for free movement and cannot be used for installing furniture should be excluded.

7. Berths should not be arranged in tiers of more than two; in the case of berths placed along the ship's side, there should be only a single tier where a sidelight is situated above a berth.

8. The lower berth in a double tier should be not less than 30 centimetres above the floor; the upper berth should be placed approximately midway between the bottom of the lower berth and the lower side of the deckhead beams.

9. The framework and the lee-board, if any, of a berth should be of approved material, hard, smooth, and not likely to corrode or to harbour vermin.

10. If tubular frames are used for the construction of berths, they should be completely sealed and without perforations which would give access to vermin.

11. Each berth should be fitted with a comfortable mattress with cushioning bottom or a combined cushioning mattress, including a spring bottom or a spring mattress. The mattress and cushioning material used should be made of approved material. Stuffing of material likely to harbour vermin should not be used.

12. When one berth is placed over another, a dust-proof bottom should be fitted beneath the bottom mattress or spring bottom of the upper berth.

13. The furniture should be of smooth, hard material not liable to warp or corrode.

14. Sleeping rooms should be fitted with curtains or equivalent for the sidelights.

15. Sleeping rooms should be fitted with a mirror, small cabinets for toilet requisites, a book rack and a sufficient number of coat hooks.

Guideline B3.1.6 – Mess rooms

1. Mess room facilities may be either common or separate. The decision in this respect should be taken after consultation with seafarers' and shipowners' representatives and subject to the approval of the competent authority. Account should be taken of factors such as the size of the ship and the distinctive cultural, religious and social needs of the seafarers.

2. Where separate mess room facilities are to be provided to seafarers, then separate mess rooms should be provided for:

- (a) master and officers; and
- (b) petty officers and other seafarers.

3. On ships other than passenger ships, the floor area of mess rooms for seafarers should be not less than 1.5 square metres per person of the planned seating capacity.

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

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

- (a) a refrigerator, which should be conveniently situated and of sufficient capacity for the number of persons using the mess room or mess rooms;
- (b) facilities for hot beverages; and
- (c) cool water facilities.

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

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

Guideline B3.1.7 – Sanitary accommodation

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

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

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

- (a) floors should be of approved durable material, impervious to damp, and should be properly drained;
- (b) bulkheads should be of steel or other approved material and should be watertight up to at least 23 centimetres above the level of the deck;
- (c) the accommodation should be sufficiently lit, heated and ventilated;
- (d) toilets should be situated convenient to, but separate from, sleeping rooms and wash rooms, without direct access from the sleeping rooms or from a passage between sleeping rooms and toilets to which there is no other access; this requirement does not apply where a toilet is located in a compartment between two sleeping rooms having a total of not more than four seafarers; and
- (e) where there is more than one toilet in a compartment, they should be sufficiently screened to ensure privacy.

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

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

Guideline B3.1.8 – Hospital accommodation

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

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

3. The number of hospital berths required should be prescribed by the competent authority.

4. Sanitary accommodation should be provided for the exclusive use of the occupants of the hospital accommodation, either as part of the accommodation or in close proximity thereto. Such sanitary accommodation should comprise a minimum of one toilet, one washbasin and one tub or shower.

Guideline B3.1.9 – Other facilities

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

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

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

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

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

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

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

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

Guideline B3.1.12 – Prevention of noise and vibration

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

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

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

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

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

Regulation 3.2 – Food and catering

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

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry on board and serve food and drinking water of appropriate quality, nutritional value and quantity that

adequately covers the requirements of the ship and takes into account the differing cultural and religious backgrounds.

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

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

Standard A3.2 – Food and catering

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

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

- (a) food and drinking water supplies, having regard to the number of seafarers on board, their religious requirements and cultural practices as they pertain to food, and the duration and nature of the voyage, shall be suitable in respect of quantity, nutritional value, quality and variety;
- (b) the organization and equipment of the catering department shall be such as to permit the provision to the seafarers of adequate, varied and nutritious meals prepared and served in hygienic conditions; and
- (c) catering staff shall be properly trained or instructed for their positions.

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

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

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

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

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

- (a) supplies of food and drinking water;
- (b) all spaces and equipment used for the storage and handling of food and drinking water; and
- (c) galley and other equipment for the preparation and service of meals.

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

Guideline B3.2 – Food and catering

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

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

2. The competent authority should issue recommendations to avoid wastage of food, facilitate the maintenance of a proper standard of hygiene, and ensure the maximum practicable convenience in working arrangements.

3. The competent authority should work with relevant agencies and organizations to develop educational materials and on-board information concerning methods of ensuring proper food supply and catering services.

4. The competent authority should work in close cooperation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and with national or local authorities dealing with questions of food and health, and may where necessary utilize the services of such authorities.

Guideline B3.2.2 – Ships' cooks

1. Seafarers should only be qualified as ships' cooks if they have:

- (a) served at sea for a minimum period to be prescribed by the competent authority, which could be varied to take into account existing relevant qualifications or experience;
- (b) passed an examination prescribed by the competent authority or passed an equivalent examination at an approved training course for cooks.

2. The prescribed examination may be conducted and certificates granted either directly by the competent authority or, subject to its control, by an approved school for the training of cooks.

3. The competent authority should provide for the recognition, where appropriate, of certificates of qualification as ships' cooks issued by other Members, which have ratified this Convention or the Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69), or other approved body.

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

Regulation 4.1 – Medical care on board ship and ashore.

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

1. Each Member shall ensure that all seafarers on ships that fly its flag are covered by adequate measures for the protection of their health and that they have access to prompt and adequate medical care whilst working on board.

2. The protection and care under paragraph 1 of this Regulation shall, in principle, be provided at no cost to the seafarers.

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

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

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

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

- (a) ensure the application to seafarers of any general provisions on occupational health protection and medical care relevant to their duties, as well as of special provisions specific to work on board ship;
- (b) ensure that seafarers are given health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore, including prompt access to the necessary medicines, medical equipment and facilities for diagnosis and treatment and to medical information and expertise;
- (c) give seafarers the right to visit a qualified medical doctor or dentist without delay in ports of call, where practicable;
- (d) ensure that, to the extent consistent with the Member's national law and practice, medical care and health protection services while a seafarer is on board ship or landed in a foreign port are provided free of charge to seafarers; and
- (e) are not limited to treatment of sick or injured seafarers but include measures of a preventive character such as health promotion and health education programmes.

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

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

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

- (a) all ships shall carry a medicine chest, medical equipment and a medical guide, the specifics of which shall be prescribed and subject to regular inspection by the competent authority; the national requirements shall take into account the type of ship, the number of persons on board and the nature, destination and duration of voyages and relevant national and international recommended medical standards;
- (b) ships carrying 100 or more persons and ordinarily engaged on international voyages of more than three days' duration shall carry a qualified medical doctor who is responsible for providing medical care; national laws or regulations shall also specify which other ships shall be required to carry a medical doctor, taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board;
- (c) ships which do not carry a medical doctor shall be required to have either at least one seafarer on board who is in charge of medical care and administering medicine as part of their regular duties or at least one seafarer on board competent to provide medical first aid; persons in charge of medical care on board who are not medical doctors shall have satisfactorily completed training in medical care that meets the requirements of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended ("STCW"); seafarers designated to provide medical first aid shall have satisfactorily completed training in medical first aid that meets the requirements of STCW; national laws or regulations shall specify the level of approved training required taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board; and
- (d) the competent authority shall ensure by a prearranged system that medical advice by radio or satellite communication to ships at sea, including specialist advice, is available 24 hours a day; medical advice, including the onward transmission of medical messages by radio or satellite communication between a ship and those ashore giving the advice, shall be available free of charge to all ships irrespective of the flag that they fly.

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

Guideline B4.1.1 – Provision of medical care

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

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

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

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

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

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

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

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

Guideline B4.1.2 – Medical report form

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

Guideline B4.1.3 – Medical care ashore

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

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

- (a) outpatient treatment for sickness and injury;
- (b) hospitalization when necessary; and
- (c) facilities for dental treatment, especially in cases of emergency.

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

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

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

- (a) developing and coordinating search and rescue efforts and arranging prompt medical help and evacuation at sea for the seriously ill or injured on board a ship through such means as periodic ship position reporting systems, rescue co-ordination centres and emergency helicopter services, in conformity with the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, as amended, and the *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual*;
- (b) making optimum use of all ships carrying a doctor and stationing ships at sea which can provide hospital and rescue facilities;
- (c) compiling and maintaining an international list of doctors and medical care facilities available worldwide to provide emergency medical care to seafarers;
- (d) landing seafarers ashore for emergency treatment;
- (e) repatriating seafarers hospitalized abroad as soon as practicable, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;
- (f) arranging personal assistance for seafarers during repatriation, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;
- (g) endeavouring to set up health centres for seafarers to:
 - (i) conduct research on the health status, medical treatment and preventive health care of seafarers; and
 - (ii) train medical and health service staff in maritime medicine;
- (h) collecting and evaluating statistics concerning occupational accidents, diseases and fatalities of seafarers and integrating and harmonizing the statistics with any existing national system of statistics on occupational accidents and diseases covering other categories of workers;

- (i) organizing international exchanges of technical information, training material and personnel, as well as international training courses, seminars and working groups;
- (j) providing all seafarers with special curative and preventive health and medical services in port, or making available to them general health, medical and rehabilitation services; and
- (k) arranging for the repatriation of the bodies or ashes of deceased seafarers, in accordance with the wishes of the next of kin and as soon as practicable.

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

Guideline B4.1.5 – Dependants of seafarers

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

Regulation 4.2 – Shipowners' liability

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

1. Each Member shall ensure that measures, in accordance with the Code, are in place on ships that fly its flag to provide seafarers employed on the ships with a right to material assistance and support from the shipowner with respect to the financial consequences of sickness, injury or death occurring while they are serving under a seafarers' employment agreement or arising from their employment under such agreement.

2. This Regulation does not affect any other legal remedies that a seafarer may seek.

Standard A4.2 – Shipowners' liability

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

- (a) shipowners shall be liable to bear the costs for seafarers working on their ships in respect of sickness and injury of the seafarers occurring between the date of commencing duty and the date upon which they are deemed duly repatriated, or arising from their employment between those dates;
- (b) shipowners shall provide financial security to assure compensation in the event of the death or long-term disability of seafarers due to an occupational injury, illness or hazard, as set out in national law, the seafarers' employment agreement or collective agreement;

- (c) shipowners shall be liable to defray the expense of medical care, including medical treatment and the supply of the necessary medicines and therapeutic appliances, and board and lodging away from home until the sick or injured seafarer has recovered, or until the sickness or incapacity has been declared of a permanent character; and
- (d) shipowners shall be liable to pay the cost of burial expenses in the case of death occurring on board or ashore during the period of engagement.

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

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

- (a) to pay full wages as long as the sick or injured seafarers remain on board or until the seafarers have been repatriated in accordance with this Convention; and
- (b) to pay wages in whole or in part as prescribed by national laws or regulations or as provided for in collective agreements from the time when the seafarers are repatriated or landed until their recovery or, if earlier, until they are entitled to cash benefits under the legislation of the Member concerned.

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

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

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

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

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

Guideline B4.2 – Shipowners' liability

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- (a) the adoption and effective implementation and promotion of occupational safety and health policies and programmes on ships that fly the Member's flag, including risk evaluation as well as training and instruction of seafarers;
- (b) reasonable precautions to prevent occupational accidents, injuries and diseases on board ship, including measures to reduce and prevent the risk of exposure to harmful levels of ambient factors and chemicals as well as the risk of injury or disease that may arise from the use of equipment and machinery on board ships;
- (c) on-board programmes for the prevention of occupational accidents, injuries and diseases and for continuous improvement in occupational safety and health protection, involving seafarers' representatives and all other persons concerned in their implementation, taking account of preventive measures, including engineering and design control, substitution of processes and procedures for collective and individual tasks, and the use of personal protective equipment; and
- (d) requirements for inspecting, reporting and correcting unsafe conditions and for investigating and reporting on-board occupational accidents.

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

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

- (b) clearly specify the obligation of shipowners, seafarers and others concerned to comply with the applicable standards and with the ship's occupational safety and health policy and programme with special attention being paid to the safety and health of seafarers under the age of 18;
- (c) specify the duties of the master or a person designated by the master, or both, to take specific responsibility for the implementation of and compliance with the ship's occupational safety and health policy and programme; and
- (d) specify the authority of the ship's seafarers appointed or elected as safety representatives to participate in meetings of the ship's safety committee. Such a committee shall be established on board a ship on which there are five or more seafarers.

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

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

5. The competent authority shall ensure that:
- (a) occupational accidents, injuries and diseases are adequately reported, taking into account the guidance provided by the International Labour Organization with respect to the reporting and recording of occupational accidents and diseases;
 - (b) comprehensive statistics of such accidents and diseases are kept, analysed and published and, where appropriate, followed up by research into general trends and into the hazards identified; and
 - (c) occupational accidents are investigated.

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

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

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

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

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

1. The provisions required under Standard A4.3 should take into account the ILO code of practice entitled *Accident prevention on board ship at sea and in port*,

1996, and subsequent versions and other related ILO and other international standards and guidelines and codes of practice regarding occupational safety and health protection, including any exposure levels that they may identify.

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

- (a) general and basic provisions;
- (b) structural features of the ship, including means of access and asbestos-related risks;
- (c) machinery;
- (d) the effects of the extremely low or high temperature of any surfaces with which seafarers may be in contact;
- (e) the effects of noise in the workplace and in shipboard accommodation;
- (f) the effects of vibration in the workplace and in shipboard accommodation;
- (g) the effects of ambient factors, other than those referred to in subparagraphs (e) and (f), in the workplace and in shipboard accommodation, including tobacco smoke;
- (h) special safety measures on and below deck;
- (i) loading and unloading equipment;
- (j) fire prevention and fire-fighting;
- (k) anchors, chains and lines;
- (l) dangerous cargo and ballast;
- (m) personal protective equipment for seafarers;
- (n) work in enclosed spaces;
- (o) physical and mental effects of fatigue;
- (p) the effects of drug and alcohol dependency;
- (q) HIV/AIDS protection and prevention; and
- (r) emergency and accident response.

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

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

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

Guideline B4.3.2 – Exposure to noise

1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned,

should review on an ongoing basis the problem of noise on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of exposure to noise.

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

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

Guideline B4.3.3 – Exposure to vibration

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

2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should cover the effect of exposure to excessive vibration on the health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard vibration to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:

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

Guideline B4.3.4 – Obligations of shipowners

1. Any obligation on the shipowner to provide protective equipment or other accident prevention safeguards should, in general, be accompanied by provisions requiring their use by seafarers and by a requirement for seafarers to comply with the relevant accident prevention and health protection measures.

2. Account should also be taken of Articles 7 and 11 of the Guarding of Machinery Convention, 1963 (No. 119), and the corresponding provisions of the Guarding of Machinery Recommendation, 1963 (No. 118), under which the obligation to ensure compliance with the requirement that machinery in use is properly guarded, and its use without appropriate guards prevented, rests on the employer, while there is an obligation on the worker not to use machinery without the guards being in position nor to make inoperative the guards provided.

Guideline B4.3.5 – Reporting and collection of statistics

1. All occupational accidents and occupational injuries and diseases should be reported so that they can be investigated and comprehensive statistics can be kept, analysed and published, taking account of protection of the personal data of the seafarers concerned. Reports should not be limited to fatalities or to accidents involving the ship.

2. The statistics referred to in paragraph 1 of this Guideline should record the numbers, nature, causes and effects of occupational accidents and occupational injuries and diseases, with a clear indication, as applicable, of the department on board a ship, the type of accident and whether at sea or in port.

3. Each Member should have due regard to any international system or model for recording accidents to seafarers which may have been established by the International Labour Organization.

Guideline B4.3.6 – Investigations

1. The competent authority should undertake investigations into the causes and circumstances of all occupational accidents and occupational injuries and diseases resulting in loss of life or serious personal injury, and such other cases as may be specified in national laws or regulations.

2. Consideration should be given to including the following as subjects of investigation:

- (a) working environment, such as working surfaces, layout of machinery, means of access, lighting and methods of work;
- (b) incidence in different age groups of occupational accidents and occupational injuries and diseases;
- (c) special physiological or psychological problems created by the shipboard environment;
- (d) problems arising from physical stress on board a ship, in particular as a consequence of increased workload;
- (e) problems arising from and effects of technical developments and their influence on the composition of crews; and
- (f) problems arising from any human failures.

Guideline B4.3.7 – National protection and prevention programmes

1. In order to provide a sound basis for measures to promote occupational safety and health protection and prevention of accidents, injuries and diseases which are due to particular hazards of maritime employment, research should be undertaken into general trends and into such hazards as are revealed by statistics.

2. The implementation of protection and prevention programmes for the promotion of occupational safety and health should be so organized that the competent authority, shipowners and seafarers or their representatives and other appropriate bodies may play an active role, including through such means as information sessions, on-board guidelines on maximum exposure levels to potentially harmful ambient workplace factors and other hazards or outcomes of a systematic risk evaluation process. In particular, national or local occupational safety and health protection and accident prevention committees or ad hoc working parties and on-board committees, on which shipowners' and seafarers' organizations concerned are represented, should be established.

3. Where such activity takes place at company level, the representation of seafarers on any safety committee on board that shipowner's ships should be considered.

Guideline B4.3.8 – Content of protection and prevention programmes

1. Consideration should be given to including the following in the functions of the committees and other bodies referred to in Guideline B4.3.7, paragraph 2:

- (a) the preparation of national guidelines and policies for occupational safety and health management systems and for accident prevention provisions, rules and manuals;
- (b) the organization of occupational safety and health protection and accident prevention training and programmes;
- (c) the organization of publicity on occupational safety and health protection and accident prevention, including films, posters, notices and brochures; and
- (d) the distribution of literature and information on occupational safety and health protection and accident prevention so that it reaches seafarers on board ships.

2. Relevant provisions or recommendations adopted by the appropriate national authorities or organizations or international organizations should be taken into account by those preparing texts of occupational safety and health protection and accident prevention measures or recommended practices.

3. In formulating occupational safety and health protection and accident prevention programmes, each Member should have due regard to any code of practice concerning the safety and health of seafarers which may have been published by the International Labour Organization.

Guideline B4.3.9 – Instruction in occupational safety and health protection and the prevention of occupational accidents

1. The curriculum for the training referred to in Standard A4.3, paragraph 1(a), should be reviewed periodically and brought up to date in the light of development in types and sizes of ships and in their equipment, as well as changes in manning practices, nationality, language and the organization of work on board ships.

2. There should be continuous occupational safety and health protection and accident prevention publicity. Such publicity might take the following forms:

- (a) educational audiovisual material, such as films, for use in vocational training centres for seafarers and where possible shown on board ships;
- (b) display of posters on board ships;
- (c) inclusion in periodicals read by seafarers of articles on the hazards of maritime employment and on occupational safety and health protection and accident prevention measures; and
- (d) special campaigns using various publicity media to instruct seafarers, including campaigns on safe working practices.

3. The publicity referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the different nationalities, languages and cultures of seafarers on board ships.

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

1. Safety and health regulations should refer to any general provisions on medical examinations before and during employment and on the prevention of accidents and the protection of health in employment, which may be applicable to the work of seafarers. Such regulations should specify measures which will minimize occupational dangers to young seafarers in the course of their duties.

2. Except where a young seafarer is recognized as fully qualified in a pertinent skill by the competent authority, the regulations should specify restrictions on young seafarers undertaking, without appropriate supervision and instruction, certain types of work presenting special risk of accident or of detrimental effect on their health or physical development, or requiring a particular degree of maturity, experience or skill. In determining the types of work to be restricted by the regulations, the competent authority might consider in particular work involving:

- (a) the lifting, moving or carrying of heavy loads or objects;
- (b) ~~entry into boilers, tanks and cofferdams;~~
- (c) exposure to harmful noise and vibration levels;
- (d) operating hoisting and other power machinery and tools, or acting as signallers to operators of such equipment;
- (e) handling mooring or tow lines or anchoring equipment;
- (f) rigging;
- (g) work aloft or on deck in heavy weather;
- (h) nightwatch duties;
- (i) servicing of electrical equipment;
- (j) exposure to potentially harmful materials, or harmful physical agents such as dangerous or toxic substances and ionizing radiations;
- (k) the cleaning of catering machinery; and
- (l) the handling or taking charge of ships' boats.

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

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

Guideline B4.3.11 – International cooperation

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

2. In developing programmes for promoting occupational safety and health protection and prevention of accidents under Standard A4.3, each Member should have

due regard to relevant codes of practice published by the International Labour Organization and the appropriate standards of international organizations.

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

- (a) bilateral or multilateral arrangements for uniformity in occupational safety and health protection and accident prevention standards and safeguards;
- (b) exchange of information on particular hazards affecting seafarers and on means of promoting occupational safety and health protection and preventing accidents;
- (c) assistance in testing of equipment and inspection according to the national regulations of the flag State;
- (d) collaboration in the preparation and dissemination of occupational safety and health protection and accident prevention provisions, rules or manuals;
- (e) collaboration in the production and use of training aids; and
- (f) joint facilities for, or mutual assistance in, the training of seafarers in occupational safety and health protection, accident prevention and safe working practices.

Regulation 4.4 – Access to shore-based welfare facilities

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

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

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

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

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

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

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

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

Guideline B4.4.1 – Responsibilities of Members

1. Each Member should:
 - (a) take measures to ensure that adequate welfare facilities and services are provided for seafarers in designated ports of call and that adequate protection is provided to seafarers in the exercise of their profession; and
 - (b) take into account, in the implementation of these measures, the special needs of seafarers, especially when in foreign countries and when entering war zones, in respect of their safety, health and spare-time activities.
2. Arrangements for the supervision of welfare facilities and services should include participation by representative shipowners' and seafarers' organizations concerned.
3. Each Member should take measures designed to expedite the free circulation among ships, central supply agencies and welfare establishments of welfare materials such as films, books, newspapers and sports equipment for use by seafarers on board their ships and in welfare centres ashore.
4. Members should cooperate with one another in promoting the welfare of seafarers at sea and in port. Such cooperation should include the following:
 - (a) consultations among competent authorities aimed at the provision and improvement of seafarers' welfare facilities and services, both in port and on board ships;
 - (b) agreements on the pooling of resources and the joint provision of welfare facilities in major ports so as to avoid unnecessary duplication;
 - (c) organization of international sports competitions and encouragement of the participation of seafarers in sports activities; and
 - (d) organization of international seminars on the subject of welfare of seafarers at sea and in port.

Guideline B4.4.2 – Welfare facilities and services in ports

1. Each Member should provide or ensure the provision of such welfare facilities and services as may be required, in appropriate ports of the country.
2. Welfare facilities and services should be provided, in accordance with national conditions and practice, by one or more of the following:
 - (a) public authorities;
 - (b) shipowners' and seafarers' organizations concerned under collective agreements or other agreed arrangements; and
 - (c) voluntary organizations.
3. Necessary welfare and recreational facilities should be established or developed in ports. These should include:
 - (a) meeting and recreation rooms as required;
 - (b) facilities for sports and outdoor facilities, including competitions;
 - (c) educational facilities; and
 - (d) where appropriate, facilities for religious observances and for personal counselling.

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

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

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

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

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

Guideline B4.4.3 – Welfare boards

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

- (a) keeping under review the adequacy of existing welfare facilities and monitoring the need for the provision of additional facilities or the withdrawal of under-utilized facilities; and
- (b) assisting and advising those responsible for providing welfare facilities and ensuring coordination between them.

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

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

Guideline B4.4.4 – Financing of welfare facilities

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

- (a) grants from public funds;
- (b) levies or other special dues from shipping sources;
- (c) voluntary contributions from shipowners, seafarers, or their organizations; and
- (d) voluntary contributions from other sources.

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

Guideline B4.4.5 – Dissemination of information and facilitation measures

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

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

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

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

Guideline B4.4.6 – Seafarers in a foreign port

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

- (a) access to consuls of their State of nationality or State of residence; and
- (b) effective cooperation between consuls and the local or national authorities.

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

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

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

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

Regulation 4.5 – Social security

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

1. Each Member shall ensure that all seafarers and, to the extent provided for in its national law, their dependants have access to social security protection in accord-

ance with the Code without prejudice however to any more favourable conditions referred to in paragraph 8 of article 19 of the Constitution.

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

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

Standard A4.5 – Social security

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

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

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

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

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

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

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

8. To the extent consistent with their national law and practice, Members shall cooperate, through bilateral or multilateral agreements or other arrangements, to ensure the maintenance of social security rights, provided through contributory or

non-contributory schemes, which have been acquired, or are in the course of acquisition, by all seafarers regardless of residence.

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

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

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

Guideline B4.5 – Social security

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

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

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

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

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

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

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

TITLE 5. COMPLIANCE AND ENFORCEMENT

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

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

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

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

Regulation 5.1 – Flag State responsibilities

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

Regulation 5.1.1 – General principles

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

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

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

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

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

Standard A5.1.1 – General principles

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

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

Guideline B5.1.1 – General principles

1. The competent authority should make appropriate arrangements to promote effective cooperation between public institutions and other organizations, referred to in Regulations 5.1.1 and 5.1.2, concerned with seafarers' shipboard working and living conditions.

2. In order to better ensure cooperation between inspectors and shipowners, seafarers and their respective organizations, and to maintain or improve seafarers' working and living conditions, the competent authority should consult the representatives of such organizations at regular intervals as to the best means of attaining these ends. The manner of such consultation should be determined by the competent authority after consulting with shipowners' and seafarers' organizations.

Regulation 5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. The public institutions or other organizations referred to in paragraph 3 of Regulation 5.1.1 ("recognized organizations") shall have been recognized by the competent authority as meeting the requirements in the Code regarding competency and independence. The inspection or certification functions which the recognized organizations may be authorized to carry out shall come within the scope of the activities that are expressly mentioned in the Code as being carried out by the competent authority or a recognized organization.

2. The reports referred to in paragraph 5 of Regulation 5.1.1 shall contain information regarding any recognized organization, the extent of authorizations given and the arrangements made by the Member to ensure that the authorized activities are carried out completely and effectively:

Standard A5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. For the purpose of recognition in accordance with paragraph 1 of Regulation 5.1.2, the competent authority shall review the competency and independence of the organization concerned and determine whether the organization has demonstrated, to the extent necessary for carrying out the activities covered by the authorization conferred on it, that the organization:

- (a) has the necessary expertise in the relevant aspects of this Convention and an appropriate knowledge of ship operations, including the minimum requirements for seafarers to work on a ship, conditions of employment, accommodation, recreational facilities, food and catering, accident prevention, health protection, medical care, welfare and social security protection;

- (b) has the ability to maintain and update the expertise of its personnel;
- (c) has the necessary knowledge of the requirements of this Convention as well as of applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and
- (d) is of the appropriate size, structure, experience and capability commensurate with the type and degree of authorization.

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

3. Each Member shall establish:

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

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

Guideline B5.1.2 – Authorization of recognized organizations

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

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

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

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

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

4. Each Member should require the recognized organizations to develop a system for qualification of staff employed by them as inspectors to ensure the timely updating of their knowledge and expertise.

5. Each Member should require the recognized organizations to maintain records of the services performed by them such that they are able to demonstrate achievement of the required standards in the items covered by the services.

6. In establishing the oversight procedures referred to in Standard A5.1.2, paragraph 3(b), each Member should take into account the *Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration*, adopted in the framework of the International Maritime Organization.

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

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

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

2. This Regulation also applies to any ship that flies the flag of a Member and is not covered by paragraph 1 of this Regulation, at the request of the shipowner to the Member concerned.

3. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a maritime labour certificate certifying that the working and living conditions of seafarers on the ship, including measures for ongoing compliance to be included in the declaration of maritime labour compliance referred to in paragraph 4 of this Regulation, have been inspected and meet the requirements of national laws or regulations or other measures implementing this Convention.

4. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a declaration of maritime labour compliance stating the national requirements implementing this Convention for the working and living conditions for seafarers and setting out the measures adopted by the shipowner to ensure compliance with the requirements on the ship or ships concerned.

5. The maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall conform to the model prescribed by the Code.

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

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

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

1. The maritime labour certificate shall be issued to a ship by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, for a period which shall not exceed five years. A list of matters that must be inspected and found to meet national laws and regulations or other measures implementing the requirements of

this Convention regarding the working and living conditions of seafarers on ships before a maritime labour certificate can be issued is found in Appendix A5-I.

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

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

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

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

- (a) to new ships on delivery;
- (b) when a ship changes flag; or
- (c) when a shipowner assumes responsibility for the operation of a ship which is new to that shipowner.

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

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

- (a) the ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I, taking into account verification of items under subparagraphs (b), (c) and (d) of this paragraph;
- (b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with this Convention;
- (c) the master is familiar with the requirements of this Convention and the responsibilities for implementation; and
- (d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a declaration of maritime labour compliance.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

15. In the case referred to in paragraph 14(c), (d) or (e) of this Standard, a new certificate shall only be issued when the competent authority or recognized organization

issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of this Standard.

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

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

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

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

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

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

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

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

6. When a ship changes flag as referred to in Standard A5.1.3, paragraph 14(c), and where both States concerned have ratified this Convention, the Member whose flag the ship was formerly entitled to fly should, as soon as possible, transmit to the competent authority of the other Member copies of the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance carried by the ship before the change of flag

and, if applicable, copies of the relevant inspection reports if the competent authority so requests within three months after the change of flag has taken place.

Regulation 5.1.4 – Inspection and enforcement

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

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

Standard A5.1.4 – Inspection and enforcement

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

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

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

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

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

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

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

- (a) to board a ship that flies the Member's flag;
- (b) to carry out any examination, test or inquiry which they may consider necessary in order to satisfy themselves that the standards are being strictly observed; and
- (c) to require that any deficiency is remedied and, where they have grounds to believe that deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights), or represent a significant danger to seafarers' safety, health or security, to prohibit a ship from leaving port until necessary actions are taken.

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

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

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

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

- (a) be prohibited from having any direct or indirect interest in any operation which they are called upon to inspect; and
- (b) subject to appropriate sanctions or disciplinary measures, not reveal, even after leaving service, any commercial secrets or confidential working processes or information of a personal nature which may come to their knowledge in the course of their duties.

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

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

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

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

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

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

Guideline B5.1.4 – Inspection and enforcement

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

- (a) each Member should take the necessary measures so that duly qualified technical experts and specialists may be called upon, as needed, to assist in the work of inspectors; and
- (b) inspectors should be provided with conveniently situated premises, equipment and means of transport adequate for the efficient performance of their duties.

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

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

- (a) enabling masters, seafarers or representatives of the seafarers to request an inspection when they consider it necessary; and
- (b) supplying technical information and advice to shipowners and seafarers and organizations concerned as to the most effective means of complying with the requirements of this Convention and of bringing about a continual improvement in seafarers' on-board conditions.

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

- (a) the importance of the duties which the inspectors have to perform, in particular the number, nature and size of ships subject to inspection and the number and complexity of the legal provisions to be enforced;
- (b) the resources placed at the disposal of the inspectors; and
- (c) the practical conditions under which inspections must be carried out in order to be effective.

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

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

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

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

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

- (b) to question the master, seafarer or any other person, including the shipowner or the shipowner's representative, on any matter concerning the application of the requirements under laws and regulations, in the presence of any witness that the person may have requested;
- (c) to require the production of any books, log books, registers, certificates or other documents or information directly related to matters subject to inspection, in order to verify compliance with the national laws and regulations implementing this Convention;
- (d) to enforce the posting of notices required under the national laws and regulations implementing this Convention;
- (e) to take or remove, for the purpose of analysis, samples of products, cargo, drinking water, provisions, materials and substances used or handled;
- (f) following an inspection, to bring immediately to the attention of the shipowner, the operator of the ship or the master, deficiencies which may affect the health and safety of those on board ship;
- (g) to alert the competent authority and, if applicable, the recognized organization to any deficiency or abuse not specifically covered by existing laws or regulations and submit proposals to them for the improvement of the laws or regulations; and
- (h) to notify the competent authority of any occupational injuries or diseases affecting seafarers in such cases and in such manner as may be prescribed by laws and regulations.

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

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

- (a) a list of laws and regulations in force relevant to seafarers' working and living conditions and any amendments which have come into effect during the year;
- (b) details of the organization of the system of inspection;
- (c) statistics of ships or other premises subject to inspection and of ships and other premises actually inspected;
- (d) statistics on all seafarers subject to its national laws and regulations;
- (e) statistics and information on violations of legislation, penalties imposed and cases of detention of ships; and
- (f) statistics on reported occupational injuries and diseases affecting seafarers.

Regulation 5.1.5 - On-board complaint procedures

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

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

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

Standard A5.1.5 - On-board complaint procedures

1. Without prejudice to any wider scope that may be given in national laws or regulations or collective agreements, the on-board procedures may be used by seafarers to lodge complaints relating to any matter that is alleged to constitute a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Each Member shall ensure that, in its laws or regulations, appropriate on-board complaint procedures are in place to meet the requirements of Regulation 5.1.5. Such procedures shall seek to resolve complaints at the lowest level possible. However, in all cases, seafarers shall have a right to complain directly to the master and, where they consider it necessary, to appropriate external authorities.

3. The on-board complaint procedures shall include the right of the seafarer to be accompanied or represented during the complaints procedure, as well as safeguards against the possibility of victimization of seafarers for filing complaints. The term "victimization" covers any adverse action taken by any person with respect to a seafarer for lodging a complaint which is not manifestly vexatious or maliciously made.

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

Guideline B5.1.5 - On-board complaint procedures

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

- (a) many complaints may relate specifically to those individuals to whom the complaint is to be made or even to the master of the ship. In all cases seafarers should also be able to complain directly to the master and to make a complaint externally; and
- (b) in order to help avoid problems of victimization of seafarers making complaints about matters under this Convention, the procedures should encourage the nomination of a person on board who can advise seafarers on the procedures available to them and, if requested by the complainant seafarer, also attend any meetings or hearings into the subject matter of the complaint.

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

- (a) complaints should be addressed to the head of the department of the seafarer lodging the complaint or to the seafarer's superior officer;
- (b) the head of department or superior officer should then attempt to resolve the matter within prescribed time limits appropriate to the seriousness of the issues involved;
- (c) if the head of department or superior officer cannot resolve the complaint to the satisfaction of the seafarer, the latter may refer it to the master, who should handle the matter personally;

- (d) seafarers should at all times have the right to be accompanied and to be represented by another seafarer of their choice on board the ship concerned;
- (e) all complaints and the decisions on them should be recorded and a copy provided to the seafarer concerned;
- (f) if a complaint cannot be resolved on board, the matter should be referred ashore to the shipowner, who should be given an appropriate time limit for resolving the matter, where appropriate, in consultation with the seafarers concerned or any person they may appoint as their representative; and
- (g) in all cases seafarers should have a right to file their complaints directly with the master and the shipowner and competent authorities.

Regulation 5.1.6 – Marine casualties

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

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

Standard A5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

Guideline B5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

Regulation 5.2 – Port State responsibilities

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

Regulation 5.2.1 – Inspections in port

1. Every foreign ship calling, in the normal course of its business or for operational reasons, in the port of a Member may be the subject of inspection in accordance with paragraph 4 of Article V for the purpose of reviewing compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights) relating to the working and living conditions of seafarers on the ship.

2. Each Member shall accept the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance required under Regulation 5.1.3 as prima facie evidence of compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Accordingly, the inspection in its ports shall, except in the circumstances specified in the Code, be limited to a review of the certificate and declaration.

3. Inspections in a port shall be carried out by authorized officers in accordance with the provisions of the Code and other applicable international arrangements governing port State control inspections in the Member. Any such inspection shall be limited to verifying that the matter inspected is in conformity with the relevant requirements set out in the Articles and Regulations of this Convention and in Part A only of the Code.

4. Inspections that may be carried out in accordance with this Regulation shall be based on an effective port State inspection and monitoring system to help ensure that the working and living conditions for seafarers on ships entering a port of the Member concerned meet the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

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

Standard A5.2.1 – Inspections in port

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

- (a) the required documents are not produced or maintained or are falsely maintained or that the documents produced do not contain the information required by this Convention or are otherwise invalid; or
- (b) there are clear grounds for believing that the working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention; or
- (c) there are reasonable grounds to believe that the ship has changed flag for the purpose of avoiding compliance with this Convention; or
- (d) there is a complaint alleging that specific working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention;

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

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

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

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

- (a) notify a representative of the flag State;
- (b) provide the competent authorities of the next port of call with the relevant information.

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

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

- (a) the conditions on board are clearly hazardous to the safety, health or security of seafarers; or
- (b) the non-conformity constitutes a serious or repeated breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights);

the authorized officer shall take steps to ensure that the ship shall not proceed to sea until any non-conformities that fall within the scope of subparagraph (a) or (b) of this paragraph have been rectified, or until the authorized officer has accepted a plan of action to rectify such non-conformities and is satisfied that the plan will be implemented in an expeditious manner. If the ship is prevented from sailing, the authorized officer shall forthwith notify the flag State accordingly and invite a representative of the flag State to be present, if possible, requesting the flag State to reply within a prescribed deadline. The authorized officer shall also inform forthwith the appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State in which the inspection was carried out.

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

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

Guideline B5.2.1 – Inspections in port

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

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

number of different defects found during a particular inspection should be taken into account: for example, several instances of defects relating to accommodation or food and catering which do not threaten safety or health might be needed before they should be considered as constituting a serious breach.

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

Regulation 5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

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

Standard A5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

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

2. Where appropriate, given the nature of the complaint, the initial investigation shall include consideration of whether the on-board complaint procedures provided under Regulation 5.1.5 have been explored. The authorized officer may also conduct a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.

3. The authorized officer shall, where appropriate, seek to promote a resolution of the complaint at the ship-board level.

4. In the event that the investigation or the inspection provided under this Standard reveals a non-conformity that falls within the scope of paragraph 6 of Standard A5.2.1, the provisions of that paragraph shall be applied.

5. Where the provisions of paragraph 4 of this Standard do not apply, and the complaint has not been resolved at the ship-board level, the authorized officer shall forthwith notify the flag State, seeking, within a prescribed deadline, advice and a corrective plan of action.

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

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

Guideline B5.2.2 – Onshore seafarer
complaint-handling procedures

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

Regulation 5.3 – Labour-supplying responsibilities

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

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

Standard A5.3 – Labour-supplying responsibilities

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

its territory through a system of inspection and monitoring and legal proceedings for breaches of licensing and other operational requirements provided for in Standard A1.4.

Guideline B5.3 – Labour-supplying responsibilities

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

APPENDIX A5-1

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

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

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

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

APPENDIX A5-II

Maritime Labour Certificate

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

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the
Maritime Labour Convention, 2006
(referred to below as "the Convention")
under the authority of the Government of:

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

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

Particulars of the ship

Name of ship
Distinctive number or letters
Port of registry
Date of registry
Gross tonnage¹
IMO number
Type of ship
Name and address of the shipowner²

This is to certify:

1. That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.

2. That the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.

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

² *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bare-boat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

This Certificate is valid until subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued at on is attached.

Completion date of the inspection on which this Certificate is based was

Issued at on

Signature of the duly authorized official issuing the Certificate

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

Endorsements for mandatory intermediate inspection and, if required, any additional inspection

This is to certify that the ship was inspected in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention.

Intermediate inspection:
(to be completed between the second and third anniversary dates)

Signed

(Signature of authorized official)

.....

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional endorsements (if required)

This is to certify that the ship was the subject of an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accommodation) or for other reasons.

Additional inspection:
(if required)

Signed

(Signature of authorized official)

.....

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional inspection:
(if required)

Signed
(Signature of authorized official)

.....
Place

Date

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Additional inspection:
(if required)

Signed
(Signature of authorized official)

.....
Place

Date

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Maritime Labour Convention, 2006

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

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

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

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

Name of ship	IMO number	Gross tonnage

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

- The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:
- (a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;
 - (b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;
 - (c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;
 - (d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and
 - (e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

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

Name:

Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Substantial equivalencies

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

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

.....
.....

No equivalency has been granted.

Name:

Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Exemptions

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

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

.....
.....

No exemption has been granted.

Name:

Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

*Measures adopted to ensure ongoing compliance
between inspections*

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

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

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

I hereby certify that the above measures have been drawn up to ensure ongoing compliance, between inspections, with the requirements listed in Part I.

Name of shipowner:¹

.....

Company address:

.....

Name of the authorized signatory:

.....

Title:

Signature of the authorized signatory:

.....

Date:

.....

(Stamp or seal of the shipowner¹)

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

Name:

Title:

Address:

.....

.....

Signature:

Place:

Date:

.....

(Seal or stamp of the authority,

as appropriate)

¹ *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

Interim Maritime Labour Certificate

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the Maritime Labour Convention, 2006 (referred to below as "the Convention") under the authority of the Government of:

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

by

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

Particulars of the ship

- Name of ship
Distinctive number or letters
Port of registry
Date of registry
Gross tonnage
IMO number
Type of ship
Name and address of the shipowner

This is to certify, for the purposes of Standard A5.1.3, paragraph 7, of the Convention, that:

- (a) this ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I to the Convention, taking into account verification of items under (b), (c) and (d) below;
(b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with the Convention;
(c) the master is familiar with the requirements of the Convention and the responsibilities for implementation; and
(d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a Declaration of Maritime Labour Compliance.

This Certificate is valid until subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4.

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

1 For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article 11(1)(c) of the Convention.

2 Shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bare-boat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article 11(1)(j) of the Convention.

Issued at on

Signature of the duly authorized official
issuing the interim certificate

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

APPENDIX A5-III

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

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

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

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

APPENDIX B5-1 – EXAMPLE OF A NATIONAL DECLARATION

See Guideline B5.1.3, paragraph 5

Maritime Labour Convention, 2006

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

*(Note: This Declaration must be attached to the ship's Maritime Labour Certificate)*Issued under the authority of: **The Ministry of Maritime Transport of Xxxxxx**

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

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

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

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

- (a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;
- (b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;
- (c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;
- (d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and
- (e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1. Minimum age (Regulation 1.1)

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

Minimum ages are those referred to in the Convention.

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

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

2. Medical certification (Regulation 1.2)

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

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

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

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

.....
.....

EXAMPLE

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

*Measures adopted to ensure ongoing compliance
between inspections*

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

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

1. Minimum age (Regulation 1.1)

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

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

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

2. Medical certification (Regulation 1.2)

The medical certificates are kept in strict confidence by the competent officer, together with a list, prepared under the competent officer's responsibility and stating for each seafarer on board: the functions of the seafarer, the date of the current medical certificate(s) and the health status noted on the certificate concerned.

In any case of possible doubt as to whether the seafarer is medically fit for a particular function or functions, the competent officer consults the seafarer's doctor or another qualified practitioner and records a summary of the practitioner's conclusions, as well as the practitioner's name and telephone number and the date of the consultation.

.....
.....

The foregoing is the authentic text of the Convention duly adopted by the General Conference of the International Labour Organization during its Ninety-fourth Session which was held at Geneva and declared closed the 23 February 2006.

IN FAITH WHEREOF we have appended our signatures this twenty-third day of February 2006.

Le texte qui précède est le texte authentique de la convention dûment adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa quatre-vingt-quatorzième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 23 février 2006.

EN FOI DE QUOI ont apposé leurs signatures, ce vingt-troisième jour de février 2006:

The President of the Conference,

Le Président de la Conférence,

JEAN-MARC SCHINDLER

The Director-General of the International Labour Office,

Le Directeur général du Bureau international du Travail,

JUAN SOMAVIA

The text of the Convention as here presented is a true copy of the text authenticated by the signatures of the President of the International Labour Conference and of the Director-General of the International Labour Office.

Le texte de la convention présenté ici est une copie exacte du texte authentiqué par les signatures du Président de la Conférence internationale du Travail et du Directeur général du Bureau international du Travail.

Certified true and complete copy.

Copie certifiée conforme et complète.

*For the Director-General of the International Labour Office:
Pour le Directeur général du Bureau international du Travail:*

ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ, 2006 ΠΡΟΟΙΜΙΟ

Η Γενική Συνδιάσκεψη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας,

Μετά τη σύγκλησή της στη Γενεύη από το Διοικητικό Συμβούλιο του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας και αφού πραγματοποίησε την Ενενηκοστή τέταρτη Σύνοδό της στις 7 Φεβρουαρίου 2006, και

Επιθυμώντας να δημιουργήσει ένα ενιαίο, συνεπές όργανο που να ενσωματώνει, όσο το δυνατόν περισσότερο, όλα τα σύγχρονα πρότυπα των υφιστάμενων διεθνών Συμβάσεων και Συστάσεων ναυτικής εργασίας, καθώς και τις θεμελιώδεις αρχές που υπάρχουν σε άλλες διεθνείς Συμβάσεις εργασίας και συγκεκριμένα:

- στη Σύμβαση για την Αναγκαστική ή Υποχρεωτική Εργασία, 1930 (No. 29),
- στη Σύμβαση για την Συνδικαλιστική Ελευθερία και την Προστασία του Συνδικαλιστικού Δικαιώματος, 1948 (No. 87),
- στη Σύμβαση για την Εφαρμογή των Αρχών του Δικαιώματος Οργανώσεως και Συλλογικής Διαπραγματεύσεως, 1949 (No. 98),
- στη Σύμβαση για την Ίση Αμοιβή, 1951 (No. 100),
- στη Σύμβαση για την Κατάργηση της Αναγκαστικής Εργασίας, 1957 (No. 105),
- στη Σύμβαση για την Διάκριση στην Απασχόληση και στο Επάγγελμα, 1958 (No. 111),
- στη Σύμβαση για το Κατώτατο Όριο Ηλικίας Εισόδου στην Απασχόληση, 1973 (No. 138),
- στη Σύμβαση για τις Χειρότερες Μορφές Παιδικής Εργασίας, 1999 (No. 182), και

Έχοντας επίγνωση της βασικής αποστολής της Οργάνωσης, που είναι η προαγωγή αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας, και

Ανακαλώντας τη Διακήρυξη της Δ.Ο.Ε για τις Θεμελιώδεις Αρχές και Δικαιώματα στην Εργασία, 1998, και

Γνωρίζοντας επίσης, ότι οι ναυτικοί καλύπτονται από τις διατάξεις άλλων οργάνων της Δ.Ο.Ε και έχουν άλλα δικαιώματα που θεσπίστηκαν ως θεμελιώδη δικαιώματα και ελευθερίες που ισχύουν για όλα τα άτομα, και

Λαμβάνοντας υπόψη ότι, δεδομένης της παγκόσμιας φύσης της ναυτιλιακής βιομηχανίας, οι ναυτικοί χρειάζονται ειδική προστασία, και

Συνυπολογίζοντας τα διεθνή πρότυπα για την ασφάλεια των πλοίων, την ανθρώπινη ασφάλεια και την ποιοτική διαχείριση πλοίων που περιέχονται στη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα, 1974, όπως τροποποιήθηκε, στη Σύμβαση για τους Διεθνείς Κανονισμούς Πρόληψης Συγκρούσεων στη Θάλασσα, 1972, όπως τροποποιήθηκε, και τις απαιτήσεις εκπαίδευσης και επάρκειας των

ναυτικών που περιλαμβάνονται στη Διεθνή Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών για Ναυτικούς, 1978, όπως τροποποιήθηκε, και

Ανακαλώντας ότι η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982, παραθέτει ένα γενικό νομικό πλαίσιο, εντός του οποίου, όλες οι δραστηριότητες στους ωκεανούς και τις θάλασσες πρέπει να διενεργούνται, και είναι στρατηγικής σημασίας ως βάση για εθνικές, περιφερειακές και παγκόσμιες ενέργειες και συνεργασίες στο ναυτικό τομέα, και η ακεραιότητά τους πρέπει να διατηρηθεί, και

Ανακαλώντας ότι το Άρθρο 94 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982, θεσπίζει τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις του Κράτους σημαίας όσον αφορά, μεταξύ άλλων, τις συνθήκες εργασίας, το πλήρωμα και τα κοινωνικά θέματα σε πλοία που φέρουν τη σημαία του, και

Ανακαλώντας τη παράγραφο 8 του Αρθρου 19 του Καταστατικού της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, η οποία προβλέπει ότι σε καμία περίπτωση η υιοθέτηση οποιασδήποτε Σύμβασης ή Σύστασης από τη Συνδιάσκεψη ή η επικύρωση οποιοδήποτε Σύμβασης από οποιοδήποτε Μέλος δεν θεωρείται ότι επηρεάζει συνθήκες στους εμπλεκόμενους εργαζομένους σε σχέση με αυτές που προβλέπονται στη Σύμβαση ή τη Σύσταση, και

Αποφασισμένη ότι το παρόν νέο όργανο θα πρέπει να σχεδιαστεί με τρόπο ώστε να εξασφαλίζει την ευρύτερη δυνατή αποδοχή μεταξύ των κυβερνήσεων, των πλοιοκτητών και των ναυτικών, που είναι δεσμευμένοι στις αρχές της αξιοπρεπούς εργασίας, να μπορεί να ενημερώνεται εύκολα και να επιδέχεται αποτελεσματική υλοποίηση και εφαρμογή, και

Έχοντας αποφασίσει την υιοθέτηση ορισμένων προτάσεων για την υλοποίηση ενός τέτοιου οργάνου, το οποίο αποτελεί το μοναδικό θέμα στην ημερήσια διάταξη της συνόδου, και

Έχοντας καθορίσει ότι οι εν λόγω προτάσεις θα λάβουν τη μορφή Διεθνούς Σύμβασης,

Υιοθετεί αυτήν την εικοστή τρίτη ημέρα του Φεβρουαρίου του έτους δύο χιλιάδες έξι την ακόλουθη Σύμβαση, η οποία μπορεί να αναφέρεται ως Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006.

ΓΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Άρθρο I

1. Κάθε Μέλος που επικυρώνει την παρούσα Σύμβαση αναλαμβάνει να εφαρμόσει πλήρως τις διατάξεις της, κατά τον τρόπο που ορίζεται στο Άρθρο VI, ούτως ώστε να διασφαλίσει το δικαίωμα όλων των ναυτικών στην αξιοπρεπή απασχόληση.

2. Τα Μέλη θα συνεργάζονται μεταξύ τους με σκοπό να εξασφαλίσουν την αποτελεσματική υλοποίηση και εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης.

ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο II

1. Για το σκοπό της παρούσας Σύμβασης και, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά σε συγκεκριμένες διατάξεις, ο όρος:

- (α) *αρμόδια αρχή* σημαίνει τον υπουργό, την κυβερνητική υπηρεσία ή άλλη αρχή που είναι εξουσιοδοτημένη να εκδίδει και να επιβάλλει κανονισμούς, εντολές ή άλλες οδηγίες που να έχουν ισχύ νόμου σε σχέση με το αντικείμενο της αντίστοιχης διάταξης,
- (β) *δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας* σημαίνει τη δήλωση που αναφέρεται στο Κανονισμό 5.1.3,
- (γ) *ολική χωρητικότητα* σημαίνει την ολική χωρητικότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τους κανονισμούς περί μέτρησης χωρητικότητας που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα I της Διεθνούς Σύμβασης για τη Μέτρηση Χωρητικότητας των Πλοίων, 1969, ή οποιασδήποτε διαδοχικής Σύμβασης; για πλοία που καλύπτονται από το προσωρινό πρόγραμμα μέτρησης χωρητικότητας που υιοθετήθηκε από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, η ολική χωρητικότητα θα είναι αυτή που περιλαμβάνεται στη στήλη ΣΧΟΛΙΑ του Διεθνούς Πιστοποιητικού Χωρητικότητας (1969),
- (δ) *πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας* σημαίνει το πιστοποιητικό που αναφέρεται στο Κανονισμό 5.1.3,
- (ε) *απαιτήσεις της Σύμβασης* αναφέρεται στις απαιτήσεις των παρόντων Άρθρων και Κανονισμών και του Μέρους Α του Κώδικα της παρούσας Σύμβασης,
- (στ) *ναυτικός* σημαίνει οποιοδήποτε πρόσωπο που απασχολείται ή εργάζεται ή δουλεύει, με οποιαδήποτε ιδιότητα, σε πλοίο για το οποίο ισχύει η παρούσα Σύμβαση,
- (ζ) *σύμβαση εργασίας ναυτικού* περιλαμβάνει τόσο την ατομική σύμβαση εργασίας όσο και τους όρους συμφωνίας,
- (η) *υπηρεσία ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών* σημαίνει οποιοδήποτε πρόσωπο, εταιρεία, ίδρυμα, πρακτορείο ή άλλο οργανισμό, του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα, που ασχολείται με τη ναυτολόγηση ναυτικών εκ μέρους των πλοιοκτητών ή βρίσκει εργασία για ναυτικούς σε πλοιοκτήτες,
- (θ) *πλοίο* σημαίνει οποιοδήποτε πλοίο εκτός αυτού που πλέει αποκλειστικά σε εσωτερικά ύδατα ή ύδατα εντός ή πλησίον προστατευμένων υδάτων ή περιοχών, όπου ισχύουν οι κανονισμοί λιμένα,
- (ι) *πλοιοκτήτης* σημαίνει ο ιδιοκτήτης του πλοίου ή άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής, ο πράκτορας ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη λειτουργίας του πλοίου από τον ιδιοκτήτη και ο οποίος, αναλαμβάνοντας την ευθύνη, αποδέχθηκε να αναλάβει τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, ανεξάρτητα με το αν κάποιος άλλος οργανισμός ή άτομα εκπληρώνουν ορισμένα από τα καθήκοντα ή τις υποχρεώσεις για λογαριασμό του πλοιοκτήτη,

2. Εκτός εάν προβλέπεται ρητώς διαφορετικά, η παρούσα Σύμβαση ισχύει για όλους τους ναυτικούς.

3. Σε περίπτωση αμφιβολίας σχετικά με το εάν κάποιες κατηγορίες προσώπων θεωρούνται ναυτικοί για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης, το ζήτημα θα επιλύεται από την αρμόδια αρχή σε κάθε Μέλος, μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

4. Εκτός εάν προβλέπεται ρητώς διαφορετικά, η παρούσα Σύμβαση ισχύει για όλα τα πλοία, ανεξάρτητα εάν ανήκουν στο δημόσιο ή σε ιδιώτες, τα οποία διεξάγουν τακτικά εμπορικές δραστηριότητες, εκτός από τα πλοία που απασχολούνται με την αλιεία ή παρόμοιες εργασίες και από τα πλοία παραδοσιακής κατασκευής όπως τα dhows και τα junks. Η παρούσα Σύμβαση δεν ισχύει για πολεμικά πλοία ή βοηθητικά ναυπηγήματα.

5. Σε περίπτωση αμφιβολίας σχετικά με το εάν η παρούσα Σύμβαση ισχύει για ένα πλοίο ή μια συγκεκριμένη κατηγορία πλοίων, το ζήτημα θα επιλύεται από την αρμόδια αρχή σε κάθε Μέλος, μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

6. Σε περίπτωση που η αρμόδια αρχή προσδιορίσει ότι δεν είναι λογικό ή πρακτικό, την παρούσα στιγμή, να εφαρμόσει ορισμένες λεπτομέρειες του Κώδικα που αναφέρονται στο Άρθρο VI, παράγραφο 1, σε ένα πλοίο ή σε ορισμένες κατηγορίες πλοίων που φέρουν τη σημαία του Μέλους, οι σχετικές διατάξεις του Κώδικα δεν θα ισχύουν στο βαθμό που το εν λόγω ζήτημα αντιμετωπίζεται διαφορετικά με βάση εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή συλλογικές συμβάσεις εργασίας ή άλλα μέτρα. Ένας τέτοιος προσδιορισμός, μπορεί να γίνει μόνο μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών και μόνο για πλοία με ολική χωρητικότητα κάτω την 200 τόνων που δεν πραγματοποιούν διεθνείς πλόες.

7. Οποιοσδήποτε προσδιορισμός γίνεται από ένα Μέλος σύμφωνα με τις παραγράφους 3 ή 5 ή 6 του παρόντος Άρθρου θα πρέπει να κοινοποιείται προς τον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας, ο οποίος θα πρέπει να ενημερώνει τα Μέλη του Οργανισμού.

8. Εκτός εάν προβλέπεται ρητώς διαφορετικά, οποιαδήποτε αναφορά στη Σύμβαση αποτελεί παράλληλα αναφορά στους Κανονισμούς και στον Κώδικα.

ΘΕΜΕΛΙΩΔΗ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΡΧΕΣ

Άρθρο III

Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι οι διατάξεις των νόμων και των κανονισμών του σέβονται, στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης, τα θεμελιώδη δικαιώματα για:

- (α) ελευθερία του συνέρχεσθαι και αποτελεσματική αναγνώριση του δικαιώματος συλλογικής διαπραγμάτευσης,
- (β) απαλοιφή όλων των μορφών αναγκαστικής ή υποχρεωτικής εργασίας,
- (γ) αποτελεσματική κατάργηση της παιδικής εργασίας, και
- (δ) εξάλειψη των διακρίσεων σε σχέση με την απασχόληση και την εργασία.

ΕΡΓΑΣΙΑΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Άρθρο IV

1. Κάθε ναυτικός δικαιούται έναν ασφαλή και αξιόπιστο χώρο εργασίας που να πληροί τα πρότυπα ασφαλείας.
2. Κάθε ναυτικός έχει δικαίωμα σε δίκαιους όρους απασχόλησης.
3. Κάθε ναυτικός δικαιούται αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο.
4. Κάθε ναυτικός έχει δικαίωμα για προστασία της υγείας, ιατρική περίθαλψη, μέτρα πρόνοιας και άλλες μορφές κοινωνικής προστασίας.
5. Κάθε Μέλος πρέπει να διασφαλίσει, εντός των ορίων της δικαιοδοσίας του, ότι τα εργασιακά και κοινωνικά δικαιώματα των ναυτικών, όπως παρατίθενται στις προηγούμενες παραγράφους του παρόντος Άρθρου, υλοποιούνται πλήρως σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης. Εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στη Σύμβαση, η εν λόγω υλοποίηση μπορεί να επιτευχθεί μέσω εθνικών νόμων ή κανονισμών, μέσω ισχυόντων συλλογικών συμβάσεων ή άλλων μέτρων ή την πρακτική.

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο V

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εφαρμόσει και να επιβάλλει νόμους ή κανονισμούς ή άλλα μέτρα τα οποία έχει υιοθετήσει ώστε να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση όσον αφορά τα πλοία και τους ναυτικούς υπό τη δικαιοδοσία του.
2. Κάθε Μέλος θα πρέπει να ασκεί αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία και τον έλεγχό του επί των πλοίων που φέρουν τη σημαία του μέσω της δημιουργίας ενός συστήματος που θα διασφαλίζει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης, συμπεριλαμβάνοντας τακτικές επιθεωρήσεις, αναφορές, παρεκκλούθηση και νομικές διαδικασίες υπό την ισχύουσα νομοθεσία.
3. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία του διαθέτουν πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας, όπως απαιτείται από την παρούσα Σύμβαση.
4. Οποιοδήποτε πλοίο για το οποίο ισχύει η παρούσα Σύμβαση μπορεί, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, να επιθεωρηθεί από όποιο Μέλος εκτός του Κράτους σημαίας, όταν το πλοίο βρίσκεται σε κάποιο από τους λιμένες του, με σκοπό να προσδιορίσει εάν το πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης.
5. Κάθε Μέλος θα πρέπει να ασκεί αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία και τον έλεγχό του επί των υπηρεσιών ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών, αν είναι εγκατεστημένες στην επικράτειά του.
6. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαγορεύει παραβιάσεις των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης και, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, να θεσπίσει κυρώσεις ή

να απαιτήσει την υιοθέτηση διορθωτικών μέτρων με βάση τη νομοθεσία του, που να είναι επαρκή ώστε να αποθαρρύνουν τις εν λόγω παραβιάσεις.

7. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εφαρμόσει τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας Σύμβασης με τρόπο ώστε να εξασφαλίζει ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία Κρατών που δεν έχουν επικυρώσει την παρούσα Σύμβαση δεν λαμβάνουν ευνοϊκότερη μεταχείριση σε σχέση με τα πλοία που φέρουν σημαία Κρατών που την έχουν επικυρώσει.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΜΕΡΟΣ Α ΚΑΙ Β ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ

Άρθρο VI

1. Οι Κανονισμοί και οι διατάξεις του Μέρους Α του Κώδικα είναι υποχρεωτικοί. Οι διατάξεις του Μέρους Β του Κώδικα δεν είναι υποχρεωτικές.

2. Κάθε Μέλος αναλαμβάνει να σέβεται τα δικαιώματα και τις αρχές που παρατίθενται στους Κανονισμούς και να υλοποιεί κάθε Κανονισμό με τον τρόπο που παρατίθεται στις αντίστοιχες διατάξεις του Μέρους Α του Κώδικα. Επίσης, τα Μέλη θα πρέπει να εξετάσουν δεόντως την υλοποίηση των υποχρεώσεών τους κατά τον τρόπο που προβλέπεται στο Μέρος Β του Κώδικα.

3. Μέλος που δεν είναι σε θέση να υλοποιήσει τα δικαιώματα και τις αρχές κατά τον τρόπο που παρατίθεται στο Μέρος Α του Κώδικα μπορεί, εκτός εάν προβλέπεται ρητώς διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση, να υλοποιήσει το Μέρος Α μέσω διατάξεων στους νόμους και κανονισμούς του ή μέσω άλλων μέτρων που είναι ουσιαδώς ισοδύναμες με τις διατάξεις του Μέρους Α.

4. Για τον αποκλειστικό σκοπό της παραγράφου 3 του παρόντος Άρθρου, οποιοσδήποτε νόμος, κανονισμός, συλλογική σύμβαση ή άλλο μέτρο υλοποίησης θα πρέπει να θεωρείται ουσιαδώς ισοδύναμο, στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης, εάν το Μέλος ικανοποιείται ότι:

- (α) συντελεί στην πλήρη επίτευξη του γενικού αντικειμένου και σκοπού της διάταξης ή των διατάξεων του Μέρους Α του εν λόγω Κώδικα, και
- (β) επιτελεί τη διάταξη ή τις διατάξεις του Μέρους Α του εν λόγω Κώδικα.

ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΜΕ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Άρθρο VII

Οποιαδήποτε παρέκκλιση, εξαίρεση ή άλλη ευέλικτη εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης για την οποία η Σύμβαση απαιτεί διαβούλευση με οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών μπορεί, σε περιπτώσεις όπου δεν υφίστανται αντιπροσωπευτικές οργανώσεις πλοιοκτητών ή ναυτικών σε κάποιο Μέλος, να αποφασίζεται μόνο από το εν λόγω Μέλος μέσω διαβούλευσης με την Επιτροπή που αναφέρεται στο Άρθρο XIII.

ΘΕΣΗ ΣΕ ΙΣΧΥ

Άρθρο VIII

1. Οι επίσημες επικυρώσεις της παρούσας Σύμβασης θα πρέπει να διαβιβάζονται στο Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας για καταχώρηση.
2. Η παρούσα Σύμβαση θα είναι δεσμευτική μόνο για εκείνα τα Μέλη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας των οποίων οι επικυρώσεις έχουν καταχωρηθεί από το Γενικό Διευθυντή.
3. Η παρούσα Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ 12 μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία θα έχουν καταχωρηθεί επικυρώσεις από τουλάχιστον 30 Μέλη με συνολικό μερίδιο τουλάχιστον 33 τοις εκατό της διεθνούς ολικής χωρητικότητας των πλοίων.
4. Από εκεί και πέρα, η παρούσα Σύμβαση θα τίθεται σε ισχύ για οποιοδήποτε Μέλος 12 μήνες μετά την ημερομηνία καταχώρησης της επικύρωσής του.

ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

Άρθρο IX

1. Οποιοδήποτε Μέλος που έχει επικυρώσει την παρούσα Σύμβαση μπορεί να την καταγγείλει μετά την πάροδο δέκα ετών από την ημερομηνία που τέθηκε για πρώτη φορά σε ισχύ η Σύμβαση, με πράξη που διαβιβάζεται στο Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας για καταχώρηση. Η εν λόγω καταγγελία θα τεθεί σε ισχύ ένα έτος μετά την ημερομηνία καταχώρησής της.
2. Κάθε Μέλος που δεν θα ασκήσει, εντός ενός έτους μετά την πάροδο της δεκαετούς περιόδου που αναφέρεται στην παράγραφο Ι του παρόντος Άρθρου, το δικαίωμα καταγγελίας που προβλέπεται στο παρόν Άρθρο, θα δεσμεύεται για μία ακόμη περίοδο δέκα ετών και από εκεί και πέρα, θα μπορεί να καταγγείλει την παρούσα Σύμβαση κατά την λήξη κάθε δεκαετούς περιόδου βάσει των όρων που προβλέπονται στο παρόν Άρθρο.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ ΣΕ ΙΣΧΥ

Άρθρο X

Η παρούσα Σύμβαση αναθεωρεί τις ακόλουθες Συμβάσεις:

Σύμβαση για Ελάχιστο Όριο Ηλικίας Παραδοχής Νέων στη Ναυτική Εργασία (Θάλασσα), 1920 (No.7),

Σύμβαση για Αποζημίωση λόγω Ανεργίας (Ναυάγιο), 1920 (No.8),

Σύμβαση για Εύρεση Εργασίας σε Ναυτικούς, 1920 (No.9),

- Σύμβαση για Υποχρεωτική Ιατρική Εξέταση των Νέων (Θάλασσα), 1921 (No.16),
- Σύμβαση για Συμβάσεις Ναυτολόγησης Ναυτικών, 1926 (No.22),
- Σύμβαση για Παλιννόστηση Ναυτικών, 1926 (No.23),
- Σύμβαση για Κατώτατα Όρια Επαγγελματικής Ικανότητας Πλοιάρχων και Αξιωματικών της Εμπορικής Ναυτιλίας, 1936 (No.53),
- Σύμβαση για Άδεια μετ' αποδοχών (Θάλασσα), 1936 (No.54),
- Σύμβαση για Υποχρεώσεις Πλοιοκτητών (Ασθένεια - Ατύχημα Ναυτικών), 1936 (No.55),
- Σύμβαση για Ασφάλιση Ασθενείας Εργατών Θαλάσσης, 1936 (No.56),
- Σύμβαση για Ώρες Εργασίας και Επάνδρωση (Θάλασσα), 1936 (No.57),
- (Αναθεωρημένη) Σύμβαση για Ελάχιστο Όριο Ηλικίας Παραδοχής Νέων στη Ναυτική Εργασία (Θάλασσα), 1936 (No.58),
- Σύμβαση για Τροφοδοσία Πληρωμάτων, 1946 (No.68),
- Σύμβαση για Δίπλωμα Ικανότητας Ναυτομαγείρων, 1946 (No.69),
- Σύμβαση για Κοινωνική Ασφάλεια (Ναυτικών), 1946 (No.70),
- Σύμβαση για Άδεια μετ' αποδοχών (Ναυτικών), 1946 (No.72),
- Σύμβαση για Ιατρική Εξέταση (Ναυτικών), 1946 (No.73),
- Σύμβαση για Διπλώματα Ικανότητας Ναυτικών, 1946 (No.74),
- Σύμβαση για Ενδιαίτηση Πληρωμάτων Πλοίων, 1946 (No.75),
- Σύμβαση για Μισθούς, Διάρκεια Εργασίας επί πλοίου και Επάνδρωση (Θάλασσα), 1946 (No.76),
- (Αναθεωρημένη) Σύμβαση για Άδεια μετ' αποδοχών (Ναυτικών), 1949 (No.91),
- (Αναθεωρημένη) Σύμβαση για Ενδιαίτηση Πληρωμάτων Πλοίων, 1949 (No.92),
- (Αναθεωρημένη) Σύμβαση για Μισθούς, Διάρκεια Εργασίας επί πλοίου και Επάνδρωση (Θάλασσα), 1949 (No.93),
- (Αναθεωρημένη) Σύμβαση για Μισθούς, Ώρες Εργασίας επί πλοίου και Επάνδρωση (Θάλασσα), 1958 (No.109),
- (Συμπληρωματικές Διατάξεις) της Σύμβασης για Ενδιαίτηση Πληρωμάτων Πλοίων, 1970 (No.133),
- Σύμβαση για Πρόληψη Εργατικών Ατυχημάτων (Ναυτικών), 1970 (No.134),
- Σύμβαση για Συνεχή Απασχόληση των Ναυτικών, 1976 (No.145),
- Σύμβαση για Ετήσια Άδεια μετ' αποδοχών των Ναυτικών, 1976 (No.146),
- Σύμβαση για Εμπορική Ναυτιλία (Ελάχιστα Πρότυπα), 1976 (No.147),
- Πρωτόκολλο του 1996 της Σύμβασης για Εμπορική Ναυτιλία (Ελάχιστα Πρότυπα), 1976 (No.147),
- Σύμβαση για Κοινωνικά Προγράμματα για τους Ναυτικούς στο πλοίο και στο λιμάνι, 1987 (No.163),

- Σύμβαση για Προστασία της Υγείας και Ιατρική Περίθαλψη (Ναυτικών), 1987 (No.164),
 (Αναθεωρημένη) Σύμβαση για Κοινωνική Ασφάλεια (Ναυτικών), 1987 (No.165),
 (Αναθεωρημένη) Σύμβαση για Παλιννόστηση Ναυτικών, 1987 (No.166),
 Σύμβαση για Επιθεώρηση Συνθηκών Εργασίας και Διαβίωσης (Ναυτικών), 1996 (No.178),
 Σύμβαση για Ναυτολόγηση και Εύρεση Εργασίας Ναυτικών, 1996 (No.179),
 Σύμβαση για Ώρες Εργασίας Ναυτικών και Επάνδρωση Πλοίων, 1996 (No.180).

ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑ

Άρθρο XI

1. Ο Γενικός Διευθυντής του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας θα πρέπει να ενημερώνει όλα τα Μέλη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας σχετικά με τη καταχώρηση όλων των επικυρώσεων, αποδοχών και καταγγελιών βάσει της παρούσας Σύμβασης.
2. Όταν εκπληρωθούν οι προϋποθέσεις που προβλέπει η παράγραφος 3 του Άρθρου VIII, ο Γενικός Διευθυντής θα πρέπει να επιστήσει την προσοχή των Μελών της Οργάνωσης στην ημερομηνία που η Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ.

Άρθρο XII

Ο Γενικός Διευθυντής του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας θα πρέπει να διαβιβάσει στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών για καταχώρηση σύμφωνα με το Άρθρο 102 του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών πλήρη στοιχεία όλων των επικυρώσεων, αποδοχών και καταγγελιών που καταχωρήθηκαν βάσει της παρούσας Σύμβασης.

ΕΙΔΙΚΗ ΤΡΙΜΕΡΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Άρθρο XIII

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας θα πρέπει να διατηρεί τη λειτουργία της παρούσας Σύμβασης υπό συνεχή επανεξέταση μέσω μιας επιτροπής που θα δημιουργήσει με ειδική αρμοδιότητα στο τομέα των προτύπων ναυτικής εργασίας.
2. Για θέματα που αντιμετωπίζονται σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, η Επιτροπή θα πρέπει να αποτελείται από δύο εκπροσώπους που θα ορίζονται από τη Κυβέρνηση κάθε Μέλους που έχει επικυρώσει την παρούσα Σύμβαση, και τους εκπροσώπους πλοιοκτητών και ναυτικών που θα ορίζονται από το Διοικητικό Συμβούλιο μετά από διαβούλευση με την Μικτή Ναυτιλιακή Επιτροπή.

3. Οι εκπρόσωποι των Κυβερνήσεων Μελών που δεν έχουν επικυρώσει ακόμα την παρούσα Σύμβαση μπορούν να συμμετέχουν στην Επιτροπή, αλλά δεν θα έχουν κανένα δικαίωμα να ψηφίσουν για οποιοδήποτε ζήτημα αντιμετωπίζεται σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να καλεί άλλους οργανισμούς ή φορείς που θα εκπροσωπούνται στην Επιτροπή ως παρατηρητές.

4. Οι ψήφοι κάθε εκπροσώπου Πλοιοκτητών και Ναυτικών στην Επιτροπή θα σταθμίζονται ώστε να εξασφαλιστεί ότι τόσο η ομάδα των Πλοιοκτητών όσο και η ομάδα των Ναυτικών θα έχουν τη μισή δύναμη ψήφου από το συνολικό αριθμό Κυβερνήσεων που εκπροσωπούνται στη σύνοδο και έχουν δικαίωμα ψήφου.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Άρθρο XIV

1. Τροποποιήσεις οποιασδήποτε διάταξης της παρούσας Σύμβασης μπορούν να υιοθετηθούν από τη Γενική Συνδιάσκεψη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας στο πλαίσιο του Άρθρου 19 του Καταστατικού της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας και των κανόνων και διαδικασιών της Οργάνωσης για την υιοθέτηση Συμβάσεων. Τροποποιήσεις στον Κώδικα μπορούν επίσης να υιοθετούνται σύμφωνα με τις διαδικασίες του Άρθρου XV.

2. Σε περίπτωση Μελών, των οποίων οι επικυρώσεις της παρούσας Σύμβασης καταχωρήθηκαν πριν από την υιοθέτηση της τροποποίησης, το κείμενο της τροποποίησης θα τους διαβιβάζεται για επικύρωση.

3. Στην περίπτωση άλλων Μελών της Οργάνωσης, το κείμενο της Σύμβασης όπως τροποποιήθηκε θα τους διαβιβάζεται για επικύρωση σύμφωνα με το Άρθρο 19 του Καταστατικού.

4. Μια τροποποίηση θα θεωρείται ότι έγινε αποδεκτή κατά την ημερομηνία που θα έχουν καταχωρηθεί επικυρώσεις της τροποποίησης ή της Σύμβασης όπως τροποποιήθηκε, ανάλογα με τη περίπτωση, από τουλάχιστον 30 Μέλη με συνολικό μερίδιο τουλάχιστον 33 τοις εκατό της διεθνούς ολικής χωρητικότητας πλοίων.

5. Τροποποίηση που υιοθετήθηκε στο πλαίσιο του Άρθρου 19 του Καταστατικού θα είναι δεσμευτική μόνο για εκείνα τα Μέλη της Οργάνωσης των οποίων οι επικυρώσεις έχουν κατοχυρωθεί από τον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας.

6. Για οποιοδήποτε Μέλος που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος Άρθρου, η τροποποίηση θα τίθεται σε ισχύ 12 μήνες μετά την ημερομηνία αποδοχής που αναφέρεται στην παράγραφο 4 του παρόντος Άρθρου ή 12 μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία καταχωρήθηκε η επικύρωση της τροποποίησης της Σύμβασης, όποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη της άλλης.

7. Υπό την επιφύλαξη της παραγράφου 9 του παρόντος Άρθρου, για τα Μέλη που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος Άρθρου, η Σύμβαση όπως τροποποιήθηκε θα τίθεται σε ισχύ 12 μήνες μετά την ημερομηνία αποδοχής που αναφέρεται στην παράγραφο 4 του παρόντος Άρθρου ή 12 μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία καταχωρήθηκαν οι επικυρώσεις της Σύμβασης, όποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη της άλλης.

8. Για τα Μέλη εκείνα των οποίων η επικύρωση της παρούσας Σύμβασης καταχωρήθηκε πριν από την υιοθέτηση της τροποποίησης αλλά που δεν έχουν κυρώσει τη τροποποίηση, η παρούσα Σύμβαση θα παραμένει σε ισχύ χωρίς την εν λόγω τροποποίηση.

9. Οποιοδήποτε Μέλος του οποίου η επικύρωση της παρούσας Σύμβασης καταχωρείται μετά την υιοθέτηση της τροποποίησης αλλά πριν την ημερομηνία που αναφέρεται στην παράγραφο 4 του παρόντος Άρθρου μπορεί, σε μία δήλωση που θα συνοδεύει το όργανο της επικύρωσης, να καθορίσει ότι η επικύρωση του αναφέρεται στη Σύμβαση χωρίς την εν λόγω τροποποίηση. Σε περίπτωση επικύρωσης με τέτοια δήλωση, η Σύμβαση θα τίθεται σε ισχύ για το υπόψη Μέλος 12 μήνες μετά την ημερομηνία που η επικύρωση καταχωρήθηκε. Σε περίπτωση που το όργανο της επικύρωσης δεν συνοδεύεται από μία τέτοια δήλωση, ή σε περίπτωση που η επικύρωση καταχωρείται κατά ή μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στην παράγραφο 4, η Σύμβαση θα τίθεται σε ισχύ για το αναφερόμενο Μέλος 12 μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία καταχωρήθηκε η επικύρωση και, από τη στιγμή που τίθεται σε ισχύ σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος Άρθρου, η τροποποίηση θα είναι υποχρεωτική για τα εμπλεκόμενα Μέλη εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από τη τροποποίηση.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ

Άρθρο XV

1. Ο Κώδικας μπορεί να τροποποιείται είτε με τη διαδικασία που ορίζει το Άρθρο XIV ή, εκτός εάν προβλέπεται ρητώς διαφορετικά, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το παρόν Άρθρο.

2. Τροποποίηση του Κώδικα μπορεί να προταθεί στον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας από τη κυβέρνηση οποιουδήποτε Μέλους της Οργάνωσης ή από την ομάδα εκπροσώπων των Πλοιοκτητών ή από την ομάδα εκπροσώπων των Ναυτικών που έχουν διοριστεί στην Επιτροπή που αναφέρεται στο Άρθρο XIII. Τροποποίηση που προτείνεται από κυβέρνηση θα πρέπει να έχει προταθεί ή να έχει υποστηριχθεί από τουλάχιστον πέντε κυβερνήσεις Μελών που έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση ή από την ομάδα εκπροσώπων των Πλοιοκτητών ή των Ναυτικών που αναφέρεται στην παρούσα παράγραφο.

3. Έχοντας επιβεβαιώσει ότι η πρόταση τροποποίησης πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 του παρόντος Άρθρου, ο Γενικός Διευθυντής θα πρέπει αμέσως να διαβιβάσει την πρόταση συνοδευόμενη από τυχόν σχόλια ή προτάσεις που θεωρούνται απαραίτητες, σε όλα τα Μέλη της Οργάνωσης, προσκαλώντας τα να διατυπώσουν τις παρατηρήσεις ή τις προτάσεις τους σχετικά με την πρόταση εντός περιόδου έξι μηνών ή εντός άλλης περιόδου (που δεν θα πρέπει να είναι μικρότερη από τρεις μήνες ή μεγαλύτερη από εννέα μήνες) που θα ορίσει το Διοικητικό Συμβούλιο.

4. Κατά το τέλος της περιόδου που αναφέρεται στην παράγραφο 3 του παρόντος Άρθρου, η πρόταση, συνοδευόμενη από περίληψη των τυχόν παρατηρήσεων ή προτάσεων που έγιναν βάση της εν λόγω παραγράφου, θα πρέπει να διαβιβάζεται στην Επιτροπή για εξέταση σε σύνοδο. Μια τροποποίηση θα πρέπει να θεωρείται ότι υιοθετήθηκε από την Επιτροπή εάν:

- (α) τουλάχιστον οι μισές κυβερνήσεις των Μελών που έχουν επικυρώσει την παρούσα Σύμβαση εκπροσωπούνται στη σύνοδο στην οποία μελετάται η πρόταση, και
- (β) μία πλειοψηφία τουλάχιστον δύο τρίτων των μελών της Επιτροπής ψηφίσει υπέρ της τροποποίησης, και
- (γ) η εν λόγω πλειοψηφία περιλαμβάνει τις θετικές ψήφους τουλάχιστον της μισής δύναμης ψήφου των κυβερνήσεων, της μισής δύναμης ψήφου των Πλοιοκτητών και της μισής δύναμης ψήφου των Ναυτικών των μελών της Επιτροπής που έχουν καταγραφεί στη Σύνοδο όταν η πρόταση τίθεται σε ψηφοφορία.

5. Οι τροποποιήσεις που υιοθετούνται σύμφωνα με την παράγραφο 4 του παρόντος Άρθρου θα πρέπει να υποβάλλονται στην επόμενη σύνοδο της Συνδιάσκεψης για έγκριση. Η εν λόγω έγκριση απαιτεί πλειοψηφία δύο τρίτων των ψήφων που δόθηκαν από τους παρόντες αντιπροσώπους. Αν μία τέτοια πλειοψηφία δεν αποκτηθεί, η προτεινόμενη τροποποίηση θα παραπέμπεται πίσω στην Επιτροπή για επανεξέταση, εάν η Επιτροπή το επιθυμεί.

6. Οι τροποποιήσεις που εγκρίνονται από τη Συνδιάσκεψη, θα πρέπει να γνωστοποιούνται από το Γενικό Διευθυντή σε κάθε ένα από τα Μέλη των οποίων οι επικυρώσεις της παρούσας Σύμβασης έχουν καταχωρηθεί πριν από την ημερομηνία της εν λόγω έγκρισης από τη Συνδιάσκεψη. Αυτά τα Μέλη αναφέρονται παρακάτω ως "τα Μέλη που επικύρωσαν". Η γνωστοποίηση θα πρέπει να περιέχει αναφορά στο παρόν Άρθρο και να ορίζει την περίοδο για ανακοίνωση τυχόν επίσημης διαφωνίας. Η εν λόγω περίοδος θα πρέπει να είναι δύο έτη από την ημερομηνία της γνωστοποίησης, εκτός εάν, κατά το χρόνο της έγκρισης, η Συνδιάσκεψη έχει ορίσει διαφορετική περίοδο, η οποία θα πρέπει να είναι περίοδος τουλάχιστον ενός έτους. Αντίγραφο της γνωστοποίησης θα πρέπει να διαβιβάζεται στα άλλα Μέλη της Οργάνωσης για ενημέρωσή τους.

7. Μία τροποποίηση που εγκρίθηκε από τη Συνδιάσκεψη θα θεωρείται ότι έγινε αποδεκτή, εκτός εάν, έως το τέλος της ορισθείσας περιόδου, έχουν ληφθεί επίσημες δηλώσεις διαφωνίας από το Γενικό Διευθυντή από περισσότερους από το 40 τοις εκατό των Μελών που έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση και που αντιπροσωπεύουν όχι λιγότερο από το 40 τοις εκατό της ολικής χωρητικότητας πλοίων των Μελών που έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση.

8. Μία τροποποίηση που θεωρείται ότι έγινε αποδεκτή θα τίθεται σε ισχύ έξι μήνες μετά το πέρας της ορισθείσας περιόδου για όλα τα Μέλη που επικύρωσαν, εκτός από αυτά που είχαν εκφράσει επίσημα τη διαφωνία τους σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος Άρθρου και δεν έχουν αποσύρει την εν λόγω διαφωνία σύμφωνα με την παράγραφο 11.

Εντούτοις:

- (α) πριν από το πέρας της ορισθείσας περιόδου, οποιοδήποτε Μέλος που επικύρωσε μπορεί να ενημερώσει το Γενικό Διευθυντή ότι θα δεσμευτεί από τη τροποποίηση μόνο μετά την επακόλουθη ρητή γνωστοποίηση της αποδοχής του, και
- (β) πριν από την ημερομηνία που θα τεθεί σε ισχύ η τροποποίηση, οποιοδήποτε Μέλος που επικύρωσε μπορεί να ενημερώσει το Γενικό Διευθυντή ότι δεν θα εφαρμόσει την εν λόγω τροποποίηση για συγκεκριμένη περίοδο.

9. Τροποποίηση που υπόκειται στη γνωστοποίησή που αναφέρεται στην παράγραφο 8(α) του παρόντος Άρθρου θα τίθεται σε ισχύ για το Μέλος που εξέδωσε

την εν λόγω γνωστοποίηση έξι μήνες αφότου το Μέλος ενημερώσει το Γενικό Διευθυντή σχετικά με την αποδοχή της τροποποίησης ή την ημερομηνία κατά την οποία η τροποποίηση θα τεθεί για πρώτη φορά σε ισχύ, όποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη της άλλης.

10. Η περίοδος που αναφέρεται στην παράγραφο 8(β) του παρόντος Άρθρου δεν θα πρέπει να υπερβαίνει το ένα έτος από την ημερομηνία που τέθηκε σε ισχύ η τροποποίηση ή την τυχόν μεγαλύτερη περίοδο που όρισε η Συνδιάσκεψη κατά το χρόνο έγκρισης της τροποποίησης.

11. Μέλος που έχει εκφράσει επίσημα ότι διαφωνεί με μια τροποποίηση μπορεί να αποσύρει τη διαφωνία του ανά πάσα στιγμή. Εάν η γνωστοποίηση της εν λόγω απόσυρσης παραληφθεί από το Γενικό Διευθυντή μετά τη θέση σε ισχύ της τροποποίησης, η τροποποίηση θα τεθεί σε ισχύ για το Μέλος έξι μήνες μετά την ημερομηνία καταχώρησης της γνωστοποίησης.

12. Μετά τη θέση σε ισχύ μιας τροποποίησης, η Σύμβαση μπορεί να επικυρωθεί μόνο στην τροποποιημένη μορφή της.

13. Στο βαθμό που ένα πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας σχετίζεται με θέματα που καλύπτονται από τροποποίηση της Σύμβασης η οποία τέθηκε σε ισχύ:

- (α) Μέλος που έχει αποδεχθεί την εν λόγω τροποποίηση δεν θα πρέπει να υποχρεούται να επεκτείνει το όφελος της Σύμβασης σε σχέση με τα πιστοποιητικά ναυτικής εργασίας που εκδίδονται για πλοία που φέρουν τη σημαία άλλου Μέλους το οποίο:
- (i) σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος Άρθρου, έχει εκφράσει επίσημα ότι διαφωνεί με την τροποποίηση και δεν έχει αποσύρει την εν λόγω διαφωνία, ή
 - (ii) σύμφωνα με την παράγραφο 8(α) του παρόντος Άρθρου, έχει δώσει γνωστοποίηση ότι η αποδοχή του υπόκειται στη μεταγενέστερη ρητή γνωστοποίησή του και δεν έχει αποδεχθεί την τροποποίηση, και
- (β) Μέλος που έχει αποδεχθεί την τροποποίηση θα πρέπει να επεκτείνει το όφελος της Σύμβασης σε σχέση με τα πιστοποιητικά ναυτικής εργασίας που εκδίδονται για πλοία που φέρουν τη σημαία άλλου Μέλους το οποίο έχει χορηγήσει γνωστοποίηση, σύμφωνα με την παράγραφο 8(β) του παρόντος Άρθρου, ότι δεν θα εφαρμόσει την εν λόγω τροποποίηση για την περίοδο που ορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 10 του παρόντος Άρθρου.

ΑΥΘΕΝΤΙΚΕΣ ΓΛΩΣΣΕΣ

Άρθρο XVI

Η αγγλική και γαλλική έκδοση του κειμένου της παρούσας Σύμβασης είναι εξίσου αυθεντικές.

ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

1. Το παρόν ερμηνευτικό σημείωμα, το οποίο δεν αποτελεί μέρος της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, προορίζεται να αποτελέσει ένα γενικό οδηγό για τη Σύμβαση.

2. Η Σύμβαση αποτελείται από τρία διαφορετικά αλλά σχετικά μέρη: τα Άρθρα, τους Κανονισμούς και τον Κώδικα.

3. Τα Άρθρα και οι Κανονισμοί παραθέτουν τα κύρια δικαιώματα και αρχές και τις βασικές υποχρεώσεις των Μελών που επικυρώνουν τη Σύμβαση. Τα Άρθρα και οι Κανονισμοί μπορούν να μεταβληθούν μόνο από τη Συνδιάσκεψη, στο πλαίσιο του άρθρου 19 του Καταστατικού της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (βλ. Άρθρο XIV της Σύμβασης).

4. Ο Κώδικας περιλαμβάνει τις λεπτομέρειες για την υλοποίηση των Κανονισμών. Αποτελείται από το Μέρος Α (υποχρεωτικά Πρότυπα) και από το Μέρος Β (μη υποχρεωτικές Οδηγίες). Ο Κώδικας μπορεί να τροποποιηθεί μέσω της συλλογιστευμένης διαδικασίας που παρατίθεται στο Άρθρο XV της Σύμβασης. Καθώς ο Κώδικας σχετίζεται με τη λεπτομερή υλοποίηση, οι τροποποιήσεις του θα πρέπει να παραμείνουν εντός του γενικού σκοπού των Άρθρων και των Κανονισμών.

5. Οι Κανονισμοί και ο Κώδικας είναι οργανωμένοι σε γενικούς τομείς κάτω από πέντε Κεφάλαια:

Κεφάλαιο 1: Ελάχιστες απαιτήσεις για την εργασία ναυτικών σε πλοίο

Κεφάλαιο 2: Συνθήκες εργασίας

Κεφάλαιο 3: Ενδιαίτηση, υπηρεσίες αναψυχής, διατροφή και τροφοδοσία

Κεφάλαιο 4: Προστασία της υγείας, ιατρική περίθαλψη, πρόνοια και προστασία κοινωνικής ασφάλισης

Κεφάλαιο 5: Εφαρμογή και έλεγχος

6. Κάθε Κεφάλαιο περιλαμβάνει ομάδες διατάξεων που σχετίζονται με ένα συγκεκριμένο δικαίωμα ή αρχή (ή μέτρο επιβολής στο Κεφάλαιο 5), με συνδεδεμένη αριθμηση. Η πρώτη ομάδα στο Κεφάλαιο 1, για παράδειγμα, αποτελείται από τον Κανονισμό 1.1, το Πρότυπο A1.1 και την Οδηγία B1.1 που σχετίζεται με την ελάχιστη ηλικία.

7. Η Σύμβαση έχει τρεις κύριους σκοπούς:

- (α) να παραθέσει στα Άρθρα και στους Κανονισμούς της, μια σταθερή ομάδα δικαιωμάτων και αρχών,
- (β) να επιτρέψει, μέσω του Κώδικα, έναν σημαντικό βαθμό ευελιξίας στον τρόπο με τον οποίο τα Μέλη υλοποιούν τα εν λόγω δικαιώματα και αρχές, και
- (γ) να εξασφαλίσει, μέσω του Κεφαλαίου 5, ότι τα δικαιώματα και οι αρχές τηρούνται και εφαρμόζονται σωστά.

8. Υπάρχουν δύο βασικοί τομείς για την ευελιξία στην υλοποίηση: ο πρώτος είναι η δυνατότητα ενός Μέλους – όταν κρίνεται απαραίτητο (βλ. Άρθρο VI, παράγραφος 3) – να εφαρμόσει τις λεπτομερείς απαιτήσεις του Μέρους Α του Κώδικα μέσω ουσιαδούς ισοδυναμίας (όπως ορίζεται στο Άρθρο VI, παράγραφος 4).

9. Ο δεύτερος τομέας ευελιξίας στην υλοποίηση παρέχεται διατυπώνοντας τις υποχρεωτικές απαιτήσεις πολλών διατάξεων στο Μέρος Α με ένα πιο γενικό τρόπο, αφήνοντας έτσι ένα πιο ευρύ περιθώριο για διακριτική ευχέρεια όσον αφορά την ακριβή ενέργεια που θα προβλεφθεί σε εθνικό επίπεδο. Σε τέτοιες περιπτώσεις, καθοδήγηση για την υλοποίηση παρέχεται στο μη υποχρεωτικής Μέρος Β του Κώδικα. Με αυτόν τον τρόπο, τα Μέλη που έχουν επικυρώσει την παρούσα Σύμβαση μπορούν να εξακριβώσουν το είδος της ενέργειας που ενδέχεται να αναμένεται από αυτά κάτω από την αντίστοιχη γενική υποχρέωση στο Μέρος Α, καθώς και την ενέργεια που δεν θα απαιτείτο αναγκαστικά. Για παράδειγμα, το Πρότυπο Α4.1, απαιτεί όλα τα πλοία να παρέχουν άμεση πρόσβαση στα απαραίτητα φάρμακα για ιατρική περίθαλψη πάνω στο πλοίο (παράγραφος 1(β)) και να “φέρουν κιβώτιο φαρμάκων” (παράγραφος 4(α)). Η εκπλήρωση καλή τη πίστη της τελευταίας αυτής υποχρέωσης σημαίνει σαφώς κάτι περισσότερο από το να υπάρχει απλώς ένα κιβώτιο φαρμάκων σε κάθε πλοίο. Μια πιο ακριβής ένδειξη του τι συνεπάγεται παρέχεται στην αντίστοιχη Οδηγία Β4.1.1 (παράγραφος 4) ούτως ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα περιεχόμενα του κιβωτίου είναι κατάλληλα αποθηκευμένα, και ότι χρησιμοποιούνται και συντηρούνται ορθά.

10. Τα Μέλη που έχουν επικυρώσει την παρούσα Σύμβαση δεν δεσμεύονται από τη σχετική καθοδήγηση και, όπως υποδεικνύεται στις διατάξεις του Κεφαλαίου 5 για τον έλεγχο του κράτους λιμένα, οι επιθεωρήσεις θα σχετίζονται μόνο με τις σχετικές απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης (Άρθρα, Κανονισμοί και Πρότυπα του Μέρους Α). Ωστόσο, τα Μέλη απαιτείται – βάσει της παραγράφου 2 του Άρθρου VI – να εξετάσουν δεόντως την υλοποίηση των υποχρεώσεων τους βάσει του Μέρους Α του Κώδικα κατά τον τρόπο που προβλέπεται στο Μέρος Β. Εάν αφού εξετάσει δεόντως τις σχετικές Οδηγίες, ένα Μέλος αποφασίσει να ορίσει διαφορετικές ρυθμίσεις που να εξασφαλίζουν την κατάλληλη αποθήκευση, χρήση και συντήρηση του κιβωτίου φαρμάκων, επανερχόμενοι στο παραπάνω παράδειγμα, όπως απαιτείται από το Πρότυπο του Μέρους Α, τότε αυτό είναι αποδεκτό. Από την άλλη πλευρά, ακολουθώντας την καθοδήγηση που παρέχεται στο Μέρος Β, το εν λόγω Μέλος, καθώς και οι φορείς της Δ.Ο.Ε που είναι υπεύθυνοι για την επιθεώρηση της εφαρμογής Διεθνών Συμβάσεων εργασίας, μπορούν να είναι βέβαιοι χωρίς περαιτέρω εξέταση, ότι οι ρυθμίσεις που όρισε το Μέλος είναι επαρκείς για την υλοποίηση των υποχρεώσεων βάσει του Μέρους Α με την οποία σχετίζεται η Οδηγία.

ΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ Ο ΚΩΔΙΚΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΟ

Κανονισμός 1.1 – Ελάχιστη ηλικία

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι δεν θα εργάζονται σε πλοία ανήλικα άτομα.

1. Κανένα άτομο κάτω της ελάχιστης ηλικίας δεν θα πρέπει να απασχολείται ή να εργάζεται ή να δουλεύει σε πλοίο.
2. Η ελάχιστη ηλικία κατά το χρόνο της αρχικής θέσης σε ισχύ της παρούσας Σύμβασης είναι τα 16 έτη.
3. Μεγαλύτερη ελάχιστη ηλικία θα πρέπει να απαιτείται στις περιστάσεις που παρατίθενται στον Κώδικα.

Πρότυπο A1.1 – Ελάχιστη ηλικία

1. Η απασχόληση, εργασία ή δουλειά επί πλοίου οποιουδήποτε ατόμου ηλικίας μικρότερης των 16 ετών απαγορεύεται.
2. Νυχτερινή εργασία ναυτικών κάτω της ηλικίας των 18 ετών απαγορεύεται. Για τους σκοπούς του παρόντος Πρότυπου, η "νύχτα" θα ορίζεται σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία και πρακτική. Θα πρέπει να καλύπτει μία περίοδο τουλάχιστον εννέα ωρών ξεκινώντας όχι αργότερα από τα μεσάνυχτα και τελειώνοντας όχι νωρίτερα από τις 5 π.μ.
3. Εξαίρεση από την αυστηρή συμμόρφωση με το περιορισμό περι νυχτερινής εργασίας μπορεί να γίνει από την αρμόδια αρχή όταν:
 - (α) παρεμποδίζεται η αποτελεσματική εκπαίδευση των ναυτικών που αφορά, σύμφωνα με τα θεσπισμένα προγράμματα και χρονοδιαγράμματα, ή
 - (β) η ειδική φύση του καθήκοντος ή ενός αναγνωρισμένου προγράμματος εκπαίδευσης απαιτεί από τους ναυτικούς που καλύπτονται από την εξαίρεση να εκτελούν καθήκοντα τη νύχτα και η αρχή προσδιορίζει, μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, ότι η εργασία δεν θα είναι επιβλαβής για την υγεία ή την ευημερία τους.
4. Η απασχόληση, εργασία ή δουλειά των ναυτικών ηλικίας μικρότερης των 18 ετών θα απαγορεύεται όταν η εργασία ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την υγεία ή την ασφάλειά τους. Οι τύποι της εργασίας αυτής θα πρέπει να προσδιορίζονται από τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή από την αρμόδια αρχή, μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, σύμφωνα με τα σχετικά διεθνή πρότυπα.

Οδηγία B1.1 – Ελάχιστη ηλικία

1. Όταν ρυθμίζουν τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης, τα Μέλη θα πρέπει να δίνουν ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες των νέων ατόμων ηλικίας μικρότερης των 18 ετών.

Κανονισμός 1.2 – Ιατρικό πιστοποιητικό

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι όλοι οι ναυτικοί είναι ιατρικώς κατάλληλοι να εκτελούν τα καθήκοντα τους στη θάλασσα

1. Οι ναυτικοί δεν θα εργάζονται σε πλοίο, παρά μόνο εάν είναι πιστοποιημένοι ως ιατρικώς κατάλληλοι να εκτελούν τα καθήκοντά τους.
2. Εξαιρέσεις μπορούν να επιτραπούν μόνο όπως ορίζεται στον Κώδικα.

Πρότυπο A1.2 – Ιατρικό πιστοποιητικό

1. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να απαιτεί, πριν από την έναρξη της εργασίας σε πλοίο, ότι οι ναυτικοί κατέχουν έγκυρο ιατρικό πιστοποιητικό που βεβαιώνει ότι είναι ιατρικώς κατάλληλοι να εκτελούν τα καθήκοντα που θα πραγματοποιήσουν στη θάλασσα.
2. Με σκοπό να εξασφαλιστεί ότι τα ιατρικά πιστοποιητικά παρουσιάζουν την πραγματική κατάσταση της υγείας των ναυτικών, ενόψει των καθηκόντων που πρόκειται να εκτελέσουν, η αρμόδια αρχή θα πρέπει, μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, και λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τις ισχύουσες διεθνείς Οδηγίες που αναφέρονται στο Μέρος Β του παρόντος Κώδικα, να ορίσει τη φύση της ιατρικής εξέτασης και του πιστοποιητικού.
3. Το παρόν Πρότυπο ισχύει υπό την επιφύλαξη της Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών, 1978, όπως τροποποιήθηκε ("STCW"). Ιατρικό πιστοποιητικό που εκδόθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις της STCW θα γίνεται αποδεκτό από την αρμόδια αρχή, για το σκοπό του Κανονισμού 1.2. Ιατρικό πιστοποιητικό που πληροί την ουσία των εν λόγω απαιτήσεων, σε περίπτωση ναυτικών που δεν καλύπτονται από την STCW, θα γίνεται κατά τον ίδιο τρόπο αποδεκτό.
4. Το ιατρικό πιστοποιητικό θα πρέπει να εκδίδεται από διπλωματούχο επαγγελματία ιατρό ή, σε περίπτωση πιστοποιητικού που αφορά αποκλειστικά την όραση, από πρόσωπο αναγνωρισμένο από την αρμόδια αρχή ως αρμόδιο για την έκδοση του εν λόγω πιστοποιητικού. Οι επαγγελματίες ιατροί θα πρέπει να απολαμβάνουν πλήρη επαγγελματική ανεξαρτησία κατά την άσκηση της ιατρικής τους κρίσης για τη πραγματοποίηση διαδικασιών ιατρικής εξέτασης.
5. Σε ναυτικούς στους οποίους δεν έχει δοθεί ένα πιστοποιητικό ή στους οποίους επιβλήθηκε περιορισμός στην ικανότητα τους να εργάζονται, ιδίως σε σχέση με τον χρόνο, τον τομέα εργασίας ή την περιοχή πλόων, θα πρέπει να δίνεται η ευκαιρία για περαιτέρω εξέταση από άλλον ανεξάρτητο επαγγελματία ιατρό ή από ανεξάρτητο ιατρικό διαιτητή.
6. Κάθε ιατρικό πιστοποιητικό θα πρέπει να αναφέρει συγκεκριμένα ότι:
 - (α) η ακοή και η όραση του εν λόγω ναυτικού και η χρωματική όραση σε περίπτωση ναυτικού που θα εργαστεί σε θέσεις όπου η καταλληλότητα για την εργασία που θα εκτελεστεί ενδέχεται να επηρεαστεί από ελαττωματική χρωματική όραση, είναι ικανοποιητικές, και

- (β) ο εν λόγω ναυτικός δεν πάσχει από ιατρική πάθηση που ενδέχεται να επιδεινωθεί λόγω της θαλάσσιας υπηρεσίας, ή να καταστήσει το ναυτικό ακατάλληλο για αυτήν την υπηρεσία ή να θέσει σε κίνδυνο την υγεία άλλων ατόμων επί του πλοίου.

7. Εκτός εάν απαιτείται μικρότερη περίοδος λόγω των συγκεκριμένων καθηκόντων που θα εκτελεστούν από τον εν λόγω ναυτικό ή εάν απαιτείται βάσει της STCW:

- (α) ένα ιατρικό πιστοποιητικό θα ισχύει για μέγιστη περίοδο δύο ετών εκτός εάν ο ναυτικός είναι ηλικίας μικρότερης των 18 ετών, οπότε η μέγιστη περίοδος ισχύος θα είναι ένα έτος,
- (β) η πιστοποίηση της χρωματικής όρασης θα ισχύει για μέγιστη περίοδο έξι ετών.

8. Σε επείγουσες περιπτώσεις, η αρμόδια αρχή μπορεί να επιτρέψει σε ναυτικό να εργαστεί χωρίς έγκυρο ιατρικό πιστοποιητικό έως τον επόμενο λιμένα προσέγγισης όπου ο ναυτικός θα μπορεί να αποκτήσει ιατρικό πιστοποιητικό από διπλωματούχο επαγγελματία ιατρό, υπό την προϋπόθεση ότι:

- (α) η περίοδος της άδειας αυτής δεν θα υπερβαίνει τους τρεις μήνες, και
- (β) ο εν λόγω ναυτικός κατέχει ιατρικό πιστοποιητικό που έχει λήξει κατά πρόσφατη ημερομηνία.

9. Εάν η περίοδος ισχύος του πιστοποιητικού λήγει κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού, το πιστοποιητικό θα εξακολουθήσει να ισχύει έως τον επόμενο λιμένα προσέγγισης όπου ο ναυτικός θα μπορεί να αποκτήσει ιατρικό πιστοποιητικό από διπλωματούχο επαγγελματία ιατρό, υπό την προϋπόθεση ότι η περίοδος αυτή δεν θα υπερβαίνει τους τρεις μήνες.

10. Τα ιατρικά πιστοποιητικά για ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία που συνήθως απασχολούνται σε διεθνή ταξίδια θα πρέπει τουλάχιστον να παρέχονται στην Αγγλική γλώσσα.

Οδηγία B1.2 – Ιατρικό πιστοποιητικό

Οδηγία B1.2.1 – Διεθνείς οδηγίες

1. Η αρμόδια αρχή, οι επαγγελματίες ιατροί, οι εξεταστές, οι πλοιοκτήτες, οι εκπρόσωποι των ναυτικών και όλα τα λοιπά άτομα που ασχολούνται με τη διενέργεια εξετάσεων ιατρικής καταλληλότητας υποψήφιων ναυτικών και υπηρετούντων ναυτικών θα πρέπει να ακολουθούν της Οδηγίες των Δ.Ο.Ε/ Δ.Ο.Υ. για Διενέργεια Εξετάσεων Ιατρικής Καταλληλότητας Ναυτικών πριν από τη Θαλάσσια Υπηρεσία και ανά Διαστήματα, συμπεριλαμβανομένων τυχόν μεταγενέστερων εκδόσεων και όποιες άλλες ισχύουσες διεθνείς οδηγίες έχουν δημοσιευθεί από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας, το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ή τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας.

Κανονισμός 1.3 – Εκπαίδευση και προσόντα

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί είναι εκπαιδευμένοι ή έχουν τα προσόντα για να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους στο πλοίο

1. Οι ναυτικοί δεν θα πρέπει να εργάζονται σε πλοίο, παρά μόνο εάν είναι εκπαιδευμένοι ή πιστοποιημένοι ως ικανοί ή ως έχοντες τα προσόντα να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους.

2. Οι ναυτικοί δεν θα πρέπει να επιτρέπεται να εργάζονται σε πλοίο, παρά μόνο εάν έχουν ολοκληρώσει με επιτυχία εκπαίδευση για την προσωπική ασφάλεια επί του πλοίου.

3. Εκπαίδευση και πιστοποίηση σύμφωνα με τα υποχρεωτικά όργανα που υιοθέτησε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός θεωρείται ότι πληροί τις απαιτήσεις των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος Κανονισμού.

4. Κάθε Μέλος το οποίο, κατά το χρόνο που επικύρωσε την παρούσα Σύμβαση, δεσμευόταν από τη Σύμβαση για Πιστοποίηση Ικανών Ναυτικών, 1946 (No.74), θα πρέπει να συνεχίσει να εκτελεί τις υποχρεώσεις του βάσει της εν λόγω Σύμβασης εκτός εάν και έως ότου υποχρεωτικές διατάξεις που θα καλύπτουν το σχετικό ζήτημα υιοθετηθούν από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και τεθούν σε ισχύ, ή έως ότου περάσουν πέντε έτη από την θέση σε ισχύ της παρούσας Σύμβασης σύμφωνα με την παράγραφο 3 του Άρθρου VIII, όποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη της άλλης.

Κανονισμός 1.4 – Ναυτολόγηση και Εύρεση Εργασίας

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί έχουν πρόσβαση σε ένα αποτελεσματικό και καλά ρυθμισμένο σύστημα ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών

1. Όλοι οι ναυτικοί θα πρέπει να έχουν πρόσβαση σε ένα αποτελεσματικό, επαρκές και υπεύθυνο σύστημα εύρεσης εργασίας σε πλοίο χωρίς χρέωση για τους ναυτικούς.

2. Οι υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών που λειτουργούν στην επικράτεια ενός Μέλους θα πρέπει να συμμορφώνονται με τα πρότυπα που παρατίθενται στο Κώδικα.

3. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαιτεί, σε σχέση με ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία που φέρουν τη σημαία του, ότι οι πλοιοκτήτες που χρησιμοποιούν υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας που εδρεύουν σε χώρες ή επικράτειες στις οποίες δεν ισχύει η παρούσα Σύμβαση, εξασφαλίζουν ότι οι υπηρεσίες αυτές συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που παρατίθενται στο Κώδικα.

Πρότυπο A1.4 – Ναυτολόγηση και Εύρεση Εργασίας

1. Κάθε Μέλος που λειτουργεί δημόσια υπηρεσία ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι η υπηρεσία λειτουργεί με τακτικό τρόπο που προστατεύει και προάγει τα δικαιώματα απασχόλησης των ναυτικών, όπως προβλέπονται στην παρούσα Σύμβαση.

2. Όταν ένα Μέλος έχει ιδιωτικές υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών που λειτουργούν στην επικράτειά του, των οποίων ο πρωταρχικός σκοπός είναι η ναυτολόγηση και η εύρεση εργασία σε ναυτικούς ή οι οποίες ναυτολογούν και βρίσκουν εργασία σε σημαντικό αριθμό ναυτικών, θα πρέπει να λειτουργούν μόνο σύμφωνα με ένα τυποποιημένο σύστημα αδειοδότησης ή πιστοποίησης ή άλλου είδους κανονισμού. Το εν λόγω σύστημα θα πρέπει να δημιουργείται, να τροποποιείται ή να αλλάζει μόνο μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών. Σε περίπτωση αμφιβολίας σχετικά με το εάν η παρούσα Σύμβαση ισχύει για ιδιωτική υπηρεσία ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας, το θέμα θα καθορίζεται από την αρμόδια αρχή κάθε Μέλους μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών. Αδικοιολόγητη εξάπλωση ιδιωτικών υπηρεσιών ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών δεν θα πρέπει να ενθαρρύνεται.

3. Οι διατάξεις της παραγράφου 2 του παρόντος Πρότυπου θα πρέπει επίσης να ισχύουν - στο βαθμό που καθορίζονται ως κατάλληλες από την αρμόδια αρχή, μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών και στο πλαίσιο των υπηρεσιών ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας που παρέχονται από οργάνωση ναυτικών στην επικράτεια του Μέλους για τη διάθεση ναυτικών της εθνικότητας του Μέλους σε πλοία που φέρουν τη σημαία του. Οι υπηρεσίες που καλύπτονται από την παρούσα παράγραφο είναι εκείνες που πληρούν τις παρακάτω προϋποθέσεις:

- (α) η υπηρεσία ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας λειτουργεί σύμφωνα με συλλογική σύμβαση εργασίας ανάμεσα στην εν λόγω οργάνωση και στον πλοιοκτήτη,
- (β) τόσο η οργάνωση ναυτικών όσο και ο πλοιοκτήτης εδρεύουν στην επικράτεια του Μέλους,
- (γ) το Μέλος διαθέτει εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή μια διαδικασία που να εξουσιοδοτεί ή να καταχωρεί τη συλλογική σύμβαση εργασίας, επιτρέποντας τη λειτουργία της υπηρεσίας ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας, και
- (δ) η υπηρεσία ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας λειτουργεί με τακτικό τρόπο και έχουν θεσπιστεί μέτρα, που προστατεύουν και προάγουν τα δικαιώματα απασχόλησης των ναυτικών, συγκρίσιμα με εκείνα που προβλέπονται στην παράγραφο 5 του παρόντος Προτύπου.

4. Καμία διάταξη του παρόντος Προτύπου ή του Κανονισμού 1.4 δεν θα πρέπει να θεωρείται ότι:

- (α) εμποδίζει κάποιο Μέλος από το να διατηρεί ελεύθερη δημόσια υπηρεσία ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών στο πλαίσιο μίας πολιτικής για την ικανοποίηση των αναγκών των ναυτικών και των πλοιοκτητών, ανεξάρτητα εάν η εν λόγω υπηρεσία αποτελεί μέρος ή συντονίζεται από δημόσια υπηρεσία απασχόλησης για όλους τους εργαζομένους και εργοδότες, ή
- (β) επιβάλλει σε κάποιο Μέλος την υποχρέωση να δημιουργήσει ένα σύστημα για τη λειτουργία ιδιωτικών υπηρεσιών ναυτολόγησης ή εύρεσης εργασίας στην επικράτειά του.

5. Μέλος που υιοθετεί το σύστημα που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος Προτύπου θα πρέπει στους νόμους και τους κανονισμούς του ή σε άλλα μέτρα τουλάχιστον να:

- (α) απαγορεύει στις υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών να χρησιμοποιούν μέσα, μηχανισμούς ή καταλόγους που στοχεύουν να εμποδίσουν ή να αποτρέψουν τους ναυτικούς να βρουν εργασία για την οποία έχουν τα προσόντα,
- (β) απαιτεί ότι καμία αμοιβή ή άλλη χρέωση για ναυτολόγηση ή εύρεση εργασίας ναυτικών ή για παροχή εργασίας σε ναυτικούς δεν θα βαραίνει άμεσα ή έμμεσα, εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, τους ναυτικούς, με εξαίρεση το κόστος του ναυτικού για έκδοση εθνικού νόμιμου ιατρικού πιστοποιητικού, εθνικού φυλλαδίου ναυτικού και διαβατηρίου ή άλλων παρόμοιων προσωπικών ταξιδιωτικών εγγράφων, τα οποία δεν περιλαμβάνουν ωστόσο το κόστος για βίζα, το οποίο θα βαρύνει τον πλοιοκτήτη, και
- (γ) εξασφαλίζει ότι οι υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών που λειτουργούν στην επικράτειά του:
- (i) διατηρούν ενημερωμένο μητρώο όλων των ναυτικών που ναυτολογήθηκαν ή βρήκαν εργασία μέσω αυτών, το οποίο θα είναι στη διάθεση της αρμόδιας αρχής για επιθεώρηση,
 - (ii) εξασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί ενημερώνονται σχετικά με τα δικαιώματα και τα καθήκοντα τους βάσει των συμβάσεων εργασίας τους πριν από ή κατά τη διάρκεια της πρόσληψης και ότι γίνονται οι κατάλληλες ρυθμίσεις έτσι ώστε οι ναυτικοί να μπορούν να εξετάσουν τις συμβάσεις εργασίας τους πριν και μετά την υπογραφή τους και να λάβουν αντίγραφο των συμβάσεων,
 - (iii) επιβεβαιώνουν ότι οι ναυτικοί που ναυτολογήθηκαν ή βρήκαν εργασία από αυτές έχουν προσόντα και διαθέτουν τα απαραίτητα έγγραφα για τη σχετική εργασία, και ότι οι συμβάσεις εργασίας των ναυτικών είναι σύμφωνες με τους ισχύοντες νόμους και κανονισμούς και τυχόν συλλογικές συμβάσεις εργασίας που αποτελούν μέρος της σύμβασης εργασίας,
 - (iv) εξασφαλίζουν, όσο το δυνατόν περισσότερο, ότι ο πλοιοκτήτης διαθέτει τα μέσα για να προστατεύσει τους ναυτικούς από το να εγκαταλειφθούν σε ξένο λιμένα,
 - (v) εξετάζουν και απαντούν σε όποια παράπονα—αφορούν—τις δραστηριότητές τους και ενημερώνουν την αρμόδια αρχή σχετικά με παράπονα που δεν έχουν επιλυθεί,
 - (vi) δημιουργούν ένα σύστημα προστασίας, μέσω ασφάλισης ή άλλου ισοδύναμου κατάλληλου μέτρου, για να αποζημιώνουν τους ναυτικούς για χρηματικές απώλειες που μπορεί να προκύψουν ως αποτέλεσμα της παράλειψης της υπηρεσίας ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ή του αντίστοιχου πλοιοκτήτη βάσει της σύμβασης εργασίας του ναυτικού να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του έναντι αυτών.

6. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να εποπτεύει στενά και να ελέγχει όλες τις υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών που λειτουργούν στην επικράτεια του αντίστοιχου Μέλους. Οποιοσδήποτε άδειες, ή πιστοποιητικά ή συναφείς εξουσιοδοτήσεις για τη λειτουργία ιδιωτικών υπηρεσιών στην επικράτεια, χορηγούνται ή ανανεώνονται μόνο μετά την επαλήθευση ότι η αντίστοιχη υπηρεσία ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών πληροί τις απαιτήσεις εθνικών νόμων και κανονισμών.

7. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι υπάρχουν επαρκείς μηχανισμοί και διαδικασίες για τη διερεύνηση, εάν χρειαστεί, παραπόνων που αφορούν τις δραστηριότητες των υπηρεσιών ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών, με τη συμμετοχή, όπως αρμόζει, εκπροσώπων των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

8. Κάθε Μέλος που έχει επικυρώσει την παρούσα Σύμβαση θα πρέπει, όσο είναι δυνατόν, να ενημερώνει τους υπηκόους του σχετικά με τα ενδεχόμενα προβλήματα εργασίας σε περίπτωση ναυτολόγησης σε πλοίο που φέρει τη σημαία Κράτους που δεν έχει επικυρώσει τη Σύμβαση, έως ότου πειστεί ότι εφαρμόζονται πρότυπα ισοδύναμα με αυτά που καθορίζει η παρούσα Σύμβαση. Μέτρα που λαμβάνονται προς αυτή τη κατεύθυνση από το Μέλος που έχει επικυρώσει την παρούσα Σύμβαση δεν θα πρέπει να αντιτίθενται στην αρχή της ελεύθερης μετακίνησης εργαζομένων που ορίζουν οι συνθήκες στις οποίες τα δύο Κράτη μπορεί να μετέχουν.

9. Κάθε Μέλος που έχει επικυρώσει την παρούσα Σύμβαση θα πρέπει να απαιτεί οι πλοιοκτήτες πλοίων, που φέρουν τη σημαία του και που χρησιμοποιούν υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών που εδρεύουν σε χώρες ή επικράτειες όπου δεν ισχύει η παρούσα Σύμβαση, να εξασφαλίζουν όσο το δυνατόν περισσότερο, ότι οι υπηρεσίες αυτές πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος Προτύπου.

10. Καμία διάταξη του παρόντος Προτύπου δεν πρέπει να νοείται ότι μειώνει τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες των πλοιοκτητών ή του Μέλους όσον αφορά τα πλοία που φέρουν τη σημαία του.

Οδηγία B1.4 - Ναυτολόγηση και Εύρεση Εργασίας

Οδηγία B1.4.1 – Οργανωτικές και λειτουργικές οδηγίες

1. Κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεών της σύμφωνα με το Πρότυπο A1.4, παράγραφο I, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να εξετάζει:

- (α) τη λήψη των απαραίτητων μέτρων για την προώθηση της αποτελεσματικής συνεργασίας μεταξύ των υπηρεσιών ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας, είτε είναι δημόσιες είτε ιδιωτικές,
- (β) τις ανάγκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο, όταν αναπτύσσει προγράμματα εκπαίδευσης ναυτικών που αποτελούν μέρος του πληρώματος το οποίο είναι υπεύθυνο για την ασφαλή ναυσιπλοΐα και την πρόληψη ρύπανσης, με τη συμμετοχή των πλοιοκτητών, των ναυτικών και των σχετικών εκπαιδευτικών ιδρυμάτων,
- (γ) τη διαμόρφωση κατάλληλων ρυθμίσεων για τη συνεργασία των αντιπροσωπευτικών οργανώσεων πλοιοκτητών και ναυτικών κατά την οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων υπηρεσιών ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας, όπου υπάρχουν,
- (δ) το καθορισμό, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη το δικαίωμα ιδιωτικού βίου και την ανάγκη προστασίας της εμπιστευτικότητας, των συνθηκών υπό τις οποίες τα προσωπικά δεδομένα των ναυτικών επεξεργάζονται από τις υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών, συμπεριλαμβανομένης της

συλλογής, της αποθήκευσης, του συνδυασμού και της γνωστοποίησης αυτών των δεδομένων σε τρίτους,

- (ε) τη διατήρηση ενός διακανονισμού για τη συλλογή και ανάλυση όλων των σχετικών πληροφοριών που αφορούν την αγορά ναυτικής εργασίας, συμπεριλαμβανομένης της τρέχουσας και αναμενόμενης χορήγησης ναυτικών που εργάζονται ως πλήρωμα με κατάταξη κατά ηλικία, φύλο, βαθμό και προσόντα και των απαιτήσεων της βιομηχανίας, τη συλλογή δεδομένων για την ηλικία ή το φύλο, που επιτρέπεται μόνο για στατιστικούς λόγους ή εάν χρησιμοποιείται στο πλαίσιο προγράμματος πρόληψης των διακρίσεων που βασίζονται στην ηλικία ή το φύλο,
- (στ) την εξασφάλιση ότι το προσωπικό που είναι υπεύθυνο για την εποπτεία των δημόσιων και ιδιωτικών υπηρεσιών ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών ως πληρώματα με ευθύνη για την ασφαλή ναυσιπλοΐα και την πρόληψη της ρύπανσης, έχουν λάβει επαρκή εκπαίδευση, συμπεριλαμβανομένης εγκεκριμένης εμπειρίας σε θαλάσσια υπηρεσία και έχουν σχετικές γνώσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών ναυτιλιακών διεθνών οργάνων για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και εργασίας,
- (ς) τη θέσπιση προτύπων λειτουργίας και την υιοθέτηση κωδικών συμπεριφοράς και δεοντολογικών πρακτικών για τις υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών, και
- (η) την άσκηση εποπτείας του συστήματος αδειοδότησης ή πιστοποίησης στη βάση ενός συστήματος ποιοτικών προτύπων.

2. Κατά τη δημιουργία του συστήματος που αναφέρεται στο Πρότυπο Α1.4, παράγραφο 2, κάθε Μέλος θα πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο να απαιτήσει από τις υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών που εδρεύουν στην επικράτειά του, να αναπτύξουν και να διατηρούν επιβεβαιώσιμες πρακτικές λειτουργίας. Οι εν λόγω πρακτικές λειτουργίας για τις ιδιωτικές υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών και στο βαθμό που ισχύουν, για τις δημόσιες υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών θα πρέπει να απευθύνονται στα ακόλουθα θέματα:

- (α) ιατρικές εξετάσεις, έγγραφα ταυτότητας ναυτικών και όποια άλλα δικαιολογητικά απαιτούνται για να βρει εργασία ο ναυτικός,
- (β) διατήρηση, λαμβάνοντας υπόψη το δικαίωμα ιδιωτικού βίου και την ανάγκη προστασίας της εμπιστευτικότητας, πλήρων και ολοκληρωμένων αρχείων των ναυτικών που περιλαμβάνονται στο σύστημα ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας τους, τα οποία θα πρέπει να περιλαμβάνουν τα ακόλουθα χωρίς να περιορίζονται σε αυτά:
 - (i) τα προσόντα των ναυτικών,
 - (ii) το ιστορικό απασχόλησης,
 - (iii) προσωπικά στοιχεία σχετικά με την απασχόληση, και
 - (iv) ιατρικά στοιχεία σχετικά με την απασχόληση,
- (γ) διατήρηση ενημερωμένων καταλόγων των πλοίων στα οποία οι υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών παρέχουν ναυτικούς και εξασφάλιση ότι υπάρχει μέσο για επικοινωνία με τις εν λόγω υπηρεσίες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης όλες τις ώρες,

- (δ) διαδικασίες εξασφάλισης ότι οι ναυτικοί δεν υπόκεινται σε εκμετάλλευση από τις υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών ή το προσωπικό τους, σε σχέση με την προσφορά εργασίας σε συγκεκριμένα πλοία ή από συγκεκριμένες εταιρείες,
- (ε) διαδικασίες πρόληψης των περιπτώσεων εκμετάλλευσης των ναυτικών που απορρέουν από το ζήτημα της διάθεσης προκαταβολών ή άλλης οικονομικής συναλλαγής μεταξύ του πλοιοκτήτη και των ναυτικών που χειρίζονται οι υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών,
- (στ) σαφής δημοσιοποίηση εξόδων, αν υπάρχουν, τα οποία αναμένεται να βαρύνουν το ναυτικό στη διαδικασία ναυτολόγησης,
- (ζ) εξασφάλιση ότι οι ναυτικοί ενημερώνονται για οποιεσδήποτε ιδιαίτερες συνθήκες ισχύουν για τη θέση εργασίας στην οποία θα απασχοληθούν και για τις πολιτικές του συγκεκριμένου πλοιοκτήτη σε σχέση με την απασχόληση τους,
- (η) διαδικασίες που είναι σύμφωνες με τις αρχές της φυσικής δικαιοσύνης για την αντιμετώπιση περιπτώσεων ανικανότητας ή απειθαρχίας σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους, την πρακτική και, όπου ισχύει, με τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας,
- (θ) διαδικασίες εξασφάλισης, όσο το δυνατόν περισσότερο, ότι όλα τα υποχρεωτικά πιστοποιητικά και έγγραφα που υποβάλλονται για την απασχόληση είναι ενημερωμένα και δεν έχουν αποκτηθεί με δόλιο τρόπο και ότι οι συστατικές επιστολές επαληθεύονται,
- (ι) διαδικασίες εξασφάλισης ότι τα αιτήματα για πληροφορίες ή συμβουλές από οικογένειες ναυτικών ενόσω οι ναυτικοί βρίσκονται σε θαλάσσια υπηρεσία αντιμετωπίζονται άμεσα και με συμπάθεια και χωρίς κόστος, και
- (ια) επαλήθευση ότι οι συνθήκες εργασίας στα πλοία που βρίσκουν εργασία σε ναυτικούς είναι σύμφωνες με τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις εργασίας που συνάπτονται μεταξύ του πλοιοκτήτη και της αντιπροσωπευτικής οργάνωσης ναυτικών και, ως ζήτημα πολιτικής, παροχή ναυτικών μόνο σε πλοιοκτήτες που προσφέρουν όρους και συνθήκες εργασίας στους ναυτικούς που συμμορφώνονται με τους ισχύοντες νόμους ή κανονισμούς ή συλλογικές συμβάσεις εργασίας.

3. Πρέπει να εξετάζεται το ενδεχόμενο να ενθαρρυνθεί η διεθνής συνεργασία μεταξύ Μελών και αρμόδιων οργανισμών, όπως:

- (α) συστηματική ανταλλαγή πληροφοριών για τη ναυτιλιακή βιομηχανία και την αγορά εργασίας σε διμερή, περιφερειακή και πολυμερή βάση,
- (β) ανταλλαγή πληροφοριών για τη ναυτιλιακή εργατική νομοθεσία,
- (γ) εναρμόνιση πολιτικών, μεθόδων εργασίας και νομοθεσίας που διέπουν τη ναυτολόγηση και εύρεση εργασία ναυτικών,
- (δ) βελτίωση των διαδικασιών και συνθηκών για τη διεθνή ναυτολόγηση και εύρεση εργασία ναυτικών, και
- (ε) σχεδιασμός εργατικού δυναμικού, λαμβάνοντας υπόψη την προσφορά και τη ζήτηση ναυτικών και τις απαιτήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Κανονισμός 2.1 – Συμβάσεις εργασίας ναυτικών

Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί διαθέτουν δίκαιη σύμβαση εργασίας

1. Οι όροι και οι συνθήκες εργασίας του ναυτικού θα πρέπει να παρατίθενται ή να αναφέρονται σε γραπτή σύμβαση που να έχει συνταχθεί με σαφήνεια και να είναι νομικά εκτελεστή, και θα πρέπει να είναι εναρμονισμένη με τα πρότυπα που παρατίθενται στο Κώδικα.

2. Οι συμβάσεις εργασίας των ναυτικών θα πρέπει να συμφωνούνται από το ναυτικό υπό συνθήκες που εξασφαλίζουν ότι ο ναυτικός έχει την ευκαιρία να μελετήσει και να ζητήσει συμβουλές σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις της σύμβασης και να τους αποδέχεται ελεύθερα πριν υπογράψει.

3. Στο βαθμό που είναι συμβατό με την εθνική νομοθεσία και πρακτική του Μέλους, οι συμβάσεις εργασίας των ναυτικών θα νοείται ότι ενσωματώνουν τις τυχόν ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις εργασίας.

Πρότυπο Α2.1 – Συμβάσεις εργασίας ναυτικών

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να υιοθετήσει νόμους ή κανονισμούς που να απαιτούν από τα πλοία που φέρουν τη σημαία του να συμμορφώνονται με τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- (α) οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοία που φέρουν τη σημαία του θα πρέπει να διαθέτουν σύμβαση εργασίας ναυτικών, υπογεγραμμένη τόσο από το ναυτικό όσο και από τον πλοιοκτήτη ή από εκπρόσωπο του πλοιοκτήτη (ή, όταν δεν είναι υπάλληλοι, απόδειξη συμβατικών ή παρόμοιων ρυθμίσεων), που να τους παρέχει αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο, όπως απαιτεί η παρούσα Σύμβαση,
- (β) οι ναυτικοί που υπογράφουν σύμβαση εργασίας ναυτικών θα πρέπει να έχουν την ευκαιρία να εξετάσουν και να ζητήσουν συμβουλές για τη σύμβαση πριν την υπογράψουν, καθώς και άλλες διευκολύνσεις όπως είναι απαραίτητες για να εξασφαλιστεί ότι έχουν εισέλθει ελεύθερα στη σύμβαση με επαρκή κατανόηση των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεών τους,
- (γ) οι ενδιαφερόμενοι πλοιοκτήτης και ναυτικός θα λάβουν έκαστος υπογεγραμμένο πρωτότυπο της σύμβασης εργασίας ναυτικού,
- (δ) θα πρέπει να ληφθούν μέτρα που να εξασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί, συμπεριλαμβανομένου του πλοιάρχου, θα μπορούν να λαμβάνουν, επί του πλοίου και με εύκολο τρόπο, σαφείς πληροφορίες για τις συνθήκες της εργασίας τους και ότι οι εν λόγω πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένου του αντίγραφου της σύμβασης εργασίας ναυτικών, θα είναι επίσης προσβάσιμες για εξέταση από αξιωματούχους της αρμόδιας αρχής, συμπεριλαμβανομένων των αρχών στους λιμένες προσέγγισης, και
- (ε) οι ναυτικοί θα πρέπει να λαμβάνουν έγγραφο που να περιέχει το αρχείο της απασχόλησής τους επί του πλοίου.

2. Όταν μια συλλογική σύμβαση εργασίας αποτελεί το σύνολο ή μέρος της σύμβασης εργασίας ενός ναυτικού, αντίγραφο της εν λόγω σύμβασης θα πρέπει να είναι διαθέσιμο επί του πλοίου. Όταν η γλώσσα της σύμβασης εργασίας του ναυτικού και της ισχύουσας συλλογικής σύμβασης εργασίας δεν είναι η Αγγλική, τα ακόλουθα θα πρέπει να είναι επίσης διαθέσιμα στην Αγγλική γλώσσα (με εξαίρεση τα πλοία που εκτελούν μόνο εσωτερικούς πλόες):

- (α) ένα αντίγραφο της τυπικής μορφής της σύμβασης, και
- (β) οι ενότητες της συλλογικής σύμβασης εργασίας που υπόκεινται σε επιθεώρηση του κράτους λιμένα βάσει του Κανονισμού 5.2.

3. Το έγγραφο που αναφέρεται στην παράγραφο 1(ε) του παρόντος Προτύπου δεν θα πρέπει να περιέχει καμία δήλωση σχετικά με την ποιότητα της εργασίας των ναυτικών ή σχετικά με τους μισθούς τους. Η μορφή του εγγράφου, τα στοιχεία που θα καταχωρούνται και ο τρόπος με τον οποίο θα εντάσσονται τα εν λόγω στοιχεία σε αυτό θα προσδιορίζονται από την εθνική νομοθεσία.

4. Κάθε Μέλος θα πρέπει να υιοθετήσει νόμους και κανονισμούς που να προσδιορίζουν τα θέματα που θα περιλαμβάνονται σε όλες τις συμβάσεις εργασίας ναυτικών που διέπονται από την εθνική νομοθεσία του. Οι συμβάσεις εργασίας ναυτικών θα πρέπει να περιέχουν, σε κάθε περίπτωση, τα ακόλουθα στοιχεία:

- (α) το ονοματεπώνυμο του ναυτικού, την ημερομηνία γέννησης ή την ηλικία του και τον τόπο γέννησης,
- (β) το όνομα και τη διεύθυνση του πλοιοκτήτη,
- (γ) τον τόπο και την ημερομηνία σύναψης της σύμβασης εργασίας του ναυτικού,
- (δ) την ιδιότητα με την οποία θα απασχολείται ο ναυτικός,
- (ε) το ποσό των μισθών του ναυτικού ή, όπου ισχύει, τον τύπο που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του,
- (στ) το ποσό της ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών ή, όπου ισχύει, τον τύπο που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της,
- (ζ) την καταγγελία της σύμβασης και τις προϋποθέσεις αυτής, συμπεριλαμβανομένων των εξής:
 - (i) εάν η σύμβαση είναι αορίστου χρόνου, των προϋποθέσεων που δίνουν σε οποιοδήποτε μέρος δικαίωμα καταγγελίας της, καθώς και της απαιτούμενης περιόδου γνωστοποίησης, η οποία δεν θα πρέπει να είναι μικρότερη για τον πλοιοκτήτη από ό,τι για το ναυτικό,
 - (ii) εάν η σύμβαση είναι ορισμένου χρόνου, της ημερομηνίας που ορίστηκε για τη λήξη της, και
 - (iii) εάν η σύμβαση συνάπτεται για ένα ταξίδι, τον λιμένα προορισμού και το χρόνο που πρέπει να περάσει μετά την άφιξη για να απολυθεί ο ναυτικός,
- (η) τα επιδόματα υγείας και κοινωνικής προστασίας που θα παρέχονται στο ναυτικό από τον πλοιοκτήτη,
- (θ) το δικαίωμα παλιννόστησης του ναυτικού,
- (ι) αναφορά στη συλλογική σύμβαση εργασίας, εάν ισχύει, και
- (ια) κάθε άλλο στοιχείο που απαιτεί η εθνική νομοθεσία.

5. Κάθε Μέλος θα πρέπει να υιοθετήσει νόμους ή κανονισμούς που να ορίζουν τις ελάχιστες περιόδους γνωστοποίησης που θα δίνονται από τους ναυτικούς και τους πλοιοκτήτες για πρόωρη καταγγελία της σύμβασης εργασίας ναυτικού. Η διάρκεια των εν λόγω ελαχίστων περιόδων θα πρέπει να ορίζεται μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, αλλά δεν θα πρέπει να είναι μικρότερη από επτά ημέρες.

6. Περίοδος γνωστοποίησης μικρότερη από την ελάχιστη μπορεί να δίνεται σε περιπτώσεις που αναγνωρίζονται από την εθνική νομοθεσία ή από κανονισμούς ή από ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις εργασίας ότι δικαιολογούν την καταγγελία της σύμβασης εργασίας με μικρότερη προειδοποίηση ή χωρίς προειδοποίηση. Κατά το καθορισμό των εν λόγω περιπτώσεων, κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι η ανάγκη του ναυτικού να καταγγείλει, χωρίς κυρώσεις, τη σύμβαση εργασίας με μικρότερη γνωστοποίηση ή χωρίς γνωστοποίηση για λόγους ευσπλαχνίας ή άλλους επείγοντες λόγους θα λαμβάνεται υπόψη.

Οδηγία B2.1 – Συμβάσεις εργασίας ναυτικών

Οδηγία B2.1.1 – Αρχείο απασχόλησης

1. Κατά τον προσδιορισμό των στοιχείων που θα καταχωρούνται στο αρχείο απασχόλησης που αναφέρεται στο Πρότυπο A2.1, παράγραφο 1(ε), κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι το έγγραφο αυτό θα περιέχει επαρκείς πληροφορίες, με μετάφραση στην Αγγλική γλώσσα, για να διευκολύνει την απόκτηση περαιτέρω εργασίας ή να εκκληρώνει τις απαιτήσεις θαλάσσιας υπηρεσίας για αναβάθμιση ή προαγωγή. Βιβλίο απόλυσης ναυτικών μπορεί να ικανοποιεί τις απαιτήσεις της παραγράφου 1(ε) του εν λόγω Προτύπου.

Κανονισμός 2.2 – Μισθοί

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί πληρώνονται για τις υπηρεσίες τους

1. Όλοι οι ναυτικοί θα πρέπει να πληρώνονται για την εργασία τους τακτικά και πλήρως, σύμφωνα με τις συμβάσεις εργασίας τους.

Πρότυπο A2.2 – Μισθοί

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαιτεί οι πληρωμές που οφείλονται σε ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία που φέρουν τη σημαία του, να γίνονται σε διαστήματα όχι μεγαλύτερα από μηνιαία και σύμφωνα με την τυχόν ισχύουσα συλλογική σύμβαση εργασίας.

2. Οι ναυτικοί θα πρέπει να λαμβάνουν μηνιαίο λογαριασμό των πληρωμών που οφείλονται και των ποσών που καταβλήθηκαν, συμπεριλαμβανομένων των μισθών, των πρόσθετων πληρωμών και της συναλλαγματικής ισοτιμίας που χρησιμοποιήθηκε, όταν η πληρωμή έγινε σε νόμισμα ή με ισοτιμία διαφορετική από τη συμφωνημένη.

3. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαιτεί οι πλοιοκτήτες να λαμβάνουν μέτρα, όπως αυτά που ορίζονται στην παράγραφο 4 του παρόντος Προτύπου, που να παρέχουν στους ναυτικούς τρόπο αποστολής του συνόλου ή τμήματος των αποδοχών τους στις οικογένειες ή στα εξαρτώμενα μέλη ή στους νόμιμους δικαιούχους τους.

4. Τα μέτρα που εξασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί μπορούν να αποστείλουν τις αποδοχές τους στις οικογένειές τους περιλαμβάνουν:

- (α) σύστημα που να δίνει στους ναυτικούς τη δυνατότητα, κατά το χρόνο εισόδου τους στην εργασία ή κατά τη διάρκεια αυτής, να καταλείμουν, εάν το επιθυμούν, ποσοστό του μισθού τους το οποίο θα καταβάλλεται σε τακτά διαστήματα στις οικογένειές τους με τραπεζική μεταφορά ή με παρόμοια μέσα, και
- (β) απαίτηση ότι τα ποσοστά αυτά θα εμβάζονται εγκαίρως και απευθείας στο πρόσωπο ή τα πρόσωπα που όρισαν οι ναυτικοί.

5. Οποιαδήποτε χρέωση για την υπηρεσία που αναφέρεται στις παραγράφους 3 και 4 του παρόντος Προτύπου θα πρέπει να είναι ποσοτικά εύλογη και η συναλλαγματική ισοτιμία, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά, θα πρέπει να είναι, σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς, η επικρατούσα ισοτιμία της αγοράς ή η επίσημα δημοσιευμένη ισοτιμία και δεν θα πρέπει να είναι δυσμενής για το ναυτικό.

6. Κάθε Μέλος που υιοθετεί εθνικούς νόμους ή κανονισμούς που διέπουν τους μισθούς των ναυτικών θα πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη την καθοδήγηση που παρέχεται στο Μέρος Β του Κώδικα.

Οδηγία Β2.2 – Μισθοί

Οδηγία Β2.2.1 – Συγκεκριμένοι ορισμοί

1. Για το σκοπό της παρούσας Οδηγίας, ο όρος:

- (α) *ικανός ναυτικός* σημαίνει κάθε ναυτικό που θεωρείται ικανός να εκτελέσει οποιοδήποτε καθήκον που μπορεί να απαιτείται από βαθμοφόρο που υπηρετεί στο τμήμα καταστρώματος, εκτός των καθηκόντων εποπτείας ή ιδιαίτερης ειδικότητας, ή ο οποίος ορίζεται ως τέτοιος από τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή την πρακτική ή από συλλογική σύμβαση,
- (β) *βασική πληρωμή ή μισθός* σημαίνει την πληρωμή, ανεξάρτητα από την σύνθεσή της, για κανονικές ώρες εργασίας και δεν περιλαμβάνει πληρωμές για υπερωρίες, επιδόματα, άδεια μετ' αποδοχών ή όποιες άλλες πρόσθετες απολαβές,
- (γ) *ενοποιημένος μισθός* σημαίνει τον μισθό ή την αμοιβή που περιλαμβάνει το βασικό μισθό και άλλα επιδόματα που σχετίζονται με το μισθό. Ο ενοποιημένος μισθός μπορεί να περιλαμβάνει αποζημίωση για όλες τις υπερωρίες που έχουν δουλευτεί και όλα τα επιδόματα που σχετίζονται με το μισθό ή μπορεί να περιλαμβάνει μόνο ορισμένα επιδόματα σε μερική ενοποίηση,
- (δ) *ώρες εργασίας* σημαίνουν το χρόνο στη διάρκεια του οποίου οι ναυτικοί πρέπει να εργάζονται για λογαριασμό του πλοίου,
- (ε) *υπερωρία* σημαίνει το χρόνο εργασίας πέραν των κανονικών ωρών εργασίας.

Οδηγία Β2.2.2 – Υπολογισμός και πληρωμή

1. Για ναυτικούς οι αποδοχές των οποίων περιλαμβάνουν χωριστή αποζημίωση για υπερωρίες:

- (α) για το σκοπό του υπολογισμού των μισθών, οι κανονικές ώρες εργασίας στη θάλασσα και στο λιμένα δεν θα πρέπει να υπερβαίνουν τις οκτώ ώρες ανά ημέρα,
- (β) για το σκοπό υπολογισμού των υπερωριών, ο αριθμός των κανονικών ωρών ανά εβδομάδα που καλύπτει η βασική πληρωμή ή ο μισθός θα πρέπει να ορίζεται από εθνικούς νόμους ή κανονισμούς, εάν δεν καθορίζεται από συλλογικές συμβάσεις, αλλά δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τις 48 ώρες ανά εβδομάδα. Οι συλλογικές συμβάσεις μπορούν να προβλέπουν διαφορετική αλλά όχι λιγότερο ευνοϊκή μεταχείριση,
- (γ) το ποσοστό ή τα ποσοστά αποζημίωσης για υπερωρίες, που δεν πρέπει να είναι μικρότερα από 1,25 φορές της βασικής αμοιβής ή του μισθού ανά ώρα, θα πρέπει να ορίζονται από εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή από συλλογικές συμβάσεις, εάν ισχύουν, και
- (δ) αρχεία όλων των υπερωριών θα πρέπει να τηρούνται από τον πλοίαρχο, ή από πρόσωπο που ορίζει ο πλοίαρχος, και να προσυπογράφονται από το ναυτικό σε διαστήματα όχι μεγαλύτερα του ενός μήνα.

2. Για ναυτικούς ο μισθός των οποίων είναι πλήρως ή εν μέρει ενοποιημένος:

- (α) η σύμβαση εργασίας του ναυτικού θα πρέπει να ορίζει με σαφήνεια, όπου ισχύει, τον αριθμό των ωρών εργασίας που αναμένονται από το ναυτικό σε αντάλλαγμα για την αμοιβή του και τυχόν επιπλέον επιδόματα που μπορεί να οφείλονται επιπροσθέτως του ενοποιημένου μισθού και υπό ποιές συνθήκες,
- (β) όταν καταβάλλονται ωριαίες υπερωρίες για ώρες εργασίας πέραν αυτών που καλύπτει ο ενοποιημένος μισθός, το ωριαίο ποσοστό δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από 1,25 φορές του βασικού ποσοστού που αντιστοιχεί στις κανονικές ώρες εργασίας, όπως ορίζονται στην παράγραφο 1 της παρούσας Οδηγίας. Η ίδια αρχή θα πρέπει να εφαρμόζεται για τις υπερωρίες που περιλαμβάνονται στον ενοποιημένο μισθό,
- (γ) η αποζημίωση για το τμήμα του πλήρως ή εν μέρει ενοποιημένου μισθού που αντιπροσωπεύει τις κανονικές ώρες εργασίας, όπως ορίζονται στην παράγραφο 1(α) της παρούσας Οδηγίας, δεν θα πρέπει να είναι μικρότερη από τον ισχύοντα ελάχιστο μισθό, και
- (δ) για ναυτικούς ο μισθός των οποίων είναι εν μέρει ενοποιημένος, θα πρέπει να τηρούνται αρχεία όλων των υπερωριών και να προσυπογράφονται όπως προβλέπει η παράγραφος 1(δ) της παρούσας Οδηγίας.

3. Οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί ή οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας μπορεί να προβλέπουν ως αποζημίωση, για υπερωρίες ή για εργασία που συντελείται κατά την εβδομαδιαία ημέρα ανάπαυσης και σε δημόσιες αργίες, τουλάχιστον ίσο χρόνο εκτός υπηρεσίας και εκτός πλοίου ή πρόσθετη άδεια στη θέση της αμοιβής ή όποια άλλη παρεχόμενη αποζημίωση.

4. Οι εθνικοί νόμοι και κανονισμοί που υιοθετούνται μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις εκπροσώπων των πλοιοκτητών και

των ναυτικών ή, ως αρμόζει, οι συλλογικές συμβάσεις θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις ακόλουθες αρχές:

- (α) ίση αμοιβή για εργασία ίσης αξίας θα πρέπει να ισχύει για όλους τους ναυτικούς που εργάζονται στο ίδιο πλοίο χωρίς διακρίσεις βάσει φυλής, χρώματος, φύλου, θρησκείας, πολιτικής άποψης, εθνικής καταγωγής ή κοινωνικής προέλευσης,
- (β) η σύμβαση εργασίας των ναυτικών που προσδιορίζει τους ισχύοντες μισθούς ή την αξία των μισθών θα πρέπει να υπάρχει επί του πλοίου. Πληροφορίες για τα ποσά των μισθών ή την αξία των μισθών θα πρέπει να διατίθενται σε κάθε ναυτικό, είτε παρέχοντας τουλάχιστον ένα υπογεγραμμένο αντίγραφο των σχετικών πληροφοριών στο ναυτικό σε γλώσσα που κατανοεί, είτε αναρτώντας αντίγραφο της σύμβασης σε χώρο όπου έχουν πρόσβαση οι ναυτικοί, είτε με άλλο κατάλληλο μέσο,
- (γ) οι μισθοί θα πρέπει να καταβάλλονται σε νόμιμο νόμισμα. Όπου αρμόζει, μπορεί να καταβάλλονται με τραπεζική μεταφορά, τραπεζική επιταγή, ταχυδρομική επιταγή ή χρηματικό ένταλμα,
- (δ) κατά την λήξη της απασχόλησης, το σύνολο της οφειλόμενης αμοιβής θα πρέπει να καταβάλλεται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση,
- (ε) επαρκείς κυρώσεις ή άλλα κατάλληλα μέτρα θα πρέπει να επιβάλλονται από την αρμόδια αρχή όταν οι πλοιοκτήτες καθυστερούν αδικαιολόγητα, ή αποτυγχάνουν να πραγματοποιήσουν, τις πληρωμές όλων των οφειλόμενων ποσών,
- (στ) οι μισθοί θα πρέπει να καταβάλλονται απευθείας στους τραπεζικούς λογαριασμούς που όρισαν οι ναυτικοί, εκτός εάν ζητήσουν κάτι διαφορετικό εγγράφως,
- (ζ) υπό τον όρο της υποπαραγράφου (η) της παρούσας παραγράφου, ο πλοιοκτήτης δεν θα πρέπει να επιβάλει κανένα όριο στην ελευθερία των ναυτικών να διαθέτουν την αμοιβή τους,
- (η) κρατήσεις από την αμοιβή θα πρέπει να επιτρέπονται μόνο εάν:
 - (i) υπάρχει ρητή διάταξη στους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή στην ισχύουσα συλλογική σύμβαση και ο ναυτικός έχει ενημερωθεί, κατά τον τρόπο που θεωρείται καταλληλότερο από την αρμόδια αρχή, σχετικά με τις προϋποθέσεις των εν λόγω κρατήσεων, και
 - (ii) οι κρατήσεις δεν υπερβαίνουν συνολικά το όριο που ενδέχεται να έχει καταρτιστεί από τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή από συλλογικές συμβάσεις ή δικαστικές αποφάσεις για την πραγματοποίηση των εν λόγω κρατήσεων,
- (θ) καμία κράτηση δεν θα πρέπει να γίνεται από την αμοιβή των ναυτικών σε σχέση με την εύρεση ή διατήρηση της εργασίας,
- (ι) χρηματικά πρόστιμα κατά ναυτικών, εκτός αυτών που επιτρέπονται από τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς, συλλογικές συμβάσεις ή άλλα μέτρα θα πρέπει να απαγορεύονται,
- (ια) η αρμόδια αρχή θα πρέπει να έχει την εξουσία να επιθεωρεί τα εφόδια και τις υπηρεσίες που παρέχονται επί του πλοίου ώστε να εξασφαλίζει ότι ισχύουν δίκαιες και εύλογες τιμές προς όφελος των ενδιαφερόμενων ναυτικών, και

(ιβ) στο βαθμό που οι αξιώσεις των ναυτικών για μισθούς και άλλα οφειλόμενα ποσά σε σχέση με την εργασία τους δεν εξασφαλίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για τα Ναυτικά Εμπράγματα Δικαιώματα και τις Υποθήκες, 1993, οι εν λόγω αξιώσεις θα πρέπει να προστατεύονται σύμφωνα με τη Σύμβαση για την Προστασία των Αξιώσεων των Εργαζομένων (Αφερεγγυότητα Εργοδότη), 1992 (No. 173).

5. Κάθε Μέλος θα πρέπει, μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις εκπροσώπων των πλοιοκτητών και των ναυτικών, να διαθέτει διαδικασίες διερεύνησης παραπόνων που αφορούν οποιοδήποτε ζήτημα περιέχεται στην παρούσα Οδηγία.

Οδηγία Β2.2.3 – Ελάχιστοι μισθοί

1. Με την επιφύλαξη της αρχής της ελεύθερης συλλογικής διαπραγμάτευσης, κάθε Μέλος θα πρέπει, μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις εκπροσώπων των πλοιοκτητών και των ναυτικών, να θεσπίσει διαδικασίες καθορισμού των ελάχιστων μισθών των ναυτικών. Οι οργανώσεις εκπροσώπων των πλοιοκτητών και των ναυτικών θα πρέπει να συμμετέχουν στη λειτουργία των εν λόγω διαδικασιών.

2. Κατά τη θέσπιση των εν λόγω διαδικασιών και τον καθορισμό των ελάχιστων μισθών, θα πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη τα διεθνή πρότυπα εργασίας που αφορούν τον καθορισμό του ελάχιστου μισθού, καθώς και οι ακόλουθες αρχές:

- (α) το επίπεδο των ελάχιστων μισθών θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τη φύση της ναυτικής εργασίας, τα επίπεδα πληρωμάτων των πλοίων και τις κανονικές ώρες εργασίας των ναυτικών, και
- (β) το επίπεδο των ελάχιστων μισθών θα πρέπει να προσαρμόζεται για να λαμβάνει υπόψη τις μεταβολές στο κόστος διαβίωσης και στις ανάγκες των ναυτικών.

3. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να εξασφαλίζει:

- (α) μέσω συστήματος εποπτείας και κυρώσεων, ότι οι μισθοί καταβάλλονται τουλάχιστον στο επίπεδο ή τα επίπεδα που έχουν οριστεί, και
- (β) ότι όποιοι ναυτικοί έχουν πληρωθεί σε επίπεδο χαμηλότερο από τον ελάχιστο μισθό μπορούν να ανακτήσουν το ποσό που έχουν πληρωθεί λιγότερο μέσω μίας μη δαπανηρής και ταχείας δικαστικής ή άλλης διαδικασίας.

Οδηγία Β2.2.4 – Ελάχιστη μηνιαία βασική αμοιβή ή μισθός για ικανούς ναυτικούς

1. Η βασική αμοιβή ή ο μισθός για έναν ημερολογιακό μήνα υπηρεσίας ενός ικανού ναυτικού δεν θα πρέπει να είναι μικρότερη από το ποσό που ορίζει κατά περιόδους η Μικτή Ναυτιλιακή Επιτροπή ή άλλος φορέας που εξουσιοδοτείται από το Διοικητικό Συμβούλιο του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας. Μόλις αποφασίζει το Διοικητικό Συμβούλιο, ο Γενικός Διευθυντής θα πρέπει να γνωστοποιεί τα όποια αναθεωρημένα ποσά στα Μέλη της Οργάνωσης.

2. Καμία διάταξη της παρούσας Οδηγίας δεν θα πρέπει να θεωρείται ότι θίγει ρυθμίσεις που έχουν συμφωνηθεί μεταξύ πλοιοκτητών ή των οργανώσεών τους και των οργανώσεων των ναυτικών σε σχέση με τη ρύθμιση των τυπικών ελάχιστων όρων και συνθηκών εργασίας, εφόσον οι εν λόγω όροι και συνθήκες είναι αναγνωρισμένοι από την αρμόδια αρχή.

Κανονισμός 2.3 – Ώρες εργασίας και ώρες ανάπαυσης

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί έχουν ρυθμισμένες ώρες εργασίας ή ώρες ανάπαυσης

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι ώρες εργασίας ή οι ώρες ανάπαυσης των ναυτικών ρυθμίζονται.

2. Κάθε Μέλος θα πρέπει να ορίσει μέγιστες ώρες εργασίας ή ελάχιστες ώρες ανάπαυσης στη διάρκεια δεδομένων περιόδων, οι οποίες να είναι σύμφωνες με τις διατάξεις του παρόντος Κώδικα.

Πρότυπο A2.3 – Ώρες εργασίας και ώρες ανάπαυσης

1. Για τους σκοπούς του παρόντος Προτύπου, ο όρος:

- (α) *ώρες εργασίας* σημαίνει το χρόνο στη διάρκεια του οποίου οι ναυτικοί θα πρέπει να εργάζονται για λογαριασμό του πλοίου,
- (β) *ώρες ανάπαυσης* σημαίνει το χρόνο εκτός των ωρών εργασίας· ο όρος αυτός δεν περιλαμβάνει τα σύντομα διαλείμματα.

2. Κάθε Μέλος θα πρέπει, εντός των ορίων που παρατίθενται στις παραγράφους 5 έως 8 του παρόντος Προτύπου, να καθορίσει είτε ένα μέγιστο αριθμό ωρών εργασίας που δεν θα πρέπει να υπερβαίνονται σε μια δεδομένη χρονική περίοδο, είτε έναν ελάχιστο αριθμό ωρών ανάπαυσης που θα πρέπει να χορηγούνται σε μια δεδομένη χρονική περίοδο.

3. Κάθε Μέλος αναγνωρίζει ότι το πρότυπο κανονικών ωρών εργασίας των ναυτικών, όπως και το αντίστοιχο πρότυπο για τους άλλους εργαζομένους, θα πρέπει να βασίζεται σε οκτάωρη ημέρα, με μία ημέρα ανάπαυσης ανά εβδομάδα και ανάπαυση στις δημόσιες αργίες. Ωστόσο, αυτό δεν θα πρέπει να εμποδίζει το Μέλος από το να διαθέτει διαδικασίες ώστε να επιτρέπει ή να καταχωρεί συλλογική σύμβαση η οποία να καθορίζει τις κανονικές ώρες εργασίας των ναυτικών σε βάση όχι λιγότερο ευνοϊκή από το παρόν Πρότυπο.

4. Κατά τον καθορισμό των εθνικών προτύπων, κάθε Μέλος θα πρέπει να λάβει υπόψη το κίνδυνο που εγκυμονεί η κόπωση των ναυτικών, ιδίως εκείνων που τα καθήκοντα τους σχετίζονται με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την ασφαλή και αξιόπιστη λειτουργία του πλοίου.

5. Τα όρια των ωρών εργασίας ή ανάπαυσης θα πρέπει να έχουν ως εξής:

- (α) οι μέγιστες ώρες εργασίας δεν θα πρέπει να υπερβαίνουν:
 - (i) τις 14 ώρες σε περίοδο 24 ωρών, και
 - (ii) τις 72 ώρες σε περίοδο 7 ημερών

- ή
- (β) οι ελάχιστες ώρες ανάπαυσης δεν θα πρέπει να είναι λιγότερες από:
- (i) δέκα ώρες σε περίοδο 24 ωρών, και
 - (ii) 77 ώρες σε περίοδο 7 ημερών.

6. Οι ώρες ανάπαυσης δεν πρέπει να διαιρούνται σε περισσότερες από δύο περιόδους, μία εκ των οποίων θα πρέπει να έχει διάρκεια τουλάχιστον έξι ωρών, και το διάστημα μεταξύ διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τις 14 ώρες.

7. Τα προσκλητήρια, τα γυμνάσια πυρόσβεσης και σωσίβιων λέμβων και τα γυμνάσια που ορίζουν οι εθνικοί νόμοι και κανονισμοί και τα διεθνή όργανα, θα πρέπει να διεξάγονται κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιείται η διατάραξη των περιόδων ανάπαυσης και να μην προξενείται κόπωση.

8. Όταν ένας ναυτικός βρίσκεται σε άμεση διάθεση για υπηρεσία, όπως στη περίπτωση μη επιτηρούμενου μηχανοστασίου, ο ναυτικός θα πρέπει να λαμβάνει επαρκή αντισταθμιστική περίοδο ανάπαυσης, εφόσον η κανονική περίοδος ανάπαυσης διακόπτεται από κλήσεις για εργασία.

9. Εάν δεν υπάρχει συλλογική σύμβαση ή απόφαση διαιτησίας, ή εάν η αρμόδια αρχή καθορίσει ότι οι διατάξεις της σύμβασης ή της απόφασης, σε σχέση με την παράγραφο 7 ή 8 του παρόντος Προτύπου, είναι ανεπαρκείς, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να καθορίσει τέτοιες διατάξεις ώστε να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί έχουν επαρκή ανάπαυση.

10. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαιτεί την ανάρτηση, σε εύκολα προσβάσιμο μέρος, πίνακα με τις ρυθμίσεις εργασίας του πλοίου, ο οποίος θα πρέπει να περιέχει για κάθε θέση τουλάχιστον:

- (α) το χρονοδιάγραμμα υπηρεσίας στη θάλασσα και υπηρεσίας στο λιμένα, και
- (β) τις μέγιστες ώρες εργασίας ή τις ελάχιστες ώρες ανάπαυσης που απαιτούνται από τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις.

11. Ο πίνακας που αναφέρεται στην παράγραφο 10 του παρόντος Προτύπου θα πρέπει να συντάσσεται σε τυποποιημένη μορφή στη γλώσσα ή γλώσσες εργασίας του πλοίου και στην Αγγλική.

12. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαιτεί την τήρηση αρχείων των ημερήσιων ωρών εργασίας ή των ημερήσιων ωρών ανάπαυσης των ναυτικών, ούτως ώστε να μπορεί να ελεγχθεί η συμμόρφωση με τις παραγράφους 5 έως και 11 του παρόντος Προτύπου. Τα αρχεία θα πρέπει να είναι σε τυποποιημένη μορφή που θα ορίζει η αρμόδια αρχή, λαμβάνοντας υπόψη τις τυχόν διαθέσιμες οδηγίες της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας ή να είναι στην τυπική μορφή που έχει προπαρασκευαστεί από την Οργάνωση. Θα πρέπει να είναι στις γλώσσες που απαιτεί η παράγραφος 11 του παρόντος Προτύπου. Οι ναυτικοί θα πρέπει να λαμβάνουν αντίγραφο των αρχείων που τους αφορούν, επικυρωμένο από τον πλοίαρχο ή από πρόσωπο εξουσιοδοτημένο από τον πλοίαρχο και τους ναυτικούς.

13. Καμία διάταξη των παραγράφων 5 και 6 του παρόντος Προτύπου δεν θα πρέπει να εμποδίζει ένα Μέλος από το να διαθέτει εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή διαδικασία για την αρμόδια αρχή να επιτρέπει ή να καταχωρεί συλλογικές συμβάσεις που να επιτρέπουν εξαιρέσεις των ορίων που καθορίζονται. Οι εν λόγω εξαιρέσεις θα πρέπει, στο μέτρο του δυνατού, να ακολουθούν τις διατάξεις του παρόντος Προτύπου, αλλά μπορούν να λαμβάνουν υπόψη πιο συχνές ή μεγαλύτερες

περιόδους άδειας ή τη χορήγηση αντισταθμιστικής άδειας για ναυτικούς που εκτελούν φυλακές ή που εργάζονται σε πλοία που πραγματοποιούν σύντομα ταξίδια.

14. Καμία διάταξη του παρόντος Προτύπου δεν θα πρέπει να θεωρείται ότι παρεμποδίζει το δικαίωμα του πλοίαρχου να απαιτήσει από ναυτικό να εκτελέσει ώρες εργασίας που είναι απαραίτητες για την άμεση ασφάλεια του πλοίου, των επιβατών ή του φορτίου, ή με σκοπό τη συνδρομή προς άλλα πλοία ή πρόσωπα που κινδυνεύουν στη θάλασσα. Κατά συνέπεια, ο πλοίαρχος μπορεί να αναστείλει το πρόγραμμα των ωρών εργασίας ή ωρών ανάπαυσης και να απαιτήσει από έναν ναυτικό να εκτελέσει τις απαραίτητες ώρες εργασίας έως ότου αποκατασταθεί η φυσιολογική κατάσταση. Το ταχύτερο δυνατόν μετά την αποκατάσταση της φυσιολογικής κατάστασης, ο πλοίαρχος θα πρέπει να εξασφαλίσει όποιοι ναυτικοί εκτέλεσαν εργασία σε προγραμματισμένη περίοδο ανάπαυσης, να λάβουν επαρκή περίοδο ανάπαυσης.

Οδηγία B2.3 – Ώρες εργασίας και ώρες ανάπαυσης

Οδηγία B2.3.1 – Νεαροί ναυτικοί

1. Στη θάλασσα και στον λιμένα, οι ακόλουθες διατάξεις θα πρέπει να ισχύουν για όλους τους νεαρούς ναυτικούς ηλικίας μικρότερης των 18 ετών:

- (α) οι ώρες εργασίας δεν θα πρέπει να υπερβαίνουν τις οκτώ ώρες ανά ημέρα και τις 40 ώρες ανά εβδομάδα και θα πρέπει να δουλεύουν υπερωριακά μόνο όταν αυτό είναι αναπόφευκτο για λόγους ασφαλείας,
- (β) επαρκής χρόνος θα πρέπει να παρέχεται για όλα τα γεύματα και θα πρέπει να εξασφαλίζεται διάλειμμα τουλάχιστον μίας ώρας για το κύριο γεύμα της ημέρας, και
- (γ) θα πρέπει να παρέχεται 15λεπτή περίοδος ανάπαυσης το ταχύτερο δυνατόν μετά από κάθε δύο ώρες συνεχούς εργασίας.

2. Κατ' εξαίρεση, οι διατάξεις της παραγράφου 1 της παρούσας Οδηγίας δεν χρειάζεται να εφαρμόζονται εάν:

- (α) είναι ανέφικτες για νεαρούς ναυτικούς στο κατάστρωμα, στο μηχανοστάσιο και στα τμήματα τροφοδοσίας που τους έχουν ανατεθεί καθήκοντα φυλακής ή που εργάζονται βάσει συστήματος με βάρδιες, ή
- (β) θα εμποδιστεί η αποτελεσματική εκπαίδευση των νεαρών ναυτικών σύμφωνα με τα καθιερωμένα προγράμματα και χρονοδιαγράμματα.

3. Οι εν λόγω περιστάσεις εξαίρεσης θα πρέπει να καταγράφονται, αιτιολογημένα και να υπογράφονται από τον πλοίαρχο.

4. Η παράγραφος 1 της παρούσας Οδηγίας δεν εξαιρεί τους νεαρούς ναυτικούς από τη γενική υποχρέωση όλων των ναυτικών να εργάζονται κατά τη διάρκεια έκτακτης ανάγκης, όπως προβλέπει το Πρότυπο A2.3, παράγραφος 14.

Κανονισμός 2.4 – Δικαίωμα αδειας

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί λαμβάνουν επαρκή άδεια

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαιτεί όλοι οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοία που φέρουν τη σημαία του να λαμβάνουν ετήσια άδεια μετ' αποδοχών υπό κατάλληλες συνθήκες, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα.

2. Οι ναυτικοί θα πρέπει να λαμβάνουν άδεια εξόδου στη ξηρά με σκοπό την ωφέλεια της υγείας και της ευημερίας τους και σύμφωνα με τις λειτουργικές απαιτήσεις της θέσης τους.

Πρότυπο A2.4 – Δικαίωμα αδειας

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να υιοθετήσει νόμους και κανονισμούς που να προσδιορίζουν τα ελάχιστα πρότυπα για την ετήσια άδεια των ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία που φέρουν τη σημαία του, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τις ειδικές ανάγκες των ναυτικών όσον αφορά την εν λόγω άδεια.

2. Υπό τον όρο τυχόν συλλογικής σύμβασης ή νόμων ή κανονισμών που να προβλέπουν κατάλληλη μέθοδο υπολογισμού που λαμβάνει υπόψη τις ειδικές ανάγκες των ναυτικών, η ετήσια άδεια μετ' αποδοχών θα πρέπει να υπολογίζεται στη βάση τουλάχιστον 2,5 ημερολογιακών ημερών ανά μήνα εργασίας. Ο τρόπος υπολογισμού της διάρκειας υπηρεσίας θα καθορίζεται από την αρμόδια αρχή ή μέσω του κατάλληλου μηχανισμού σε κάθε χώρα. Οι δικαιολογημένες απουσίες από την εργασία δεν θα θεωρούνται ετήσια άδεια.

3. Κάθε συμφωνία παραίτησης από την ελάχιστη ετήσια άδεια μετ' αποδοχών που ορίζεται στο παρόν Πρότυπο, με εξαίρεση τις περιπτώσεις που προβλέπει η αρμόδια αρχή, θα πρέπει να απαγορεύεται.

Οδηγία B2.4 – Δικαίωμα αδειας

Οδηγία B2.4.1 – Υπολογισμός αδειας

1. Υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται από την αρμόδια αρχή ή μέσω του κατάλληλου μηχανισμού σε κάθε χώρα, η μαθητεία θα πρέπει να υπολογίζεται ως μέρος της περιόδου υπηρεσίας.

2. Υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται από την αρμόδια αρχή ή την ισχύουσα συλλογική σύμβαση, η απουσία από την εργασία για παρακολούθηση εγκεκριμένου προγράμματος ναυτικής επαγγελματικής κατάρτισης ή για λόγους όπως ασθένεια, τραυματισμός ή μητρότητα θα πρέπει να υπολογίζονται ως μέρος της περιόδου υπηρεσίας.

3. Το επίπεδο του μισθού κατά τη διάρκεια της ετήσιας αδειας θα πρέπει να είναι στο κανονικό επίπεδο αμοιβής του ναυτικού που προβλέπουν οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί ή η σύμβαση εργασίας του ναυτικού. Για ναυτικούς που

εργάζονται για περιόδους μικρότερες του ενός έτους ή σε περίπτωση τερματισμού της σχέσης εργασίας, το δικαίωμα αδειας θα πρέπει να υπολογίζεται σε αναλογική βάση.

4. Τα ακόλουθα δεν θα πρέπει να υπολογίζονται ως μέρος της ετήσιας αδειας μετ' αποδοχών:

- (α) δημόσιες και εθιμικές αργίες, αναγνωρισμένες ως τέτοιες από το Κράτος σημαίας, ανεξάρτητα εάν συμπίπτουν με την ετήσια άδεια μετ' αποδοχών ή όχι,
- (β) περίοδοι ανικανότητας προς εργασία ως αποτέλεσμα ασθένειας, τραυματισμού ή μητρότητας, υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται από την αρμόδια αρχή ή μέσω του κατάλληλου μηχανισμού σε κάθε χώρα,
- (γ) προσωρινή άδεια εξόδου στη ξηρά που χορηγείται σε ναυτικό ενώ βρίσκεται κάτω από σύμβαση εργασίας, και
- (δ) αντισταθμιστική άδεια κάθε είδους, υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται από την αρμόδια αρχή ή μέσω του κατάλληλου μηχανισμού σε κάθε χώρα.

Οδηγία B2.4.2 – Λήψη ετήσιας αδειας

1. Ο χρόνος λήψης της ετήσιας αδειας θα πρέπει, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από κανονισμό, συλλογική σύμβαση, απόφαση διαιτησίας ή άλλο μέσο σύμφωνο με την εθνική πρακτική, θα πρέπει να καθορίζεται από τον πλοιοκτήτη, μετά από διαβούλευση, και στο μέτρο του δυνατού, σε συμφωνία με τους ενδιαφερόμενους ναυτικούς ή τους εκπρόσωπούς τους.

2. Οι ναυτικοί θα πρέπει κατ' αρχήν να έχουν το δικαίωμα να λαμβάνουν την ετήσια άδεια στον τόπο με τον οποίο έχουν ουσιαστική σχέση, ο οποίος συνήθως θα είναι ο ίδιος με τον τόπο στον οποίο δικαιούνται να παλιννοστηθούν. Οι ναυτικοί δεν θα πρέπει να υποχρεούνται να λαμβάνουν, χωρίς τη συγκατάθεσή τους, την ετήσια άδεια που τους οφείλεται σε άλλο τόπο, παρά μόνο βάσει των διατάξεων της σύμβασης εργασίας τους ή των εθνικών νόμων ή κανονισμών.

3. Εάν οι ναυτικοί πρέπει να λάβουν την ετήσια άδειά τους σε τόπο διαφορετικό από αυτόν που επιτρέπεται από την παράγραφο 2 της παρούσας Οδηγίας, θα πρέπει να δικαιούνται δωρεάν μεταφορά στον τόπο όπου προσελήφθησαν ή ναυτολογήθηκαν, όποιος από τους δύο είναι πλησιέστερος στην οικία τους. Τα έξοδα συντήρησης και τα υπόλοιπα άμεσα προκύπτοντα έξοδα θα πρέπει να βαρύνουν τον πλοιοκτήτη. Ο χρόνος ταξιδιού δεν θα πρέπει να αφαιρείται από την ετήσια άδεια μετ' αποδοχών που οφείλεται στο ναυτικό.

4. Ο ναυτικός που λαμβάνει ετήσια άδεια θα πρέπει να ανακαλείται μόνο σε περιπτώσεις έσχατης επείγουσας ανάγκης και με τη συγκατάθεσή του.

Οδηγία B2.4.3 – Διαίρεση και συσσώρευση

1. Η διαίρεση της ετήσιας αδειας μετ' αποδοχών σε μέρη ή η συσσώρευση εκείνης της ετήσιας αδειας που οφείλεται εντός ενός έτους μαζί με την επακόλουθη περίοδο αδειας, μπορεί να επιτραπεί από την αρμόδια αρχή ή μέσω του κατάλληλου μηχανισμού σε κάθε χώρα.

2. Υπό τον όρο της παραγράφου 1 της παρούσας Οδηγίας και εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά σε συμφωνία που ισχύει για τον σχετικό πλοιοκτήτη και το ναυτικό, η ετήσια άδεια μετ' αποδοχών που προτείνει η παρούσα Οδηγία θα πρέπει να αποτελείται από συνεχή περίοδο.

Οδηγία B2.4.4 – Νεαροί ναυτικοί

1. Ειδικά μέτρα θα πρέπει να εξεταστούν όσον αφορά τους νεαρούς ναυτικούς ηλικίας μικρότερης των 18 ετών οι οποίοι υπηρέτησαν έξι μήνες ή μικρότερη χρονική περίοδο βάσει συλλογικής σύμβασης ή σύμβασης εργασίας ναυτικού, χωρίς άδεια, σε πλοίο που δραστηριοποιείται στο εξωτερικό, το οποίο δεν επέστρεψε εγκαίρως στη χώρα κατοικίας τους και δεν θα επιστρέψει στους επόμενους τρεις μήνες του ταξιδιού. Τα μέτρα αυτά θα μπορούσαν να αποτελούνται από την δωρεάν παλιννόστησή τους στον τόπο αρχικής πρόσληψης στη χώρα κατοικίας τους με σκοπό να λάβουν την άδεια που δικαιούνται από τη διάρκεια του ταξιδιού.

Κανονισμός 2.5 – Παλιννόστηση

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί μπορούν να επιστρέφουν στο σπίτι τους

1. Οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα δωρεάν παλιννόστησης στις περιστάσεις και υπό τις προϋποθέσεις που ορίζει ο Κώδικας.

2. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαιτεί από τα πλοία που φέρουν τη σημαία του να παρέχουν οικονομική ασφάλεια για να εξασφαλίζεται ότι οι ναυτικοί παλιννοστούνται δεόντως σύμφωνα με το Κώδικα.

Πρότυπο A2.5 – Παλιννόστηση

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι ναυτικοί στα πλοία που φέρουν τη σημαία του δικαιούνται παλιννόστηση στις ακόλουθες περιστάσεις:

- (α) εάν η σύμβαση εργασίας των ναυτικών λήξει όσο βρίσκονται στο εξωτερικό,
- (β) όταν η σύμβαση εργασίας των ναυτικών τερματίζεται:
 - (i) από τον πλοιοκτήτη, ή
 - (ii) από το ναυτικό για αιτιολογημένους λόγους, και επίσης
- (γ) όταν οι ναυτικοί δεν μπορούν πλέον να εκτελούν τα καθήκοντά τους βάσει της σύμβασης εργασίας ή δεν μπορεί να αναμένεται να τα εκτελέσουν υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις.

2. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι υπάρχουν κατάλληλες διατάξεις στους νόμους και κανονισμούς του ή άλλα μέτρα ή συλλογικές συμβάσεις εργασίας που να ορίζουν:

- (α) τις περιστάσεις κατά τις οποίες οι ναυτικοί δικαιούνται παλιννόστηση σύμφωνα με τις παραγράφους 1(β) και (γ) του παρόντος Προτύπου,

(β) τη μέγιστη διάρκεια των περιόδων υπηρεσίας στο πλοίο μετά από τις οποίες ο ναυτικός δικαιούται παλιννόστηση – οι περίοδοι αυτές θα είναι μικρότερες από 12 μήνες, και

(γ) τα ακριβή δικαιώματα που παρέχονται από τους πλοιοκτήτες για την παλιννόστηση, συμπεριλαμβανομένων αυτών που σχετίζονται με τους προορισμούς της παλιννόστησης, τον τρόπο μεταφοράς, τις δαπάνες που καλύπτονται και άλλες ρυθμίσεις που θα γίνουν από τους πλοιοκτήτες.

3. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαγορεύει στους πλοιοκτήτες να απαιτούν από τους ναυτικούς να δώσουν προκαταβολή έναντι του κόστους της παλιννόστησης κατά την έναρξη της απασχόλησής τους, και να ανακτούν επίσης το κόστος της παλιννόστησης από το μισθό ή τα λοιπά δικαιώματα των ναυτικών, με εξαίρεση την περίπτωση που ο ναυτικός ευρέθη, σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή άλλα μέτρα ή ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις, σε σοβαρή αθέτηση των εργασιακών υποχρεώσεών του.

4. Οι εθνικοί νόμοι και κανονισμοί δεν θα πρέπει να θίγουν κανένα δικαίωμα του πλοιοκτήτη να ανακτήσει το κόστος της παλιννόστησης βάσει συμβατικών διακανονισμών με τρίτο μέρος.

5. Εάν πλοιοκτήτης παραλείψει να κάνει ρυθμίσεις ή να καλύψει το κόστος της παλιννόστησης ναυτικών που δικαιούνται να παλιννοστήθουν:

(α) η αρμόδια αρχή του Μέλους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο θα πρέπει να κανονίσει για την παλιννόστηση των εν λόγω ναυτικών. Εάν δεν το κάνει, το Κράτος από το οποίο θα παλιννοστήθουν οι ναυτικοί ή το Κράτος του οποίου είναι υπήκοοι μπορεί να κανονίσει για την παλιννόστησή τους και να ανακτήσει το κόστος από το Μέλος τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο,

(β) το Μέλος της σημαία του οποίου φέρει το πλοίο θα πρέπει να μπορεί να ανακτήσει τα έξοδα που προκύπτουν για την παλιννόστηση των ναυτικών από τον πλοιοκτήτη,

(γ) οι δαπάνες της παλιννόστησης δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να αποτελούν χρέωση για τους ναυτικούς, παρά μόνο όπως ορίζεται στις διατάξεις της παραγράφου 3 του παρόντος Προτύπου.

6. Λαμβάνοντας υπόψη τα ισχύοντα διεθνή όργανα, συμπεριλαμβανομένης της Διεθνούς Σύμβασης περί Σύλληψης Πλοίων, 1999, Μέλος το οποίο κατέβαλε το κόστος της παλιννόστησης σύμφωνα με το παρόντα Κώδικα μπορεί να θέσει υπό κράτηση, ή να ζητήσει τη κράτηση των πλοίων του εν λόγω πλοιοκτήτη έως ότου πραγματοποιηθεί η ανάκτηση σύμφωνα με την παράγραφο 5 του παρόντος Προτύπου.

7. Κάθε Μέλος θα πρέπει να διευκολύνει την παλιννόστηση ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία που καταπλέουν στους λιμένες του ή που διέρχονται από τα χωρικά ή εσωτερικά του ύδατα, καθώς και την αντικατάστασή τους επί του πλοίου.

8. Συγκεκριμένα ένα Μέλος δεν θα πρέπει να αρνείται το δικαίωμα παλιννόστησης σε κανένα ναυτικό λόγω των οικονομικών συνθηκών του πλοιοκτήτη ή λόγω της ανικανότητας ή απροθυμίας του πλοιοκτήτη να αντικαταστήσει ένα ναυτικό.

9. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαιτεί τα πλοία που φέρουν τη σημαία του να διαθέτουν και να χορηγούν στους ναυτικούς αντίγραφο των ισχυουσών εθνικών διατάξεων που αφορούν την παλιννόστηση, γραμμένο σε κατάλληλη γλώσσα.

Οδηγία Β2.5 – Παλιννόστηση

Οδηγία Β2.5.1 – Δικαίωμα

1. Οι ναυτικοί θα πρέπει να δικαιούνται παλιννόστηση:
 - (α) στην περίπτωση που καλύπτεται από το Πρότυπο Α2.5, παράγραφο 1(α), κατά τη λήξη της περιόδου γνωστοποίησης που χορηγείται σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης εργασίας των ναυτικών,
 - (β) στις περιπτώσεις που καλύπτονται από το Πρότυπο Α2.5, παράγραφο 1(β) και (γ):
 - (i) σε περίπτωση ασθένειας ή τραυματισμού ή άλλης ιατρικής κατάστασης που απαιτεί την παλιννόστησή τους εφόσον κριθούν ιατρικώς κατάλληλοι να ταξιδέψουν,
 - (ii) σε περίπτωση ναυαγίου,
 - (iii) σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να συνεχίσει να εκπληρώνει τις νομικές ή συμβατικές του υποχρεώσεις ως εργοδότης των ναυτικών λόγω πτώχευσης, πώλησης του πλοίου, αλλαγής της νηολόγησης του πλοίου ή άλλου παρόμοιου λόγου,
 - (iv) σε περίπτωση που το πλοίο κατευθύνεται σε πολεμική ζώνη, όπως ορίζεται από εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή συμβάσεις εργασίας ναυτικών, στην οποία ο ναυτικός δεν συμφωνεί να μεταβεί,
 - (v) σε περίπτωση τερματισμού ή διακοπής της απασχόλησης σύμφωνα με επιχειρηματική απόφαση ή συλλογική σύμβαση, ή τερματισμού της απασχόλησης για άλλο παρόμοιο λόγο.
2. Για τον προσδιορισμό της μέγιστης διάρκειας περιόδων υπηρεσίας επί του πλοίου μετά από τις οποίες ο ναυτικός δικαιούται παλιννόστηση, σύμφωνα με τον παρόντα Κώδικα, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη παράγοντες που επηρεάζουν το εργασιακό περιβάλλον των ναυτικών. Κάθε Μέλος θα πρέπει να αναζητεί, όπου αυτό είναι δυνατόν, να μειώσει τις περιόδους αυτές εν όψει τεχνολογικών μεταβολών και εξελίξεων και μπορεί να καθοδηγείται από οποιεσδήποτε συστάσεις γίνονται επί του θέματος από τη Μικτή Ναυτιλιακή Επιτροπή.
3. Το κόστος που θα βαρύνει τον πλοιοκτήτη για την παλιννόστηση βάσει του Πρότυπου Α2.5 θα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής:
 - (α) μεταφορά προς τον προορισμό που επελέγη για την παλιννόστηση σύμφωνα με την παράγραφο 6 της παρούσας Οδηγίας,
 - (β) ενδιαίτηση και διατροφή από τη στιγμή που οι ναυτικοί φεύγουν από το πλοίο έως ότου φθάσουν στον προορισμό παλιννόστησης,
 - (γ) μισθό και επιδόματα από τη στιγμή που οι ναυτικοί φεύγουν από το πλοίο έως ότου φθάσουν στον προορισμό παλιννόστησης, εάν αυτό προβλέπεται από τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή από συλλογικές συμβάσεις,
 - (δ) μεταφορά 30 κιλών προσωπικών αποσκευών των ναυτικών στον προορισμό παλιννόστησης, και
 - (ε) ιατρική θεραπεία, όταν είναι απαραίτητη, έως ότου οι ναυτικοί είναι ιατρικώς ικανοί να ταξιδέψουν προς τον προορισμό παλιννόστησης.

4. Ο χρόνος αναμονής για την παλιννόστηση και ο χρόνος ταξιδιού προς τον τόπο παλιννόστησης δεν θα πρέπει να αφαιρούνται από την άδεια μετ' αποδοχών που παρέχεται στους ναυτικούς.

5. Οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να απαιτείται να συνεχίσουν να καλύπτουν το κόστος παλιννόστησης έως ότου οι ναυτικοί φθάσουν στον προορισμό που ορίζεται βάσει του παρόντος Κώδικα ή έως ότου τους χορηγηθεί κατάλληλη εργασία σε πλοίο που κατευθύνεται σε έναν από τους εν λόγω προορισμούς.

6. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαιτεί από τους πλοιοκτήτες να αναλαμβάνουν την ευθύνη των ρυθμίσεων παλιννόστησης με κατάλληλα και ταχεία μέσα. Ο κανονικός τρόπος μεταφοράς θα πρέπει να είναι αεροπορικός. Το Μέλος θα πρέπει να ορίζει τους προορισμούς στους οποίους θα παλιννοστήθουν οι ναυτικοί. Οι προορισμοί θα πρέπει να περιλαμβάνουν τις χώρες με τις οποίες οι ναυτικοί θεωρείται ότι έχουν ουσιώδη σύνδεση, συμπεριλαμβανομένου:

- (α) του τόπου στον οποίο ο ναυτικός συμφώνησε να προσληφθεί,
- (β) του τόπου που ορίζεται από συλλογική σύμβαση,
- (γ) της χώρας κατοικίας του ναυτικού, ή
- (δ) άλλου τόπου που συμφωνείται αμοιβαία κατά το χρόνο πρόσληψης.

7. Οι ναυτικοί θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να επιλέξουν, μεταξύ των οριζόμενων προορισμών, τον τόπο στον οποίο θα παλιννοστήθουν.

8. Το δικαίωμα παλιννόστησης μπορεί να παραγραφεί εάν οι ενδιαφερόμενοι ναυτικοί δεν το ζητήσουν εντός εύλογης χρονικής περιόδου που ορίζεται από εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή από συλλογικές συμβάσεις.

Οδηγία B2.5.2 – Εφαρμογή από τα Μέλη

1. Κάθε δυνατή πρακτική βοήθεια θα πρέπει να παρέχεται σε ναυτικούς που αφέθηκαν σε ξένους λιμένες όσο εκκρεμεί η παλιννόστησή τους και, σε περίπτωση καθυστέρησης της παλιννόστησης ναυτικού, η αρμόδια αρχή του ξένου λιμένα θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο προξενικός ή νόμιμος εκπρόσωπος του Κράτους σημαίας και του Κράτους εθνικότητας ή του Κράτους κατοικίας του ναυτικού, όπως αρμόζει, θα ενημερωθούν αμέσως.

2. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξετάζει εάν έχει γίνει κατάλληλη πρόβλεψη:

- (α) για την επιστροφή ναυτικών που εργάζονται σε πλοίο που φέρει τη σημαία ξένης χώρας, οι οποίοι αποβιβάζονται σε ξένο λιμένα για λόγους για τους οποίους δεν είναι υπεύθυνοι:
 - (i) προς το λιμένα πρόσληψης του ναυτικού, ή
 - (ii) προς λιμένα του Κράτους εθνικότητας ή του Κράτους κατοικίας του ναυτικού, όπως αρμόζει, ή
 - (iii) προς άλλο λιμένα που έχει συμφωνηθεί μεταξύ του ναυτικού και του πλοιάρχου ή του πλοιοκτήτη, με την έγκριση της αρμόδιας αρχής ή βάσει άλλων κατάλληλων ασφαλιστικών δικλίδων,
- (β) για την ιατρική περίθαλψη και συντήρηση ναυτικών, που εργάζονται σε πλοίο που φέρει τη σημαία ξένης χώρας, οι οποίοι αποβιβάστηκαν σε ξένο λιμένα

λόγω ασθένειας ή τραυματισμού που συνέβη κατά την υπηρεσία στο πλοίο και όχι λόγω δικών τους σκόπιμων παραπτώματων.

3. Εάν, νεαροί ναυτικοί ηλικίας μικρότερης των 18 ετών αφού υπηρετήσουν σε πλοίο για τουλάχιστον τέσσερις μήνες κατά τη διάρκεια του πρώτου ταξιδιού τους στο εξωτερικό, καταστεί προφανές ότι δεν είναι κατάλληλοι για τη ζωή στη θάλασσα, θα πρέπει να έχουν την ευκαιρία να παλιννοσηθούν, χωρίς δική τους επιβάρυνση, από τον πρώτο κατάλληλο λιμένα στον οποίο υπάρχουν προξενικές υπηρεσίες της χώρας σημαίας του πλοίου ή της χώρας εθνικότητας ή κατοικίας του νεαρού ναυτικού. Γνωστοποίηση της εν λόγω παλιννόστησης, με τους σχετικούς λόγους, θα πρέπει να δοθεί στην αρχή που εξέδωσε τα έγγραφα που έδωσαν στους ναυτικούς τη δυνατότητα να αναλάβουν εργασία στη θάλασσα.

Κανονισμός 2.6 – Αποζημίωση ναυτικού σε περίπτωση απώλειας ή βύθισης πλοίου

Γκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί αποζημιώνονται όταν ένα πλοίο χαθεί ή βυθιστεί

1. Οι ναυτικοί δικαιούνται να αποζημιωθούν επαρκώς σε περίπτωση τραυματισμού, απώλειας ή ανεργίας που απορρέει από την απώλεια ή τη βύθιση του πλοίου.

Πρότυπο A2.6 – Αποζημίωση ναυτικού σε περίπτωση απώλειας ή βύθισης πλοίου

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να θεσπίσει κανόνες που να εξασφαλίζουν ότι, σε κάθε περίπτωση απώλειας ή βύθισης οποιουδήποτε πλοίου, ο πλοιοκτήτης θα καταβάλει σε κάθε ναυτικό επί του πλοίου αποζημίωση έναντι της ανεργίας που προκύπτει από την εν λόγω απώλεια ή βύθιση.

2. Οι κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος Προτύπου δεν θα πρέπει να θίγουν άλλα δικαιώματα που μπορεί να έχει ένας ναυτικός βάσει του εθνικού δικαίου του εμπλεκόμενου Μέλους για απώλειες ή τραυματισμούς που απορρέουν από την απώλεια ή τη βύθιση ενός πλοίου.

Οδηγία B2.6 – Αποζημίωση ναυτικού σε περίπτωση απώλειας ή βύθισης πλοίου

Οδηγία B2.6.1 – Υπολογισμός αποζημίωσης έναντι ανεργίας

1. Η αποζημίωση έναντι ανεργίας που προκύπτει από τη βύθιση ή την απώλεια πλοίου θα πρέπει να καταβάλλεται για τις ημέρες κατά την διάρκεια των οποίων ο ναυτικός παραμένει πράγματι άνεργος, στο ίδιο επίπεδο με τους μισθούς

που καταβάλλονταν βάσει της σύμβασης εργασίας, αλλά η συνολική αποζημίωση που καταβάλλεται σε κάθε ένα ναυτικό μπορεί να περιορίζεται σε μισθούς δύο μηνών.

2. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι ναυτικοί θα διαθέτουν τα ίδια ένδικα μέσα για την ανάκτηση των εν λόγω αποζημιώσεων όπως διαθέτουν και για την ανάκτηση καθυστερούμενων μισθών που δικαιούνται από τη διάρκεια της υπηρεσίας τους.

Κανονισμός 2.7 – Επίπεδα στελέχωσης

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί εργάζονται σε πλοία με επαρκές προσωπικό για την ασφάλή, αποτελεσματική και αξιόπιστη λειτουργία του πλοίου

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαιτεί όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία του να έχουν επαρκή αριθμό απασχολούμενων ναυτικών για να εξασφαλιστεί ότι τα πλοία λειτουργούν ασφαλώς, αποτελεσματικά και με ιδιαίτερη προσοχή στην ασφάλεια από έκνομες ενέργειες υπό όλες τις περιστάσεις, λαμβάνοντας υπόψη ενδιαφέροντα σχετικά με την κόπωση των ναυτικών και την ιδιαίτερη φύση και συνθήκες του ταξιδιού.

Πρότυπο Α2.7 – Επίπεδα στελέχωσης

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαιτεί όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία του να έχουν επαρκή αριθμό απασχολούμενων ναυτικών για να εξασφαλιστεί ότι τα πλοία λειτουργούν ασφαλώς, αποτελεσματικά και με ιδιαίτερη προσοχή στην ασφάλεια από έκνομες ενέργειες. Κάθε πλοίο θα πρέπει να στελεχώνεται με πλήρωμα που να είναι επαρκές, όσον αφορά τον αριθμό και τα προσόντα, για να εξασφαλιστεί η ασφάλεια του πλοίου και του προσωπικού υπό όλες τις λειτουργικές συνθήκες, σύμφωνα με το έγγραφο ελάχιστης ασφαλούς στελέχωσης ή αντίστοιχο έγγραφο που να έχει εκδώσει η αρμόδια αρχή και για να εκπληρωθούν τα πρότυπα της παρούσας Σύμβασης.

2. Κατά τον προσδιορισμό, την έγκριση ή την αναθεώρηση των επιπέδων στελέχωσης, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ανάγκη αποφυγής ή ελαχιστοποίησης των υπερβολικών ωρών εργασίας για να εξασφαλιστεί επαρκής ανάπαυση και να περιοριστεί η κόπωση, καθώς και τις αρχές σε ισχύοντα διεθνή όργανα, ιδίως εκείνες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού σχετικά με τα επίπεδα στελέχωσης.

3. Κατά τον προσδιορισμό των επιπέδων στελέχωσης, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη όλες τις απαιτήσεις του Κανονισμού 3.2 και του Πρότυπου Α3.2 σχετικά με τη διατροφή και τη τροφοδοσία.

Οδηγία Β2.7 – Επίπεδα στελέχωσης

Οδηγία Β2.7.1 – Επίλυση διαφορών

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να διατηρεί ή να ικανοποιείται ότι τηρείται επαρκής μηχανισμός για την διερεύνηση και την επίλυση παραπόνων ή διαφορών σχετικά με τα επίπεδα στελέχωσης πλοίων.
2. Εκπρόσωποι των οργανώσεων των πλοιοκτητών και των ναυτικών θα πρέπει να συμμετέχουν, με ή χωρίς άλλα πρόσωπα ή αρχές στη λειτουργία ενός τέτοιου μηχανισμού.

Κανονισμός 2.8 – Σταδιοδρομία και ανάπτυξη προσόντων και ευκαιριών απασχόλησης ναυτικών

Σκοπός: Να προαχθεί η σταδιοδρομία και η ανάπτυξη των προσόντων και των ευκαιριών απασχόλησης των ναυτικών

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να διαθέτει εθνικές πολιτικές για την προώθηση της απασχόλησης στο ναυτικό τομέα και την ενθάρρυνση της εξέλιξης της σταδιοδρομίας και της ανάπτυξης προσόντων και καλύτερων ευκαιριών απασχόλησης για τους ναυτικούς που κατοικούν στην επικράτειά του.

Πρότυπο Α2.8 – Σταδιοδρομία και ανάπτυξη προσόντων και ευκαιριών απασχόλησης για τους ναυτικούς

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να διαθέτει εθνικές πολιτικές που να ενθαρρύνουν τη σταδιοδρομία και την ανάπτυξη των προσόντων και των ευκαιριών απασχόλησης για τους ναυτικούς, ώστε να παρέχεται στο ναυτικό τομέα σταθερό και ικανό εργατικό δυναμικό.
2. Σκοπός των πολιτικών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος Προτύπου θα πρέπει να είναι να βοηθήσουν τους ναυτικούς να ενισχύσουν τις ικανότητές, τα προσόντα και τις ευκαιρίες απασχόλησής τους.
3. Κάθε Μέλος θα πρέπει, μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών, να θεσπίσει σαφείς στόχους για την επαγγελματική κατάρτιση, επιμόρφωση και εκπαίδευση των ναυτικών, τα καθήκοντα των οποίων επί του πλοίου σχετίζονται κυρίως με την ασφαλή λειτουργία και πλοήγηση του πλοίου, συμπεριλαμβανομένης της συνεχούς εκπαίδευσης.

Οδηγία Β2.8 - Σταδιοδρομία και ανάπτυξη προσόντων και ευκαιριών απασχόλησης για τους ναυτικούς

Οδηγία Β2.8.1 – Μέτρα για την προώθηση της σταδιοδρομίας και της ανάπτυξης προσόντων και ευκαιριών απασχόλησης για τους ναυτικούς

1. Τα μέτρα για την επίτευξη των στόχων που παρατίθενται στο Πρότυπο Α2.8 θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν:
 - (α) συμφωνίες, που προβλέπουν εξέλιξη της σταδιοδρομίας και ανάπτυξη προσόντων, με πλοιοκτητή ή οργάνωση πλοιοκτητών, ή
 - (β) ρυθμίσεις για την προώθηση της απασχόλησης μέσω της δημιουργίας και της διατήρησης μητρώων ή καταλόγων, ανά κατηγορίες των προσοντούχων ναυτικών, ή
 - (γ) προώθηση ευκαιριών, εντός ή εκτός του πλοίου, για περαιτέρω εκπαίδευση και επιμόρφωση των ναυτικών, που παρέχονται για την ανάπτυξη των προσόντων και ικανοτήτων ούτως ώστε να εξασφαλιστεί και να διατηρηθεί αξιοπρεπής εργασία, να βελτιωθούν οι ατομικές προοπτικές απασχόλησης και να καλυφθούν οι ανάγκες της μεταβαλλόμενης τεχνολογίας και των συνθηκών της αγοράς εργασίας της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Οδηγία Β2.8.2 – Μητρώο ναυτικών

1. Στις περιπτώσεις που μητρώα ή κατάλογοι διέπουν την απασχόληση των ναυτικών, τα εν λόγω μητρώα ή κατάλογοι θα πρέπει να περιλαμβάνουν όλες τις επαγγελματικές κατηγορίες ναυτικών κατά τον τρόπο που ορίζει ο εθνικός νόμος ή η πρακτική ή η συλλογική σύμβαση.
2. Οι ναυτικοί που είναι καταχωρημένοι στο εν λόγω μητρώο ή κατάλογο θα πρέπει να έχουν προτεραιότητα πρόσληψης για θαλάσσια υπηρεσία.
3. Οι ναυτικοί που είναι καταχωρημένοι στο εν λόγω μητρώο ή κατάλογο θα πρέπει να απαιτείται να είναι διαθέσιμοι για εργασία κατά τον τρόπο που θα ορίζει ο εθνικός νόμος ή η πρακτική ή η συλλογική σύμβαση.
4. Στο βαθμό που το επιτρέπουν οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί, ο αριθμός των ναυτικών στα εν λόγω μητρώα ή καταλόγους θα πρέπει να αναθεωρείται κατά περιόδους ώστε να επιτυγχάνονται επίπεδα προσαρμοσμένα στις ανάγκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας.
5. Όταν καθίσταται απαραίτητη η μείωση του αριθμού των ναυτικών στο εν λόγω μητρώο ή κατάλογο, θα πρέπει να λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εμποδιστούν ή να ελαχιστοποιηθούν οι επιζήμιες επιπτώσεις στους ναυτικούς, λαμβάνοντας υπόψη την οικονομική και κοινωνική κατάσταση της ενδιαφερόμενης χώρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΗ, ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ, ΔΙΑΤΡΟΦΗ ΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ

Κανονισμός 3.1 – Ενδιαίτηση και υπηρεσίες αναψυχής

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί έχουν αξιοπρεπή ενδιαίτηση και υπηρεσίες αναψυχής στο πλοίο

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία του παρέχουν και διατηρούν αξιοπρεπείς εγκαταστάσεις ενδιαίτησης και υπηρεσίες αναψυχής για τους ναυτικούς που εργάζονται ή ζουν στο πλοίο ή και τα δύο, σύμφωνα με την προαγωγή της υγείας και της ευημερίας των ναυτικών.

2. Οι απαιτήσεις του Κώδικα που υλοποιούν τον παρόντα Κανονισμό, οι οποίες σχετίζονται με τη κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων, ισχύουν μόνο για πλοία που κατασκευάστηκαν κατά ή μετά την ημερομηνία που η παρούσα Σύμβαση τίθεται σε ισχύ για το ενδιαφερόμενο Μέλος. Για πλοία που κατασκευάστηκαν πριν από την ημερομηνία αυτή, οι απαιτήσεις που σχετίζονται με τη κατασκευή και τον εξοπλισμό πλοίων που παρατίθενται στην (Αναθεωρημένη) Σύμβαση για την Ενδιαίτηση των Πληρωμάτων, 1949 (No.92) και στις (Συμπληρωματικές Διατάξεις) της Σύμβασης για την Ενδιαίτηση των Πληρωμάτων, 1970 (No.133); θα συνεχίσουν να ισχύουν στο βαθμό που ήταν σε ισχύ πριν από την εν λόγω ημερομηνία, βάσει του νόμου ή της πρακτικής του ενδιαφερόμενου Μέλους. Ένα πλοίο θα πρέπει να θεωρείται ότι κατασκευάστηκε κατά την ημερομηνία που καθελκύστηκε ή όταν βρίσκεται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής.

3. Εκτός εάν προβλέπεται ρητώς διαφορετικά, κάθε απαίτηση από τροποποίηση του Κώδικα που σχετίζεται με την παροχή ενδιαίτησης και υπηρεσιών αναψυχής σε ναυτικούς θα ισχύει μόνο για πλοία που κατασκευάστηκαν κατά ή μετά την ημερομηνία που η τροποποίηση τίθεται σε ισχύ για το ενδιαφερόμενο Μέλος.

Πρότυπο Α3.1 – Ενδιαίτηση και υπηρεσίες αναψυχής

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να υιοθετήσει νόμους και κανονισμούς που να απαιτούν από τα πλοία που φέρουν τη σημαία του:

- (α) να πληρούν τα ελάχιστα πρότυπα ώστε να εξασφαλίζεται ότι η ενδιαίτηση για ναυτικούς που εργάζονται ή ζουν στο πλοίο ή και τα δύο, είναι ασφαλής, αξιοπρεπής και σύμφωνη με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος Προτύπου, και
- (β) να επιθεωρούνται για να εξασφαλίζεται η αρχική και συνεχής συμμόρφωση με τα πρότυπα αυτά.

2. Κατά την ανάπτυξη και εφαρμογή των νόμων και κανονισμών για την υλοποίηση του παρόντος Προτύπου, η αρμόδια αρχή, μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, θα πρέπει:

- (α) να λαμβάνει υπόψη τον Κανονισμό 4.3 και τις σχετικές διατάξεις του Κώδικα για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας και την αποφυγή ατυχημάτων, ενόψει των ιδιαίτερων αναγκών των ναυτικών που ζουν και εργάζονται σε πλοίο, και

(β) να λαμβάνει δεόντως υπόψη τις οδηγίες που περιέχονται στο Μέρος Β του παρόντος Κώδικα.

3. Οι επιθεωρήσεις που απαιτούνται βάσει του Κανονισμού 5.1.4 θα πρέπει να διεξάγονται όταν:

(α) ένα πλοίο νηολογείται ή επανανηολογείται, ή

(β) η ενδιαίτηση του ναυτικού σε ένα πλοίο έχει ουσιαστικά μεταβληθεί.

4. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να δίνει ιδιαίτερη προσοχή στην εξασφάλιση της υλοποίησης των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης που σχετίζονται με:

(α) το μέγεθος των δωματίων και των άλλων χώρων ενδιαίτησης,

(β) τη θέρμανση και τον εξαερισμό,

(γ) το θόρυβο και τις δονήσεις και άλλους περιβαλλοντικούς παράγοντες,

(δ) τις εγκαταστάσεις υγιεινής,

(ε) το φωτισμό, και

(στ) τις νοσοκομειακές εγκαταστάσεις.

5. Η αρμόδια αρχή κάθε Μέλους θα πρέπει να απαιτεί τα πλοία που φέρουν τη σημαία του να πληρούν τα ελάχιστα πρότυπα για την ενδιαίτηση και τις υπηρεσίες αναψυχής επί του πλοίου, τα οποία παρατίθενται στις παραγράφους 6 έως 17 του παρόντος Προτύπου.

6. Όσον αφορά τις γενικές απαιτήσεις για την ενδιαίτηση:

(α) θα πρέπει να υπάρχει επαρκές ελεύθερο ύψος σε όλους του χώρους ενδιαίτησης ναυτικών. Το ελάχιστο επιτρεπτό ελεύθερο ύψος σε όλους τους χώρους ενδιαίτησης ναυτικών όπου είναι απαραίτητη η πλήρης και ελεύθερη κίνηση, δεν θα πρέπει να είναι λιγότερο από 203 εκατοστά. Η αρμόδια αρχή μπορεί να επιτρέψει μια περιορισμένη μείωση του ελεύθερου ύψους σε οποιοδήποτε χώρο ή τμήμα χώρου σε εκείνες τις εγκαταστάσεις ενδιαίτησης όπου ικανοποιείται ότι η εν λόγω μείωση:

(i) είναι εύλογη, και

(ii) δεν θα προκαλέσει δυσφορία στους ναυτικούς,

(β) οι εγκαταστάσεις ενδιαίτησης θα πρέπει να είναι επαρκώς μονωμένες,

(γ) σε πλοία πλην των επιβατηγών πλοίων, όπως ορίζονται στο Κανονισμό 2 (ε) και (φ) της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα, 1974, όπως τροποποιήθηκε (Σύμβαση "SOLAS"), οι κοιτώνες θα πρέπει να βρίσκονται άνω της εγκάρσιας γραμμής φόρτωσης ή στη πρόμνη, με εξαίρεση ότι, σε εξαιρετικές περιπτώσεις όπου το μέγεθος, ο τύπος ή η προτιθέμενη υπηρεσία του πλοίου καθιστά ανέφικτη κάθε άλλη τοποθεσία, οι κοιτώνες μπορούν να βρίσκονται στο πρόσθιο μέρος του πλοίου, αλλά σε καμία περίπτωση μπροστά από την φρακτή σύγκρουσης,

(δ) σε επιβατηγά πλοία και σε ειδικά πλοία που κατασκευάστηκαν σύμφωνα με τον Κώδικα Ασφάλειας για Πλοία Ειδικού Σκοπού, 1983, του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού και τις επακόλουθες εκδόσεις του (που από εδώ και πέρα θα ονομάζονται "πλοία ειδικού σκοπού"), η αρμόδια αρχή μπορεί, υπό την προϋπόθεση ότι έγιναν ικανοποιητικές ρυθμίσεις για το φωτισμό και τον εξαερισμό, να επιτρέψει την τοποθέτηση των κοιτώνων κάτω από τη γραμμή

φόρτωσης, αλλά σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει να τοποθετούνται ακριβώς κάτω από τους διαδρόμους εργασίας,

- (ε) δεν θα πρέπει να υπάρχουν άμεσα ανοίγματα προς τους κοιτώνες από τους χώρους φορτίων και μηχανημάτων ή από τα μαγειρεία, τις αποθήκες, τα στεγνωτήρια ή τους κοινόχρηστους χώρους υγιεινής. Το τμήμα της φρακτής που διαχωρίζει τους χώρους αυτούς από τους κοιτώνες και την εξωτερική φρακτή θα πρέπει να είναι επαρκώς κατασκευασμένο από ατσάλι ή άλλη εγκεκριμένη ουσία και να είναι υδατοστεγές και αεροστεγές,
- (στ) τα υλικά που χρησιμοποιούνται για τη κατασκευή εσωτερικών φρακτών, πινάκων και φύλλων, πατωμάτων και αρμών θα πρέπει να είναι κατάλληλα για το σκοπό αυτό και να συμβάλλουν στην εξασφάλιση υγιεινού περιβάλλοντος,
- (ζ) θα πρέπει να παρέχεται κατάλληλος φωτισμός και επαρκής αποχέτευση,
- (η) η ενδιαιτήση και οι υπηρεσίες αναψυχής και τροφοδοσίας θα πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του Κανονισμού 4.3 και τις σχετικές διατάξεις του Κώδικα, για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας και την αποφυγή ατυχημάτων, όσον αφορά την αποφυγή του κινδύνου έκθεσης σε επικίνδυνα επίπεδα θορύβου και δονήσεων και άλλων περιβαλλοντικών παραγόντων και χημικών επί των πλοίων και να παρέχουν αποδεκτό επαγγελματικό περιβάλλον και περιβάλλον διαβίωσης για τους ναυτικούς επί του πλοίου.

7. Όσον αφορά τις απαιτήσεις για τον εξαερισμό και τη θέρμανση:

- (α) οι κοιτώνες και οι χώροι εστίασης θα πρέπει να αερίζονται επαρκώς,
- (β) τα πλοία, με εξαίρεση αυτά που ασχολούνται συνήθως με εμπόριο όπου οι εύκρατες κλιματολογικές συνθήκες δεν το απαιτούν, θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με κλιματισμό στις εγκαταστάσεις ενδιαιτήσης των ναυτικών, σε κάθε χωριστό χώρο ραδιοεπικοινωνιών και σε κάθε κεντρική αίθουσα ελέγχου μηχανημάτων,
- (γ) όλοι οι χώροι υγιεινής θα πρέπει να έχουν εξαερισμό στον ανοικτό αέρα, ανεξάρτητο από οποιοδήποτε άλλο μέρος του χώρου ενδιαιτήσης, και
- (δ) θα πρέπει να παρέχεται επαρκής θέρμανση μέσω κατάλληλου συστήματος θέρμανσης, με εξαίρεση τα πλοία που πραγματοποιούν αποκλειστικά ταξίδια σε τροπικά κλίματα.

8. Όσον αφορά τις απαιτήσεις φωτισμού, υπό τον όρο τυχόν ειδικών ρυθμίσεων που μπορεί να επιτρέπονται σε επιβατηγά πλοία, οι κοιτώνες και οι χώροι εστίασης θα πρέπει να φωτίζονται με φυσικό φως και να εφοδιάζονται με επαρκές τεχνητό φως.

9. Όταν απαιτούνται κοιτώνες επί των πλοίων, οι ακόλουθες απαιτήσεις για τους κοιτώνες θα ισχύουν:

- (α) σε πλοία, πλην των επιβατηγών πλοίων, θα πρέπει να παρέχεται ατομικός κοιτώνας για κάθε ναυτικό. Στην περίπτωση πλοίων ολικής χωρητικότητας μικρότερης από 3.000 ή πλοίων ειδικού σκοπού, η αρμόδια αρχή μπορεί να χορηγήσει εξαιρέσεις από την παρούσα απαίτηση, μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών,
- (β) θα πρέπει να παρέχονται ξεχωριστοί κοιτώνες για άνδρες και γυναίκες,
- (γ) οι κοιτώνες θα πρέπει να έχουν επαρκές μέγεθος και κατάλληλο εξοπλισμό ώστε να εξασφαλίζεται εύλογη άνεση και να διευκολύνεται η τακτικότητα,

- (δ) θα πρέπει να παρέχεται ξεχωριστή κουκέτα για κάθε ναυτικό σε κάθε περίπτωση,
- (ε) οι ελάχιστες εσωτερικές διαστάσεις μιας κουκέτας θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 198 εκατοστά επί 80 εκατοστά,
- (στ) σε κοιτώνες ναυτικών με μία κουκέτα, το εμβαδόν του πατώματος δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από:
- (i) 4,5 τετραγωνικά μέτρα σε πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 3.000,
 - (ii) 5,5 τετραγωνικά μέτρα σε πλοία ολικής χωρητικότητας από 3.000 έως 10.000,
 - (iii) 7 τετραγωνικά μέτρα σε πλοία ολικής χωρητικότητας των 10.000 ή άνω,
- (ζ) ωστόσο, για να παρέχονται κοιτώνες μίας κουκέτας σε πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 3.000, σε επιβατηγά πλοία και σε πλοία ειδικού σκοπού, η αρμόδια αρχή μπορεί να επιτρέψει μειωμένο εμβαδόν πατώματος,
- (η) σε πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 3.000 εκτός των επιβατηγών πλοίων και των πλοίων ειδικού σκοπού, οι κοιτώνες μπορούν να καταλαμβάνονται από δυο ναυτικούς το πολύ. Το εμβαδόν πατώματος των εν λόγω κοιτώνων δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από 7 τετραγωνικά μέτρα,
- (θ) σε επιβατηγά πλοία και πλοία ειδικού σκοπού, το εμβαδόν πατώματος των κοιτώνων των ναυτικών που δεν εκτελούν καθήκοντα αξιωματικών του πλοίου δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από:
- (i) 7,5 τετραγωνικά μέτρα σε δωμάτια που καταλαμβάνονται από δύο άτομα,
 - (ii) 11,5 τετραγωνικά μέτρα σε δωμάτια που καταλαμβάνονται από τρία άτομα,
 - (iii) 14,5 τετραγωνικά μέτρα σε δωμάτια που καταλαμβάνονται από τέσσερα άτομα,
- (ι) σε πλοία ειδικού σκοπού, οι κοιτώνες μπορούν να στεγάζουν περισσότερα από τέσσερα άτομα. Το εμβαδόν πατώματος των εν λόγω κοιτώνων δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από 3,6 τετραγωνικά μέτρα ανά άτομο,
- (ια) σε πλοία, πλην των επιβατηγών πλοίων και των πλοίων ειδικού σκοπού, οι κοιτώνες των ναυτικών που εκτελούν καθήκοντα αξιωματικών του πλοίου, όπου δεν παρέχεται ιδιωτικό καθιστικό ή δωμάτιο ημέρας, θα πρέπει να έχουν εμβαδόν πατώματος ανά άτομο που να μην είναι μικρότερο από:
- (i) 7,5 τετραγωνικά μέτρα σε πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 3.000,
 - (ii) 8,5 τετραγωνικά μέτρα σε πλοία ολικής χωρητικότητας από 3.000 έως 10.000,
 - (iii) 10 τετραγωνικά μέτρα σε πλοία ολικής χωρητικότητας των 10.000 ή άνω,
- (ιβ) σε επιβατηγά πλοία και πλοία ειδικού σκοπού, το εμβαδόν πατώματος για τους ναυτικούς που εκτελούν καθήκοντα αξιωματικών του πλοίου, όπου δεν παρέχεται ιδιωτικό καθιστικό ή δωμάτιο ημέρας, δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από 7,5 τετραγωνικά μέτρα ανά άτομο για τους κατώτερους

αξιοματικούς και από 8,5 τετραγωνικά μέτρα ανά άτομο για τους ανώτερους αξιοματικούς. Κατώτεροι αξιοματικοί θεωρούνται εκείνοι που απασχολούνται σε επίπεδο λειτουργικών καθηκόντων και ανώτεροι εκείνοι που απασχολούνται σε επίπεδο διοικητικών καθηκόντων,

- (ιγ) ο πλοίαρχος, ο πρώτος μηχανικός και ο αρχαιότερος αξιοματικός ναυσιπλοΐας θα πρέπει να διαθέτουν, εκτός από τον κοιτώνα τους, ένα εφαιπτόμενο καθιστικό, δωμάτιο ημέρας ή αντίστοιχο πρόσθετο χώρο. Τα πλοία με ολική χωρητικότητα κάτω των 3.000 μπορούν να εξαιρεθούν, από την αρμόδια αρχή, από την παρούσα απαίτηση μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών,
- (ιδ) για κάθε ένοικο, η επίπλωση θα πρέπει να περιλαμβάνει ευρύχωρο ερμάριο ματισμού (τουλάχιστον 475 λίτρων) και ένα συρτάρι ή αντίστοιχο χώρο τουλάχιστον 56 λίτρων. Εάν το συρτάρι είναι ενσωματωμένο στο ερμάριο, τότε ο συνδυασμένος ελάχιστος όγκος του ερμαρίου θα πρέπει να είναι 500 λίτρα. Θα πρέπει να διαθέτει ράφι και να μπορεί να κλειδώνεται από τον κάτοχο για να εξασφαλίζεται η ιδιωτικότητα,
- (ιε) κάθε κοιτώνας θα πρέπει να εφοδιάζεται με τραπέζι ή γραφείο, το οποίο μπορεί να είναι σταθερό, πτυσσόμενο ή συρόμενο και με άνετο κάθισμα, όπως αρμόζει.

10. Όσον αφορά τις απαιτήσεις των χώρων εστίασης:

- (α) οι χώροι εστίασης θα πρέπει να βρίσκονται χωριστά από τους κοιτώνες και όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο μαγειρείο. Τα πλοία με ολική χωρητικότητα κάτω των 3.000 μπορούν να εξαιρεθούν, από την αρμόδια αρχή, από την παρούσα απαίτηση μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, και
- (β) οι χώροι εστίασης θα πρέπει να έχουν επαρκές μέγεθος και άνεση και να είναι κατάλληλα επιπλωμένοι και εξοπλισμένοι (συμπεριλαμβανομένων εγκαταστάσεων για ξεκούραση), λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των ναυτικών που είναι πιθανό να τους χρησιμοποιήσουν κάθε φορά. Θα πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για ξεχωριστές ή κοινές εγκαταστάσεις εστίασης, όπως αρμόζει.

11. Όσον αφορά τις απαιτήσεις για τις εγκαταστάσεις υγιεινής:

- (α) όλοι οι ναυτικοί θα πρέπει να έχουν βολική πρόσβαση επί του πλοίου σε εγκαταστάσεις υγιεινής που πληρούν τα ελάχιστα πρότυπα υγείας και υγιεινής και τα εύλογα πρότυπα άνεσης, με παροχή χωριστών εγκαταστάσεων υγιεινής για άνδρες και γυναίκες,
- (β) θα πρέπει να υπάρχουν εγκαταστάσεις υγιεινής με εύκολη πρόσβαση από τη γέφυρα πλοήγησης και το μηχανοστάσιο ή κοντά στο κέντρο ελέγχου μηχανοστασίου. Τα πλοία με ολική χωρητικότητα κάτω των 3.000 μπορούν να εξαιρεθούν, από την αρμόδια αρχή, από την παρούσα απαίτηση μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών,
- (γ) σε όλα τα πλοία θα πρέπει να παρέχεται σε κατάλληλο χώρο τουλάχιστον μία τουαλέτα, ένας νιπτήρας και μία μπανιέρα ή λουτήρας ή και τα δύο, ανά έξι άτομα ή λιγότερα, τα οποία δεν έχουν προσωπικές εγκαταστάσεις,
- (δ) με εξαίρεση τα επιβατηγά πλοία, κάθε κοιτώνας θα πρέπει να διαθέτει νιπτήρα με φρέσκο τρεχούμενο κρύο και ζεστό νερό, με εξαίρεση την περίπτωση που ο νιπτήρας είναι τοποθετημένος στο ιδιωτικό μπάνιο που παρέχεται,

- (ε) στα επιβατήγιά πλοία που πραγματοποιούν συνήθως ταξίδια διάρκειας όχι μεγαλύτερης των τεσσάρων ωρών, η αρμόδια αρχή μπορεί να εξετάσει το ενδεχόμενο ειδικών ρυθμίσεων ή μείωσης του αριθμού των απαιτούμενων εγκαταστάσεων, και
- (στ) φρέσκο τρεχούμενο ζεστό και κρύο νερό θα πρέπει να υπάρχει σε όλους τους χώρους πλύσης.

12. Όσον αφορά τις απαιτήσεις νοσοκομειακών εγκαταστάσεων, τα πλοία που μεταφέρουν 15 ή περισσότερους ναυτικούς και πραγματοποιούν ταξίδι διάρκειας άνω των τριών ημερών, θα πρέπει να διαθέτουν χωριστές νοσοκομειακές εγκαταστάσεις που να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για ιατρικούς σκοπούς. Η αρμόδια αρχή μπορεί να χαλαρώσει την απαίτηση αυτή για πλοία που πραγματοποιούν παράκτιο εμπόριο. Κατά την έγκριση των νοσοκομειακών εγκαταστάσεων επί του πλοίου, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι εγκαταστάσεις θα έχουν, σε κάθε καιρό, εύκολη πρόσβαση, θα παρέχουν άνετη ενδιάιτηση για τους ασθενείς και θα συμβάλλουν στην παροχή άμεσης και κατάλληλης προσοχής.

13. Κατάλληλα τοποθετημένες και εξοπλισμένες εγκαταστάσεις πλυσίματος θα πρέπει να είναι διαθέσιμες.

14. Όλα τα πλοία θα πρέπει να διαθέτουν χώρο ή χώρους στο ανοικτό κατάστρωμα στους οποίους οι ναυτικοί θα έχουν πρόσβαση όταν είναι εκτός υπηρεσίας, οι οποίοι θα καταλαμβάνουν επαρκή περιοχή σε σχέση με το μέγεθος του πλοίου και τον αριθμό των ναυτικών επί αυτού.

15. Όλα τα πλοία θα πρέπει να διαθέτουν ξεχωριστά γραφεία ή κοινό γραφείο του πλοίου για να χρησιμοποιείται από τα τμήματα καταστρώματος και μηχανοστασίου. Τα πλοία με ολική χωρητικότητα κάτω των 3.000 μπορούν να εξαιρεθούν, από την αρμόδια αρχή, από την παρούσα απαίτηση μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

16. Τα πλοία που πραγματοποιούν τακτικά εμπόριο σε λιμένες που μαστίζονται από κουνούπια θα πρέπει να εξοπλίζονται με κατάλληλες συσκευές, ανάλογα με τις απαιτήσεις της αρμόδιας αρχής.

17. Κατάλληλες εγκαταστάσεις, ευκολίες και υπηρεσίες αναψυχής ναυτικών, όπως προσαρμόστηκαν για να πληρούν τις ειδικές ανάγκες των ναυτικών που πρέπει να ζουν και να εργάζονται σε πλοία, θα πρέπει να παρέχονται επί των πλοίων για το όφελος όλων των ναυτικών, λαμβάνοντας υπόψη τον Κανονισμό 4.3 και τις σχετικές διατάξεις του Κώδικα για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας και την αποφυγή ατυχημάτων.

18. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να απαιτεί την πραγματοποίηση τακτικών επιθεωρήσεων επί πλοίων, από τον πλοίαρχο ή υπό τη δικαιοδοσία του, ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι εγκαταστάσεις ενδιάιτησης των ναυτικών είναι καθαρές, αξιοπρεπώς κατοικήσιμες και ότι διατηρούνται σε καλή κατάσταση από άποψη επισκευών. Τα αποτελέσματα κάθε επιθεώρησης θα πρέπει να καταγράφονται και να είναι διαθέσιμα για έλεγχο.

19. Στη περίπτωση πλοίων όπου υπάρχει ανάγκη να ληφθούν υπόψη, άνευ διακρίσεων, τα συμφέροντα ναυτικών που έχουν διαφορετικές και χαρακτηριστικές θρησκευτικές και κοινωνικές πρακτικές, η αρμόδια αρχή μπορεί, μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, να επιτρέψει δίκαια εφαρμοσμένες παραλλαγές σε σχέση με το παρόν Πρότυπο, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω παραλλαγές δεν καταλήγουν σε συνολικές

εγκαταστάσεις λιγότερο ευνοϊκές από αυτές στις οποίες θα οδηγούσε η εφαρμογή του παρόντος Προτύπου.

20. Κάθε Μέλος μπορεί, μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, να εξαιρέσει πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 200, όπου είναι εύλογο να γίνει κάτι τέτοιο, λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος του πλοίου και τον αριθμό των ατόμων επί του πλοίου, από τις απαιτήσεις των παρακάτω διατάξεων του παρόντος Προτύπου:

- (α) τις παραγράφους 7 (β), 11 (δ) και 13, και
- (β) τη παράγραφο 9 (στ) και (η) έως (ιβ), σε σχέση με το εμβαδόν πατώματος μόνο.

21. Τυχόν εξαιρέσεις σε σχέση με τις απαιτήσεις του παρόντος Προτύπου μπορούν να γίνουν μόνο όταν επιτρέπονται ρητά από το παρόν Πρότυπο και μόνο για συγκεκριμένες περιστάσεις στις οποίες, αυτές οι εξαιρέσεις μπορούν σαφώς να δικαιολογηθούν για σοβαρούς λόγους και υπό τον όρο της προστασίας της υγείας και της ασφάλειας των ναυτικών.

Οδηγία B3.1 – Ενδιαίτησι και υπηρεσίες αναψυχής

Οδηγία B3.1.1 – Σχεδιασμός και κατασκευή

1. Οι εξωτερικές φρακτές των κοιτώνων και των χώρων εστίασης θα πρέπει να είναι επαρκώς μονωμένες. Όλα τα πλαίσια των μηχανημάτων και όλες οι συγοριακές φρακτές των μαγειρείων και άλλων χώρων όπου παράγεται θερμότητα, θα πρέπει να είναι επαρκώς μονωμένες σε σημεία όπου υπάρχει πιθανότητα επιδράσεων θερμότητας σε επικείμενους χώρους ενδιαίτησης ή διαδρόμους. Πρέπει να λαμβάνονται επίσης μέτρα για την παροχή προστασίας από τις επιδράσεις θερμότητας των σωλήνων ατμού ή καυτού νερού ή και των δύο.

2. Οι κοιτώνες, οι χώροι εστίασης, οι χώροι αναψυχής και οι διάδρομοι στους χώρους ενδιαίτησης θα πρέπει να είναι επαρκώς μονωμένοι για την αποφυγή της υγραποίησης ή της υπερθέρμανσης.

3. Οι επιφάνειες των φρακτών και του ανωτέρου καταστρώματος θα πρέπει να είναι από υλικό με επιφάνεια που να διατηρείται εύκολα καθαρή. Δεν πρέπει να χρησιμοποιείται καμία μορφή κατασκευής που ενδέχεται να περιθάλπει επιβλαβή ζωύφια.

4. Οι επιφάνειες των φρακτών και του ανωτέρου καταστρώματος στους κοιτώνες και στους χώρους εστίασης θα πρέπει να μπορούν να διατηρούνται εύκολα καθαρές και να είναι ανοιχτόχρωμες, με ανθεκτικό, μη τοξικό φινίρισμα.

5. Τα καταστρώματα σε όλους τους χώρους ενδιαίτησης ναυτικών θα πρέπει να είναι από εγκεκριμένο υλικό και κατασκευή και θα πρέπει να διαθέτουν επιφάνεια που να μην γλιστράει, αδιαπέραστη από υγρασία και που να διατηρείται εύκολα καθαρή.

6. Όταν τα πατώματα κατασκευάζονται από σύνθετα υλικά, οι αρμοί με τις πλευρές θα πρέπει να ενισχύονται ώστε να αποφεύγονται οι ρωγμές.

Οδηγία Β3.1.2 – Εξαερισμός

1. Το σύστημα εξαερισμού για τους κοιτώνες και τους χώρους εστίασης θα πρέπει να ελέγχεται ούτως ώστε να διατηρεί τον αέρα σε ικανοποιητική κατάσταση και να εξασφαλίζει επαρκή κίνηση του αέρα σε όλες τις συνθήκες καιρού και κλίματος.

2. Τα συστήματα κλιματισμού, είτε με κεντρική είτε με ατομική τύπου μονάδα, θα πρέπει να είναι σχεδιασμένα ούτως ώστε:

(α) να διατηρούν τον αέρα σε ικανοποιητική θερμοκρασία και σχετική υγρασία σε σύγκριση με τις συνθήκες του εξωτερικού αέρα, να εξασφαλίζουν επάρκεια μεταβολών αέρα σε όλους τους κλιματιζόμενους χώρους, να λαμβάνουν υπόψη τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά των θαλάσσιων εργασιών και να μην παράγουν υπερβολικούς θορύβους ή δονήσεις, και

(β) να διευκολύνουν τον εύκολο καθαρισμό και την απολύμανση για την πρόληψη ή τον έλεγχο της διάδοσης ασθενειών.

3. Ηλεκτρική ισχύς για τη λειτουργία του κλιματισμού και άλλων βοηθημάτων εξαερισμού που απαιτούν οι προηγούμενες παράγραφοι της παρούσας Οδηγίας θα πρέπει να είναι διαθέσιμη συνεχώς όταν οι ναυτικοί ζουν ή εργάζονται στο πλοίο και το απαιτούν οι συνθήκες. Ωστόσο, η εν λόγω ισχύς δεν χρειάζεται να παρέχεται από πηγή έκτακτης ανάγκης.

Οδηγία Β3.1.3 – Θέρμανση

1. Το σύστημα θέρμανσης των χώρων ενδιαίτησης των ναυτικών θα πρέπει να λειτουργεί συνεχώς όταν οι ναυτικοί ζουν ή εργάζονται στο πλοίο και όταν οι συνθήκες απαιτούν τη χρήση του.

2. Σε όλα τα πλοία όπου απαιτείται σύστημα θέρμανσης, η θέρμανση θα πρέπει να παρέχεται μέσω ζεστού νερού, θερμού αέρα, ηλεκτρισμού, ατμού ή αντίστοιχου μέσου. Ωστόσο, εντός του χώρου ενδιαίτησης, δεν θα πρέπει να χρησιμοποιείται ο ατμός ως μέσο-μετάδοσης θερμότητας. Το σύστημα θέρμανσης θα πρέπει να μπορεί να διατηρεί τη θερμοκρασία των χώρων ενδιαίτησης των ναυτικών σε ικανοποιητικό επίπεδο υπό κανονικές συνθήκες καιρού και κλίματος, οι οποίες είναι πιθανό να απαντηθούν κατά το δρομολόγιο που πραγματοποιεί το πλοίο. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να ορίσει τα πρότυπα παροχής του.

3. Τα καλοριφέρ και οι άλλες συσκευές θέρμανσης θα πρέπει να τοποθετούνται και, όταν αυτό είναι απαραίτητο, να καλύπτονται για την αποφυγή κινδύνου πυρκαγιάς ή κινδύνου ή δυσφορίας των ενοίκων.

Οδηγία Β3.1.4 – Φωτισμός

1. Σε όλα τα πλοία θα πρέπει να παρέχεται ηλεκτρικό φως στους χώρους ενδιαίτησης των ναυτικών. Εάν δεν υπάρχουν δύο ανεξάρτητες πηγές ηλεκτρισμού για φωτισμό, πρόσθετος φωτισμός θα πρέπει να παρέχεται με κατάλληλα κατασκευασμένες λάμπες ή συσκευές φωτισμού για έκτακτη χρήση.

2. Στους κοιτώνες, μια ηλεκτρική λάμπα ανάγνωσης θα πρέπει να είναι εγκατεστημένη στη κεφαλή κάθε κουκέτας.

3. Κατάλληλα πρότυπα φυσικού και τεχνητού φωτός θα πρέπει να ορίζονται από την αρμόδια αρχή.

Οδηγία B3.1.5 – Κοιτώνες

1. Θα πρέπει να υπάρχουν επαρκείς ρυθμίσεις κουκετών επί του πλοίου για τη μεγαλύτερη δυνατή άνεση των ναυτικών και των τυχόν συντρόφων που συνοδεύουν τους ναυτικούς.

2. Όταν το μέγεθος του πλοίου, η δραστηριότητα στην οποία θα απασχοληθεί και η διάταξη του το καθιστούν δυνατό και πρακτικό, οι κοιτώνες θα πρέπει να σχεδιάζονται και να εξοπλίζονται με ιδιωτικό μπάνιο, συμπεριλαμβανομένης της τουαλέτας, ούτως ώστε να παρέχεται εύλογη άνεση για τους ενοίκους και να διευκολύνεται η τακτικότητα.

3. Εφόσον αυτό είναι πρακτικό, οι κοιτώνες των ναυτικών θα πρέπει να είναι έτσι διαρρυθμισμένοι ώστε να χωρίζονται οι βάρδιες και ώστε οι ναυτικοί που εργάζονται την ημέρα να μην μοιράζονται το δωμάτιο με εκείνους που εκτελούν φυλακές.

4. Στην περίπτωση ναυτικών που εκτελούν καθήκοντα υπαξιωματικών, δεν θα πρέπει να υπάρχουν περισσότερα από δύο άτομα ανά κοιτώνα.

5. Θα πρέπει να εξετάζεται η δυνατότητα επέκτασης της διευκόλυνσης που αναφέρεται στο Πρότυπο A3.1, παράγραφος 9 (ιγ), στον δεύτερο μηχανικό, όπου αυτό είναι πρακτικό.

6. Ο χώρος που καταλαμβάνουν οι κουκέτες και τα ερμάρια, οι συρταριέρες και τα καθίσματα θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται στη μέτρηση του εμβαδού πατώματος. Μικροί ή ακανόνιστου σχήματος χώροι, που δεν συμβάλλουν αποτελεσματικά στο διαθέσιμο χώρο για ελεύθερη κίνηση και δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την εγκατάσταση επίπλων, θα πρέπει να αποκλείονται.

7. Οι κουκέτες δεν θα πρέπει να εγκαθίστανται σε σειρές άνω των δύο. Σε περίπτωση κουκετών που τοποθετούνται κατά μήκος της πλευράς του πλοίου, θα πρέπει να υπάρχει μόνο μία σειρά όταν υπάρχει πλευρικό φως πάνω από μία κουκέτα.

8. Η κάτω κουκέτα σε διπλή σειρά δεν θα πρέπει να απέχει λιγότερο από 30 εκατοστά από το πάτωμα. Η πάνω κουκέτα θα πρέπει να τοποθετείται περίπου στο μέσο της απόστασης μεταξύ του χαμηλότερου μέρους της κάτω κουκέτας και του κάτω μέρους των δοκών του ανώτερου καταστρώματος.

9. Το πλαίσιο και το υπόστεγο, εάν υπάρχει, της κουκέτας θα πρέπει να είναι από εγκεκριμένα υλικά, σκληρά, λεία και να μην διαβρώνονται ή να περιθάλπουν επιβλαβή ζώφια.

10. Εάν χρησιμοποιούνται κυλινδρικά πλαίσια για τη κατασκευή κουκετών, θα πρέπει να είναι εντελώς σφραγισμένα και χωρίς διατρήσεις που να παρέχουν πρόσβαση σε επιβλαβή ζώφια.

11. Κάθε κουκέτα θα πρέπει να διαθέτει άνετο στρώμα με ανατομικό κάτω μέρος ή συνδυασμένο ανατομικό στρώμα, που να διαθέτει κάτω μέρος με ελατήρια ή στρώμα με ελατήρια. Το στρώμα και το υλικό του μαξιλαριού που χρησιμοποιείται

θα πρέπει να είναι κατασκευασμένα από εγκεκριμένα υλικά. Δεν θα πρέπει να χρησιμοποιείται υλικό γεμίματος που ενδέχεται να περιβάλπει επιβλαβή ζωύφια.

12. Όταν μία κουκέτα είναι τοποθετημένη πάνω σε άλλη, ένας πάτος που δεν απορροφά τη σκόνη θα πρέπει να τοποθετείται κάτω από το χαμηλότερο στρώμα ή τη στρώση ελατηρίων της άνω κουκέτας.

13. Η επίπλωση θα πρέπει να είναι από λείο, σκληρό υλικό που δεν είναι πιθανό να παραμορφωθεί ή να διαβρωθεί.

14. Οι κοιτώνες θα πρέπει να διαθέτουν κουρτίνες ή αντίστοιχο υλικό για πλευρικό φως.

15. Οι κοιτώνες θα πρέπει να διαθέτουν καθρέφτη, μικρά ντουλάπια για τα απαραίτητα της τουαλέτας, ράφι βιβλίων και επαρκή αριθμό κρεμαστρών.

Οδηγία Β3.1.6 – Χώροι εστίασης

1. Οι χώροι εστίασης μπορεί να είναι είτε κοινοί είτε χωριστοί. Η απόφαση για αυτό το θέμα θα πρέπει να λαμβάνεται μετά από διαβούλευση με τους εκπροσώπους των πλοιοκτητών και των ναυτικών και υπόκειται στην έγκριση της αρμόδιας αρχής. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη παράγοντες όπως το μέγεθος του πλοίου και οι διακριτικές πολιτιστικές, θρησκευτικές και κοινωνικές ανάγκες των ναυτικών.

2. Όπου παρέχονται χωριστοί χώροι εστίασης στους ναυτικούς, τότε θα πρέπει να παρέχονται χωριστοί χώροι εστίασης για:

- (α) τον πλοίαρχο και τους αξιωματικούς, και
- (β) τους υπαξιωματικούς και τους άλλους ναυτικούς.

3. Σε πλοία, πλην των επιβατηγών πλοίων, το εμβαδόν πατώματος των χώρων εστίασης των ναυτικών δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από 1,5 τετραγωνικό μέτρο ανά άτομο της σχεδιαζόμενης χωρητικότητας θέσεων.

4. Σε όλα τα πλοία, οι χώροι εστίασης θα πρέπει να είναι εξοπλισμένοι με τραπέζια και κατάλληλα καθίσματα, σταθερά ή κινητά, επαρκή για να φιλοξενήσουν το μεγαλύτερο αριθμό των ναυτικών που είναι πιθανό να τα χρησιμοποιήσουν-ανά πάσα στιγμή.

5. Θα πρέπει να διατίθενται συνεχώς τα εξής όταν οι ναυτικοί είναι επί του πλοίου:

- (α) ψυγείο, που θα πρέπει να βρίσκεται σε κατάλληλη θέση και να έχει επαρκή χωρητικότητα για τον αριθμό των προσώπων που χρησιμοποιούν το χώρο ή τους χώρους εστίασης,
- (β) είδη εστίασης, και
- (γ) εγκαταστάσεις κρύου νερού.

6. Όταν οι διαθέσιμες αποθήκες επιτραπέζιων σκευών δεν είναι προσβάσιμες από τους χώρους εστίασης, θα πρέπει να παρέχονται επαρκή ερμάρια για τα σκεύη και κατάλληλες εγκαταστάσεις για την πλύση τους.

7. Οι επιφάνειες των τραπεζιών και των καθισμάτων θα πρέπει να είναι από υλικό ανθεκτικό στην υγρασία.

Οδηγία Β3.1.7 – Εγκαταστάσεις υγιεινής

1. Οι νιπτήρες και οι μπανιέρες θα πρέπει να έχουν επαρκές μέγεθος και να είναι κατασκευασμένοι από εγκεκριμένο υλικό με λεία επιφάνεια που δεν ραγίζει, δεν ξεφλουδίζει και δεν διαβρώνεται.

2. Όλες οι τουαλέτες θα πρέπει να έχουν εγκεκριμένο σχέδιο και να διαθέτουν άφθονη ροή νερού, με καζανάκι ή άλλο κατάλληλο μέσο ροής, όπως με αέρα, που να διατίθεται συνεχώς και να ελέγχεται ανεξάρτητα.

3. Οι εγκαταστάσεις υγιεινής που προορίζονται για χρήση από περισσότερα του ενός πρόσωπα θα πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- (α) τα πατώματα θα πρέπει να είναι από εγκεκριμένο ανθεκτικό υλικό, αδιαπέραστο από υγρασία και θα πρέπει να διαθέτουν κατάλληλη αποχέτευση,
- (β) οι φρακτές θα πρέπει να είναι ατσάλινες ή από άλλο εγκεκριμένο υλικό και θα πρέπει να είναι υδατοστεγής έως τουλάχιστον 23 εκατοστά πάνω από το επίπεδο του καταστρώματος,
- (γ) οι χώροι ενδιαίτησης θα πρέπει να έχουν επαρκή φωτισμό, θέρμανση και εξαερισμό,
- (δ) οι τουαλέτες θα πρέπει να βρίσκονται σε κατάλληλη θέση σε σχέση με, αλλά χωριστά από, τους κοιτώνες και τους χώρους πλύσης, χωρίς άμεση πρόσβαση από τους κοιτώνες ή από διάδρομο μεταξύ κοιτώνων και τουαλετών για τις οποίες δεν υπάρχει άλλη πρόσβαση. Η παρούσα απαίτηση δεν ισχύει όταν η τουαλέτα βρίσκεται σε ιδιαίτερο χώρο μεταξύ δύο κοιτώνων που φιλοξενούν συνολικά όχι περισσότερους από τέσσερις ναυτικούς, και
- (ε) όταν υπάρχουν περισσότερες από μία τουαλέτες σε έναν χώρο, θα πρέπει να διαχωρίζονται επαρκώς για να εξασφαλίζεται η ιδιωτικότητα.

4. Οι εγκαταστάσεις πλυσίματος που παρέχονται για χρήση από τους ναυτικούς θα πρέπει να περιλαμβάνουν:

- (α) πλυντήρια,
- (β) στεγνωτήρια ή επαρκώς θερμαινόμενα και αεριζόμενα δωμάτια στεγνώματος, και
- (γ) σίδερα και σιδερώστρες ή αντίστοιχες συσκευές.

Οδηγία Β3.1.8 – Νοσοκομειακές εγκαταστάσεις

1. Οι νοσοκομειακές εγκαταστάσεις θα πρέπει να είναι σχεδιασμένες ώστε να διευκολύνουν την εξέταση και την παροχή ιατρικών πρώτων βοηθειών και να βοηθούν στην αποφυγή της μετάδοσης μολυσματικών ασθενειών.

2. Η διαμόρφωση της εισόδου, των κουκετών, του φωτισμού, του εξαερισμού, της θέρμανσης και της παροχής νερού θα πρέπει να είναι σχεδιασμένη ώστε να εξασφαλίζει την άνεση και να διευκολύνει τη θεραπεία των ενοίκων.

3. Ο αριθμός των νοσοκομειακών κουκετών που απαιτείται θα πρέπει να καθορίζεται από την αρμόδια αρχή.

4. Εγκαταστάσεις υγιεινής θα πρέπει να παρέχονται, για την αποκλειστική χρήση των ασθενών των νοσοκομειακών εγκαταστάσεων, είτε ως τμήμα της εγκατάστασης είτε κοντά σε αυτή. Οι εν λόγω εγκαταστάσεις υγιεινής θα πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον μία τουαλέτα, ένα νιπτήρα και μία μπανιέρα ή λουτήρα.

Οδηγία Β3.1.9 – Λοιπές εγκαταστάσεις

1. Όπου παρέχονται χωριστές εγκαταστάσεις για να αλλάξει ρούχα το προσωπικό του μηχανοστασίου θα πρέπει:

- (α) να βρίσκονται εκτός του μηχανοστασίου αλλά με εύκολη πρόσβαση σε αυτό, και
- (β) να διαθέτουν χωριστά ντουλάπια ρούχων καθώς και μπανιέρες ή λουτήρες ή και τα δύο και νιπτήρες με ζεστό και κρύο τρεχούμενο φρέσκο νερό.

Οδηγία Β3.1.10 – Κλινοσκεπάσματα, σκεύη φαγητού και διάφορες διατάξεις

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξετάσει την εφαρμογή των ακόλουθων αρχών:

- (α) καθαρά κλινοσκεπάσματα και σκεύη φαγητού θα πρέπει να παρέχονται από τον πλοιοκτήτη σε όλους τους ναυτικούς για χρήση επί του πλοίου κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας στο πλοίο και οι εν λόγω ναυτικοί θα πρέπει να είναι υπεύθυνοι για την επιστροφή τους σε χρόνους που ορίζονται από τον πλοίαρχο και κατά την ολοκλήρωση της υπηρεσίας στο πλοίο,
- (β) τα κλινοσκεπάσματα θα πρέπει να είναι καλής ποιότητας και τα πιάτα, τα ποτήρια και τα λοιπά σκεύη φαγητού θα πρέπει να είναι από εγκεκριμένο υλικό που να καθαρίζεται εύκολα, και
- (γ) πετσέτες, σαπούνι και χαρτί τουαλέτας για όλους τους ναυτικούς θα πρέπει να παρέχονται από τον πλοιοκτήτη.

Οδηγία Β3.1.11 – Εγκαταστάσεις αναψυχής, αλληλογραφία και ρυθμίσεις επισκέψεων στο πλοίο

1. Οι εγκαταστάσεις και οι υπηρεσίες αναψυχής θα πρέπει να αναθεωρούνται συχνά για να εξασφαλίζεται ότι είναι κατάλληλες ενόψει των μεταβολών στις ανάγκες των ναυτικών που απορρέουν από τις τεχνικές, λειτουργικές και λοιπές εξελίξεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

2. Η επίπλωση των εγκαταστάσεων αναψυχής θα πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον μία βιβλιοθήκη και εγκαταστάσεις ανάγνωσης, γραφής, και όπου είναι δυνατόν, παιχνιδιών.

3. Σε σχέση με το σχεδιασμό των εγκαταστάσεων αναψυχής, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να εξετάσει την παροχή μίας καντίνας.

4. Θα πρέπει επίσης να εξεταστεί η συμπερίληψη των ακόλουθων εγκαταστάσεων, χωρίς κόστος για τους ναυτικούς, όπου αυτό είναι δυνατόν:

- (α) δωματίου καπνιστών,
- (β) προβολής τηλεόρασης και λήψης ραδιοφωνικών μεταδόσεων,
- (γ) προβολής ταινιών, το απόθεμα των οποίων θα πρέπει να είναι αρκετό για τη διάρκεια του ταξιδιού και, όταν είναι απαραίτητο, να αλλάζει σε εύλογα διαστήματα,
- (δ) αθλητικού εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένου εξοπλισμού άσκησης, επιτραπέζιων παιχνιδιών και παιχνιδιών καταστρώματος,
- (ε) όπου είναι δυνατόν, εγκαταστάσεις κολύμβησης,
- (στ) βιβλιοθήκη που να περιέχει επαγγελματικά και άλλα βιβλία, το απόθεμα των οποίων θα πρέπει να είναι αρκετό για τη διάρκεια του ταξιδιού και να αλλάζει σε εύλογα διαστήματα,
- (ζ) εγκαταστάσεις για γυροτεχνίες ψυχαγωγίας,
- (η) ηλεκτρονικός εξοπλισμός, όπως ραδιόφωνο, τηλεόραση, βίντεο, DVD/CD, προσωπικός υπολογιστής και λογισμικό και κασετόφωνο,
- (θ) όπου αρμόζει, παροχή μπαρ επί του πλοίου για τους ναυτικούς, εκτός εάν αυτό είναι αντίθετο με τα εθνικά, θρησκευτικά ή κοινωνικά έθιμα, και
- (ι) εύλογη πρόσβαση σε τηλεφωνικές επικοινωνίες πλοίου – ξηράς και εγκαταστάσεις ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και διαδικτύου, όπου είναι διαθέσιμες, με εύλογες χρεώσεις για τη χρήση αυτών των υπηρεσιών.

5. Θα πρέπει να καταβάλλεται κάθε προσπάθεια για να εξασφαλίζεται ότι η αποστολή της αλληλογραφίας των ναυτικών είναι όσο το δυνατόν αξιόπιστη και ταχεία. Θα πρέπει επίσης να γίνουν προσπάθειες για να αποφεύγεται οι ναυτικοί να απαιτείται να καταβάλουν πρόσθετα ταχυδρομικά τέλη όταν η αλληλογραφία πρέπει να επαναταχυδρομηθεί λόγω περιστάσεων πέραν του ελέγχου τους.

6. Θα πρέπει να εξεταστούν μέτρα ώστε να εξασφαλιστεί, υπό τον όρο τυχόν ισχυόντων εθνικών ή διεθνών νόμων ή κανονισμών, ότι, όπου αυτό είναι δυνατόν και εύλογο, οι ναυτικοί θα λαμβάνουν γρήγορα άδεια για να τους επισκεφθούν οι σύντροφοι, οι συγγενείς και οι φίλοι τους στο πλοίο όταν βρίσκεται σε λιμένα. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να καλύπτουν ενδιαφέροντα για ζητήματα ασφάλειας.

7. Θα πρέπει να εξεταστεί η πιθανότητα να επιτρέπεται στους ναυτικούς να συνοδεύονται από τους/τις συντρόφους τους, περιστασιακά στα ταξίδια, όταν αυτό είναι πρακτικό και εύλογο. Οι εν λόγω σύντροφοι θα πρέπει να διαθέτουν επαρκή ασφαλιστική κάλυψη για ατυχήματα και ασθένεια. Οι πλοιοκτίητες θα πρέπει να προσφέρουν κάθε δυνατή βοήθεια στους ναυτικούς για τη πραγματοποίηση της εν λόγω ασφάλισης.

Οδηγία Β3.1.12 – Αποφυγή θορύβου και δονήσεων

1. Οι εγκαταστάσεις ενδιαίτησης και ψυχαγωγίας και τροφοδοσίας θα πρέπει να βρίσκονται όσο το δυνατόν πιο μακριά από τις μηχανές, τις αίθουσες εξοπλισμού πηδαλιούχησης, τα βαρούλκα του καταστρώματος, τον εξοπλισμό εξαερισμού, θέρμανσης και κλιματισμού και λοιπά θορυβώδη μηχανήματα και συσκευές.
2. Ακουστική μόνωση ή άλλα κατάλληλα υλικά που απορροφούν τους θορύβους θα πρέπει να χρησιμοποιούνται στη κατασκευή και το φινιρίσμα των φρακτών, των οροφών και καταστρωμάτων εντός των χώρων παραγωγής θορύβων, καθώς και πόρτες που κλείνουν αυτόματα και απομονώνουν τους θορύβους στους χώρους μηχανημάτων.
3. Το μηχανοστάσιο και οι λοιποί χώροι μηχανημάτων θα πρέπει να εφοδιάζονται, όπου αυτό είναι πρακτικό, με ηχομονωμένα κεντρικά δωμάτια ελέγχου για το προσωπικό του μηχανοστασίου. Οι χώροι εργασίας, όπως το μηχανουργείο, θα πρέπει να είναι μονωμένοι, στο μέτρο του δυνατού, έναντι του γενικού θορύβου του μηχανοστασίου και θα πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για τη μείωση του θορύβου κατά τη λειτουργία των μηχανημάτων.
4. Τα όρια των επιπέδων θορύβου για τους χώρους εργασίας και διαβίωσης, θα πρέπει να είναι σύμφωνα με τις Διεθνείς Οδηγίες για τα επίπεδα εκθέσεως της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, συμπεριλαμβανομένων εκείνων του Κώδικα Πρακτικής της Δ.Ο.Ε με τίτλο *Περιβαλλοντικοί παράγοντες στο χώρο εργασίας*, 2001, και, όπου ισχύει, με τη συγκεκριμένη προστασία που προτείνει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός και με τυχόν επακόλουθες τροποποιήσεις και συμπληρωματικά όργανα για τα αποδεκτά επίπεδα θορύβου επί πλοίων. Αντίγραφο των ισχυόντων οργάνων στην Αγγλική γλώσσα ή στη γλώσσα εργασίας του πλοίου θα πρέπει να υπάρχει επί του πλοίου και να είναι προσβάσιμο στους ναυτικούς.
5. Καμία εγκατάσταση ενδιαίτησης ή ψυχαγωγίας ή τροφοδοσίας δεν θα πρέπει να είναι εκτεθειμένη σε υπερβολικές δονήσεις.

Κανονισμός 3.2 – Διατροφή και τροφοδοσία

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί έχουν πρόσβαση σε φαγητό καλής ποιότητας και πόσιμο νερό που παρέχονται υπό ρυθμισμένες συνθήκες υγιεινής

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία του διαθέτουν και παρέχουν τρόφιμα και πόσιμο νερό κατάλληλης ποιότητας, διατροφικής αξίας και ποσότητας, που καλύπτουν ικανοποιητικά τις απαιτήσεις του πλοίου και λαμβάνουν υπόψη τα διαφορετικά πολιτιστικά και θρησκευτικά υπόβαθρα.
2. Οι ναυτικοί επί του πλοίου θα πρέπει να λαμβάνουν φαγητό χωρίς χρέωση κατά τη διάρκεια της περιόδου απασχόλησης.
3. Οι ναυτικοί που εργάζονται ως μάγειροι του πλοίου με ευθύνη για την προετοιμασία του φαγητού θα πρέπει να είναι εκπαιδευμένοι και να έχουν τα κατάλληλα προσόντα για τη θέση τους στο πλοίο.

Πρότυπο Α3.2 – Διατροφή και τροφοδοσία

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να υιοθετήσει νόμους και κανονισμούς ή άλλα μέτρα για την παροχή ελάχιστων προτύπων για την ποσότητα και την ποιότητα του φαγητού και του πόσιμου νερού και για τα πρότυπα τροφοδοσίας που θα ισχύουν στα γεύματα που παρέχονται στους ναυτικούς επί πλοίων που φέρουν τη σημαία του και θα πρέπει να αναλάβει εκπαιδευτικές δραστηριότητες για την προαγωγή της ενημέρωσης και της υλοποίησης των προτύπων που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο.

2. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία του πληρούν τα ακόλουθα ελάχιστα πρότυπα:

- (α) οι προμήθειες φαγητού και πόσιμου νερού, έχοντας υπόψη τον αριθμό των ναυτικών επί του πλοίου, τις θρησκευτικές τους απαιτήσεις και τις πολιτιστικές τους πρακτικές που σχετίζονται με τη διατροφή, και τη διάρκεια και τη φύση του ταξιδιού, θα πρέπει να είναι κατάλληλες όσον αφορά την ποσότητα, τη διατροφική αξία, την ποιότητα και την ποικιλία,
- (β) η οργάνωση και ο εξοπλισμός του τμήματος τροφοδοσίας θα πρέπει να είναι τέτοιοι που να επιτρέπουν την παροχή στους ναυτικούς επαρκών, ποικίλων και θρεπτικών γευμάτων που ετοιμάζονται και σερβίρονται σε συνθήκες υγιεινής, και
- (γ) το προσωπικό τροφοδοσίας θα πρέπει να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο και πληροφορημένο για τις θέσεις του.

3. Οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί που απασχολούνται ως μάγειροι των πλοίων είναι εκπαιδευμένοι, έχουν τα κατάλληλα προσόντα και κρίνονται ικανοί για τη θέση, σύμφωνα με τις απαιτήσεις που παρατίθενται στους νόμους και τους κανονισμούς του σχετικού Μέλους.

4. Οι απαιτήσεις της παραγράφου 3 του παρόντος Πρότυπου θα πρέπει να περιλαμβάνουν την ολοκλήρωση προγράμματος κατάρτισης εγκεκριμένου ή αναγνωρισμένου από την αρμόδια αρχή, το οποίο καλύπτει την πρακτική μαγειρική, την υγιεινή των τροφίμων και την προσωπική υγιεινή, την αποθήκευση των τροφίμων, τον έλεγχο των αποθεμάτων και την προστασία του περιβάλλοντος και την υγεία και ασφάλεια της τροφοδοσίας.

5. Σε πλοία που λειτουργούν με καθορισμένη στελέχωση κάτω των δέκα ατόμων, τα οποία δυνάμει του μεγέθους του πληρώματος ή του εμπορικού προτύπου, μπορεί να μην υποχρεούνται από την αρμόδια αρχή να διαθέτουν πλήρως καταρτισμένο μάγειρα, οποιοσδήποτε επεξεργάζεται τρόφιμα στα μαγειρεία θα πρέπει να είναι εκπαιδευμένος ή ενημερωμένος σε τομείς συμπεριλαμβανομένης της υγιεινής των τροφίμων και της προσωπικής υγιεινής καθώς και του χειρισμού και της αποθήκευσης τροφίμων επί του πλοίου.

6. Σε περιπτώσεις εξαιρετικής ανάγκης, η αρμόδια αρχή μπορεί να εκδώσει εξαίρεση που να επιτρέπει ένας μάγειρας που δεν είναι πλήρως προσοντούχος να υπηρετεί σε ένα συγκεκριμένο πλοίο για συγκεκριμένη περιορισμένη περίοδο, μέχρι τον επόμενο κατάλληλο λιμένα ή για περίοδο που δεν θα ξεπερνά τον ένα μήνα, με την προϋπόθεση ότι το άτομο για το οποίο εκδόθηκε η εξαίρεση έχει εκπαιδευτεί ή ενημερωθεί σε τομείς συμπεριλαμβανομένης της υγιεινής των τροφίμων και της προσωπικής υγιεινής καθώς και του χειρισμού και της αποθήκευσης τροφίμων επί του πλοίου.

7. Σύμφωνα με τις διαδικασίες συνεχούς συμμόρφωσης που ορίζονται στο Κεφάλαιο 5, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να απαιτεί την πραγματοποίηση τακτικών τεκμηριωμένων επιθεωρήσεων σε πλοία, από ή με εξουσιοδότηση του πλοιάρχου, όσον αφορά:

- (α) τις προμήθειες τροφίμων και πόσιμου νερού,
- (β) όλους τους χώρους και τον εξοπλισμό που χρησιμοποιούνται για την αποθήκευση και το χειρισμό τροφίμων και πόσιμου νερού, και
- (γ) τα μαγειρεία και τον λοιπό εξοπλισμό για την προετοιμασία και την παροχή των γευμάτων.

8. Κανένας ναυτικός ηλικίας μικρότερης των 18 ετών δεν θα πρέπει να εργάζεται ή να απασχολείται ή να δουλεύει ως μάγειρας πλοίου.

Οδηγία B3.2 – Διατροφή και τροφοδοσία

Οδηγία B3.2.1 – Επιθεώρηση, εκπαίδευση, έρευνα και δημοσίευση

1. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει, σε συνεργασία με άλλες σχετικές υπηρεσίες και οργανισμούς, να συλλέγει ενημερωμένες πληροφορίες σχετικά με τη διατροφή και τις μεθόδους αγοράς, αποθήκευσης, συντήρησης, προετοιμασίας και σερβιρίσματος των τροφών, με ειδική αναφορά στις απαιτήσεις τροφοδοσίας επί του πλοίου. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να είναι διαθέσιμες, χωρίς χρέωση ή με εύλογο κόστος, στους κατασκευαστές και τους εμπόρους προμηθειών τροφίμων και εξοπλισμού πλοίων, σε πλοιάρχους, κάμαρότους και μάγειρες και στις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών. Κατάλληλες μορφές δημοσιοποίησης, όπως εγχειρίδια, φυλλάδια, αφίσες, διαγράμματα ή διαφημίσεις σε εμπορικές εφημερίδες, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για το σκοπό αυτό.

2. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να εκδίδει συστάσεις για την αποφυγή της σπατάλης τροφίμων, να διευκολύνει τη διατήρηση κατάλληλου προτύπου υγιεινής και να εξασφαλίζει τη μέγιστη δυνατή άνεση στις ρυθμίσεις εργασίας.

3. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να συνεργάζεται με σχετικές υπηρεσίες και οργανισμούς για την ανάπτυξη εκπαιδευτικού υλικού και πληροφοριών επί του πλοίου, σχετικά με τις μεθόδους εξασφάλισης κατάλληλης προμήθειας τροφίμων και υπηρεσιών τροφοδοσίας.

4. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να συνεργάζεται στενά με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών και με τις εθνικές ή τοπικές αρχές που ασχολούνται με ζητήματα διατροφής και υγείας και μπορεί, όπου αυτό είναι απαραίτητο, να χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες των εν λόγω αρχών.

Οδηγία B3.2.2 – Μάγειροι πλοίων

1. Οι ναυτικοί θα πρέπει να πιστοποιούνται ως μάγειροι πλοίων μόνο εάν έχουν:

- (α) θαλάσσια υπηρεσία για την ελάχιστη περίοδο που καθορίζει η αρμόδια αρχή, η οποία μπορεί να ποικίλει για να λαμβάνονται υπόψη τα υφιστάμενα σχετικά προσόντα ή εμπειρία,
- (β) περάσει εξετάσεις που καθορίζει η αρμόδια αρχή ή έχουν περάσει ισότιμη εξέταση σε εγκεκριμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης για μαγείρους.

2. Η καθορισμένη εξέταση μπορεί να διεξάγεται και τα πιστοποιητικά να χορηγούνται είτε απευθείας από την αρμόδια αρχή είτε, υπό τον όρο του ελέγχου της, από εγκεκριμένη σχολή εκπαίδευσης μαγείρων.

3. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να προβλέπει την αναγνώριση, όπου αρμόζει, πιστοποιητικών μαγείρων πλοίων που εκδίδονται από άλλα Μέλη, τα οποία έχουν επικυρώσει την παρούσα Σύμβαση ή τη Σύμβαση για Δίπλωμα Ικανότητας Ναυτομαγείρων, 1946 (No.69), ή άλλο εγκεκριμένο σώμα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΥΓΕΙΑΣ, ΙΑΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ, ΠΡΟΝΟΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Κανονισμός 4.1 – Ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου και στην ξηρά

Σκοπός: Να προστατευτεί η υγεία των ναυτικών και να εξασφαλιστεί η άμεση πρόσβασή τους σε ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου και στην ξηρά

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλοι οι ναυτικοί σε πλοίο που φέρουν τη σημαία του, καλύπτονται από επαρκή μέτρα για την προστασία της υγείας τους και ότι έχουν πρόσβαση σε άμεση και επαρκή ιατρική περίθαλψη όσο εργάζονται επί του πλοίου.

~~2. Η προστασία και η περίθαλψη σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος Κανονισμού θα πρέπει, κατ' αρχήν, να παρέχονται χωρίς κόστος για τους ναυτικούς.~~

3. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι στους ναυτικούς επί των πλοίων στην επικράτειά του, που χρειάζονται άμεση ιατρική ή περίθαλψη θα παρέχεται πρόσβαση στις ιατρικές εγκαταστάσεις του Μέλους στην ξηρά.

4. Οι απαιτήσεις για την προστασία της υγείας και την ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου που παρατίθενται στον Κώδικα περιλαμβάνουν πρότυπα για μέτρα που αποσκοπούν στην παροχή στους ναυτικούς προστασίας της υγείας και ιατρικής περίθαλψης όσο το δυνατόν πιο συγκρίσιμης με αυτή που διατίθεται γενικά στους εργαζομένους στην ξηρά.

Πρότυπο A4.1 – Ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου και στην ξηρά

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι υιοθετούνται μέτρα που προβλέπουν προστασία της υγείας και ιατρική περίθαλψη, συμπεριλαμβανομένης της απαραίτητης οδοντιατρικής περίθαλψης, για ναυτικούς που εργάζονται σε πλοίο που φέρει τη σημαία του, τα οποία:

- (α) εξασφαλίζουν την εφαρμογή στους ναυτικούς, όποιων γενικών διατάξεων περί προστασίας της επαγγελματικής υγείας και ιατρικής περίθαλψης που σχετίζονται με τα καθήκοντα τους, καθώς και των ειδικών διατάξεων που αφορούν την εργασία επί πλοίου,
- (β) εξασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί λαμβάνουν προστασία της υγείας και ιατρική περίθαλψη όσο το δυνατόν πιο συγκρίσιμη με αυτή που διατίθεται γενικά σε εργαζομένους στην ξηρά, συμπεριλαμβανομένης της άμεσης πρόσβασης στα απαραίτητα φάρμακα, τον ιατρικό εξοπλισμό και τις εγκαταστάσεις διάγνωσης και θεραπείας και σε ιατρικές πληροφορίες και συμβουλές,
- (γ) παρέχουν στους ναυτικούς το δικαίωμα επίσκεψης σε προσοντούχο ιατρό ή οδοντίατρο χωρίς καθυστέρηση στους λιμένες που προσεγγίζει το πλοίο, όπου αυτό είναι δυνατόν,

- (δ) εξασφαλίζουν ότι, στο βαθμό που αυτό είναι συμβατό με το εθνικό δίκαιο και την πρακτική του Μέλους, ιατρική περίθαλψη και υπηρεσίες προστασίας της υγείας ενόσω οι ναυτικοί βρίσκονται επί του πλοίου ή αποβιβάζονται σε ξένο λιμένα, θα παρέχονται χωρίς χρέωση στους ναυτικούς, και
- (ε) δεν περιορίζονται στη θεραπεία ασθενών ή τραυματιών ναυτικών, αλλά περιλαμβάνουν μέτρα προληπτικού χαρακτήρα, όπως προγράμματα προώθησης της υγείας και εκπαίδευσης περί της υγείας.

2. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να υιοθετήσει μία τυπική μορφή ιατρικής έκθεσης για χρήση από τους πλοιάρχους των πλοίων και το αρμόδιο ιατρικό προσωπικό επί του πλοίου και στην ξηρά. Η έκθεση, όταν συμπληρωθεί και τα περιεχόμενα της θα πρέπει να τηρούνται εμπιστευτικά και να χρησιμοποιούνται μόνο για τη διευκόλυνση της θεραπείας των ναυτικών.

3. Κάθε Μέλος θα πρέπει να υιοθετήσει νόμους και κανονισμούς που να θεσπίζουν απαιτήσεις για νοσοκομειακές εγκαταστάσεις και εγκαταστάσεις ιατρικής περίθαλψης και εξοπλισμού και εκπαίδευσης σε πλοία που φέρουν τη σημαία του.

4. Οι εθνικοί νόμοι και κανονισμοί θα πρέπει να προβλέπουν τουλάχιστον τις εξής απαιτήσεις:

- (α) όλα τα πλοία θα πρέπει να φέρουν φαρμακείο, ιατρικό εξοπλισμό και ιατρικό οδηγό, τα χαρακτηριστικά των οποίων θα πρέπει να ορίζονται και να υπόκεινται σε τακτική επιθεώρηση από την αρμόδια αρχή. Οι εθνικές απαιτήσεις θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τον τύπο του πλοίου, τον αριθμό των προσώπων επί του πλοίου και τη φύση, τον προσορισμό και τη διάρκεια των ταξιδιών και τα σχετικά εθνικά και διεθνή προτεινόμενα ιατρικά πρότυπα,
- (β) τα πλοία που μεταφέρουν 100 άτομα ή περισσότερα και απασχολούνται συνήθως σε διεθνή ταξίδια, διάρκειας μεγαλύτερης των τριών ημερών, θα πρέπει να φέρουν προσοντούχο ιατρό που να είναι υπεύθυνος για την παροχή ιατρικής περίθαλψης. Οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί θα πρέπει να προσδιορίζουν επίσης ποια άλλα πλοία θα πρέπει να απαιτείται να φέρουν ιατρό, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, παράγοντες όπως τη διάρκεια, τη φύση και τις συνθήκες του ταξιδιού και τον αριθμό των ναυτικών επί του πλοίου,
- (γ) πλοία που δεν φέρουν ιατρό θα πρέπει να απαιτείται να διαθέτουν είτε τουλάχιστον ένα ναυτικό επί του πλοίου ο οποίος να είναι υπεύθυνος για την ιατρική περίθαλψη και τη χορήγηση φαρμάκων ως μέρος των τακτικών καθηκόντων του είτε τουλάχιστον ένα ναυτικό επί του πλοίου ικανό να παρέχει ιατρικές πρώτες βοήθειες. Τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου, τα οποία δεν είναι ιατροί, θα πρέπει να έχουν ικανοποιητικά ολοκληρώσει εκπαίδευση στην ιατρική περίθαλψη που να πληροί τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρότυπα της Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών για Ναυτικούς, 1978, όπως τροποποιήθηκε, ("STCW"). Οι ναυτικοί που ορίζονται να παρέχουν ιατρικές πρώτες βοήθειες θα πρέπει να έχουν ικανοποιητικά ολοκληρώσει εκπαίδευση στις ιατρικές πρώτες βοήθειες που να πληροί τις απαιτήσεις της STCW. Οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί θα πρέπει να καθορίζουν το επίπεδο της εγκεκριμένης εκπαίδευσης που απαιτείται λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, παράγοντες όπως τη διάρκεια, τη φύση και τις συνθήκες του ταξιδιού και τον αριθμό των ναυτικών επί του πλοίου, και
- (δ) η αρμόδια αρχή θα πρέπει να εξασφαλίζει, με προκαθορισμένο σύστημα, ότι ιατρικές συμβουλές με ασύρματη ή δορυφορική επικοινωνία σε πλοία στη

θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων των συμβουλών από ειδικούς, θα είναι διαθέσιμες 24 ώρες την ημέρα. Οι ιατρικές συμβουλές, συμπεριλαμβανομένης της μετάδοσης ιατρικών μηνυμάτων με ασύρματη ή δορυφορική επικοινωνία μεταξύ του πλοίου και των ατόμων που παρέχουν τις συμβουλές στην ξηρά, θα πρέπει να είναι διαθέσιμες δωρεάν σε όλα τα πλοία, ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρουν.

Οδηγία B4.1 – Ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου και στην ξηρά

Οδηγία B4.1.1 – Παροχή ιατρικής περίθαλψης

1. Κατά το καθορισμό του επιπέδου ιατρικής εκπαίδευσης που θα παρέχεται σε πλοία που δεν υποχρεούνται να φέρουν ιατρό, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να απαιτεί όπως:

- (α) τα πλοία που μπορούν συνήθως να αποκτήσουν πρόσβαση σε ιατρική περίθαλψη και ιατρικές εγκαταστάσεις εντός οκτώ ωρών, θα πρέπει να διαθέτουν τουλάχιστον έναν ορισμένο ναυτικό με εγκεκριμένη εκπαίδευση στις ιατρικές πρώτες βοήθειες, όπως απαιτείται από την STCW, που θα επιτρέψει στα άτομα αυτά να προβούν σε άμεσες και αποτελεσματικές ενέργειες σε περίπτωση ατυχημάτων ή ασθενειών που μπορεί να προκύψουν επί του πλοίου και να κάνουν χρήση των ιατρικών συμβουλών μέσω ασύρματης ή δορυφορικής επικοινωνίας, και
- (β) όλα τα υπόλοιπα πλοία θα πρέπει να διαθέτουν τουλάχιστον έναν ορισμένο ναυτικό με εγκεκριμένη εκπαίδευση στην ιατρική περίθαλψη, όπως απαιτείται από την STCW, συμπεριλαμβανομένης πρακτικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης σε τεχνικές διάσωσης, όπως η ενδοφλέβια θεραπεία, που θα επιτρέψει στα άτομα αυτά να συμμετάσχουν αποτελεσματικά σε συντονισμένα σχέδια ιατρικής βοήθειας σε πλοία στη θάλασσα και να παρέχουν στους ασθενείς ή τραυματίες ικανοποιητικό επίπεδο ιατρικής περίθαλψης κατά τη διάρκεια της περιόδου που μπορεί να παραμείνουν επί του πλοίου.

2. Η εκπαίδευση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 της παρούσας Οδηγίας, θα πρέπει να βασίζεται στο περιεχόμενο των πιο πρόσφατων εκδόσεων του *Διεθνούς Ιατρικού Οδηγού για Πλοία, του Οδηγού Ιατρικών Πρώτων Βοηθειών για Χρήση σε Ατυχήματα με εμπλοκή Επικίνδυνων Αγαθών, του Εγγράφου Καθοδήγησης – Διεθνής Οδηγός Ναυτικής Εκπαίδευσης* και της ιατρικής ενότητας του *Διεθνούς Κώδικα Σημάτων*, καθώς και παρόμοιων εθνικών οδηγιών.

3. Τα άτομα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 της παρούσας Οδηγίας και εκείνοι οι λοιποί ναυτικοί που ενδέχεται να απαιτείται από την αρμόδια αρχή, θα πρέπει να παρακολουθούν, ανά διαστήματα περίπου πέντε ετών, επαναληπτικά μαθήματα που θα τους επιτρέψουν να διατηρούν και να αυξάνουν τις γνώσεις και τις ικανότητές τους και να τηρούνται ενήμεροι για τις νέες εξελίξεις.

4. Το φαρμακείο και τα περιεχόμενα του καθώς και ο ιατρικός εξοπλισμός και ο ιατρικός οδηγός που φέρει το πλοίο, θα πρέπει να συντηρούνται κατάλληλα και να επιθεωρούνται σε τακτικά διαστήματα, που δεν θα ξεπερνούν τους 12 μήνες, από υπεύθυνα άτομα που ορίζονται από την αρμόδια αρχή, τα οποία θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι ετικέτες, οι ημερομηνίες λήξης και οι συνθήκες

αποθήκευσης όλων των φαρμάκων και των οδηγίων χρήσης τους ελέγχονται και ότι όλος ο εξοπλισμός λειτουργεί όπως απαιτείται. Κατά την υιοθέτηση ή την αναθεώρηση του ιατρικού οδηγού του πλοίου που χρησιμοποιείται εθνικώς και κατά το καθορισμό των περιεχομένων του φαρμακείου και του ιατρικού εξοπλισμού, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις διεθνείς συστάσεις στο τομέα αυτό, συμπεριλαμβανομένης της πιο πρόσφατης έκδοσης του *Διεθνούς Ιατρικού Οδηγού για Πλοία* και των λοιπών οδηγιών που αναφέρονται στην παράγραφο 2 της παρούσας Οδηγίας.

5. Όταν ένα φορτίο που κατηγοριοποιείται ως επικίνδυνο δεν έχει συμπεριληφθεί στην πιο πρόσφατη έκδοση του *Οδηγού Ιατρικών Πρώτων Βοηθειών για Χρήση σε Ατυχήματα με εμπλοκή Επικίνδυνων Αγαθών*, οι απαραίτητες πληροφορίες για τη φύση των ουσιών, τους εμπλεκόμενους κινδύνους, τις απαραίτητες συσκευές προσωπικής προστασίας, τις σχετικές ιατρικές διαδικασίες και τα ειδικά αντίδοτα θα πρέπει να είναι διαθέσιμα στους ναυτικούς. Τα εν λόγω ειδικά αντίδοτα και οι συσκευές προσωπικής προστασίας θα πρέπει να βρίσκονται στο πλοίο όποτε μεταφέρονται επικίνδυνα αγαθά. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να είναι ενσωματωμένες στις πολιτικές και τα προγράμματα του πλοίου για την επαγγελματική ασφάλεια και υγεία που ορίζει ο Κανονισμός 4.3 και οι σχετικές διατάξεις του Κώδικα.

6. Όλα τα πλοία θα πρέπει να φέρουν πλήρη και ενημερωμένο κατάλογο ασύρματων σταθμών μέσω των οποίων μπορούν να λαμβάνονται ιατρικές συμβουλές. Και εάν διαθέτουν σύστημα δορυφορικής επικοινωνίας, να φέρουν ενημερωμένο και πλήρη κατάλογο των επίγειων παράκτιων σταθμών μέσω των οποίων μπορούν να λαμβάνονται ιατρικές συμβουλές. Οι ναυτικοί που έχουν την ευθύνη για ιατρική περίθαλψη ή ιατρικές πρώτες βοήθειες επί του πλοίου, θα πρέπει να ενημερώνονται για τη χρήση του ιατρικού οδηγού του πλοίου και της ιατρικής ενότητας της πιο πρόσφατης έκδοσης του *Διεθνούς Κώδικα Σημάτων* ούτως ώστε να έχουν τη δυνατότητα να κατανοήσουν τον τύπο των πληροφοριών που χρειάζεται ο ιατρός που παρέχει τις συμβουλές καθώς και τις συμβουλές που λαμβάνουν.

Οδηγία B4.1.2 – Έντυπο ιατρικών εκθέσεων

1. Το τυπικό έντυπο ιατρικών εκθέσεων για τους ναυτικούς, που απαιτείται βάσει του Μέρους Α του παρόντος Κώδικα, θα πρέπει να είναι σχεδιασμένο ώστε να διευκολύνει την ανταλλαγή ιατρικών και σχετικών πληροφοριών που αφορούν συγκεκριμένους ναυτικούς μεταξύ πλοίου και ξηράς σε περιπτώσεις ασθένειας ή τραυματισμού.

Οδηγία B4.1.3 – Ιατρική περίθαλψη στην ξηρά

1. Οι ιατρικές εγκαταστάσεις στην ξηρά για τη θεραπεία των ναυτικών θα πρέπει να είναι επαρκείς για τους σκοπούς. Οι ιατροί, οι οδοντίατροι και το λοιπό ιατρικό προσωπικό θα πρέπει να διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα.

2. Μέτρα θα πρέπει να λαμβάνονται για να εξασφαλίζεται ότι οι ναυτικοί θα έχουν πρόσβαση όταν βρίσκονται σε λιμένα σε:

(α) θεραπεία σε εξωτερικά ιατρεία για ασθένεια και τραυματισμό,

- (β) νοσηλεία, όταν είναι απαραίτητη, και
- (γ) εγκαταστάσεις οδοντιατρικής θεραπείας, ιδίως σε επείγουσες περιπτώσεις.

3. Κατάλληλα μέτρα θα πρέπει να λαμβάνονται για να διευκολύνεται η θεραπεία ναυτικών που πάσχουν από νόσους. Συγκεκριμένα, οι ναυτικοί θα πρέπει να εισάγονται άμεσα σε κλινικές και νοσοκομεία στην ξηρά, χωρίς δυσκολία και ανεξάρτητα από την εθνικότητα ή τα θρησκευτικά πιστεύω, και όταν αυτό είναι δυνατόν να πρέπει να γίνονται ρυθμίσεις για να εξασφαλίζεται, όταν αυτό είναι απαραίτητο, η συνέχιση της θεραπείας με συμπλήρωση των ιατρικών ευκολιών που τους διατίθενται.

Οδηγία B4.1.4 – Ιατρική βοήθεια σε άλλα πλοία και διεθνής συνεργασία

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξετάσει δεόντως τη συμμετοχή σε διεθνή συνεργασία στον τομέα της βοήθειας, των προγραμμάτων και της έρευνας της προστασίας της υγείας και της ιατρικής περίθαλψης. Η εν λόγω συνεργασία μπορεί να καλύπτει:

- (α) την ανάπτυξη και το συντονισμό προσπαθειών έρευνας και διάσωσης και το διακανονισμό έγκαιρης ιατρικής βοήθειας και εκκένωσης στη θάλασσα για τους σοβαρά ασθενείς ή τραυματίες επί του πλοίου με τέτοια μέσα όπως τα συστήματα περιοδικής αναφοράς της θέσης του πλοίου, τα κέντρα συντονισμού διάσωσης και τις επείγουσες υπηρεσίες ελικοπτερου, σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση για τη Θαλάσσια Έρευνα και Διάσωση, 1979, όπως τροποποιήθηκε και το *Εγχειρίδιο Διεθνούς Αεροναυτικής και Θαλάσσιας Έρευνας και Διάσωσης (IAMSAR)*,
- (β) τη βέλτιστη χρησιμοποίηση όλων των πλοίων που φέρουν ιατρούς και τη διάθεση πλοίων στη θάλασσα που μπορούν να παρέχουν νοσοκομειακές εγκαταστάσεις και υπηρεσίες διάσωσης,
- (γ) τη σύνταξη και διατήρηση διεθνούς καταλόγου ιατρών και εγκαταστάσεων ιατρικής περίθαλψης που διατίθενται ανά τον κόσμο για την παροχή επείγουσας ιατρικής περίθαλψης σε ναυτικούς,
- (δ) την αποβίβαση ναυτικών στην ξηρά για επείγουσα θεραπεία,
- (ε) την παλιννόστηση ναυτικών που νοσηλεύτηκαν στο εξωτερικό το ταχύτερο δυνατόν, σύμφωνα με τις ιατρικές συμβουλές των ιατρών που είναι υπεύθυνοι για το περιστατικό, λαμβάνοντας υπόψη τις επιθυμίες και τις ανάγκες των ναυτικών,
- (στ) παροχή προσωπικής βοήθειας σε ναυτικούς κατά τη διάρκεια της παλιννόστησης, σύμφωνα με τις ιατρικές συμβουλές των ιατρών που είναι υπεύθυνοι για το περιστατικό, λαμβάνοντας υπόψη τις επιθυμίες και τις ανάγκες των ναυτικών,
- (ζ) προσπάθειες δημιουργίας κέντρων υγείας για ναυτικούς με σκοπό:
 - (i) τη διεξαγωγή έρευνας για τη κατάσταση της υγείας, την ιατρική θεραπεία και την προληπτική φροντίδα της υγείας των ναυτικών, και
 - (ii) την εκπαίδευση του προσωπικού ιατρικών και υγειονομικών υπηρεσιών στη ναυτική ιατρική,

- (η) τη συλλογή και την αξιολόγηση στατιστικών στοιχείων σχετικά με εργατικά ατυχήματα, νόσους και θανάτους των ναυτικών και ενσωμάτωση και εναρμόνιση των στατιστικών αυτών με τυχόν υφιστάμενο εθνικό σύστημα στατιστικών για εργατικά ατυχήματα και νόσους που καλύπτουν άλλες κατηγορίες εργαζομένων,
- (θ) οργάνωση διεθνών ανταλλαγών τεχνικών πληροφοριών, εκπαιδευτικού υλικού και προσωπικού, καθώς και διεθνών εκπαιδευτικών προγραμμάτων, σεμιναρίων και ομάδων εργασίας,
- (ι) παροχή σε όλους τους ναυτικούς ειδικών θεραπευτικών και προληπτικών υγειονομικών και ιατρικών υπηρεσιών σε λιμένες ή διάθεση προς αυτούς γενικών υγειονομικών, ιατρικών υπηρεσιών και υπηρεσιών αποκατάστασης, και
- (ια) ρυθμίσεις για την παλιννόστηση της σορού ή της τέφρας θανόντων ναυτικών, σύμφωνα με τις επιθυμίες των συγγενών και το ταχύτερο δυνατόν.

2. Η διεθνής συνεργασία στον τομέα της προστασίας της υγείας και της ιατρικής περίθαλψης των ναυτικών, θα πρέπει να βασίζεται σε διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες ή διαβουλεύσεις μεταξύ Μελών.

Οδηγία Β4.1.5 – Εξαρτώμενα μέλη ναυτικών

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να υιοθετήσει μέτρα για την εξασφάλιση κατάλληλης και επαρκούς ιατρικής περίθαλψης για τα εξαρτώμενα μέλη των ναυτικών που κατοικούν στην επικράτειά του, ενόσω εκκρεμεί η ανάπτυξη υπηρεσίας ιατρικής περίθαλψης που θα περιλαμβάνει στο πεδίο της γενικά τους εργαζομένους και τα εξαρτώμενα μέλη τους, όπου δεν υπάρχουν τέτοιες υπηρεσίες και θα πρέπει να ενημερώνει το Διεθνές Γραφείο Εργασίας σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνονται για το σκοπό αυτό.

Κανονισμός 4.2 – Ευθύνες πλοιοκτητών

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί προστατεύονται έναντι των οικονομικών συνεπειών της ασθένειας, του τραυματισμού ή του θανάτου που επέρχεται σε σχέση με την απασχόλησή τους

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι μέτρα, σύμφωνα με το Κώδικα, λαμβάνονται στα πλοία που φέρουν τη σημαία του ούτως ώστε να παρέχεται στους ναυτικούς που εργάζονται στα πλοία το δικαίωμα υλικής βοήθειας και υποστήριξης από τον πλοιοκτήτη σε σχέση με τις οικονομικές συνέπειες της ασθένειας, του τραυματισμού ή του θανάτου που επέρχεται ενώ υπηρετούν βάσει σύμβασης εργασίας ναυτικού ή που απορρέει από την απασχόλησή τους βάσει τέτοιας σύμβασης.

2. Ο παρόν Κανονισμός δεν επηρεάζει τυχόν άλλα ένδικα μέσα που μπορεί να επιδιώξει ένας ναυτικός.

Πρότυπο Α4.2 – Ευθύνες πλοιοκτητών

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να υιοθετήσει νόμους και κανονισμούς που να απαιτούν οι πλοιοκτήτες των πλοίων που φέρουν τη σημαία του να είναι υπεύθυνοι για την προστασία της υγείας και την ιατρική περίθαλψη όλων των ναυτικών που εργάζονται στα πλοία σύμφωνα με τα ακόλουθα ελάχιστα πρότυπα:

- (α) οι πλοιοκτήτες θα είναι υπεύθυνοι για τα έξοδα των ναυτικών που εργάζονται στα πλοία τους που αφορούν την ασθένεια και το τραυματισμό των ναυτικών που προκύπτει μεταξύ της ημερομηνίας έναρξης των καθηκόντων τους και της ημερομηνίας κατά την οποία θεωρούνται ότι έχουν δεόντως παλιννοστηθεί, ή που απορρέουν από την απασχόλησή τους μεταξύ των εν λόγω ημερομηνιών,
- (β) οι πλοιοκτήτες θα παρέχουν οικονομική ασφάλεια για την εξασφάλιση αποζημίωσης σε περίπτωση θανάτου ή μακροχρόνιας αναπηρίας των ναυτικών λόγω εργατικού τραυματισμού, ασθένειας ή κινδύνου, όπως ορίζει η ~~εθνική νομοθεσία, η σύμβαση εργασίας των ναυτικών ή οι συλλογικές συμβάσεις,~~
- (γ) οι πλοιοκτήτες θα είναι υπεύθυνοι για τη κάλυψη των δαπανών ιατρικής περίθαλψης, συμπεριλαμβανομένης της ιατρικής θεραπείας και της παροχής των απαραίτητων φαρμάκων και θεραπευτικών συσκευών και τη διατροφή και ενδιαιτήση μακριά από το σπίτι τους, έως ότου συνέλθει ο ασθενής ή τραυματίας ναυτικός ή έως ότου η ασθένεια ή η αναπηρία ανακηρυχθούν ως μόνιμου χαρακτήρα, και
- (δ) οι πλοιοκτήτες θα είναι υπεύθυνοι για τη καταβολή του κόστους των δαπανών ταφής σε περίπτωση θανάτου που επήλθε επί του πλοίου ή στην ξηρά κατά τη διάρκεια της περιόδου απασχόλησης.

2. Οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί μπορεί να περιορίζουν την υποχρέωση του πλοιοκτήτη για τη κάλυψη της δαπάνης ιατρικής περίθαλψης και ενδιαιτήσης και διατροφής σε περίοδο δεν θα πρέπει να είναι μικρότερη από 16 εβδομάδες από την ημέρα του τραυματισμού ή της έναρξης της ασθένειας.

3. Όταν η ασθένεια ή ο τραυματισμός έχει ως αποτέλεσμα την ανικανότητα για εργασία, ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να είναι υπεύθυνος:

- (α) για τη καταβολή πλήρων μισθών για όσο διάστημα οι ασθενείς ή τραυματίες ναυτικοί παραμένουν στο πλοίο ή έως ότου οι ναυτικοί παλιννοστηθούν σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, και
- (β) για τη καταβολή μισθών, εξ' ολοκλήρου ή εν μέρει, όπως ορίζουν οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί ή όπως προβλέπουν οι συλλογικές συμβάσεις, από τη στιγμή που οι ναυτικοί παλιννοστούνται ή αποβιβάζονται στη ξηρά έως την ανάρρωσή τους ή, εάν συμβεί νωρίτερα, έως ότου αποκτήσουν δικαίωμα για επιδόματα, βάσει της νομοθεσίας του ενδιαφερόμενου Μέλους.

4. Οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί μπορεί να περιορίζουν την υποχρέωση του πλοιοκτήτη για τη καταβολή μισθών, εξ' ολοκλήρου ή εν μέρει, σε σχέση με ναυτικό που δεν βρίσκεται πλέον στο πλοίο, σε περίοδο που δεν θα πρέπει να είναι μικρότερη από 16 εβδομάδες από την ημέρα του τραυματισμού ή της έναρξης της ασθένειας.

5. Οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί μπορεί να εξαιρούν τον πλοιοκτήτη από υποχρέωση όσον αφορά:

- (α) τραυματισμό που επήλθε με άλλο τρόπο πλιν της υπηρεσίας επί του πλοίου,
- (β) τραυματισμό ή ασθένεια λόγω σκόπμου παραπτώματος τους ασθενούς, τραυματία ή θανόντα ναυτικού, και
- (γ) ασθένεια ή αναπηρία που αποκρύφτηκε σκόπιμα κατά την έναρξη της απασχόλησης.

6. Οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί μπορεί να εξαιρούν τον πλοιοκτήτη από την υποχρέωση κάλυψης των δαπανών ιατρικής περίθαλψης και ενδίαίτησης και διατροφής και των εξόδων ταφής, στο βαθμό που η εν λόγω υποχρέωση αναλαμβάνεται από τις δημόσιες αρχές.

7. Οι πλοιοκτήτες ή οι εκπρόσωποι τους θα πρέπει να λάβουν μέτρα για την ασφαλή φύλαξη των περιουσιακών στοιχείων που αφήνονται επί του πλοίου από ασθενείς, τραυματίες ή θανόντες ναυτικούς και για την επιστροφή τους σε αυτούς ή στους συγγενείς τους.

Οδηγία B4.2 – Ευθύνες πλοιοκτητών

1. Η καταβολή πλήρων μισθών που απαιτεί το Πρότυπο A4.2, παράγραφος 3(α), μπορεί να μην περιλαμβάνει επιμίσθια.

2. Οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί μπορεί να προβλέπουν ότι ο πλοιοκτήτης θα παύσει να είναι υπόχρεος για τη καταβολή των δαπανών ασθενούς ή τραυματία ναυτικού από το χρόνο που ο ναυτικός μπορεί να αξιώσει ιατρικά επιδόματα βάσει προγράμματος υποχρεωτικής ασφάλισης ασθενείας, υποχρεωτικής ασφάλισης ατυχημάτων ή αποζημίωσης εργαζομένων για ατυχήματα.

3. Οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί μπορεί να προβλέπουν ότι τα έξοδα ταφής που κατέβαλε ο πλοιοκτήτης θα αποδίδονται από ασφαλιστικό ίδρυμα σε περιπτώσεις που καταβάλλεται επίδομα κηδείας για θανόντα ναυτικό σύμφωνα με νόμους ή κανονισμούς που σχετίζονται με τη κοινωνική ασφάλιση ή την αποζημίωση των εργαζομένων.

Κανονισμός 4.3 – Προστασία της υγείας και της ασφάλειας και πρόληψη ατυχημάτων

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι το περιβάλλον εργασίας των ναυτικών στα πλοία προάγει την επαγγελματική ασφάλεια και υγεία

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι οι ναυτικοί σε πλοία που φέρουν τη σημαία του λαμβάνουν προστασία επαγγελματικής υγείας και ζουν, εργάζονται και εκπαιδεύονται στο πλοίο σε ένα ασφαλές και υγιεινό περιβάλλον.

2. Κάθε Μέλος θα πρέπει να αναπτύξει και να εφαρμόσει εθνικές οδηγίες για τη διαχείριση της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας σε πλοία που φέρουν τη σημαία του, μετά από διαβούλευση με τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών και λαμβάνοντας υπόψη τους ισχύοντες κώδικες, οδηγίες και πρότυπα που προτείνουν οι διεθνείς οργανισμοί, οι εθνικές διοικήσεις και οι οργανισμοί της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

3. Κάθε Μέλος θα πρέπει να υιοθετήσει νόμους και κανονισμούς και άλλα μέτρα που να αφορούν τα ζητήματα που προσδιορίζονται στον Κώδικα, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά διεθνή όργανα και να θέσει πρότυπα για την προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και την πρόληψη των ατυχημάτων σε πλοία που φέρουν τη σημαία του.

Πρότυπο Α4.3 – Προστασία της υγείας και της ασφάλειας και πρόληψη ατυχημάτων

1. Οι νόμοι και οι κανονισμοί και τα άλλα μέτρα που θα πρέπει να υιοθετηθούν σύμφωνα με τον Κανονισμό 4.3, παράγραφο 3, θα πρέπει να περιλαμβάνουν τα ακόλουθα ζητήματα:

- (α) την υιοθέτηση και αποτελεσματική υλοποίηση και προαγωγή πολιτικών και ~~προγραμμάτων επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας σε πλοία που φέρουν τη σημαία του Μέλους~~, συμπεριλαμβανομένης της αξιολόγησης κινδύνων καθώς και της εκπαίδευσης και κατάρτισης των ναυτικών,
- (β) εύλογες προφυλάξεις για την πρόληψη των εργατικών ατυχημάτων, τραυματισμών και ασθενειών επί του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων μέτρων για τη μείωση και πρόληψη του κινδύνου έκθεσης σε επιβλαβή επίπεδα περιβαλλοντικών παραγόντων και χημικών καθώς και του κινδύνου τραυματισμού ή ασθένειας που μπορεί να προέλθει από τη χρήση εξοπλισμού και μηχανημάτων στα πλοία,
- (γ) προγράμματα εντός των πλοίων για την πρόληψη εργατικών ατυχημάτων, τραυματισμών και ασθενειών και για τη συνεχή βελτίωση της προστασίας της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας, με τη συμμετοχή ειπροσώπων των ναυτικών και όλων των άλλων προσώπων που ενδιαφέρονται για την υλοποίησή τους, λαμβάνοντας υπόψη προληπτικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένου του μηχανολογικού και σχεδιαστικού ελέγχου, της υποκατάστασης διαδικασιών και διεργασιών συλλογικών και ατομικών εργασιών και της χρήσης εξοπλισμού προσωπικής προστασίας, και
- (δ) απαιτήσεις για την επιθεώρηση, αναφορά και διόρθωση των μη ασφαλών συνθηκών και για τη διερεύνηση και αναφορά εργατικών ατυχημάτων επί πλοίων.

2. Οι διατάξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος Προτύπου θα πρέπει:

- (α) να λαμβάνουν υπόψη τα σχετικά διεθνή όργανα που αναφέρονται στην προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας εν γένει και με συγκεκριμένους κινδύνους και να καλύπτουν όλα τα ζητήματα που αφορούν την πρόληψη εργατικών ατυχημάτων, τραυματισμών και ασθενειών που μπορεί να ισχύουν για την εργασία ναυτικών, ιδίως εκείνων που είναι συγκεκριμένα για το ναυτικό επάγγελμα,
- (β) να προσδιορίζουν με σαφήνεια την υποχρέωση των πλοιοκτητών, των ναυτικών και των άλλων ενδιαφερομένων να συμμορφώνονται με τα ισχύοντα πρότυπα και με την πολιτική και το πρόγραμμα της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας του πλοίου, με ιδιαίτερη προσοχή στην ασφάλεια και την υγεία των ναυτικών ηλικίας μικρότερης των 18 ετών,

- (γ) να προσδιορίζουν τα καθήκοντα του πλοιάρχου ή του προσώπου που ορίζει ο πλοίαρχος, ή και των δύο για τη λήψη ειδικής υποχρέωσης για την υλοποίηση και συμμόρφωση με την πολιτική και το πρόγραμμα της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας του πλοίου, και
- (δ) να προσδιορίζουν την εξουσία των ναυτικών του πλοίου που διορίστηκαν ή εκλέχθηκαν ως εκπρόσωποι ασφαλείας για να συμμετέχουν σε συνεδριάσεις της επιτροπής ασφαλείας του πλοίου. Οι εν λόγω επιτροπές θα πρέπει να καταρτίζονται επί πλοίου στο οποίο υπάρχουν πέντε ή περισσότεροι ναυτικοί.

3. Οι νόμοι και κανονισμοί και τα άλλα μέτρα που αναφέρονται στον Κανονισμό 4.3, παράγραφο 3, θα πρέπει να εξετάζονται τακτικά σε διαβούλευση με τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών και, εάν είναι απαραίτητο, να αναθεωρούνται ούτως ώστε να ληφθούν υπόψη οι μεταβολές της τεχνολογίας και η έρευνα για να διευκολύνεται η συνεχής βελτίωση των πολιτικών και προγραμμάτων επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και να παρέχεται ασφαλές εργασιακό περιβάλλον για τους ναυτικούς στα πλοία που φέρουν τη σημαία του Μέλους.

4. Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των ισχυόντων διεθνών οργάνων σχετικά με τα αποδεκτά επίπεδα έκθεσης σε κινδύνους χώρου εργασίας επί πλοίων και με την ανάπτυξη και εφαρμογή πολιτικών και προγραμμάτων επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας στα πλοία, θα θεωρείται ότι πληροί τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης.

5. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

- (α) τα εργατικά ατυχήματα, τραυματισμοί και ασθένειες αναφέρονται επαρκώς, λαμβάνοντας υπόψη τη καθοδήγηση που παρέχεται από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας σε σχέση με την αναφορά και καταγραφή εργατικών ατυχημάτων και ασθενειών,
- (β) πλήρη στατιστικά στοιχεία των εν λόγω ατυχημάτων και ασθενειών τηρούνται, αναλύονται και δημοσιεύονται και, όπου αρμόζει, ακολουθούνται από έρευνα για τις γενικές τάσεις και τους κινδύνους που επισημάνθηκαν, και
- (γ) διερευνώνται τα εργατικά ατυχήματα.

6. Η καταγραφή και διερεύνηση των ζητημάτων επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας θα πρέπει να είναι σχεδιασμένη ώστε να εξασφαλίζει την προστασία των προσωπικών δεδομένων των ναυτικών και να λαμβάνει υπόψη τη καθοδήγηση που παρέχεται από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας για το εν λόγω θέμα.

7. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να συνεργάζεται με τις οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών για τη λήψη μέτρων σχετικά με τη γνωστοποίηση προς όλους τους ναυτικούς, πληροφοριών που αφορούν συγκεκριμένους κινδύνους επί πλοίων, π.χ αναρτώντας επίσημες γνωστοποιήσεις που περιέχουν σχετικές οδηγίες.

8. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να απαιτεί οι πλοιοκτήτες που πραγματοποιούν αξιολόγηση κινδύνων, σε σχέση με τη διαχείριση της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας, να αποδίδουν κατάλληλες στατιστικές πληροφορίες από τα πλοία τους και από γενικά στατιστικά στοιχεία που παρέχει η αρμόδια αρχή.

Οδηγία Β4.3 – Προστασία της υγείας και της ασφάλειας και πρόληψη ατυχημάτων

Οδηγία Β4.3.1 – Διατάξεις για εργατικά ατυχήματα, τραυματισμούς και ασθένειες

1. Οι διατάξεις που απαιτούνται βάσει του Προτύπου Α4.3 θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη το Κώδικα πρακτικής της Δ.Ο.Ε που έχει τίτλο *Πρόληψη ατυχημάτων σε πλοία στη θάλασσα και σε λιμένα*, 1996 και τις επακόλουθες εκδόσεις και άλλα σχετικά πρότυπα της Δ.Ο.Ε και διεθνή πρότυπα και οδηγίες και κώδικες πρακτικής που αφορούν την προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας, συμπεριλαμβανομένων όποιων επιπέδων έκθεσης που μπορεί να επισημαίνουν.

2. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι εθνικές οδηγίες για τη διαχείριση της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας απευθύνονται στα ακόλουθα ζητήματα, συγκεκριμένα:

- (α) γενικές και βασικές διατάξεις,
- (β) κατασκευαστικά στοιχεία του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των μέσων πρόσβασης και των κινδύνων που συνδέονται με τον αμιάντο,
- (γ) μηχανήματα,
- (δ) τις επιπτώσεις της υπερβολικά χαμηλής ή υψηλής θερμοκρασίας οποιασδήποτε επιφάνειας με την οποία οι ναυτικοί έρχονται σε επαφή,
- (ε) τις επιπτώσεις του θορύβου στο χώρο εργασίας και στους χώρους ενδιαίτησης του πλοίου,
- (στ) τις επιπτώσεις των δονήσεων στο χώρο εργασίας και στους χώρους ενδιαίτησης του πλοίου,
- (ζ) τις επιπτώσεις περιβαλλοντικών παραγόντων, εκτός αυτών που αναφέρονται στις υποπαραγράφους (δ) και (ε), στο χώρο εργασίας και στους χώρους ενδιαίτησης του πλοίου, συμπεριλαμβανομένου του καπνού των τσιγάρων,
- (η) ειδικά μέτρα ασφαλείας επί και κάτω του καταστρώματος,
- (θ) εξοπλισμός φόρτωσης και εκφόρτωσης,
- (ι) πρόληψη πυρκαγιών και πυρόσβεση,
- (ια) άγκυρες, αλυσίδες και γραμμές,
- (ιβ) επικίνδυνα φορτία και έρμα,
- (ιγ) προσωπικός προστατευτικός εξοπλισμός για τους ναυτικούς,
- (ιδ) εργασία σε κλειστούς χώρους,
- (ιε) σαμιατικές και πνευματικές επιπτώσεις της κόπωσης,
- (ιστ) επιπτώσεις εξάρτησης από ναρκωτικά και αλκοόλ,
- (ιζ) προστασία και πρόληψη HIV/AIDS, και
- (ιη) ανταπόκριση σε έκτακτες καταστάσεις και ατυχήματα.

3. Η αξιολόγηση των κινδύνων και η μείωση της έκθεσης στα ζητήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 της παρούσας Οδηγίας, θα πρέπει να λαμβάνουν

υπόψη τις σωματικές επαγγελματικές επιπτώσεις στην υγεία, συμπεριλαμβανομένου του χειροκίνητου χειρισμού φορτίων, του θορύβου και των δονήσεων, τις χημικές και βιολογικές επαγγελματικές επιπτώσεις στην υγεία, τις πνευματικές επαγγελματικές επιπτώσεις στην υγεία, τις φυσικές και πνευματικές επιπτώσεις της κόπωσης στην υγεία και τα εργατικά ατυχήματα. Τα απαραίτητα μέτρα θα πρέπει να λαμβάνουν δεόντως υπόψη την προληπτική αρχή, σύμφωνα με την οποία, μεταξύ άλλων, η καταπολέμηση του κινδύνου στην πηγή, η προσαρμογή της εργασίας στο άτομο, ιδίως όσον αφορά το σχεδιασμό των χώρων εργασίας και η αντικατάσταση του επικίνδυνου με το μη επικίνδυνο ή το λιγότερο επικίνδυνο, έχουν προτεραιότητα έναντι του προσωπικού προστατευτικού εξοπλισμού για τους ναυτικούς.

4. Επίσης η αρμόδια αρχή θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις για την υγεία και την ασφάλεια, ιδίως στους εξής τομείς:

- (α) ανταπόκριση σε έκτακτες καταστάσεις και ατυχήματα,
- (β) επιπτώσεις εξάρτησης από ναρκωτικά και αλκοόλ,
- (γ) προστασία και πρόληψη HIV/AIDS.

Οδηγία B4.3.2 – Έκθεση σε θόρυβο

1. Η αρμόδια αρχή, σε συνδυασμό με τους αρμόδιους διεθνείς φορείς και τους σχετικούς εκπροσώπους από τις οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, θα πρέπει να εξετάζει σε συνεχή βάση το πρόβλημα του θορύβου στα πλοία με στόχο να βελτιωθεί η προστασία των ναυτικών, στο μέτρο του δυνατού, έναντι των αρνητικών επιπτώσεων της έκθεσης στο θόρυβο.

2. Η εξέταση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 της παρούσας Οδηγίας θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις αρνητικές επιπτώσεις της έκθεσης σε υπερβολικό θόρυβο για την ακοή, την υγεία και την άνεση των ναυτικών και τα μέτρα που θα καθορίζονται ή θα προτείνονται για τη μείωση του θορύβου στα πλοία για την προστασία των ναυτικών. Τα μέτρα που θα εξεταστούν θα πρέπει να περιλαμβάνουν τα εξής:

- (α) εκπαίδευση των ναυτικών σχετικά με τους κινδύνους για την ακοή και την υγεία από την παρατεταμένη έκθεση σε υψηλά επίπεδα θορύβου και για τη κατάλληλη χρήση συσκευών και εξοπλισμού προστασίας από το θόρυβο,
- (β) παροχή εγκεκριμένου εξοπλισμού προστασίας της ακοής στους ναυτικούς, όταν είναι απαραίτητο, και
- (γ) αξιολόγηση του κινδύνου και μείωση των επιπέδων έκθεσης σε θόρυβο σε όλους τους χώρους ενδιαίτησης και αναψυχής και τροφοδοσίας καθώς και στο μηχανοστάσιο και στους άλλους χώρους μηχανημάτων.

Οδηγία B4.3.3 – Έκθεση σε δονήσεις

1. Η αρμόδια αρχή, σε συνδυασμό με τους αρμόδιους διεθνείς φορείς και τους σχετικούς εκπροσώπους από τις οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών και λαμβάνοντας υπόψη, όπως αρμόζει, τα σχετικά διεθνή πρότυπα, θα πρέπει να εξετάζει σε συνεχή βάση το πρόβλημα των δονήσεων στα πλοία με στόχο να

βελτιωθεί η προστασία των ναυτικών, στο μέτρο του δυνατού, έναντι των αρνητικών επιπτώσεων των δονήσεων.

2. Η εξέταση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 της παρούσας Οδηγίας θα πρέπει να καλύπτει τις επιπτώσεις της έκθεσης σε υπερβολικές δονήσεις για την υγεία και την άνεση των ναυτικών και τα μέτρα που θα καθορίζονται ή θα προτείνονται για τη μείωση των δονήσεων στα πλοία για την προστασία των ναυτικών. Τα μέτρα που θα εξεταστούν θα πρέπει να περιλαμβάνουν τα εξής:

- (α) εκπαίδευση των ναυτικών σχετικά με τους κινδύνους για την υγεία από την παρατεταμένη έκθεση σε δονήσεις,
- (β) παροχή εγκεκριμένου προσωπικού προστατευτικού εξοπλισμού στους ναυτικούς, όταν είναι απαραίτητο, και
- (γ) αξιολόγηση των κινδύνων και μείωση της έκθεσης σε δονήσεις σε όλους τους χώρους ενδιαίτησης και αναψυχής και τροφοδοσίας με την υιοθέτηση μέτρων σύμφωνα με τη καθοδήγηση που παρέχεται από τον κώδικα πρακτικής της Δ.Ο.Ε που έχει τίτλο Περιβαλλοντικοί παράγοντες στο χώρο εργασίας, 2001 και τυχόν επακόλουθες αναθεωρήσεις, λαμβάνοντας υπόψη τη διαφορά μεταξύ της έκθεσης στους χώρους αυτούς και στο χώρο εργασίας.

Οδηγία B4.3.4 – Υποχρεώσεις των πλοιοκτητών

1. Όποια υποχρέωση του πλοιοκτήτη να παρέχει προστατευτικό εξοπλισμό ή άλλα μέσα προστασίας για την πρόληψη ατυχημάτων θα πρέπει γενικά να συνοδεύεται από διατάξεις που να απαιτούν τη χρήση τους από τους ναυτικούς και από απαίτηση να συμμορφώνονται οι ναυτικοί με τα σχετικά μέτρα για την πρόληψη των ατυχημάτων και την προστασία της υγείας.

2. Θα πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη τα Άρθρα 7 και 11 της Σύμβασης περί Φύλαξης Μηχανημάτων, 1963 (No.119) και οι αντίστοιχες διατάξεις της Σύστασης περί Φύλαξης Μηχανημάτων, 1963 (No.118), βάσει των οποίων η υποχρέωση εξασφάλισης της συμμόρφωσης με την απαίτηση ότι τα μηχανήματα σε χρήση φυλάσσονται κατάλληλα και ότι η χρήση τους χωρίς κατάλληλες προφυλάξεις εμποδίζεται, επαφίεται στον εργοδότη, ενώ υπάρχει υποχρέωση του εργαζομένου να μην χρησιμοποιεί μηχανήματα εάν οι προφυλάξεις δεν βρίσκονται στην θέση τους και να μην καθιστά μη λειτουργικές τις παρεχόμενες προφυλάξεις.

Οδηγία B4.3.5 – Δήλωση και συλλογή στατιστικών στοιχείων

1. Όλα τα εργατικά ατυχήματα και οι εργατικοί τραυματισμοί και ασθένειες θα πρέπει να δηλώνονται ώστε να μπορούν να διερευνηθούν και να τηρηθούν, να αναλυθούν και να δημοσιευθούν πλήρη στατιστικά στοιχεία, λαμβάνοντας υπόψη την προστασία των προσωπικών δεδομένων των σχετικών ναυτικών. Οι δηλώσεις δεν θα πρέπει να περιορίζονται σε θανάτους ή σε ατυχήματα που αφορούν το πλοίο.

2. Τα στατιστικά στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 της παρούσας Οδηγίας θα πρέπει να καταγράφουν τον αριθμό, τη φύση, τα αίτια και τις επιπτώσεις των εργατικών ατυχημάτων και των εργατικών τραυματισμών και

ασθενειών, με σαφή ένδειξη, όπου ισχύει, του τμήματος του πλοίου, του τύπου του ατυχήματος και εάν συνέβη στη θάλασσα ή σε λιμένα.

3. Κάθε Μέλος θα πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη τυχόν διεθνές σύστημα ή μοντέλο καταγραφής ατυχημάτων ναυτικών, που μπορεί να έχει θεσπιστεί από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας.

Οδηγία B4.3.6 - Διερεύνηση

1. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να διενεργεί έρευνες για τα αίτια και τις περιστάσεις όλων των εργατικών ατυχημάτων και εργατικών τραυματισμών και ασθενειών που έχουν ως αποτέλεσμα απώλεια ζωής ή σοβαρό προσωπικό τραυματισμό και όποιων άλλων περιπτώσεων μπορεί να προσδιορίζονται στους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς.

2. Θα πρέπει να εξεταστεί η ένταξη των ακολούθων ως αντικείμενα έρευνας:

- (α) εργασιακό περιβάλλον, όπως επιφάνειες εργασίας, διάταξη μηχανημάτων, μέσα πρόσβασης, φωτισμός και μέθοδοι εργασίας,
- (β) πρόκληση, σε διαφορετικές ηλικιακές ομάδες, εργατικών ατυχημάτων και εργατικών τραυματισμών και ασθενειών,
- (γ) ειδικά φυσιολογικά ή ψυχολογικά προβλήματα που δημιουργούνται από το περιβάλλον επί του πλοίου,
- (δ) προβλήματα που απορρέουν από τη σωματική πίεση επί του πλοίου, ιδίως ως συνέπεια του αυξημένου φόρτου εργασίας,
- (ε) προβλήματα που απορρέουν από τις τεχνικές εξελίξεις και επιπτώσεις αυτών και η επίδρασή τους στη σύνθεση των πληρωμάτων, και
- (στ) προβλήματα που απορρέουν από ανθρώπινες παραλείψεις.

Οδηγία B4.3.7 – Εθνικά προγράμματα προστασίας και πρόληψης

1. Για να παρέχεται υγιής βάση για τα μέτρα προαγωγής της προστασίας της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και της πρόληψης ατυχημάτων, τραυματισμών και ασθενειών που οφείλονται σε συγκεκριμένους κινδύνους της ναυτικής εργασίας, θα πρέπει να γίνεται έρευνα στις γενικές τάσεις και σε εκείνους τους κινδύνους που αποκαλύπτονται από τα στατιστικά στοιχεία.

2. Η υλοποίηση προγραμμάτων προστασίας και πρόληψης για την προαγωγή της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας, θα πρέπει να οργανώνεται με τέτοιο τρόπο ώστε η αρμόδια αρχή, οι πλοιοκτίτες και οι ναυτικοί ή οι εκπρόσωποί τους και άλλοι αρμόδιοι φορείς, να μπορούν να διαδραματίσουν ενεργό ρόλο, συμπεριλαμβανομένων των τρόπων όπως συνεδριάσεις ενημέρωσης, οδηγίες επί του πλοίου για μέγιστα επίπεδα έκθεσης σε πιθανώς επιβλαβείς περιβαλλοντικούς παράγοντες στο χώρο εργασίας και όποιου άλλου κινδύνου ή αποτελέσματα μίας συστηματικής διαδικασίας αξιολόγησης κινδύνων. Συγκεκριμένα, θα πρέπει να δημιουργηθούν εθνικές ή τοπικές επιτροπές για την προστασία της επαγγελματικής

ασφάλειας και υγείας και την πρόληψη ατυχημάτων ή επιτροπές πραγματογνωμών ad hoc ή επιτροπές επί πλοίων, στις οποίες θα εκπροσωπούνται οι σχετικές οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

3. Όταν η δραστηριότητα αυτή λαμβάνει χώρα σε εταιρικό επίπεδο, θα πρέπει να εξετάζεται η εκπροσώπηση των ναυτικών σε όποια επιτροπή ασφαλείας στα πλοία του εν λόγω πλοιοκτήτη.

Οδηγία B4.3.8 – Περιεχόμενο των προγραμμάτων προστασίας και πρόληψης

1. Θα πρέπει να εξεταστεί η ένταξη των ακόλουθων στις εργασίες των επιτροπών και των άλλων φορέων που αναφέρονται στην Οδηγία B4.3.7, παράγραφο 2:

- (α) προετοιμασία εθνικών οδηγιών και πολιτικών για τα συστήματα διαχείρισης της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και διατάξεων, κανόνων και εγχειριδίων για την πρόληψη ατυχημάτων,
- (β) οργάνωση εκπαίδευσης και προγραμμάτων για την προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και την πρόληψη των ατυχημάτων,
- (γ) οργάνωση δημοσιότητας για την προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και την πρόληψη των ατυχημάτων, συμπεριλαμβανομένων ταινιών, αφισών, γνωστοποιήσεων και φυλλαδίων, και
- (δ) διανομή βιβλίων και πληροφοριών για την προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και την πρόληψη των ατυχημάτων, ούτως ώστε να φθάσουν στους ναυτικούς επί των πλοίων.

2. Οι σχετικές διατάξεις ή συστάσεις που υιοθετήθηκαν από τις αρμόδιες εθνικές αρχές ή οργανώσεις ή διεθνείς οργανισμούς θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από εκείνους που συντάσσουν τα κείμενα των μέτρων προστασίας της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και πρόληψης των ατυχημάτων ή τις προτεινόμενες πρακτικές.

3. Κατά το σχηματισμό των προγραμμάτων για την προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και την πρόληψη των ατυχημάτων, κάθε Μέλος θα πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη τυχόν κώδικες πρακτικής που αφορούν την ασφάλεια και την υγεία των ναυτικών που μπορεί να έχουν δημοσιευτεί από το Διεθνές Γραφείο Εργασίας.

Οδηγία B4.3.9 – Εκπαίδευση στην προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και την πρόληψη των εργατικών ατυχημάτων

1. Το πρόγραμμα για την εκπαίδευση που αναφέρεται στο Πρότυπο A4.3, παράγραφο 1(α), θα πρέπει να εξετάζεται κατά περιόδους και να ενημερώνεται ενόψει των εξελίξεων στους τύπους και τα μεγέθη των πλοίων και στον εξοπλισμό τους καθώς και των μεταβολών στις πρακτικές στελέχωσης, την εθνικότητα, τη γλώσσα και την οργάνωση της εργασίας επί των πλοίων.

2. Θα πρέπει να υπάρχει συνεχής δημοσιότητα της προστασίας της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και πρόληψης των ατυχημάτων. Η εν λόγω δημοσιότητα μπορεί να λαμβάνει τις ακόλουθες μορφές:

- (α) εκπαιδευτικό οπτικό ακουστικό υλικό, όπως ταινίες, για χρήση στα κέντρα επαγγελματικής εκπαίδευσης ναυτικών και όταν αυτό δυνατό, για προβολή επί των πλοίων,
- (β) επίδειξη αφισών επί των πλοίων,
- (γ) ένταξη, σε περιοδικά που διαβάζουν οι ναυτικοί, άρθρων για τους κινδύνους της ναυτικής εργασίας και για τα μέτρα προστασίας της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και πρόληψης των ατυχημάτων, και
- (δ) ειδικές εκστρατείες με χρήση διαφόρων μέσων δημοσιότητας για την εκπαίδευση των ναυτικών, συμπεριλαμβανομένων των εκστρατειών για τις ασφαλείς πρακτικές εργασίας.

3. Η δημοσιότητα που αναφέρεται στην παράγραφο 2 της παρούσας Οδηγίας θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις διαφορετικές εθνικότητες, γλώσσες και πολιτισμούς των ναυτικών επί των πλοίων.

Οδηγία B4.3.10 – Εκπαίδευση νεαρών ναυτικών για την ασφάλεια και την υγεία

1. Οι κανονισμοί ασφάλειας και υγείας θα πρέπει να αναφέρονται σε γενικές διατάξεις περί ιατρικών εξετάσεων πριν από και κατά τη διάρκεια της απασχόλησης και στην πρόληψη ατυχημάτων και την προστασία της υγείας στην εργασία, οι οποίες μπορεί να ισχύουν για την εργασία των ναυτικών. Οι εν λόγω κανονισμοί θα πρέπει να προσδιορίζουν μέτρα τα οποία θα ελαχιστοποιούν τους επαγγελματικούς κινδύνους των νεαρών ναυτικών κατά τη διάρκεια των καθηκόντων τους.

2. Εκτός από περιπτώσεις όπου ένας νεαρός ναυτικός αναγνωρίζεται ως πλήρως προσοντούχος σε σχετική ειδικότητα από την αρμόδια αρχή, οι κανονισμοί θα πρέπει να προσδιορίζουν περιορισμούς για τους νεαρούς ναυτικούς που αναλαμβάνουν, χωρίς κατάλληλη εποπτεία και καθοδήγηση, ορισμένους τύπους εργασίας που παρουσιάζουν ιδιαίτερους κινδύνους ατυχημάτων ή που έχουν επιβλαβείς επιπτώσεις στην υγεία τους ή τη σωματική τους ανάπτυξη ή που απαιτούν συγκεκριμένο βαθμό ωριμότητας, πείρας ή ικανότητας. Κατά το προσδιορισμό των τύπων εργασίας που θα περιορίζονται από τους κανονισμούς, η αρμόδια αρχή μπορεί να εξετάσει συγκεκριμένα την εργασία που αφορά:

- (α) την άρση, μετακίνηση ή μεταφορά βαρέων φορτίων ή αντικειμένων,
- (β) την είσοδο σε λέβητες, δεξαμενές και υδατοστεγή τμήματα του πλοίου,
- (γ) την έκθεση σε επιβλαβή επίπεδα θορύβου και δονήσεων,
- (δ) το χειρισμό ανυψωτικών και άλλων ισχυρών ατυχημάτων και εργαλείων ή την εργασία ως σηματοροί στους χειριστές του εξοπλισμού αυτού,
- (ε) το χειρισμό γραμμών πρόσδεσης ή ρυμούλκησης ή του εξοπλισμού όρμισης,
- (στ) τον εξαρτισμό,
- (ζ) την εργασία στα ξάρτια ή στο κατάστρωμα με άσχημο καιρό,

- (η) τα καθήκοντα νυκτερινής βάρδιας,
- (θ) τη συντήρηση ηλεκτρικού εξοπλισμού,
- (ι) την έκθεση σε πιθανώς επιβλαβή υλικά ή επιβλαβείς φυσικούς παράγοντες όπως επικίνδυνες ή τοξικές ουσίες και ακτινοβολίες ιονισμού,
- (ια) το καθαρισμό μηχανημάτων τροφοδοσίας, και
- (ιβ) το χειρισμό ή τον έλεγχο των λέμβων του πλοίου.

3. Πρακτικά μέτρα θα πρέπει να λαμβάνονται από την αρμόδια αρχή ή μέσω του κατάλληλου μηχανισμού για να τεθούν υπόψη των νεαρών ναυτικών, πληροφορίες σχετικά με την πρόληψη ατυχημάτων και την προστασία της υγείας επί του πλοίου. Τα εν λόγω μέτρα θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν επαρκή εκπαίδευση με μαθήματα, επίσημες εκδόσεις για την πρόληψη των ατυχημάτων που προορίζονται για νεαρά άτομα και επαγγελματική εκπαίδευση και εποπτεία των νεαρών ναυτικών.

4. Η εκπαίδευση και η κατάρτιση των νεαρών ναυτικών τόσο στην ξηρά όσο και στο πλοίο θα πρέπει να περιλαμβάνουν καθοδήγηση για τις επιζήμιες επιπτώσεις για την υγεία και την ευημερία τους από την κατάχρηση αλκοόλ και ναρκωτικών και άλλων πιθανώς επιβλαβών ουσιών και τους κινδύνους και τις ανησυχίες που συνδέονται με το HIV/AIDS και από άλλες δραστηριότητες που συνδέονται με κινδύνους για την υγεία.

Οδηγία B4.3.11 – Διεθνής συνεργασία

1. Τα Μέλη, με τη συνδρομή, όπως αρμόζει, διακυβερνητικών και λοιπών διεθνών οργανισμών, θα πρέπει να προσπαθήσουν, σε συνεργασία μεταξύ τους, να επιτύχουν τη μεγαλύτερη δυνατή ομοιομορφία δράσεως για την προαγωγή της προστασίας της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και της πρόληψης ατυχημάτων.

2. Κατά την ανάπτυξη προγραμμάτων για την προαγωγή της προστασίας της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και της πρόληψης ατυχημάτων, βάσει του Προτύπου A4.3, κάθε Μέλος θα πρέπει να λάβει δεόντως υπόψη τους σχετικούς κώδικες πρακτικής που έχουν δημοσιευθεί από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας και τα κατάλληλα πρότυπα των διεθνών οργανισμών.

3. Τα Μέλη θα πρέπει να λάβουν υπόψη την ανάγκη για διεθνή συνεργασία στη συνεχή προαγωγή δραστηριοτήτων που συνδέονται με την προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και την πρόληψη εργατικών ατυχημάτων. Η εν λόγω συνεργασία θα μπορούσε να λάβει τη μορφή:

- (α) διμερών ή πολυμερών ρυθμίσεων για ομοιομορφία στα πρότυπα και τα μέσα προστασίας της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και της πρόληψης ατυχημάτων,
- (β) ανταλλαγής πληροφοριών για συγκεκριμένους κινδύνους που επηρεάζουν τους ναυτικούς και για τα μέσα προαγωγής της προστασίας της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και της πρόληψης ατυχημάτων,
- (γ) συνδρομής για τη δοκιμή εξοπλισμού και την επιθεώρηση σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς του Κράτους σημαίας,

- (δ) συνεργασίας για την προετοιμασία και διανομή διατάξεων, κανόνων ή εγχειριδίων για την προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και την πρόληψη ατυχημάτων,
- (ε) συνεργασίας για την παραγωγή και τη χρήση εκπαιδευτικών βοηθημάτων, και
- (στ) κοινές εγκαταστάσεις ή αμοιβαία συνδρομή για την εκπαίδευση των ναυτικών στην προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας, την πρόληψη ατυχημάτων και τις ασφαλείς εργασιακές πρακτικές.

Κανονισμός 4.4 – Πρόσβαση σε χερσαίες εγκαταστάσεις πρόνοιας

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοίο έχουν πρόσβαση σε χερσαίες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που διασφαλίζουν την υγεία και την ευημερία τους

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι υπάρχει εύκολη πρόσβαση σε χερσαίες εγκαταστάσεις πρόνοιας, όπου υπάρχουν. Το Μέλος θα πρέπει επίσης να προάγει την ανάπτυξη εγκαταστάσεων πρόνοιας, όπως εκείνες που αναφέρονται στο Κώδικα, σε καθορισμένους λιμένες για να παρέχεται στους ναυτικούς, σε πλοία στους λιμένες του, πρόσβαση σε επαρκείς εγκαταστάσεις και υπηρεσίες πρόνοιας.

2. Οι υποχρεώσεις κάθε Μέλους σε σχέση με τις χερσαίες εγκαταστάσεις, όπως εγκαταστάσεις και υπηρεσίες πρόνοιας, πολιτισμού, αναψυχής και πληροφόρησης, παρατίθενται στον Κώδικα.

Πρότυπο A4.4 – Πρόσβαση σε χερσαίες εγκαταστάσεις πρόνοιας

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαιτεί, όπου υπάρχουν εγκαταστάσεις πρόνοιας στην επικράτειά του, να διατίθενται για χρήση από όλους τους ναυτικούς, ανεξάρτητα από εθνικότητα, φυλή, χρώμα, φύλο, θρήσκευμα, πολιτική γνώμη ή κοινωνική καταγωγή και ανεξάρτητα από το Κράτος σημαίας του πλοίου στο οποίο εργάζονται ή απασχολούνται ή δουλεύουν.

2. Κάθε Μέλος θα πρέπει να προάγει την ανάπτυξη εγκαταστάσεων πρόνοιας σε κατάλληλους λιμένες της χώρας και να προσδιορίζει, μετά από διαβούλευση με τις σχετικές οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, ποιοι λιμένες θα θεωρούνται ως κατάλληλοι.

3. Κάθε Μέλος θα πρέπει να ενθαρρύνει τη δημιουργία συμβουλίων πρόνοιας τα οποία θα πρέπει να εξετάζουν τακτικά τις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες πρόνοιας για να εξασφαλίζουν ότι είναι κατάλληλες υπό το φως των μεταβολών στις ανάγκες των ναυτικών που απορρέουν από τεχνικές, λειτουργικές και λοιπές εξελίξεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Οδηγία Β4.4 – Πρόσβαση σε χερσαίες εγκαταστάσεις πρόνοιας

Οδηγία Β4.4.1 – Υποχρεώσεις των Μελών

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει:
 - (α) να λάβει μέτρα για να εξασφαλίσει ότι παρέχονται επαρκείς εγκαταστάσεις και υπηρεσίες πρόνοιας στους ναυτικούς σε καθορισμένους λιμένες και ότι παρέχεται επαρκής προστασία στους ναυτικούς κατά την άσκηση του επαγγέλματός τους, και
 - (β) να λάβει υπόψη, κατά την εφαρμογή των εν λόγω μέτρων, τις ειδικές ανάγκες των ναυτικών, ιδίως όταν βρίσκονται σε ξένες χώρες και όταν εισέρχονται σε εμπόλεμες ζώνες, όσον αφορά την ασφάλεια, την υγεία τους και τις δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου.
2. Οι ρυθμίσεις για την εποπτεία των εγκαταστάσεων και υπηρεσιών πρόνοιας θα πρέπει να περιλαμβάνουν τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων εκπροσώπων των οργανώσεων των πλοιοκτητών και των ναυτικών.
3. Κάθε Μέλος θα πρέπει να λάβει μέτρα σχεδιασμένα για την επίτευξη της ελεύθερης κυκλοφορίας, μεταξύ πλοίων, υλικών πρόνοιας όπως ταινιών, βιβλίων, εφημερίδων και αθλητικού εξοπλισμού για χρήση από τους ναυτικούς στα πλοία τους και στα χερσαία κέντρα πρόνοιας.
4. Τα Μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται μεταξύ τους για την προαγωγή της πρόνοιας των ναυτικών στη θάλασσα και τους λιμένες. Η εν λόγω συνεργασία θα πρέπει να περιλαμβάνει τα εξής:
 - (α) διαβούλευση μεταξύ αρμόδιων αρχών με σκοπό την παροχή και τη βελτίωση εγκαταστάσεων και υπηρεσιών πρόνοιας των ναυτικών, τόσο σε λιμένες όσο και στα πλοία,
 - (β) συμφωνίες για τη συγκέντρωση πόρων και την κοινή παροχή εγκαταστάσεων πρόνοιας σε μεγάλους λιμένες, ούτως ώστε να αποφεύγεται η άσκοπη αναπαραγωγή,
 - (γ) διοργάνωση διεθνών αθλητικών διαγωνισμών και ενθάρρυνση της συμμετοχής των ναυτικών σε αθλητικές δραστηριότητες, και
 - (δ) διοργάνωση διεθνών σεμιναρίων με θέμα την πρόνοια των ναυτικών στη θάλασσα και σε λιμένες.

Οδηγία Β4.4.2 – Εγκαταστάσεις και υπηρεσίες πρόνοιας σε λιμένες

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να παρέχει ή να εξασφαλίζει την παροχή εκείνων των εγκαταστάσεων και υπηρεσιών πρόνοιας που μπορεί να απαιτούνται σε κατάλληλους λιμένες της χώρας.
2. Εγκαταστάσεις και υπηρεσίες πρόνοιας θα πρέπει να παρέχονται, σύμφωνα με τις εθνικές συνθήκες και την πρακτική, από έναν ή περισσότερους από τους ακόλουθους:

- (α) δημόσιες αρχές,
- (β) αρμόδιες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών βάσει συλλογικών συμβάσεων ή άλλων συμφωνημένων διαρρυθμίσεων, και
- (γ) εθελοντικές οργανώσεις.

3. Οι απαραίτητες εγκαταστάσεις πρόνοιας και αναψυχής θα πρέπει να δημιουργούνται ή να αναπτύσσονται σε λιμένες. Αυτές θα πρέπει να περιλαμβάνουν:

- (α) αίθουσες συναντήσεων και ψυχαγωγίας, ανάλογα με τις ανάγκες,
- (β) εγκαταστάσεις για αθλητισμό και υπαίθριες δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων των διαγωνισμών,
- (γ) εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις, και
- (δ) όπου αρμόζει, εγκαταστάσεις για θρησκευτικές τελετές και για προσωπική νουθέτηση.

4. Οι εν λόγω εγκαταστάσεις μπορεί να παρέχονται διαθέτονας στους ναυτικούς, σύμφωνα με τις ανάγκες τους, εγκαταστάσεις που προορίζονται για γενικότερη χρήση.

5. Όταν μεγάλος αριθμός ναυτικών διαφορετικών εθνικοτήτων χρειάζεται εγκαταστάσεις όπως ξενοδοχεία, λέσχες και αθλητικές εγκαταστάσεις σε συγκεκριμένο λιμένα, οι αρμόδιες αρχές ή φορείς των χωρών προέλευσης των ναυτικών και των Κρατών σημαίας καθώς και οι αρμόδιες διεθνείς ενώσεις, θα πρέπει να διαβουλευθούν και να συνεργάζονται με τις αρμόδιες αρχές και φορείς της χώρας, όπου βρίσκεται ο λιμένας και μεταξύ τους με σκοπό τη συγκέντρωσή πόρων και την αποφυγή άσκοπων αναπαραγωγών.

6. Ξενοδοχεία ή ξενώνες κατάλληλους για ναυτικούς θα πρέπει να διατίθενται, όταν υπάρχει ανάγκη. Θα πρέπει να παρέχονται εγκαταστάσεις ισοδύναμες με εκείνες που συναντώνται σε ξενοδοχεία καλής κατηγορίας και, όταν αυτό είναι δυνατόν, θα πρέπει να βρίσκονται σε καλό περιβάλλον, μακριά από την άμεση περιοχή με τις αποβάθρες. Τα εν λόγω ξενοδοχεία ή ξενώνες θα πρέπει να επιβλέπονται κατάλληλα, οι τιμές που χρεώνονται θα πρέπει να είναι ποσοτικά εύλογες και όταν αυτό είναι απαραίτητο και δυνατόν, θα πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για την στέγαση των οικογενειών των ναυτικών.

7. Οι εν λόγω εγκαταστάσεις ενδιαίτησης θα πρέπει να είναι ανοικτές για όλους τους ναυτικούς, ανεξάρτητα από εθνικότητα, φυλή, χρώμα, φύλο, θρήσκευμα, πολιτική γνώμη ή κοινωνική καταγωγή και ανεξάρτητα από το Κράτος σημαίας του πλοίου στο οποίο εργάζονται ή απασχολούνται ή δουλεύουν. Χώρίς να παραβιάζεται με κανέναν τρόπο αυτή η αρχή, ενδέχεται να είναι απαραίτητη σε ορισμένους λιμένες η παροχή διαφορετικών τύπων εγκαταστάσεων, συγκρίσιμων όσον αφορά τα πρότυπα αλλά προσαρμοσμένων στα έθιμα και τις ανάγκες διαφορετικών ομάδων ναυτικών.

8. Θα πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να εξασφαλίζεται ότι, ανάλογα με τις ανάγκες, τεχνικώς αρμόδια άτομα απασχολούνται με πλήρες ωράριο στην λειτουργία των εγκαταστάσεων και υπηρεσιών πρόνοιας των ναυτικών, επιπροσθέτως των εθελοντών εργαζομένων.

Οδηγία Β4.4.3 – Συμβούλια πρόνοιας

1. Θα πρέπει να δημιουργούνται συμβούλια πρόνοιας σε επίπεδο λιμένος, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, όπως αρμόζει. Οι εργασίες τους θα πρέπει να περιλαμβάνουν:

- (α) την διατήρηση υπό εξέταση της επάρκειας των υφιστάμενων εγκαταστάσεων πρόνοιας και την παρακολούθηση της ανάγκης παροχής πρόσθετων εγκαταστάσεων ή την απόσυρση εγκαταστάσεων που υπό χρησιμοποιούνται, και
- (β) τη συνδρομή και παροχή συμβουλών στους υπευθύνους για την παροχή εγκαταστάσεων πρόνοιας και εξασφάλιση του συντονισμού μεταξύ τους.

2. Τα συμβούλια πρόνοιας θα πρέπει να περιλαμβάνουν στα μέλη τους, εκπροσώπους των οργανώσεων πλοιοκτητών και ναυτικών, τις αρμόδιες αρχές και, όπου αρμόζει, εθελοντικές οργανώσεις και κοινωνικούς φορείς.

3. Όπως αρμόζει, οι πρόξενοι ναυτικών Κρατών και οι τοπικοί εκπρόσωποι ξένων οργανώσεων πρόνοιας θα πρέπει, σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς, να συνδέονται με το έργο των λιμενικών, περιφερειακών και εθνικών συμβουλίων πρόνοιας.

Οδηγία Β4.4.4 – Χρηματοδότηση εγκαταστάσεων πρόνοιας

1. Σύμφωνα με τις εθνικές συνθήκες και την πρακτική, οικονομική στήριξη για εγκαταστάσεις πρόνοιας σε λιμένες θα πρέπει να διατίθεται με ένα ή περισσότερα από τα εξής:

- (α) χορηγήσεις από δημόσιους πόρους,
- (β) εισφορές ή άλλες ειδικές χρεώσεις από ναυτιλιακές πηγές,
- (γ) εθελοντικές συνεισφορές από πλοιοκτήτες, ναυτικούς ή τις οργανώσεις τους, και
- (δ) εθελοντικές συνεισφορές από άλλες πηγές.

2. Όταν επιβάλλονται φόροι, εισφορές και ειδικές χρεώσεις πρόνοιας θα πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο για τους σκοπούς για τους οποίους συγκεντρώνονται.

Οδηγία Β4.4.5 – Διάδοση πληροφοριών και μέτρα διευκόλυνσης

1. Θα πρέπει να διαδίδονται πληροφορίες μεταξύ των ναυτικών σχετικά με τις εγκαταστάσεις που είναι ανοικτές για το ευρύ κοινό στους λιμένες, ιδίως για τις εγκαταστάσεις μεταφοράς, πρόνοιας, διασκέδασης και εκπαίδευσης και για τους τόπους λατρείας καθώς και για τις εγκαταστάσεις που παρέχονται ειδικά για ναυτικούς.

2. Θα πρέπει να διατίθενται επαρκή μέσα μεταφοράς σε λογικές τιμές και σε εύλογους χρόνους για να μπορούν οι ναυτικοί να φθάσουν σε αστικές περιοχές από βολικές τοποθεσίες στους λιμένες.

3. Θα πρέπει να λαμβάνονται όλα τα κατάλληλα μέτρα από τις αρμόδιες αρχές για να γνωστοποιούνται στους πλοιοκτήτες και τους ναυτικούς, που εισέρχονται στο λιμένα, τυχόν ειδικοί νόμοι ή έθιμα, η παράβαση των οποίων μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ελευθερία τους.

4. Οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να παρέχουν στις λιμενικές ζώνες και τους δρόμους πρόσβασης επαρκή φωτισμό και σήμανση και τακτικές περιπολίες για την προστασία των ναυτικών.

Οδηγία B4.4.6 – Ναυτικοί σε ξένο λιμένα

1. Για την προστασία των ναυτικών σε ξένους λιμένες, θα πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να διευκολύνεται:

- (α) η πρόσβαση σε πρόξενους των Χωρών εθνικότητάς τους ή των Χωρών κατοικίας τους, και
- (β) η αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ προξενικών και των τοπικών ή εθνικών αρχών.

2. Κατάθεσεις ναυτικών που κρατούνται σε ξένο λιμένα, θα πρέπει να αντιμετωπίζονται γρήγορα σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει ο νόμος και με κατάλληλη προξενική προστασία.

3. Όποτε ένας ναυτικός κρατείται για οποιονδήποτε λόγο στην επικράτεια ενός Μέλους, η αρμόδια αρχή θα πρέπει, εάν το ζητήσει ο ναυτικός, να ενημερώσει αμέσως το Κράτος σημαίας και το Κράτος εθνικότητας του ναυτικού. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να ενημερώσει εγκαίρως το ναυτικό σχετικά με το δικαίωμά του να ζητήσει κάτι τέτοιο. Το Κράτος εθνικότητας του ναυτικού θα πρέπει να ενημερώσει εγκαίρως τους συγγενείς του ναυτικού. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να επιτρέψει στους προξενικούς υπαλλήλους των εν λόγω Κρατών άμεση πρόσβαση στο ναυτικό και τακτικές επισκέψεις για όσο διάστημα κρατείται ο ναυτικός.

4. Κάθε Μέλος θα πρέπει να λάβει μέτρα, όταν αυτό είναι απαραίτητο, για να εξασφαλίζει την ασφάλεια των ναυτικών έναντι επιθέσεων και άλλων παράνομων πράξεων για όσο διάστημα τα πλοία βρίσκονται στα χωρικά του ύδατα και ιδίως κατά την προσέγγιση σε λιμένες.

5. Θα πρέπει να καταβάλλεται κάθε προσπάθεια από τους υπεύθυνους στο λιμένα και στο πλοίο για να διευκολύνεται η παροχή άδειας εξόδου στους ναυτικούς το ταχύτερο δυνατόν μετά την άφιξη του πλοίου στο λιμένα.

Κανονισμός 4.5 – Κοινωνική ασφάλιση

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι λαμβάνονται μέτρα με σκοπό την παροχή στους ναυτικούς πρόσβαση στην προστασία κοινωνικής ασφάλισης

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλοι οι ναυτικοί και, στο βαθμό που το προβλέπει η εθνική νομοθεσία του, τα εξαρτώμενα μέλη τους, έχουν

πρόσβαση σε προστασία κοινωνικής ασφάλισης σύμφωνα με τον Κώδικα, χωρίς ωστόσο να θίγονται όποιες ευνοϊκότερες προϋποθέσεις αναφέρονται στην παράγραφο 8 του άρθρου 19 του Καταστατικού.

2. Κάθε Μέλος αναλαμβάνει να προωθή μέτρα, σύμφωνα με τις εθνικές περιστάσεις του, μεμονωμένα και με διεθνή συνεργασία, για την σταδιακή επίτευξη πλήρους προστασίας κοινωνικής ασφάλισης για τους ναυτικούς.

3. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι ναυτικοί που υπόκεινται στη νομοθεσία του περί κοινωνικής ασφάλισης και, στον βαθμό που προβλέπεται από την εθνική νομοθεσία του, τα εξαρτώμενα μέλη τους, δικαιούνται να επωφεληθούν από την προστασία κοινωνικής ασφάλισης υπό όρους εξίσου ευνοϊκούς με εκείνους που απολαμβάνουν οι εργαζόμενοι στην ξηρά.

Πρότυπο A4.5 – Κοινωνική ασφάλιση

1. Οι κλάδοι που θα ληφθούν υπόψη με σκοπό την σταδιακή επίτευξη πλήρους προστασίας κοινωνικής ασφάλισης βάσει του Κανονισμού 4.5 είναι: ιατρική περίθαλψη, επίδομα ασθενείας, επίδομα ανεργίας, επίδομα γήρατος, επίδομα εργατικού τραυματισμού, οικογενειακό επίδομα, επίδομα μητρότητας, επίδομα αναπηρίας και επίδομα επιζώντος, συμπληρώνοντας την προστασία που παρέχεται βάσει του Κανονισμού 4.1 για την ιατρική περίθαλψη και 4.2 για τις υποχρεώσεις των πλοιοκτητών και βάσει άλλων τίτλων της παρούσας Σύμβασης.

2. Κατά τον χρόνο επικύρωσης, η προστασία που θα παρέχεται από κάθε Μέλος σύμφωνα με τον Κανονισμό 4.5, παράγραφο 1, θα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τρεις από τους εννέα κλάδους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος Προτύπου.

3. Κάθε Μέλος θα πρέπει να λάβει μέτρα, σύμφωνα με τις εθνικές περιστάσεις του, για να παρέχει τη συμπληρωματική προστασία κοινωνικής ασφάλισης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος Προτύπου σε όλους τους ναυτικούς που κατοικούν κανονικά στην επικράτειά του. Η υποχρέωση αυτή μπορεί να εκπληρωθεί, για παράδειγμα, με κατάλληλες διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες ή με συστήματα που βασίζονται σε εισφορές. Η προκύπτουσα προστασία δεν θα πρέπει να είναι λιγότερο ευνοϊκή από εκείνη που απολαμβάνουν οι εργαζόμενοι στην ξηρά που κατοικούν στην επικράτειά του.

4. Παρά τον προσδιορισμό των υποχρεώσεων της παραγράφου 3 του παρόντος Προτύπου, τα Μέλη μπορούν να καθορίσουν, με διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες και με διατάξεις που υιοθετούνται στο πλαίσιο των περιφερειακών οργανισμών οικονομικής ενοποίησης, άλλους κανόνες σχετικά με τη νομοθεσία περί κοινωνικής ασφάλισης στην οποία υπόκεινται οι ναυτικοί.

5. Οι υποχρεώσεις κάθε Μέλους όσον αφορά τους ναυτικούς σε πλοία που φέρουν τη σημαία του θα πρέπει να περιλαμβάνουν τις υποχρεώσεις που προβλέπουν οι Κανονισμοί 4.1 και 4.2 και οι σχετικές διατάξεις του Κώδικα καθώς και αυτές που ενυπάρχουν στις γενικές υποχρεώσεις του βάσει του διεθνούς δικαίου.

6. Κάθε Μέλος θα πρέπει να μελετήσει τους διάφορους τρόπους με τους οποίους θα παρέχονται συγκρίσιμα οφέλη στους ναυτικούς, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία και την πρακτική, σε περίπτωση απουσίας επαρκούς κάλυψης στους κλάδους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος Προτύπου.

7. Η προστασία βάσει του Κανονισμού 4.5, παράγραφο 1, μπορεί, όπως αρμόζει, να περιέχεται σε νόμους ή κανονισμούς, σε ιδιωτικά προγράμματα ή συλλογικές συμβάσεις εργασίας ή σε συνδυασμό των ανωτέρω.

8. Στο βαθμό που αυτό είναι συμβατό με την εθνική νομοθεσία και πρακτική, τα Μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται, με διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες ή άλλες διαρρυθμίσεις, για να εξασφαλίζουν τη διατήρηση των δικαιωμάτων κοινωνικής ασφάλισης, που παρέχονται μέσω προγραμμάτων με ή χωρίς εισφορές, τα οποία αποκτήθηκαν ή βρίσκονται υπό διαδικασία απόκτησης από όλους τους ναυτικούς, ανεξάρτητα από την κατοικία τους.

9. Κάθε Μέλος θα πρέπει να θεσπίσει δίκαιες και αποτελεσματικές διαδικασίες για τη διευθέτηση διαφορών.

10. Κάθε Μέλος θα πρέπει, κατά τον χρόνο επικύρωσης, να προσδιορίσει τους κλάδους για τους οποίους παρέχεται προστασία σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος Προτύπου. Θα πρέπει, στη συνέχεια, να ενημερώνει το Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας όταν παρέχει προστασία κοινωνικής ασφάλισης σε σχέση με έναν ή περισσότερους κλάδους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος Προτύπου. Ο Γενικός Διευθυντής θα πρέπει να διατηρεί μητρώο αυτών των πληροφοριών και να το διαθέτει σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

11. Οι εκθέσεις προς το Διεθνές Γραφείο Εργασίας, σύμφωνα με το άρθρο 22 του Καταστατικού θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με τις ενέργειες που έγιναν σύμφωνα με τον Κανονισμό 4.5, παράγραφος 2, για την επέκταση της προστασίας σε άλλους κλάδους.

Οδηγία B4.5 – Κοινωνική ασφάλιση

1. Η προστασία που θα παρέχεται κατά τον χρόνο επικύρωσης σύμφωνα με το Πρότυπο A4.5, παράγραφος 2, θα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τους κλάδους της ιατρικής περίθαλψης, του επιδόματος ασθενείας και του επιδόματος εργατικού τραυματισμού.

2. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο Πρότυπο A4.5, παράγραφος 6, συγκρίσιμα επιδόματα μπορεί να παρέχονται μέσω ασφάλισης, διμερών και πολυμερών συμφωνιών ή άλλων αποτελεσματικών μέσων, λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις των σχετικών συλλογικών συμβάσεων εργασίας. Όταν υιοθετούνται τέτοια μέτρα, οι ναυτικοί που καλύπτονται από τα μέτρα αυτά θα πρέπει να ενημερώνονται σχετικά με τα μέσα με τα οποία θα τους παρέχονται οι διάφοροι κλάδοι προστασίας κοινωνικής ασφάλισης.

3. Όταν οι ναυτικοί υπόκεινται σε περισσότερες από μία εθνικές νομοθεσίες που καλύπτουν την κοινωνική ασφάλιση, τα εμπλεκόμενα Μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται για να προσδιορίσουν με αμοιβαία συμφωνία ποια νομοθεσία θα ισχύει, λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες, όπως ο τύπος και το επίπεδο προστασίας βάσει των αντίστοιχων νομοθεσιών που είναι πιο ευνοϊκοί για τον σχετικό ναυτικό καθώς και τις προτιμήσεις του ναυτικού.

4. Οι διαδικασίες που θα θεσπιστούν βάσει του Προτύπου A4.5, παραγράφου 9, θα πρέπει να είναι σχεδιασμένες για να καλύπτουν όλες τις διαφορές που αφορούν τις αξιώσεις των σχετικών ναυτικών, ανεξάρτητα από τον τρόπο που παρέχεται η κάλυψη.

5. Κάθε Μέλος που έχει ναυτικούς υπηκόους, ναυτικούς μη υπηκόους ή και τα δύο, οι οποίοι υπηρετούν σε πλοία που φέρουν τη σημαία του θα πρέπει να παρέχει την προστασία κοινωνικής ασφάλισης βάσει της Σύμβασης, όπως ισχύει και θα πρέπει να εξετάζει κατά περιόδους τους κλάδους προστασίας κοινωνικής ασφάλισης βάσει του Προτύπου 4.5, παράγραφο 1, με σκοπό να προσδιορίζει τυχόν πρόσθετους κλάδους που αρμόζουν στους ενδιαφερόμενους ναυτικούς.

6. Η σύμβαση εργασίας των ναυτικών θα πρέπει να προσδιορίζει τα μέσα με τα οποία οι διάφοροι κλάδοι προστασίας κοινωνικής ασφάλισης θα παρέχονται στο ναυτικό από τον πλοιοκτήτη καθώς και όποιες άλλες σχετικές πληροφορίες βρίσκονται στην διάθεση του πλοιοκτήτη, όπως οι νόμιμες κρατήσεις από τους μισθούς των ναυτικών και οι εισφορές των πλοιοκτητών, οι οποίες μπορεί να γίνουν σύμφωνα με τις απαιτήσεις αναγνωρισμένων εξουσιοδοτημένων φορέων βάσει των σχετικών εθνικών προγραμμάτων κοινωνικής ασφάλισης.

7. Το Μέλος τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο, θα πρέπει, κατά την αποτελεσματική άσκηση της δικαιοδοσίας του επί κοινωνικών θεμάτων, να πειστεί ~~ότι πληρούνται οι υποχρεώσεις των πλοιοκτητών σχετικά με την προστασία κοινωνικής ασφάλισης, συμπεριλαμβανομένης της καταβολής των απαιτούμενων εισφορών σε προγράμματα κοινωνικής ασφάλισης.~~

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Οι Κανονισμοί του παρόντος Κεφαλαίου προσδιορίζουν την υποχρέωση κάθε Μέλους να υλοποιήσει και να επιβάλλει πλήρως τις αρχές και τα δικαιώματα που παρατίθενται στα Άρθρα της παρούσας Σύμβασης καθώς και τις συγκεκριμένες υποχρεώσεις που προβλέπονται από τα Κεφάλαια 1, 2, 3 και 4.

2. Οι παράγραφοι 3 και 4 του Άρθρου VI, οι οποίες επιτρέπουν την εφαρμογή του Μέρους Α του Κώδικα μέσω ουσιαδώς ισοδύναμων διατάξεων, δεν ισχύουν για το Μέρος Α του Κώδικα στο παρόν Κεφάλαιο.

3. Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του Άρθρου VI, κάθε Μέλος θα πρέπει να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του βάσει των Κανονισμών με τον τρόπο που παρατίθεται στα αντίστοιχα Πρότυπα του Μέρους Α του Κώδικα, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τις αντίστοιχες Οδηγίες του Μέρους Β του Κώδικα.

4. Οι διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου θα πρέπει να υλοποιούνται σημειώνοντας ότι οι ναυτικοί και οι πλοιοκτήτες, όπως όλα τα άλλα πρόσωπα, είναι ίσοι ενώπιον του νόμου και δικαιούνται την ίση προστασία του νόμου και δεν θα πρέπει να υπόκεινται σε διακρίσεις όσον αφορά την πρόσβασή τους σε δικαστήρια, επιτροπές κρίσης ή άλλους μηχανισμούς επίλυσης διαφορών. Οι διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου δεν προσδιορίζουν νομική δικαιοδοσία ή νομική δωσιδικία.

Κανονισμός 5.1 – Υποχρεώσεις Κράτους Σημαίας

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι κάθε Μέλος εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας Σύμβασης όσον αφορά τα πλοία που φέρουν τη σημαία του.

Κανονισμός 5.1.1 – Γενικές αρχές

1. Κάθε Μέλος είναι υπεύθυνο να εξασφαλίσει την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του βάσει της παρούσας Σύμβασης στα πλοία που φέρουν τη σημαία του.

2. Κάθε Μέλος θα πρέπει να θεσπίσει ένα αποτελεσματικό σύστημα επιθεώρησης και πιστοποίησης των συνθηκών ναυτικής εργασίας, σύμφωνα με τους Κανονισμούς 5.1.3 και 5.1.4, εξασφαλίζοντας ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στα πλοία που φέρουν τη σημαία του, πληρούν και εξακολουθούν να πληρούν τα πρότυπα της παρούσας Σύμβασης.

3. Κατά την θέσπιση ενός αποτελεσματικού συστήματος επιθεώρησης και πιστοποίησης των συνθηκών ναυτικής εργασίας, το Μέλος μπορεί, όπου αρμόζει, να εξουσιοδοτήσει δημόσια ιδρύματα ή άλλους οργανισμούς (συμπεριλαμβανομένων οργανισμών άλλου Μέλους, εάν το τελευταίο συμφωνεί) τους οποίους αναγνωρίζει ως επαρκείς και ανεξάρτητους για να διεξάγουν επιθεωρήσεις ή να εκδώσουν πιστοποιητικά ή και τα δύο. Σε κάθε περίπτωση, το Μέλος θα παραμένει πλήρως υπεύθυνο για την επιθεώρηση και πιστοποίηση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των σχετικών ναυτικών στα πλοία που φέρουν τη σημαία του.

4. Ένα πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας, συνοδευόμενο από μία δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας, θα αποτελεί προφανή απόδειξη ότι το πλοίο έχει επιθεωρηθεί δεόντως από το Μέλος, τη σημαία του οποίου φέρει και ότι οι απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης, που αφορούν τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών πληρούνται στο βαθμό που πιστοποιείται.

5. Πληροφορίες σχετικά με το σύστημα που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος Κανονισμού, συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου που χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς του, θα πρέπει να περιλαμβάνονται στις εκθέσεις του Μέλους προς το Διεθνές Γραφείο Εργασίας σύμφωνα με το Άρθρο 22 του Καταστατικού.

Πρότυπο Α5.1.1 – Γενικές αρχές

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να θεσπίσει σαφείς στόχους και πρότυπα που διέπουν τη διοίκηση των συστημάτων επιθεώρησης και πιστοποίησής του καθώς και επαρκείς γενικές διαδικασίες για την αξιολόγηση του βαθμού στον οποίο επιτυγχάνονται οι εν λόγω στόχοι και πρότυπα.

2. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαιτεί όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία του να διαθέτουν αντίγραφο της παρούσας Σύμβασης επί του πλοίου.

Οδηγία Β5.1.1 – Γενικές αρχές

1. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να κάνει τις κατάλληλες ρυθμίσεις για την προαγωγή της αποτελεσματικής συνεργασίας μεταξύ των δημοσίων ιδρυμάτων και άλλων οργανισμών που αναφέρονται στους Κανονισμούς 5.1.1 και 5.1.2, που ασχολούνται με τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στο πλοίο.

2. Για να εξασφαλιστεί καλύτερα η συνεργασία μεταξύ επιθεωρητών και πλοιοκτητών, ναυτικών και των αντίστοιχων οργανώσεών τους και για να διατηρηθούν ή να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να διαβουλεύεται με τους εκπροσώπους των εν λόγω οργανώσεων σε τακτά χρονικά διαστήματα όσον αφορά τα καλύτερα μέσα για την επίτευξη των στόχων αυτών. Ο τρόπος διεξαγωγής των εν λόγω διαβουλεύσεων θα πρέπει να προσδιορίζεται από την αρμόδια αρχή μετά από διαβούλευση με τις οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

Κανονισμός 5.1.2 – Εξουσιοδότηση αναγνωρισμένων οργανισμών

1. Τα δημόσια ιδρύματα ή άλλοι οργανισμοί που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του Κανονισμού 5.1.1 ("αναγνωρισμένοι οργανισμοί") θα πρέπει να έχουν αναγνωρισθεί από την αρμόδια αρχή ότι πληρούν τις απαιτήσεις του Κώδικα σχετικά με την επάρκεια και την ανεξαρτησία. Οι υπηρεσίες επιθεώρησης ή πιστοποίησης που οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί μπορεί να εξουσιοδοτηθούν να διεξάγουν, θα εντάσσονται στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων που αναφέρονται ρητά

στον Κώδικα ως διεξαγόμενες από την αρμόδια αρχή ή από αναγνωρισμένο οργανισμό.

2. Οι εκθέσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 5 του Κανονισμού 5.1.1, θα πρέπει να περιέχουν πληροφορίες σχετικά με κάθε αναγνωρισμένο οργανισμό, το εύρος των εξουσιοδοτήσεων που χορηγήθηκαν και τις ρυθμίσεις που έγιναν από το Μέλος για να εξασφαλίσει ότι οι εξουσιοδοτημένες δραστηριότητες διεξάγονται με πληρότητα και αποτελεσματικότητα.

Πρότυπο A5.1.2 – Εξουσιοδότηση αναγνωρισμένων οργανισμών

1. Για το σκοπό της αναγνώρισης σύμφωνα με την παράγραφο 1 του Κανονισμού 5.1.2, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να εξετάζει την επάρκεια και την ανεξαρτησία του σχετικού οργανισμού και να προσδιορίζει κατά πόσο ο οργανισμός έχει επιδείξει, στο βαθμό που είναι απαραίτητο για τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων που καλύπτονται από την εξουσιοδότηση που του χορηγήθηκε, ότι ο οργανισμός:

- (α) διαθέτει την απαραίτητη εμπειρία στις σχετικές πτυχές της παρούσας Σύμβασης και κατάλληλη γνώση των λειτουργιών του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων απαιτήσεων για εργασία ναυτικών σε πλοίο, των συνθηκών απασχόλησης, της ενδιαίτησης, των υπηρεσιών αναψυχής, της διατροφής και της τροφοδοσίας, της πρόληψης ατυχημάτων, της προστασίας της υγείας, της ιατρικής περίθαλψης, της πρόνοιας και της προστασίας κοινωνικής ασφάλισης,
- (β) έχει την ικανότητα διατήρησης και εκσυγχρονισμού της εμπειρογνωμοσύνης του προσωπικού του,
- (γ) διαθέτει την απαραίτητη γνώση των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης καθώς και των εθνικών νόμων και κανονισμών που έχουν εφαρμογή και των σχετικών διεθνών οργάνων, και
- (δ) έχει το κατάλληλο μέγεθος, δομή, εμπειρία και ικανότητα αναλογικά με τον τύπο και τον βαθμό της εξουσιοδότησης.

2. Κάθε εξουσιοδότηση που χορηγείται σε σχέση με επιθεωρήσεις θα πρέπει, κατ' ελάχιστο, να δίνει στον αναγνωρισμένο οργανισμό τη δυνατότητα να απαιτεί την επανόρθωση των ανεπαρκειών που επισημαίνει στις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών και να πραγματοποιεί σχετικές επιθεωρήσεις μετά από αίτημα Κράτους λιμένα.

3. Κάθε Μέλος θα πρέπει να θεσπίσει:

- (α) ένα σύστημα που να εξασφαλίζει την επάρκεια των εργασιών που πραγματοποιούν οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί, που να περιλαμβάνει πληροφορίες για όλους τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς που έχουν εφαρμογή και τα σχετικά διεθνή όργανα, και
- (β) διαδικασίες για την επικοινωνία με τους εν λόγω οργανισμούς και για την εποπτεία αυτών.

4. Κάθε Μέλος θα πρέπει να παρέχει στο Διεθνές Γραφείο Εργασίας πρόσφατο κατάλογο των αναγνωρισμένων οργανισμών τους οποίους έχει εξουσιοδοτήσει να ενεργούν για λογαριασμό του και να τηρεί τον εν λόγω κατάλογο

ενημερωμένο. Ο κατάλογος θα πρέπει να προσδιορίζει τα καθήκοντα που ο αναγνωρισμένος οργανισμός έχει εξουσιοδοτηθεί να διεξάγει. Τα Γραφείο θα πρέπει να καταστεί τον εν λόγω κατάλογο δημόσια διαθέσιμο.

Οδηγία Β5.1.2 – Εξουσιοδότηση αναγνωρισμένων οργανισμών

1. Ο οργανισμός που επιδιώκει αναγνώριση θα πρέπει να επιδείξει την τεχνική, διοικητική και διαχειριστική επάρκεια και ικανότητα για να εξασφαλίζει την παροχή έγκαιρων υπηρεσιών ικανοποιητικής ποιότητας.

2. Κατά την αξιολόγηση της ικανότητας ενός οργανισμού, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να προσδιορίζει κατά πόσο ο οργανισμός:

- (α) διαθέτει επαρκές τεχνικό, διοικητικό και υποστηρικτικό προσωπικό,
- (β) διαθέτει επαρκές προσοντούχο επαγγελματικό προσωπικό για την παροχή της απαιτούμενης υπηρεσίας που να προσφέρει επαρκή γεωγραφική κάλυψη,
- (γ) έχει αποδείξει την ικανότητά του να παρέχει έγκαιρη υπηρεσία ικανοποιητικής ποιότητας, και
- (δ) είναι ανεξάρτητος και υπεύθυνος κατά τη λειτουργία του.

3. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να συνάψει γραπτή συμφωνία με κάθε οργανισμό που αναγνωρίζει για τους σκοπούς της εξουσιοδότησης. Η συμφωνία θα πρέπει να περιέχει τα ακόλουθα στοιχεία:

- (α) πεδίο εφαρμογής,
- (β) σκοπό,
- (γ) γενικές προϋποθέσεις,
- (δ) εκτέλεση υπηρεσιών υπό εξουσιοδότηση,
- (ε) νομική βάση των υπηρεσιών υπό εξουσιοδότηση,
- (στ) υποβολή αναφορών προς την αρμόδια αρχή,
- (ζ) προσδιορισμό της εξουσιοδότησης από την αρμόδια αρχή προς τον αναγνωρισμένο οργανισμό, και
- (η) εποπτεία της αρμόδιας αρχής επί των δραστηριοτήτων που ανατίθενται στον αναγνωρισμένο οργανισμό.

4. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαιτεί από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς να αναπτύξουν ένα σύστημα για τα προσόντα του προσωπικού που απασχολούν ως επιθεωρητές ώστε να εξασφαλίζουν τον έγκαιρο εκσυγχρονισμό των γνώσεων και της εμπειρογνωμοσύνης τους.

5. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαιτεί από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς να διατηρούν αρχεία των υπηρεσιών που παρέχουν ούτως ώστε να μπορούν να αποδεικνύουν την επίτευξη των απαιτούμενων προτύπων στα θέματα που καλύπτουν οι υπηρεσίες.

6. Κατά τη θέσπιση των διαδικασιών εποπτείας που αναφέρονται στο Πρότυπο Α5.1.2, παράγραφος 3(β), κάθε Μέλος θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις Οδηγίες για την Εξουσιοδότηση Οργανισμών που Ενεργούν εκ Μέρους της Διοίκησης, που υιοθετήθηκαν στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Κανονισμός 5.1.3 – Πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας

1. Ο παρών Κανονισμός ισχύει για πλοία:

- (α) ολικής χωρητικότητας 500 ή άνω, που απασχολούνται σε διεθνείς πλόες, και
- (β) ολικής χωρητικότητας 500 ή άνω, που φέρουν τη σημαία Μέλους και δραστηριοποιούνται από λιμένα ή μεταξύ λιμένων άλλης χώρας.

Για τον σκοπό του παρόντος Κανονισμού, “διεθνής πλους” σημαίνει πλους από μία χώρα προς λιμένα εκτός της χώρας αυτής.

2. Ο παρών Κανονισμός ισχύει επίσης για κάθε πλοίο που φέρει τη σημαία Μέλους και δεν καλύπτεται από την παράγραφο 1 του παρόντος Κανονισμού, με αίτημα του πλοιοκτήτη προς το εν λόγω Μέλος.

~~3. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαιτεί πλοία που φέρουν τη σημαία του να διαθέτουν και να διατηρούν πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας που να πιστοποιεί ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων για την συνεχή συμμόρφωση που θα συμπεριληφθούν στη δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας που αναφέρεται στην παράγραφο 4 του παρόντος Κανονισμού, έχουν επιθεωρηθεί και πληρούν τις απαιτήσεις των εθνικών νόμων ή κανονισμών ή άλλων μέτρων που εφαρμόζουν την παρούσα Σύμβαση.~~

4. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαιτεί πλοία που φέρουν τη σημαία του να διαθέτουν και να διατηρούν μία δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας που να αναφέρει τις εθνικές απαιτήσεις που εφαρμόζουν την παρούσα Σύμβαση για τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών και να παραθέτει τα μέτρα που υιοθέτησε ο πλοιοκτήτης για να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση του εν λόγω πλοίου ή πλοίων με τις απαιτήσεις αυτές.

5. Το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και η δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας θα πρέπει να συμμορφώνονται με το υπόδειγμα που ορίζει ο Κώδικας.

6. Όταν η αρμόδια αρχή του Μέλους ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός που έχει εξουσιοδοτηθεί δεόντως για τον σκοπό αυτό, διαπιστώσει μέσω επιθεώρησης ότι ένα πλοίο που φέρει τη σημαία του Μέλους, πληροί ή εξακολουθεί να πληροί τα πρότυπα της παρούσας Σύμβασης, θα πρέπει να εκδώσει ή να ανανεώσει πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας για τον σκοπό αυτό και να διατηρήσει δημόσια διαθέσιμο αρχείο του εν λόγω πιστοποιητικού.

7. Οι λεπτομερείς απαιτήσεις για το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και τη δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας, συμπεριλαμβανομένου του καταλόγου των στοιχείων που θα πρέπει να επιθεωρούνται και να εγκρίνονται, παρατίθενται στο Μέρος Α του Κώδικα.

Πρότυπο A5.1.3 - Πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας

1. Το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας θα πρέπει να εκδίδεται για ένα πλοίο από την αρμόδια αρχή ή από αναγνωρισμένο οργανισμό, που έχει εξουσιοδοτηθεί δεόντως για τον σκοπό αυτό, για περίοδο που δεν θα ξεπερνά τα πέντε έτη. Κατάλογος των στοιχείων που θα πρέπει να επιθεωρούνται και να βρίσκονται ότι πληρούν τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς ή άλλα μέτρα που εφαρμόζουν τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης σχετικά με τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στα πλοία, πριν από την έκδοση πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας, παρατίθενται το Παράρτημα A5-1.

2. Η ισχύς του πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας θα πρέπει να υπόκειται σε ενδιάμεση επιθεώρηση από την αρμόδια αρχή ή από αναγνωρισμένο οργανισμό, που έχει εξουσιοδοτηθεί δεόντως για τον σκοπό αυτό, για να εξασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση με τις εθνικές απαιτήσεις που εφαρμόζουν την παρούσα Σύμβαση. Εάν πραγματοποιηθεί μία μόνο ενδιάμεση επιθεώρηση και η περίοδος ισχύος του πιστοποιητικού είναι πενταετής, αυτή θα πρέπει να λάβει χώρα μεταξύ της δεύτερης και τρίτης επετειακής ημερομηνίας του πιστοποιητικού. Επετειακή ημερομηνία σημαίνει την ημέρα και το μήνα κάθε έτους που θα αντιστοιχεί στην ημερομηνία λήξης του πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας. Ο σκοπός και το εύρος της ενδιάμεσης επιθεώρησης θα πρέπει να είναι ισοδύναμα με την επιθεώρηση για ανανέωση πιστοποιητικού. Το πιστοποιητικό θα πρέπει να επικυρωθεί μετά την ικανοποιητική ενδιάμεση επιθεώρηση.

3. Παρά την παράγραφο 1 του παρόντος Προτύπου, όταν ολοκληρώνεται η επιθεώρηση ανανέωσης εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη του υφιστάμενου πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας, το νέο πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας θα ισχύει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης για περίοδο που δεν θα ξεπερνά τα πέντε έτη ξεκινώντας από την ημερομηνία λήξης του υφιστάμενου πιστοποιητικού.

4. Όταν ολοκληρώνεται η επιθεώρηση ανανέωσης, νωρίτερα από τρεις μήνες πριν από την ημερομηνία λήξης του υφιστάμενου πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας, το νέο πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας θα ισχύει για περίοδο που δεν θα ξεπερνά τα πέντε έτη ξεκινώντας από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης.

5. Πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας μπορεί να εκδίδεται σε προσωρινή βάση:

- (α) σε νέα πλοία κατά την παράδοση,
- (β) όταν ένα πλοίο αλλάζει σημαία, ή
- (γ) όταν ένας πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την ευθύνη λειτουργίας ενός πλοίου που είναι καινούργιο για τον εν λόγω πλοιοκτήτη.

6. Το προσωρινό πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας μπορεί να εκδίδεται, για περίοδο που δεν θα ξεπερνά τους έξι μήνες, από την αρμόδια αρχή ή από αναγνωρισμένο οργανισμό, που έχει εξουσιοδοτηθεί δεόντως για τον σκοπό αυτό.

7. Προσωρινό πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας μπορεί να εκδίδεται μόνο μετά από επαλήθευση ότι:

- (α) το πλοίο έχει επιθεωρηθεί, στο βαθμό που αυτό είναι εύλογο και εφικτό, για τα στοιχεία που αναφέρονται στο Παράρτημα Α5-Ι, λαμβάνοντας υπόψη την επαλήθευση των στοιχείων βάσει των υποπαραγράφων (β), (γ) και (δ) της παρούσας παραγράφου,
- (β) ο πλοιοκτήτης έχει αποδείξει στην αρμόδια αρχή ή στον αναγνωρισμένο οργανισμό ότι το πλοίο διαθέτει επαρκείς διαδικασίες για να συμμορφωθεί με την παρούσα Σύμβαση,
- (γ) ο πλοίαρχος είναι εξουκλειωμένος με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης και τις υποχρεώσεις εφαρμογής της, και
- (δ) έχουν υποβληθεί σχετικές πληροφορίες στην αρμόδια αρχή ή στον αναγνωρισμένο οργανισμό για την παραγωγή δήλωσης συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας.

8. Πλήρης επιθεώρηση σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος Προτύπου θα πρέπει να διεξαχθεί πριν από τη λήξη του προσωρινού πιστοποιητικού ~~για να καταστεί δυνατή η έκδοση μόνιμου πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας. Δεν~~ μπορεί να εκδοθεί περαιτέρω προσωρινό πιστοποιητικό μετά την αρχική εξάμηνη περίοδο που αναφέρεται στην παράγραφο 6 του παρόντος Προτύπου. Δεν χρειάζεται να εκδοθεί δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας για την περίοδο ισχύος του προσωρινού πιστοποιητικού.

9. Το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας, το προσωρινό πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και η δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας θα πρέπει να συντάσσονται κατά τρόπο που να αντιστοιχεί στα υποδείγματα που παρατίθενται στο Παράρτημα Α5-ΙΙ.

10. Η δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας θα πρέπει να επισυνάπτεται στο πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας. Θα αποτελείται από δυο ενότητες:

- (α) η Ενότητα Ι θα πρέπει να συντάσσεται από την αρμόδια αρχή, η οποία θα πρέπει: (i) να προσδιορίζει τον κατάλογο των στοιχείων που θα επιθεωρούνται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος Προτύπου, (ii) να προσδιορίζει τις εθνικές απαιτήσεις που ενσωματώνουν τις σχετικές διατάξεις της παρούσας Σύμβασης παρέχοντας αναφορά στις σχετικές εθνικές νομικές διατάξεις καθώς και, στο βαθμό που αυτό είναι απαραίτητο, περιεκτικές πληροφορίες για το κύριο περιεχόμενο των εθνικών απαιτήσεων, (iii) να αναφέρει τις απαιτήσεις που αφορούν τον συγκεκριμένο τύπο πλοίου βάσει της εθνικής νομοθεσίας, (iv) να καταγράφει τυχόν ουσιωδώς ισοδύναμες διατάξεις που υιοθετήθηκαν σύμφωνα με την παράγραφο 3 του Άρθρου VI, και (v) να σημειώνει ξεκάθαρα όποιες εξαιρέσεις χορηγήθηκαν από την αρμόδια αρχή όπως προβλέπεται στο Κεφάλαιο 3, και
- (β) η Ενότητα ΙΙ θα πρέπει να συντάσσεται από τον πλοιοκτήτη και να προσδιορίζει τα μέτρα που υιοθετήθηκαν για να εξασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση με τις εθνικές απαιτήσεις ενδιάμεσα των επιθεωρήσεων και τα μέτρα που προτείνονται για να εξασφαλιστεί ότι θα υπάρχει συνεχής βελτίωση.

Η αρμόδια αρχή ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός, που έχει εξουσιοδοτηθεί δεόντως για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να πιστοποιεί την Ενότητα ΙΙ και να εκδίδει τη δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας.

11. Τα αποτελέσματα όλων των επακόλουθων επιθεωρήσεων ή άλλων επαληθεύσεων που διεξάγονται σε σχέση με το εν λόγω πλοίο και όλες οι σημαντικές

ελλείψεις που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια της εν λόγω επαλήθευσης θα πρέπει να καταγράφονται, μαζί με την ημερομηνία κατά την οποία διαπιστώθηκε ότι οι ελλείψεις αποκαταστάθηκαν. Το αρχείο αυτό, συνοδευόμενο από μετάφραση στην Αγγλική γλώσσα όταν δεν είναι γραμμένο στην Αγγλική, θα πρέπει, σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς, να εγγράφεται ή να επισυνάπτεται στη δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας ή να διατίθεται με κάποιον άλλον τρόπο στους ναυτικούς, στους επιθεωρητές του Κράτους σημαίας, στους εξουσιοδοτημένους αξιωματούχους των Κρατών λιμένα και στους εκπροσώπους των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

12. Σύγχρονο έγκυρο πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας, συνοδευόμενα από μετάφραση στην Αγγλική γλώσσα όταν δεν είναι γραμμένα στην Αγγλική, θα πρέπει να υπάρχουν επί του πλοίου και αντίγραφο τους να αναρτάται σε εμφανή θέση επί του πλοίου για να είναι διαθέσιμο στους ναυτικούς. Αντίγραφο αυτών θα πρέπει να είναι διαθέσιμο σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς, μετά από αίτημα, στους ναυτικούς, τους επιθεωρητές του Κράτους σημαίας, τους εξουσιοδοτημένους αξιωματούχους των Κρατών λιμένα και τους εκπροσώπους των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

13. Η απαίτηση για μετάφραση στην Αγγλική γλώσσα στις παραγράφους 11 και 12 του παρόντος Προτύπου δεν ισχύει στην περίπτωση πλοίου που δεν απασχολείται σε διεθνείς πλώδες.

14. Το πιστοποιητικό που εκδίδεται βάσει της παραγράφου 1 ή 5 του παρόντος Προτύπου θα παύει να ισχύει σε οποιαδήποτε από τις εξής περιπτώσεις:

- (α) εάν οι σχετικές επιθεωρήσεις δεν ολοκληρωθούν εντός των περιόδων που ορίζει η παράγραφος 2 του παρόντος Προτύπου,
- (β) εάν το πιστοποιητικό δεν έχει επικυρωθεί σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος Προτύπου,
- (γ) όταν ένα πλοίο αλλάζει σημαία,
- (δ) όταν ένας πλοιοκτήτης σταματά να αναλαμβάνει την ευθύνη λειτουργίας ενός πλοίου, και
- (ε) όταν έχουν γίνει σημαντικές αλλαγές στην κατασκευή ή τον εξοπλισμό που καλύπτει το Κεφάλαιο 3.

15. Στην περίπτωση που αναφέρεται στην παράγραφο 14 (γ), (δ) ή (ε) του παρόντος Προτύπου, νέο πιστοποιητικό θα πρέπει να εκδίδεται μόνο όταν η αρμόδια αρχή ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός που εκδίδει το νέο πιστοποιητικό, ικανοποιηθεί πλήρως ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος Προτύπου.

16. Το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας θα αποσύρεται από την αρμόδια αρχή ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό που έχει εξουσιοδοτηθεί δεόντως για το σκοπό αυτό από το Κράτος σημαίας, εάν υπάρχουν αποδείξεις ότι το εν λόγω πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης και δεν έχουν γίνει οι απαιτούμενες διορθωτικές ενέργειες.

17. Όταν εξετάζει εάν θα πρέπει να αποσυρθεί ένα πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας σύμφωνα με την παράγραφο 16 του παρόντος Προτύπου, η αρμόδια αρχή ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τη σοβαρότητα ή τη συχνότητα των ελλείψεων.

Οδηγία B5.1.3 – Πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας

1. Η καταγραφή των εθνικών απαιτήσεων στην Ενότητα I της δήλωσης συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας θα πρέπει να περιλαμβάνει ή να συνοδεύεται από αναφορές στις νομοθετικές διατάξεις που αφορούν τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης ναυτικών σε κάθε ένα από τα στοιχεία που παρατίθενται στο Παράρτημα A5-I. Όταν η εθνική νομοθεσία ακολουθεί επακριβώς τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παρούσα Σύμβαση, μία αναφορά μπορεί να είναι μόνο απαραίτητη. Όταν μια διάταξη της Σύμβασης εφαρμόζεται με ουσιώδη ισοδυναμία, όπως προβλέπει το Άρθρο VI, παράγραφος 3, η εν λόγω διάταξη θα πρέπει να επισημαίνεται και να παρέχεται περιεκτική επεξήγηση. Όταν χορηγείται εξαίρεση από την αρμόδια αρχή όπως προβλέπεται στο Κεφάλαιο 3, η συγκεκριμένη σχετική διάταξη ή διατάξεις θα πρέπει να σημειώνεται ξεκάθαρα.

2. Τα μέτρα που αναφέρονται στην Ενότητα II της δήλωσης συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας που συντάσσονται από τον πλοιοκτήτη, θα πρέπει, συγκεκριμένα, να αναφέρουν τις περιπτώσεις στις οποίες η συνεχής συμμόρφωση με συγκεκριμένες εθνικές απαιτήσεις θα επαληθεύεται, τους υπεύθυνους για την επαλήθευση, τα αρχεία που θα τηρούνται καθώς και τις διαδικασίες που θα ακολουθούνται όταν σημειώνεται μη συμμόρφωση. Η Ενότητα II μπορεί να λαμβάνει διάφορες μορφές. Μπορεί να κάνει αναφορές σε άλλα πιο περιεκτικά κείμενα που καλύπτουν πολιτικές και διαδικασίες που αφορούν άλλες πτυχές του ναυτιλιακού τομέα, π.χ. έγγραφα που απαιτεί ο *Κώδικας Διεθνούς Διαχείρισης Ασφάλειας (ISM)* ή πληροφορίες που απαιτεί ο Κανονισμός 5 της Σύμβασης SOLAS, Κεφάλαιο XI-1, σχετικά με το Αρχείο Συνεχούς Σύνοψης του Πλοίου.

3. Τα μέτρα που εξασφαλίζουν τη συνεχή συμμόρφωση θα πρέπει να περιλαμβάνουν γενικές διεθνείς απαιτήσεις για την ενημέρωση του πλοιοκτήτη και του πλοιάρχου, σχετικά με τις τελευταίες εξελίξεις της τεχνολογίας και τα επιστημονικά ευρήματα που αφορούν το σχεδιασμό του χώρου εργασίας, λαμβάνοντας υπόψη τους εγγενείς κινδύνους της εργασίας των ναυτικών και να ενημερώνουν σχετικά τους εκπροσώπους των ναυτικών εξασφαλίζοντας έτσι καλύτερο επίπεδο προστασίας των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στα πλοία.

4. Η δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας θα πρέπει, πάνω από όλα, να συντάσσεται με ξεκάθαρους όρους σχεδιασμένους να βοηθούν όλους τους ενδιαφερόμενους, όπως τους επιθεωρητές του Κράτους σημαίας, τους εξουσιοδοτημένους αξιωματούχους των Κρατών λιμένα και τους ναυτικούς, να ελέγχουν ότι οι απαιτήσεις εφαρμόζονται κατάλληλα.

5. Παράδειγμα του είδους των πληροφοριών που μπορούν να περιέχονται σε μία δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας παρατίθεται στο Παράρτημα B5-I.

6. Όταν ένα πλοίο αλλάζει σημαία, όπως αναφέρεται στο Πρότυπο A5.1.3, παράγραφος 14(γ) και όταν και τα δύο εμπλεκόμενα Κράτη έχουν επικυρώσει την παρούσα Σύμβαση, το Μέλος τη σημαία του οποίου δικαιούτο προηγουμένως να φέρει το πλοίο θα πρέπει, το ταχύτερο δυνατόν, να αποστέλλει στην αρμόδια αρχή του άλλου Μέλους αντίγραφο του πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας και της δήλωσης συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας που διέθετε το πλοίο πριν από την αλλαγή της σημαίας και, εάν ισχύει, αντίγραφο των σχετικών εκθέσεων επαθεώρησης, εάν το ζητήσει η αρμόδια αρχή, εντός τριών μηνών μετά από την αλλαγή της σημαίας.

Κανονισμός 5.1.4 – Επιθεώρηση και έλεγχος εφαρμογής

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να επαληθεύει μέσω ενός αποτελεσματικού και συντονισμένου συστήματος τακτικών επιθεωρήσεων, παρακολούθησης και άλλων μέτρων ελέγχου, ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία του συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης, όπως εφαρμόζονται με τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς.

2. Λεπτομερείς απαιτήσεις σχετικά με το σύστημα επιθεώρησης και επιβολής που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος Κανονισμού παρατίθενται στο Μέρος Α του Κώδικα.

Πρότυπο Α5.1.4 – Επιθεώρηση και έλεγχος εφαρμογής

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να διατηρεί σύστημα επιθεώρησης των συνθηκών των ναυτικών σε πλοία που φέρουν τη σημαία του, το οποίο θα πρέπει να περιλαμβάνει επαλήθευση ότι τα μέτρα που σχετίζονται με τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης, όπως παρατίθενται στη δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας, όπου ισχύει, ακολουθούνται και ότι οι απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης εφαρμόζονται.

2. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να διορίσει επαρκή αριθμό προσοντούχων επιθεωρητών για να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της βάσει της παραγράφου 1 του παρόντος Προτύπου. Όπου αναγνωρισμένοι οργανισμοί έχουν εξουσιοδοτηθεί να διεξάγουν επιθεωρήσεις, το Μέλος θα πρέπει να απαιτεί το προσωπικό που διεξάγει την επιθεώρηση να έχει τα προσόντα για την ανάληψη των καθηκόντων αυτών και να τους παρέχει την απαραίτητη νομική εξουσία για να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους.

3. Θα πρέπει να γίνει επαρκής πρόβλεψη για να εξασφαλιστεί ότι οι επιθεωρητές διαθέτουν την εκπαίδευση, ικανότητα, όρους αναφοράς, εξουσίες, κύρος και ανεξαρτησία που είναι απαραίτητα ή επιθυμητά για να μπορέσουν να διεξάγουν την επαλήθευση και να εξασφαλίσουν τη συμμόρφωση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος Προτύπου.

4. Οι επιθεωρήσεις θα πρέπει να πραγματοποιούνται στα διαστήματα που απαιτεί το Πρότυπο Α5.1.3, όπου ισχύει. Το διάστημα δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να υπερβαίνει τα τρία έτη.

5. Εάν ένα Μέλος λάβει καταγγελία που δεν θεωρεί εμφανώς αβάσιμη ή λάβει αποδείξεις ότι ένα πλοίο που φέρει τη σημαία του δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης ή ότι υπάρχουν σοβαρές ελλείψεις στην εφαρμογή των μέτρων που παρατίθενται στη δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας, το Μέλος θα πρέπει να κάνει τις απαραίτητες ενέργειες για τη διερεύνηση του θέματος και να εξασφαλίσει ότι γίνονται ενέργειες για την αποκατάσταση των ελλείψεων που διαπιστώθηκαν.

6. Επαρκείς κανόνες θα πρέπει να παρέχονται και να επιβάλλονται αποτελεσματικά από κάθε Μέλος ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι επιθεωρητές έχουν το κύρος και τις συνθήκες υπηρεσίας για να διασφαλίζεται ότι είναι ανεξάρτητοι από τις αλλαγές της κυβέρνησης και από ανάρμοστες εξωτερικές επιρροές.

7. Οι επιθεωρητές, εξοπλισμένοι με σαφείς οδηγίες σχετικά με τα καθήκοντα που θα εκτελέσουν και με τα κατάλληλα διαπιστευτήρια, θα πρέπει να έχουν την εξουσία:

- (α) να επιβιβάζονται σε πλοίο που φέρει τη σημαία του Μέλους,
- (β) να διεξάγουν εξέταση, δοκιμή ή έρευνα που θεωρούν απαραίτητη με σκοπό να ικανοποιηθούν ότι τα πρότυπα τηρούνται αυστηρά, και
- (γ) να απαιτήσουν την αποκατάσταση τυχόν ελλείψεων και, όταν έχουν λόγο να πιστεύουν ότι οι ελλείψεις αποτελούν σοβαρή παραβίαση των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών), ή αντιπροσωπεύουν σημαντικό κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή την προστασία των ναυτικών, να απαγορεύουν από το πλοίο να αναχωρήσει από το λιμένα έως ότου πραγματοποιηθούν οι απαραίτητες ενέργειες.

8. Κάθε ενέργεια που γίνεται σύμφωνα με την παράγραφο 7(γ) του παρόντος Προτύπου θα υπόκειται σε δικαίωμα ένστασης σε δικαστική ή διοικητική αρχή.

9. Οι επιθεωρητές θα έχουν τη διακριτική ευχέρεια να δίνουν συμβουλές ~~αντί να εγείρουν ή να προτείνουν νομική δράση, όταν δεν υπάρχει προφανής~~ παραβίαση των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια, την υγεία ή την προστασία των σχετικών ναυτικών και όταν δεν υπάρχει προηγούμενο ιστορικό παρόμοιων παραβιάσεων.

10. Οι επιθεωρητές θα πρέπει να αντιμετωπίζουν ως εμπιστευτική την πηγή παραπόνων ή καταγγελιών που ισχυρίζεται κίνδυνο ή έλλειψη σε σχέση με τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών ή παραβίαση των νόμων και κανονισμών και δεν θα πρέπει να γνωστοποιεί στον πλοιοκτήτη, στον εκπρόσωπο του πλοιοκτήτη ή στο χειριστή του πλοίου ότι η επιθεώρηση έγινε ως συνέπεια της εν λόγω καταγγελίας ή παραπόνου.

11. Οι επιθεωρητές δεν θα πρέπει να επιφορτίζονται με καθήκοντα τα οποία, λόγω του αριθμού ή της φύσης τους, μπορεί να εμποδίσουν την αποτελεσματική επιθεώρηση ή να θίξουν με οποιονδήποτε τρόπο την εξουσία ή την αμεροληψία τους στις σχέσεις τους με τους πλοιοκτήτες, τους ναυτικούς ή άλλους ενδιαφερόμενους. Συγκεκριμένα οι επιθεωρητές θα πρέπει:

- (α) να απαγορεύεται να έχουν άμεσο ή έμμεσο συμφέρον σε κάποια εργασία την οποία καλούνται να επιθεωρήσουν, και
- (β) υπό τον όρο κατάλληλων κυρώσεων ή πειθαρχικών μέτρων, να μην αποκαλύπτουν, ακόμη και μετά την αποχώρησή τους από την υπηρεσία, εμπορικά μυστικά ή εμπιστευτικές εργασιακές διαδικασίες ή πληροφορίες προσωπικής φύσεως που μπορεί να έμαθαν κατά τη διάρκεια των καθηκόντων τους.

12. Οι επιθεωρητές θα πρέπει να υποβάλλουν έκθεση για κάθε επιθεώρηση προς την αρμόδια αρχή. Ένα αντίγραφο της έκθεσης στην Αγγλική γλώσσα ή στη γλώσσα εργασίας του πλοίου θα πρέπει να παρέχεται στον πλοίαρχο του πλοίου και ένα άλλο αντίγραφο θα πρέπει να αναρτάται στον πίνακα ανακοινώσεων του πλοίου για την ενημέρωση των ναυτικών και, μετά από αίτημα, να αποστέλλεται στους εκπροσώπους τους.

13. Η αρμόδια αρχή κάθε Μέλους θα πρέπει να τηρεί αρχεία επιθεωρήσεων των συνθηκών των ναυτικών σε πλοία που φέρουν τη σημαία του. Θα πρέπει να δημοσιεύει ετήσια έκθεση για τις δραστηριότητες επιθεώρησης, εντός εύλογου χρόνου, που δεν θα ξεπερνά τους έξι μήνες, μετά το τέλος του έτους.

14. Σε περίπτωση έρευνας μετά από σημαντικό περιστατικό, η έκθεση θα πρέπει να υποβάλλεται στην αρμόδια αρχή το ταχύτερο δυνατόν, αλλά όχι αργότερα από ένα μήνα μετά την ολοκλήρωση της έρευνας.

15. Όταν πραγματοποιείται επιθεώρηση ή λαμβάνονται μέτρα βάσει του παρόντος Προτύπου, θα πρέπει να καταβάλλεται κάθε εύλογη προσπάθεια ώστε να αποφευχθεί η αδικαιολόγητη κράτηση ή καθυστέρηση του πλοίου.

16. Θα πρέπει να καταβάλλεται αποζημίωση σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς για κάθε απώλεια ή ζημιά που επήλθε ως αποτέλεσμα της παράνομης άσκησης των εξουσιών των επιθεωρητών. Το βάρος της απόδειξης σε κάθε περίπτωση θα φέρει ενάγων.

17. Επαρκή πρόστιμα και άλλα διορθωτικά μέτρα για παραβιάσεις των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών) και για την παρεμπόδιση των επιθεωρητών κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, θα πρέπει να προβλέπονται και να επιβάλλονται αποτελεσματικά από κάθε Μέλος.

Οδηγία B5.1.4 – Επιθεώρηση και έλεγχος εφαρμογής

1. Η αρμόδια αρχή και κάθε άλλη υπηρεσία ή αρχή που ασχολείται, εξ' ολοκλήρου ή εν μέρει με την επιθεώρηση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών, θα πρέπει να διαθέτει τους απαραίτητους πόρους για την εκπλήρωση των εργασιών της. Συγκεκριμένα:

- (α) κάθε Μέλος θα πρέπει να λάβει τα απαραίτητα μέτρα ούτως ώστε να μπορούν να καλούνται επαρκής προσοντούχοι τεχνικοί εμπειρογνώμονες και ειδικοί, ανάλογα με τις ανάγκες, για να συνδράμουν στο έργο των επιθεωρητών, και
- (β) οι επιθεωρητές θα πρέπει να εξοπλίζονται με εγκαταστάσεις σε κατάλληλη τοποθεσία, εξοπλισμό και μέσα μεταφοράς, επαρκή για την αποτελεσματική εκπλήρωση των καθηκόντων τους.

2. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να αναπτύξει πολιτική συμμόρφωσης και επιβολής για να εξασφαλίσει τη συνέπεια και ειδικά να καθοδηγεί τις δραστηριότητες επιθεώρησης και ελέγχου εφαρμογής που σχετίζονται με τη παρούσα Σύμβαση. Αντίγραφα της πολιτικής αυτής θα πρέπει να παρέχονται σε όλους τους επιθεωρητές και τους αρμόδιους αξιωματούχους επιβολής του νόμου και θα πρέπει να διατίθενται στο κοινό και στους πλοιοκτίτες και ναυτικούς.

3. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να θεσπίσει απλές διαδικασίες για να μπορεί να λαμβάνει εμπιστευτικές πληροφορίες σχετικά με πιθανές παραβιάσεις των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών) που παρουσιάζονται απευθείας από τους ναυτικούς ή από εκπροσώπους των ναυτικών, και να επιτρέπει στους επιθεωρητές να ερευνούν τα ζητήματα αυτά αμέσως, συμπεριλαμβανομένων:

- (α) να δίνουν τη δυνατότητα στους πλοιάρχους, τους ναυτικούς ή τους εκπροσώπους των ναυτικών, να ζητήσουν επιθεώρηση όταν το θεωρούν απαραίτητο, και
- (β) να παρέχουν τεχνικές πληροφορίες και συμβουλές στους πλοιοκτίτες και τους ναυτικούς και τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις σχετικά με τα αποτελεσματικότερα μέσα συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της παρούσας

Σύμβασης και πραγματοποίησης συνεχούς βελτίωσης των συνθηκών των ναυτικών στα πλοία.

4. Οι επιθεωρητές θα πρέπει να είναι πλήρως καταρτισμένοι και επαρκείς σε αριθμό για να διασφαλίζεται η αποτελεσματική εκπλήρωση των καθηκόντων τους λαμβάνοντας δεόντως υπόψη:

- (α) τη σημασία των καθηκόντων που οι επιθεωρητές πρέπει να εκτελέσουν, συγκεκριμένα τον αριθμό, τη φύση και το μέγεθος των πλοίων που υπόκεινται σε επιθεώρηση και τον αριθμό και την πολυπλοκότητα των νομικών διατάξεων που πρέπει να επιβληθούν,
- (β) τα μέσα που τίθενται στη διάθεση των επιθεωρητών, και
- (γ) τις πρακτικές συνθήκες υπό τις οποίες πρέπει να διεξάγονται οι επιθεωρήσεις ώστε να είναι αποτελεσματικές.

5. Υπό τον όρο τυχόν προϋποθέσεων πρόσληψης σε δημόσια υπηρεσία που μπορεί να καθορίζουν οι εθνικοί νόμοι και κανονισμοί, οι επιθεωρητές θα πρέπει να διαθέτουν προσόντα και επαρκή κατάρτιση για να εκτελούν τα καθήκοντά τους και, όταν αυτό είναι δυνατόν, θα πρέπει να διαθέτουν ναυτλιακή εκπαίδευση ή εμπειρία ως ναυτικοί. Θα πρέπει να έχουν επαρκή γνώση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών και της Αγγλικής γλώσσας.

6. Θα πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να παρέχεται στους επιθεωρητές κατάλληλη περαιτέρω κατάρτιση κατά τη διάρκεια της απασχόλησής τους.

7. Όλοι οι επιθεωρητές θα πρέπει να κατανοούν ξεκάθαρα τις περιστάσεις υπό τις οποίες πρέπει να διεξάγεται μία επιθεώρηση, το πλαίσιο της επιθεώρησης που διεξάγεται υπό τις διάφορες περιστάσεις στις οποίες αναφέρεται και τη γενική μέθοδο επιθεωρήσεων.

8. Οι επιθεωρητές που διαθέτουν τα κατάλληλα διαπιστευτήρια βάσει της εθνικής νομοθεσίας θα πρέπει να έχουν την εξουσία, τουλάχιστον:

- (α) να επιβιβάζονται ελεύθερα στα πλοία χωρίς προηγούμενη προειδοποίηση. Ωστόσο, όταν αρχίζουν την επιθεώρηση του πλοίου, οι επιθεωρητές θα πρέπει να παρέχουν γνωστοποίηση της παρουσίας τους στον πλοίαρχο ή στον υπεύθυνο και, όπου αρμόζει, στους ναυτικούς ή τους εκπροσώπους τους.
- (β) να θέτουν ερωτήσεις στον πλοίαρχο, το ναυτικό ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, συμπεριλαμβανομένου του πλοιοκτήτη ή του εκπροσώπου του πλοιοκτήτη, σχετικά με οποιοδήποτε ζήτημα που αφορά την εφαρμογή των απαιτήσεων βάσει νόμων και κανονισμών, ενώπιον οποιουδήποτε μάρτυρα που ενδέχεται να ζητήσει το άτομο αυτό,
- (γ) να απαιτήσει την επίδειξη βιβλίων, ημερολογίων, μητρώων, πιστοποιητικών ή άλλων εγγράφων ή πληροφοριών που συνδέονται άμεσα με τα ζητήματα που υπόκεινται σε επιθεώρηση, ούτως ώστε να επαληθεύσουν τη συμμόρφωση με τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς που εφαρμόζουν την παρούσα Σύμβαση.
- (δ) να επιβάλλουν την ανάρτηση γνωστοποιήσεων που απαιτούνται βάσει εθνικών νόμων και κανονισμών που εφαρμόζουν την παρούσα Σύμβαση,
- (ε) να παίρνουν ή να αφαιρούν, για το σκοπό της ανάλυσης, δείγματα προϊόντων, φορτίου, πόσιμου νερού, προμηθειών, υλικών και ουσιών που χρησιμοποιούνται ή υποβάλλονται σε χειρισμό,

- (στ) μετά την επιθεώρηση, να θέτουν αμέσως υπόψη του πλοιοκτήτη, του διαχειριστή του πλοίου ή του πλοιάρχου τις ελλείψεις που μπορεί να επηρεάσουν την υγεία και την ασφάλεια των ατόμων που βρίσκονται επί του πλοίου,
- (ζ) να προειδοποιούν την αρμόδια αρχή και, εάν ισχύει, τον αναγνωρισμένο οργανισμό σχετικά με έλλειψη ή κατάχρηση που δεν καλύπτεται ειδικά από τους υφιστάμενους νόμους ή κανονισμούς και να τους υποβάλλουν προτάσεις για τη βελτίωση των νόμων ή κανονισμών, και
- (η) να ενημερώνουν την αρμόδια αρχή για εργατικούς τραυματισμούς ή ασθένειες που επηρεάζουν τους ναυτικούς σε τέτοιες περιπτώσεις και με τέτοιο τρόπο όπως μπορεί να καθορίζουν οι νόμοι και οι κανονισμοί.

9. Όταν λαμβάνεται ή αφαιρείται ένα δείγμα όπως αναφέρεται στην παράγραφο 8(ε) της παρούσας Οδηγίας, ο πλοιοκτήτης ή ο εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη και, όπου αρμόζει, ένας ναυτικός θα πρέπει να ενημερώνονται ή να παρίστανται κατά το χρόνο λήψης ή αφαίρεσης του δείγματος. Η ποσότητα του εν λόγω δείγματος θα πρέπει να καταγράφεται δεόντως από τον επιθεωρητή.

10. Η ετήσια έκθεση που δημοσιεύει η αρμόδια αρχή κάθε Μέλους, όσον αφορά τα πλοία που φέρουν τη σημαία του, θα πρέπει να περιλαμβάνει:

- (α) κατάλογο των νόμων και κανονισμών που ισχύουν σε σχέση με τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών και τυχόν τροποποιήσεων που τέθηκαν σε ισχύ κατά τη διάρκεια του έτους,
- (β) λεπτομέρειες της οργάνωσης του συστήματος επιθεώρησης,
- (γ) στατιστικά στοιχεία των πλοίων ή άλλων εγκαταστάσεων που υπόκεινται σε επιθεώρηση και των πλοίων και άλλων εγκαταστάσεων που όντως επιθεωρήθηκαν,
- (δ) στατιστικά στοιχεία όλων των ναυτικών που υπόκεινται στους εθνικούς νόμους και κανονισμούς του,
- (ε) στατιστικά στοιχεία και πληροφορίες σχετικά με παραβιάσεις νομοθεσίας, κυρώσεις που επιβλήθηκαν και περιπτώσεις κράτησης πλοίων, και
- (στ) στατιστικά στοιχεία για καταχωρημένους εργατικούς τραυματισμούς και ασθένειες που επηρεάζουν τους ναυτικούς.

Κανονισμός 5.1.5 – Διαδικασίες επίλυσης διαφορών επί του πλοίου

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαιτεί τα πλοία που φέρουν τη σημαία του να διαθέτουν διαδικασίες επί του πλοίου για τη δίκαιη, αποτελεσματική και ταχεία επίλυση των διαφορών των ναυτικών που ισχυρίζονται παραβιάσεις των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασής (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών).

2. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαγορεύει και να επιβάλει κυρώσεις για κάθε είδους τιμωρία του ναυτικού για την υποβολή καταγγελίας.

3. Οι διατάξεις του παρόντος Κανονισμού και οι σχετικές εγγότητες του Κώδικα ισχύουν χωρίς να παραβλέπεται το δικαίωμα του ναυτικού να επιδιώξει αποζημίωση μέσω οποιoδήποτε νομικού μέσου θεωρεί ο ναυτικός κατάλληλο.

Πρότυπο A5.1.5 – Διαδικασίες επίλυσης διαφορών επί του πλοίου

1. Με την επιφύλαξη τυχόν ευρύτερου πλαισίου που μπορεί να χορηγείται σε εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή συλλογικές συμβάσεις, οι διαδικασίες επί του πλοίου μπορούν να χρησιμοποιούνται από τους ναυτικούς για επίλυση διαφορών που αφορούν οποιοδήποτε ζήτημα που φέρεται να αποτελεί παραβίαση των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασής (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών).

2. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι, στους νόμους ή κανονισμούς του υπάρχουν κατάλληλες διαδικασίες επίλυσης διαφορών επί του πλοίου ούτως ώστε να πληρούνται οι απαιτήσεις του Κανονισμού 5.1.5. Οι εν λόγω διαδικασίες θα πρέπει να επιδιώκουν την επίλυση των διαφορών στο κατώτερο δυνατό επίπεδο. Ωστόσο, σε όλες τις περιπτώσεις, οι ναυτικοί θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να διαμαρτυρηθούν απευθείας στον πλοίαρχο και, όταν το θεωρούν απαραίτητο, σε κατάλληλες εξωτερικές αρχές.

3. Οι διαδικασίες επίλυσης διαφορών επί του πλοίου θα πρέπει να περιλαμβάνουν το δικαίωμα του ναυτικού να συνοδεύει ή να εκπροσωπείται κατά τη διάρκεια της υποβολής κάποιας καταγγελίας καθώς και ασφαλιστικές δικλίδες κατά της πιθανότητας τιμωρίας των ναυτικών που υπέβαλλαν καταγγελίες. Ο όρος "τιμωρία" καλύπτει κάθε δυσμενή ενέργεια που κάνει οποιοδήποτε πρόσωπο σε σχέση με ναυτικό επειδή υπέβαλλε καταγγελία η οποία δεν έγινε προφανώς με οχληρό ή κακεντρέχη τρόπο.

4. Εκτός από αντίγραφο της σύμβασης εργασίας ναυτικών, όλοι οι ναυτικοί θα πρέπει να λαμβάνουν αντίγραφο των διαδικασιών επίλυσης διαφορών επί του πλοίου που ισχύουν για το πλοίο αυτό. Θα πρέπει να περιλαμβάνει πληροφορίες επικοινωνίας με την αρμόδια αρχή του Κράτους σημαίας και, όταν διαφέρει, με τη χώρα κατοικίας του ναυτικού και το όνομα του ατόμου ή ατόμων επί του πλοίου που μπορούν, σε εμπιστευτική βάση, να παρέχουν στους ναυτικούς αμερόληπτες συμβουλές σχετικά με τη καταγγελία τους και αλλιώς να τους βοηθούν να ακολουθήσουν τις διαδικασίες επίλυσης διαφορών που είναι διαθέσιμες σε αυτούς επί του πλοίου.

Οδηγία B5.1.5 – Διαδικασίες επίλυσης διαφορών επί του πλοίου

1. Υπό τον όρο τυχόν σχετικών διατάξεων ισχύουσας συλλογικής σύμβασης, η αρμόδια αρχή θα πρέπει, σε στενή διαβούλευση με τις οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, να αναπτύξει ένα υπόδειγμα δίκαιων, ταχέων και καλά τεκμηριωμένων διαδικασιών επίλυσης διαφορών επί του πλοίου για όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία του Μέλους. Κατά την ανάπτυξη των διαδικασιών αυτών, τα ακόλουθα ζητήματα θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη:

- (α) πολλές διαφορές μπορεί να σχετίζονται συγκεκριμένα με εκείνα τα πρόσωπα προς τα οποία θα υποβληθεί κάποια καταγγελία ή ακόμη και με τον πλοίαρχο του πλοίου. Σε όλες τις περιπτώσεις, οι ναυτικοί θα πρέπει επίσης να μπορούν να διαμαρτυρηθούν απευθείας στον πλοίαρχο και να υποβάλλουν καταγγελία στην ξηρά, και

(β) για να συνδράμουν στην αποφυγή προβλημάτων τιμωρίας των ναυτικών που υποβάλλουν καταγγελία σχετικά με ζητήματα που αφορούν την παρούσα Σύμβαση, οι διαδικασίες θα πρέπει να ενθαρρύνουν το διορισμό ενός ατόμου στο πλοίο το οποίο να μπορεί να συμβουλευτεί τους ναυτικούς σχετικά με τις διαδικασίες που τους διατίθενται και, εάν το ζητήσει ο ενάγων ναυτικός, να παρίστανται επίσης σε συναντήσεις ή ακροάσεις σχετικές με το ζήτημα της καταγγελίας.

2. Κατ' ελάχιστο, οι διαδικασίες που συζητούνται κατά τη διαδικασία διαβουλεύσεων που αναφέρεται στην παράγραφο 1 της παρούσας Οδηγίας θα πρέπει να περιλαμβάνουν τα εξής:

- (α) οι καταγγελίες θα πρέπει να απευθύνονται στον επικεφαλής του τμήματος του ναυτικού που υποβάλλει τη καταγγελία ή στον ανώτερο αξιωματικό του ναυτικού,
- (β) ο επικεφαλής του τμήματος ή ο ανώτερος αξιωματικός θα πρέπει στη συνέχεια να επιχειρεί να επιλύσει το ζήτημα εντός καθορισμένων προθεσμιών, κατάλληλων για τη σοβαρότητα των ζητημάτων που εμπλέκονται,
- (γ) εάν ο επικεφαλής του τμήματος ή ο ανώτερος αξιωματικός δεν μπορεί να επιλύσει την διαφορά προς ικανοποίηση του ναυτικού, ο τελευταίος μπορεί να την παραπέμψει στον πλοίαρχο, ο οποίος θα πρέπει να χειριστεί το ζήτημα προσωπικά,
- (δ) οι ναυτικοί θα πρέπει πάντα να διαθέτουν το δικαίωμα να συνοδεύονται και να εκπροσωπούνται από άλλο ναυτικό της επιλογής τους επί του πλοίου,
- (ε) όλες οι διαφορές και οι αποφάσεις επί αυτών θα πρέπει να καταγράφονται και αντίγραφο αυτών να παρέχεται στον ενδιαφερόμενο ναυτικό,
- (στ) εάν μία διαφορά δεν μπορεί να επιλυθεί επί του πλοίου, το ζήτημα θα πρέπει να παραπέμπεται στον πλοιοκτήτη στη ξηρά, στον οποίο θα πρέπει να παρέχεται κατάλληλη προθεσμία για να επιλύσει το ζήτημα, όπου αρμόζει, σε διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους ναυτικούς ή με όποιο πρόσωπο μπορεί να διορίσουν ως εκπρόσωπό τους, και
- (ζ) σε όλες τις περιπτώσεις οι ναυτικοί θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να υποβάλλουν τις καταγγελίες τους απευθείας στον πλοίαρχο και τον πλοιοκτήτη και τις αρμόδιες αρχές.

Κανονισμός 5.1.6 – Ναυτικά ατυχήματα

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να διεξάγει επίσημη έρευνα για κάθε σοβαρό ναυτικό ατύχημα που οδηγεί σε τραυματισμό ή απώλεια ζωής, που αφορά πλοίο που φέρει τη σημαία του. Η τελική έκθεση της έρευνας θα πρέπει, υπό κανονικές συνθήκες, να δημοσιοποιείται.

2. Τα Μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται μεταξύ τους για να διευκολύνουν τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος Κανονισμού.

Πρότυπο A5.1.6 – Ναυτικά ατυχήματα

(Δεν υπάρχουν διατάξεις)

Οδηγία B5.1.6 – Ναυτικά ατυχήματα

(Δεν υπάρχουν διατάξεις)

Κανονισμός 5.2 – Υποχρεώσεις Κράτους Λιμένα

Σκοπός: Να μπορεί κάθε Μέλος να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας Σύμβασης σχετικά με τη διεθνή συνεργασία για την εφαρμογή και επιβολή των προτύπων της Σύμβασης σε ξένα πλοία

Κανονισμός 5.2.1 – Επιθεωρήσεις σε λιμένα

1. Κάθε πλοίο που καταπλέει, κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών του ή για λειτουργικούς λόγους, σε λιμένα Μέλους μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο επιθεώρησης σύμφωνα με την παράγραφο 4 του Άρθρου V με σκοπό να εξεταστεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών) σχετικά με τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στο πλοίο.
2. Κάθε Μέλος θα πρέπει να αποδέχεται το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και τη δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας που απαιτείται βάσει του Κανονισμού 5.1.3 ως κατ' αρχήν απόδειξη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών). Συνεπώς, η επιθεώρηση στους λιμένες του θα πρέπει, με εξαίρεση τις περιστάσεις που προσδιορίζονται στο Κώδικα, να περιορίζεται στην εξέταση του πιστοποιητικού και της δήλωσης.
3. Οι επιθεωρήσεις σε λιμένα θα πρέπει να διεξάγονται από εξουσιοδοτημένους αξιωματούχους σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα και άλλων ισχυουσών διεθνών ρυθμίσεων που διέπουν τις επιθεωρήσεις ελέγχου του Κράτους λιμένα στο Μέλος. Όποια τέτοια επιθεώρηση θα πρέπει να περιορίζεται στην επαλήθευση ότι το ζήτημα που επιθεωρείται είναι σύμφωνο με τις σχετικές απαιτήσεις που παρατίθενται στα Άρθρα και τους Κανονισμούς της παρούσας Σύμβασης και στο Μέρος Α μόνο του Κώδικα.
4. Οι επιθεωρήσεις που μπορεί να διεξάγονται σύμφωνα με το παρόντα Κανονισμό θα πρέπει να βασίζονται σε αποτελεσματικό σύστημα επιθεώρησης και παρακολούθησης του Κράτους λιμένα που θα βοηθά να εξασφαλίζεται ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στα πλοία που εισέρχονται σε λιμένα του σχετικού Μέλους πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών).

5. Πληροφορίες σχετικά με το σύστημα που αναφέρεται στην παράγραφο 4 του παρόντος Κανονισμού, συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου που χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς του, θα πρέπει να περιλαμβάνονται στις εκθέσεις του Μέλους σύμφωνα με το Άρθρο 22 του Καταστατικού.

Πρότυπο A5.2.1 – Επιθεωρήσεις σε λιμένα

1. Όταν ένας εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος, ο οποίος επιβιβάστηκε στο πλοίο για να διεξάγει επιθεώρηση και ζήτησε, όπου ισχύει, το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και τη δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας, διαπιστώσει ότι:

- (α) τα απαιτούμενα έγγραφα δεν παρουσιάζονται ή δεν τηρούνται ή τηρούνται λανθασμένα ή ότι τα έγγραφα που παρουσιάστηκαν δεν περιέχουν τις πληροφορίες που απαιτεί η παρούσα Σύμβαση ή είναι αλλιώς άκυρα, ή
- (β) υπάρχουν σαφείς λόγοι να πιστεύει ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης, ή
- (γ) υπάρχουν σοβαροί λόγοι να πιστεύει ότι το πλοίο έχει αλλάξει σημαία με σκοπό να αποφύγει τη συμμόρφωση με την παρούσα Σύμβαση, ή
- (δ) υπάρχει καταγγελία που ισχυρίζεται ότι οι συγκεκριμένες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης,

μπορεί να διεξάγει λεπτομερέστερη επιθεώρηση για να εξακριβώσει τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου. Η εν λόγω επιθεώρηση θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να διεξάγεται όταν οι συνθήκες εργασίας ή διαβίωσης που πιστεύεται ή φέρεται ότι είναι πλημμελείς μπορεί να αποτελούν σαφή κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή την προστασία των ναυτικών ή όταν ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος έχει λόγους να πιστεύει ότι οι όποιες ελλείψεις αποτελούν σοβαρή παραβίαση των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών).

2. Όταν διεξάγεται λεπτομερέστερη επιθεώρηση σε ξένο πλοίο σε λιμένα ενός Μέλους από εξουσιοδοτημένους αξιωματούχους υπό τις περιστάσεις που παρατίθενται στην υποπαράγραφο (α), (β) ή (γ) της παραγράφου 1 του παρόντος Προτύπου, θα πρέπει κατ' αρχήν να καλύπτει τα ζητήματα που αναφέρονται στο Παράρτημα A5-III.

3. Στην περίπτωση καταγγελίας βάσει της παραγράφου 1(δ) του παρόντος Προτύπου, η επιθεώρηση θα πρέπει γενικά να περιορίζεται σε ζητήματα εντός του πλαισίου της καταγγελίας, αν και μία καταγγελία ή η διερεύνησή της μπορεί να παρέχει σαφείς λόγους για λεπτομερέστερη επιθεώρηση σύμφωνα με την παράγραφο 1(β) του παρόντος Προτύπου. Για το σκοπό της παραγράφου 1(δ) του παρόντος Προτύπου, "καταγγελία" σημαίνει πληροφορίες που υποβάλλονται από ναυτικό, επαγγελματικό φορέα, ένωση, συνδικάτο ή γενικά από άτομο που ενδιαφέρεται για την ασφάλεια του πλοίου, συμπεριλαμβανομένου του ενδιαφέροντος για τους κινδύνους για την ασφάλεια ή την υγεία των ναυτικών επί του πλοίου.

4. Όταν, μετά από λεπτομερέστερη επιθεώρηση, οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο διαπιστωθεί ότι δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης, ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος θα πρέπει αμέσως να θέσει τις ελλείψεις υπόψη του πλοιαρχου του πλοίου μαζί με την απαιτούμενη διορία για

την αποκατάστασή τους. Σε περίπτωση που οι εν λόγω ελλείψεις θεωρούνται από τον εξουσιοδοτημένο αξιωματούχο σημαντικές ή εάν σχετίζονται με καταγγελία που έγινε βάσει της παραγράφου 3 του παρόντος Προτύπου, ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος θα πρέπει να θέσει τις ελλείψεις υπόψη των αρμοδίων οργανώσεων των ναυτικών και των πλοιοκτητών του Μέλους στο οποίο διεξήχθη η επιθεώρηση και μπορεί:

- (α) να ενημερώσει εκπρόσωπο του Κράτους σημαίας,
- (β) να παράσχει στις αρμόδιες αρχές του επόμενου λιμένα κατάπλου τις σχετικές πληροφορίες.

5. Το Μέλος στο οποίο διεξάγεται η επιθεώρηση θα πρέπει να έχει το δικαίωμα να διαβιβάσει αντίγραφο της έκθεσης του αξιωματούχου, το οποίο θα πρέπει να συνοδεύεται από όποια απάντηση ελήφθη από τις αρμόδιες αρχές του Κράτους σημαίας εντός της καθορισμένης προθεσμίας, στο Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας με σκοπό να γίνουν οι ενέργειες που θεωρούνται κατάλληλες και σκόπιμες για να εξασφαλιστεί ότι τηρείται αρχείο των πληροφοριών αυτών και ότι τίθεται υπόψη των μερών που μπορεί να ενδιαφέρονται να επωφεληθούν από τις σχετικές διαδικασίες πληροφόρησης.

6. Όταν, μετά από λεπτομερέστερη επιθεώρηση από εξουσιοδοτημένο αξιωματούχο, το πλοίο διαπιστωθεί ότι δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης και ότι:

- (α) οι συνθήκες στο πλοίο είναι σαφώς επικίνδυνες για την ασφάλεια, την υγεία ή την προστασία των ναυτικών, ή
- (β) η μη συμμόρφωση αποτελεί σοβαρή ή επανειλημμένη παραβίαση των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών),

ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος θα πρέπει να κάνει ενέργειες για να εξασφαλίσει ότι το πλοίο δεν θα αποπλεύσει έως ότου η μη συμμόρφωση που εντάσσεται στο πλαίσιο της υποπαραγράφου (α) ή (β) της παρούσας παραγράφου έχει αποκατασταθεί ή έως ότου ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος αποδεχθεί σχέδιο δράσης για την επανόρθωση της μη συμμόρφωσης και πειστεί ότι το σχέδιο θα υλοποιηθεί ταχέως. Εάν εμποδιστεί ο απόπλους του πλοίου, ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος θα πρέπει να ενημερώσει αμέσως σχετικά το Κράτος σημαίας και να καλέσει εκπρόσωπο του Κράτους σημαίας να παραστεί, εάν αυτό είναι δυνατόν, ζητώντας από το Κράτος σημαίας να απαντήσει εντός καθορισμένης προθεσμίας. Ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος θα πρέπει επίσης να ενημερώσει αμέσως τις αρμόδιες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών στο Κράτος λιμένα στο οποίο διεξήχθη η επιθεώρηση.

7. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι οι εξουσιοδοτημένοι αξιωματούχοι του λαμβάνουν καθοδήγηση, του είδους που αναφέρεται στο Μέρος Β του Κώδικα, σχετικά με τους τύπους περιστάσεων που δικαιολογούν τη κράτηση ενός πλοίου βάσει της παραγράφου 6 του παρόντος Προτύπου.

8. Κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του βάσει του παρόντος Προτύπου, κάθε Μέλος θα πρέπει να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια να αποφύγει την αδικαιολόγητη κράτηση ή καθυστέρηση ενός πλοίου. Εάν διαπιστωθεί ότι ένα πλοίο κρατήθηκε ή καθυστέρησε αδικαιολόγητα, θα πρέπει να καταβληθεί αποζημίωση για κάθε απώλεια ή ζημιά που υπέστη. Ο ενάγων θα έχει το βάρος της απόδειξης σε κάθε περίπτωση.

Οδηγία Β5.2.1 – Επιθεωρήσεις σε λιμένα

1. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να αναπτύξει πολιτική επιθεωρήσεων για εξουσιοδοτημένους αξιωματούχους που διεξάγουν επιθεωρήσεις βάσει του Κανονισμού 5.2.1. Στόχος της πολιτικής θα πρέπει να είναι η εξασφάλιση της συνέπειας και η καθοδήγηση των δραστηριοτήτων επιθεώρησης και ελέγχου εφαρμογής που σχετίζονται με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών). Αντίγραφα της εν λόγω πολιτικής θα πρέπει να παρέχονται σε όλους τους εξουσιοδοτημένους αξιωματούχους και να διατίθενται στο κοινό και στους πλοιοκτήτες και ναυτικούς.

2. Κατά την ανάπτυξη πολιτικής σχετικής με τις περιστάσεις που επιβάλλουν τη κράτηση πλοίου βάσει του Προτύπου Α5.2.1, παράγραφο 6, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να λάβει υπόψη ότι, όσον αφορά τις παραβιάσεις που αναφέρονται στο Πρότυπο Α5.2.1, παράγραφο 6(β), η σοβαρότητα μπορεί να οφείλεται στη φύση της σχετικής έλλειψης. Αυτό ισχύει ιδίως στην περίπτωση της παραβίασης θεμελιωδών δικαιωμάτων και αρχών ή των εργασιακών και κοινωνικών δικαιωμάτων των ναυτικών βάσει των Άρθρων III και IV. Για παράδειγμα, η απασχόληση ανηλίκου ατόμου θα πρέπει να θεωρείται ως σοβαρή παραβίαση, ακόμη και αν υπάρχει μόνο ένα τέτοιο άτομο στο πλοίο. Σε άλλες περιπτώσεις, ο αριθμός των διαφορετικών ανεπαρειών που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια συγκεκριμένης επιθεώρησης θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη: για παράδειγμα, μπορεί να χρειάζονται αρκετές περιπτώσεις ανεπαρειών σχετικές με την ενδίαιτηση ή τη διατροφή και τη τροφοδοσία, οι οποίες δεν απειλούν την ασφάλεια ή την υγεία για να θεωρηθεί ότι αποτελούν σοβαρή παραβίαση.

3. Τα Μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται μεταξύ τους στο μέγιστο δυνατό βαθμό για την υιοθέτηση διεθνώς συμφωνημένων οδηγιών σχετικά με τις πολιτικές επιθεώρησης, ιδίως όσων σχετίζονται με περιστάσεις που επιβάλλουν τη κράτηση πλοίου.

Κανονισμός 5.2.2 – Διαδικασίες διαχείρισης διαφορών στην ξηρά

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι οι ναυτικοί σε πλοία που καταπλέουν σε λιμένα της επικράτειας του Μέλους, οι οποίοι ισχυρίζονται παραβίαση των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών), θα έχουν το δικαίωμα να διατυπώσουν τη καταγγελία αυτή, ούτως ώστε να διευκολυνθεί έγκαιρο και πρακτικό μέσο αποκατάστασης.

Πρότυπο Α5.2.2 – Διαδικασίες διαχείρισης διαφορών στην ξηρά

1. Η καταγγελία από ένα ναυτικό που ισχυρίζεται παραβίαση των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών) μπορεί να διατυπωθεί σε εξουσιοδοτημένο αξιωματούχο στο λιμένα που προσέγγισε το πλοίο του ναυτικού. Στις περιπτώσεις αυτές, ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος θα πρέπει να πραγματοποιήσει προκαταρκτική έρευνα.

2. Όπου αρμόζει, δεδομένης της φύσης της καταγγελίας, η προκαταρκτική έρευνα θα πρέπει να περιλαμβάνει εξέταση του κατά πόσο οι διαδικασίες επίλυσης διαφορών επί του πλοίου που προβλέπει ο Κανονισμός 5.1.5 έχουν διερευνηθεί. Ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος μπορεί επίσης να διεξάγει λεπτομερέστερη επιθεώρηση σύμφωνα με το Πρότυπο A5.2.1.

3. Ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος θα πρέπει, όπου αρμόζει, να προσπαθήσει να προάγει επίλυση της διαφοράς σε επίπεδο πλοίου.

4. Σε περίπτωση που η έρευνα ή η επιθεώρηση που προβλέπει το παρόν Πρότυπο αποκαλύψει μη συμμόρφωση που εντάσσεται στο πλαίσιο της παραγράφου 6 του Προτύπου A5.2.1, οι διατάξεις της εν λόγω παραγράφου θα πρέπει να εφαρμόζονται.

5. Όταν δεν ισχύουν οι διατάξεις της παραγράφου 4 του παρόντος Προτύπου και η διαφορά δεν επιλυθεί σε επίπεδο πλοίου, ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος θα πρέπει να ενημερώσει αμέσως το Κράτος σημαίας, ζητώντας, εντός καθορισμένης προθεσμίας, συμβουλές και διορθωτικό σχέδιο δράσης.

6. Εάν η διαφορά δεν επιλυθεί μετά από δράση που έγινε σύμφωνα με την παράγραφο 5 του παρόντος Προτύπου, το Κράτος λιμένα θα πρέπει να διαβιβάσει αντίγραφο της έκθεσης του εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου στο Γενικό Διευθυντή. Η έκθεση θα πρέπει να συνοδεύεται από όποια απάντηση που ελήφθη εντός της καθορισμένης προθεσμίας από την αρμόδια αρχή του Κράτους σημαίας. Παρομοίως θα πρέπει να ενημερώνονται οι αρμόδιες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών του Κράτους λιμένα. Επίσης, στατιστικά στοιχεία και πληροφορίες σχετικά με καταγγελίες που επιλύθηκαν θα πρέπει να διαβιβάζονται τακτικά από το Κράτος λιμένα στο Γενικό Διευθυντή. Και τα δύο υποβαλλόμενα στοιχεία παρέχονται ούτως ώστε, βάσει των ενεργειών που θεωρούνται κατάλληλες και σκόπιμες, να τηρείται αρχείο των πληροφοριών αυτών και να τίθεται υπόψη των μερών, συμπεριλαμβανομένων των οργανώσεων των πλοιοκτητών και των ναυτικών, που μπορεί να ενδιαφέρονται να επωφεληθούν από τις σχετικές διαδικασίες πληροφόρησης.

7. Θα πρέπει να γίνονται κατάλληλες ενέργειες για την προστασία της εμπιστευτικότητας των καταγγελιών των ναυτικών.

Οδηγία B5.2.2 – Διαδικασίες διαχείρισης διαφορών στην ξηρά

1. Όταν ένας εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος χειρίζεται μία καταγγελία που αναφέρεται στο Πρότυπο A5.2.2, ο αξιωματούχος θα πρέπει πρώτα να ελέγξει κατά πόσο η καταγγελία είναι γενικής φύσεως που αφορά όλους τους ναυτικούς του πλοίου, ή μία κατηγορία αυτών, ή εάν συνδέεται μόνο με τη μεμονωμένη περίπτωση του σχετικού ναυτικού.

2. Εάν η καταγγελία είναι γενικής φύσεως, θα πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο πραγματοποίησης λεπτομερέστερης επιθεώρησης σύμφωνα με το Πρότυπο A5.2.1.

3. Εάν η καταγγελία συνδέεται με μεμονωμένη περίπτωση, θα πρέπει να γίνει εξέταση των αποτελεσμάτων των τυχόν διαδικασιών επίλυσης διαφορών επί του πλοίου για την επίλυση της σχετικής καταγγελίας. Εάν δεν έχουν διερευνηθεί αυτές οι διαδικασίες, ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος θα πρέπει να προτείνει στον ενάγοντα να εκμεταλλευτεί τις διαθέσιμες διαδικασίες. Θα πρέπει να υπάρχουν

σοβαροί λόγοι για να εξεταστεί μία καταγγελία πριν τη διερεύνηση των διαδικασιών επίλυσης διαφορών επί του πλοίου. Οι λόγοι αυτοί περιλαμβάνουν την ανεπάρκεια ή την αδικαιολόγητη καθυστέρηση των εσωτερικών διαδικασιών ή το φόβο του ενάγοντα για αντίποινα λόγω υποβολής καταγγελίας.

4. Σε κάθε διερεύνηση καταγγελίας, ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος θα πρέπει να δίνει στον πλοίαρχο, στον πλοιοκτήτη και σε κάθε άλλο άτομο που εμπλέκεται στην διαφορά, κατάλληλη ευκαιρία να γνωστοποιήσουν τις απόψεις τους.

5. Σε περίπτωση που το Κράτος σημαίας επιδείξει, απαντώντας στη γνωστοποίηση του Κράτους λιμένα σύμφωνα με την παράγραφο 5 του Προτύπου A5.2.2, ότι θα χειριστεί το θέμα και ότι διαθέτει αποτελεσματικές διαδικασίες για το σκοπό αυτό και ότι έχει υποβάλει αποδεκτό πρόγραμμα δράσης, ο εξουσιοδοτημένος αξιωματούχος μπορεί να απέχει από περαιτέρω εμπλοκή στη καταγγελία.

Κανονισμός 5.3 – Υποχρεώσεις Κρατών Ναυτεργατικού Δυναμικού

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι κάθε Μέλος εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας Σύμβασης όσον αφορά τη ναυτολόγηση και την εύρεση εργασίας σε ναυτικούς και τη κοινωνική προστασία των ναυτικών του.

1. Με την επιφύλαξη της αρχής της ευθύνης κάθε Μέλους για τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στα πλοία που φέρουν τη σημαία του, το Μέλος έχει επίσης την υποχρέωση να εξασφαλίζει την εφαρμογή των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης σχετικά με τη ναυτολόγηση και την εύρεση εργασίας σε ναυτικούς, καθώς και την προστασία κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών που είναι υπήκοοί του ή κατοικούν ή αλλιώς διαμένουν στην επικράτειά του, στο βαθμό που η υποχρέωση αυτή προβλέπεται στην παρούσα Σύμβαση.

2. Λεπτομερείς απαιτήσεις για την εφαρμογή της παραγράφου 1 του παρόντος Κανονισμού παρατίθενται στο Κώδικα.

3. Κάθε Μέλος θα πρέπει να δημιουργήσει αποτελεσματικό σύστημα επιθεώρησης και παρακολούθησης για την επιβολή των υποχρεώσεών του όσον αφορά τη διάθεση ναυτεργατικού δυναμικού βάσει της παρούσας Σύμβασης.

4. Πληροφορίες σχετικά με το σύστημα που αναφέρεται στην παράγραφο 3 του παρόντος Κανονισμού, συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου που χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς του, θα πρέπει να περιλαμβάνονται στις εκθέσεις του Μέλους σύμφωνα με το Άρθρο 22 του Καταστατικού.

Πρότυπο A5.3 – Υποχρεώσεις Κρατών Ναυτεργατικού Δυναμικού

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να επιβάλει τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης που ισχύουν για τη λειτουργία και την άσκηση υπηρεσιών ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών που ιδρύονται στην επικράτειά του μέσω συστήματος επιθεώρησης και παρακολούθησης και νομικών ενεργειών για παραβιάσεις αδειοδότησης και άλλων λειτουργικών απαιτήσεων που προβλέπει το Πρότυπο A1.4.

Οδηγία Β5.3 – Υποχρεώσεις Κρατών Ναυτεργατικού Δυναμικού

1. Οι ιδιωτικές υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών που ιδρύονται στην επικράτεια του Μέλους και εξασφαλίζουν τις υπηρεσίες ενός ναυτικού για έναν πλοιοκτήτη, όπου και αν είναι εγκατεστημένος, θα πρέπει να απαιτείται να αναλάβουν υποχρεώσεις για να εξασφαλίζουν τη κατάλληλη εκπλήρωση εκ μέρους των πλοιοκτητών των όρων των συμβάσεων εργασίας που συμφώνησαν με τους ναυτικούς.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α5-Ι

Οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών που θα πρέπει να επιθεωρούνται και να εγκρίνονται από το Κράτος σημαίας πριν από την πιστοποίηση ενός πλοίου σύμφωνα με το Πρότυπο Α5.1.3, παράγραφο Ι:

Ελάχιστη ηλικία

Ιατρική πιστοποίηση

Προσόντα ναυτικών

Συμβάσεις εργασίας ναυτικών

Χρήση αδειοδοτημένης ή πιστοποιημένης ή ρυθμιζόμενης ιδιωτικής υπηρεσίας ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας

Ώρες εργασίας ή ανάπαυσης

Επίπεδα στελέχωσης του πλοίου

Ενδιαίτηση

Υπηρεσίες αναψυχής επί του πλοίου

Διατροφή και τροφοδοσία

Υγεία και ασφάλεια και πρόληψη ατυχημάτων

Ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου

Διαδικασίες επίλυσης διαφορών επί του πλοίου

Καταβολή μισθών

2. Ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών που προσδιορίζονται στο Παράρτημα Α5-Ι της Σύμβασης διαπιστώθηκε ότι αντιστοιχούν στις εθνικές απαιτήσεις της ανωτέρω αναφερόμενης χώρας που εφαρμόζουν τη Σύμβαση. Οι εν λόγω εθνικές απαιτήσεις συνοψίζονται στη Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας, Ενότητα Ι.

Το παρόν Πιστοποιητικό ισχύει έως υπό τον όρο επιθεώρησης σύμφωνα με τα Πρότυπα Α5.1.3 και Α5.1.4 της Σύμβασης.

Το παρόν Πιστοποιητικό ισχύει μόνο όταν η Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας που εκδόθηκε στ.... την επισυνάπτεται.

Ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης στην οποία βασίζεται το παρόν Πιστοποιητικό ήταν η

Εκδίδεται στ..... την

Υπογραφή του νόμιμα εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου που εκδίδει το Πιστοποιητικό.

(Σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής, όπως αρμόζει)

Εγκρίσεις για υποχρεωτική ενδιάμεση επιθεώρηση και, εάν απαιτείται, για πρόσθετη επιθεώρηση

Δια του παρόντος πιστοποιείται ότι το πλοίο επιθεωρήθηκε σύμφωνα με τα Πρότυπα Α5.1.3 και Α5.1.4 της Σύμβασης και ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών που προσδιορίζονται στο Παράρτημα Α5-Ι της Σύμβασης διαπιστώθηκε ότι αντιστοιχούν στις εθνικές απαιτήσεις της ανωτέρω αναφερόμενης χώρας που εφαρμόζουν τη Σύμβαση.

Ενδιάμεση επιθεώρηση:
(να ολοκληρωθεί μεταξύ
της δεύτερης και τρίτης
επετειακής ημερομηνίας)

Υπογραφή

(υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

.....

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίδα της αρχής, ως αρμόζει)

Πρόσθετες εγκρίσεις (εάν απαιτούνται)

Δια του παρόντος πιστοποιείται ότι το πλοίο υπεβλήθη σε πρόσθετη επιθεώρηση με σκοπό να επαληθευτεί ότι το πλοίο εξακολουθεί να συμμορφώνεται με τις εθνικές απαιτήσεις που εφαρμόζουν τη Σύμβαση, όπως απαιτεί το Πρότυπο Α3.1, παράγραφο 3, της Σύμβασης (επανανηολόγηση ή ουσιαδής μεταβολή των χώρων ενδιαίτησης) ή για άλλους λόγους.

Πρόσθετη επιθεώρηση:
(εάν απαιτείται)

Υπογραφή

(υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

.....

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίδα της αρχής, ως αρμόζει)

Πρόσθετη επιθεώρηση:
(εάν απαιτείται)

Υπογραφή

(υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

.....

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίδα της αρχής, ως αρμόζει)

Πρόσθετη επιθεώρηση:
(εάν απαιτείται)

Υπογραφή

(υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

.....

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίδα της αρχής, ως αρμόζει)

ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ, 2006

Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας – Ενότητα Ι

(Σημείωση: Η παρούσα Δήλωση πρέπει να επισυνάπτεται στο Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας του πλοίου)

Εκδίδεται υπό την εξουσία του/ της:
(εισάγεται το όνομα της αρμόδιας αρχής, όπως ορίζεται στο Άρθρο II, παράγραφο 1(α) της Σύμβασης)

Λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, το ακόλουθο αναφερόμενο πλοίο:

Όνομα πλοίου	Αριθμός Δ.Ν.Ο.	Ολική χωρητικότητα

διατηρείται σύμφωνα με το Πρότυπο A5.1.3 της Σύμβασης.

Ο υπογεγραμμένος δηλώνει εκ μέρους της ανωτέρω αναφερόμενης αρμόδιας αρχής ότι:

- (α) οι διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας είναι πλήρως ενσωματωμένες στις εθνικές απαιτήσεις που αναφέρονται παρακάτω,
- (β) οι εν λόγω εθνικές απαιτήσεις περιέχονται στις εθνικές διατάξεις που αναφέρονται παρακάτω. Εξηγήσεις σχετικά με το περιεχόμενο των εν λόγω διατάξεων παρέχονται όταν χρειάζεται,
- (γ) οι λεπτομέρειες τυχόν ουσιωδών ισοδυναμιών σύμφωνα με το Άρθρο VI, παράγραφοι 3 και 4, παρέχονται <βάσει της αντίστοιχης εθνικής απαίτησης που αναφέρεται παρακάτω> <στην ενότητα που παρέχεται για το σκοπό αυτό παρακάτω> (διαγράψτε τη δήλωση που δεν ισχύει),
- (δ) όποιες εξαιρέσεις χορηγήθηκαν από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το Κεφάλαιο 3, δηλώνονται ξεκάθαρα στην ενότητα που παρέχεται για το σκοπό αυτό παρακάτω, και
- (ε) τυχόν ειδικές απαιτήσεις για συγκεκριμένο τύπο πλοίου βάσει της εθνικής νομοθεσίας αναφέρονται επίσης υπό τις αντίστοιχες σχετικές διατάξεις.

1. Ελάχιστη ηλικία (Κανονισμός 1.1)
2. Ιατρική πιστοποίηση (Κανονισμός 1.2)
3. Προσόντα των ναυτικών (Κανονισμός 1.3)
4. Συμβάσεις εργασίας ναυτικών (Κανονισμός 2.1)

5. Χρήση αδειοδοτημένης ή πιστοποιημένης ή ρυθμιζόμενης ιδιωτικής υπηρεσίας ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας (Κανονισμός 1.4)
6. Ωρες εργασίας ή ανάπαυσης (Κανονισμός 2.3)
7. Επίπεδα στελέχωσης του πλοίου (Κανονισμός 2.7)
8. Ενδιαίτηση (Κανονισμός 3.1)
9. Υπηρεσίες αναψυχής επί του πλοίου (Κανονισμός 3.1)
10. Διατροφή και τροφοδοσία (Κανονισμός 3.2)
11. Υγεία και ασφάλεια και πρόληψη ατυχημάτων (Κανονισμός 4.3)
12. Ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου (Κανονισμός 4.1)
13. Διαδικασίες επίλυσης διαφορών επί του πλοίου (Κανονισμός 5.1.5)
14. Καταβολή μισθών (Κανονισμός 2.2)

Όνομα:

Τίτλος:

Υπογραφή:

Τόπος:

Ημερομηνία:

(Σφραγίδα της αρχής, ως αρμόζει)

Ουσιώδεις ισοδυναμίες

(Σημείωση: Διαγράψτε τη δήλωση που δεν ισχύει)

Σημειώνονται οι ακόλουθες ουσιώδεις ισοδυναμίες, όπως προβλέπει το Άρθρο VI, παράγραφοι 3 και 4, της Σύμβασης, εκτός εάν αναφέρεται ανωτέρω (εισάγετε περιγραφή εάν ισχύει):

.....

Δεν χορηγήθηκαν ισοδυναμίες.

Όνομα:

Τίτλος:

Υπογραφή:

Τόπος:

Ημερομηνία:

(Σφραγίδα της αρχής, ως αρμόζει)

Εξαιρέσεις

(Σημείωση: Διαγράψτε τη δήλωση που δεν ισχύει)

Σημειώνονται οι ακόλουθες εξαιρέσεις που χορηγήθηκαν από την αρμόδια αρχή όπως προβλέπει το Κεφάλαιο 3 της Σύμβασης:

.....
.....

Δεν χορηγήθηκαν εξαιρέσεις.

Όνομα:

Τίτλος:

Υπογραφή:

Τόπος:

Ημερομηνία:

(Σφραγίδα της αρχής, ως αρμόζει)

Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας – Ενότητα II

Μέτρα που υιοθετήθηκαν για να εξασφαλιστεί η συνεχής
συμμόρφωση μεταξύ επιθεωρήσεων

Τα ακόλουθα μέτρα ελήφθησαν από τον πλοιοκτήτη, που κατονομάζεται στο Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας στο οποίο επισυνάπτεται η παρούσα Δήλωση, για να εξασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση μεταξύ επιθεωρήσεων:

(Αναφέρετε παρακάτω τα μέτρα που ελήφθησαν για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με καθένα από τα στοιχεία της Ενότητας I)

- | | | |
|-------|---|--------------------------|
| 1. | Ελάχιστη ηλικία (Κανονισμός 1.1) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 2. | Ιατρική πιστοποίηση (Κανονισμός 1.2) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 3. | Προσόντα των ναυτικών (Κανονισμός 1.3) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 4. | Συμβάσεις εργασίας ναυτικών (Κανονισμός 2.1) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 5. | Χρήση αδειοδοτημένης ή πιστοποιημένης ή ρυθμιζόμενης
ιδιωτικής υπηρεσίας ναυτολόγησης και
εύρεσης εργασίας (Κανονισμός 1.4) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 6. | Ωρες εργασίας ή ανάπαυσης (Κανονισμός 2.3) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 7. | Επίπεδα στελέχωσης του πλοίου (Κανονισμός 2.7) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 8. | Ένδιαίτηση (Κανονισμός 3.1) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 9. | Υπηρεσίες αναψυχής επί του πλοίου (Κανονισμός 3.1) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 10. | Διατροφή και τροφοδοσία (Κανονισμός 3.2) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 11. | Υγεία και ασφάλεια και πρόληψη ατυχημάτων (Κανονισμός 4.3) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 12. | Ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου (Κανονισμός 4.1) | <input type="checkbox"/> |
| | | |

13. Διαδικασίες επίλυσης διαφορών επί του πλοίου (Κανονισμός 5.1.5)
-
14. Καταβολή μισθών (Κανονισμός 2.2)
-

Με το παρόν πιστοποιώ ότι τα ανωτέρω μέτρα ελήφθησαν για να εξασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση μεταξύ επιθεωρήσεων, με τις απαιτήσεις που καταγράφονται στην Ενότητα Ι.

Όνομα πλοιοκτήτη:¹

.....

Διεύθυνση εταιρείας:

.....

Όνομα εξουσιοδοτημένου
υπογράφων:

.....

Τίτλος:

Υπογραφή εξουσιοδοτημένου
υπογράφων:.....

Ημερομηνία:

(Σφραγίδα του πλοιοκτήτη¹)

Τα ανωτέρω μέτρα εξετάστηκαν από (εισάγετε το όνομα της αρμόδιας αρχής ή του δεόντως αναγνωρισμένου οργανισμού) και, μετά από επιθεώρηση του πλοίου, προσδιορίστηκε ότι εκπληρώνουν τους σκοπούς που αναφέρονται στο Πρότυπο Α5.1.3, παράγραφο 10 (β), σχετικά με τα μέτρα εξασφάλισης της αρχικής και συνεχούς συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που παρατίθενται στην Ενότητα Ι της παρούσας Δήλωσης.

Όνομα:

Τίτλος:

Διεύθυνση:

.....

Υπογραφή:

Τόπος:

Ημερομηνία:

(Σφραγίδα της αρχής, ως αρμόζει)

¹ Πλοιοκτήτης σημαίνει ο ιδιοκτήτης του πλοίου ή άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής, ο πράκτορας ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη λειτουργίας του πλοίου από τον ιδιοκτήτη και ο οποίος, αναλαμβάνοντας την ευθύνη, αποδέχθηκε να αναλάβει τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, ανεξάρτητα με το αν κάποιος άλλος οργανισμός ή άτομα εκπληρώνουν ορισμένα από τα καθήκοντα ή τις υποχρεώσεις για λογαριασμό του πλοιοκτήτη. Βλέπε Άρθρο II (1) (ι) της Σύμβασης.

- (γ) ο πλοίαρχος είναι εξοικειωμένος με τις απαιτήσεις της Σύμβασης και τις υποχρεώσεις για την εφαρμογή της, και
- (δ) υπεβλήθησαν σχετικές πληροφορίες στην αρμόδια αρχή ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό για την έκδοση Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας.

Το παρόν Πιστοποιητικό ισχύει έως υπό τον όρο επιθεωρήσεων σύμφωνα με τα Πρότυπα A5.1.3 και A5.1.4.

Η ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης που αναφέρεται στο στοιχείο (α) ανωτέρω ήταν

Εκδίδεται στ..... την

Υπογραφή του νόμιμα εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου
που εκδίδει το προσωρινό πιστοποιητικό

(Σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής, ως αρμόζει)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α5-ΙΙΙ

Γενικοί τομείς που υπόκεινται σε λεπτομερέστερη επιθεώρηση από εξουσιοδοτημένο αξιωματούχο σε λιμένα Μέλους που διεξάγει επιθεώρηση Κράτους λιμένα σύμφωνα με το Πρότυπο Α5.2.1:

Ελάχιστη ηλικία

Ιατρική πιστοποίηση

Προσόντα ναυτικών

Συμβάσεις εργασίας ναυτικών

Χρήση αδειοδοτημένης ή πιστοποιημένης ή ρυθμιζόμενης ιδιωτικής υπηρεσίας ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας

Ωρες εργασίας ή ανάπαυσης

Επίπεδα στελέχωσης του πλοίου

Ενδιαίτηση

Υπηρεσίες αναψυχής επί του πλοίου

Διατροφή και τροφοδοσία

Υγεία και ασφάλεια και πρόληψη ατυχημάτων

Ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου

Διαδικασίες επίλυσης διαφορών επί του πλοίου

Καταβολή μισθών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β5-Ι – ΔΕΙΓΜΑ ΕΘΝΙΚΗΣ ΔΗΛΩΣΗΣ

Βλέπε Οδηγία Β5.1.3, παράγραφο 5

ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ, 2006

Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας – Ενότητα Ι

(Σημείωση: Η παρούσα Δήλωση πρέπει να επισυνάπτεται στο Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας του πλοίου)

Εκδίδεται υπό την εξουσία του: Υπουργείου Ναυτικών Μεταφορών του
ΧΧΧΧΧΧΧΧΧΧ

Λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, το ακόλουθο αναφερόμενο πλοίο:

Όνομα πλοίου	Αριθμός Δ.Ν.Ο.	Ολική χωρητικότητα
ΔΕΙΓΜΑ	12345	1,000

διατηρείται σύμφωνα με το Πρότυπο Α5.1.3 της Σύμβασης.

Ο υπογεγραμμένος δηλώνει εκ μέρους της ανωτέρω αναφερόμενης αρμόδιας αρχής ότι:

- (α) οι διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας είναι πλήρως ενσωματωμένες στις εθνικές απαιτήσεις που αναφέρονται παρακάτω,
 - (β) οι εν λόγω εθνικές απαιτήσεις περιέχονται στις εθνικές διατάξεις που αναφέρονται παρακάτω. Εξηγήσεις σχετικά με το περιεχόμενο των εν λόγω διατάξεων παρέχονται όταν χρειάζεται,
 - (γ) οι λεπτομέρειες τυχόν ουσιαδών ισοδυναμιών σύμφωνα με το Άρθρο VI, παράγραφοι 3 και 4, παρέχονται <βάσει της αντίστοιχης εθνικής απαίτησης που αναφέρεται παρακάτω> <στην ενότητα που παρέχεται για το σκοπό αυτό παρακάτω> (διαγράψτε τη δήλωση που δεν ισχύει),
 - (δ) όποιες εξαιρέσεις χορηγήθηκαν από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το Κεφάλαιο 3, δηλώνονται ξεκάθαρα στην ενότητα που παρέχεται για το σκοπό αυτό παρακάτω, και
 - (ε) τυχόν ειδικές απαιτήσεις για συγκεκριμένο τύπο πλοίου βάσει της εθνικής νομοθεσίας αναφέρονται επίσης υπό τις αντίστοιχες σχετικές διατάξεις.
1. Ελάχιστη ηλικία (Κανονισμός 1.1)

Ναυτιλιακός Νόμος Νο. 123 του 1905, όπως τροποποιήθηκε ("Νόμος"), Κεφάλαιο Χ. Ναυτιλιακοί Κανονισμοί ("Κανονισμοί"), 2006, Κανόνες 1111 – 1222.

Οι ελάχιστες ηλικίες είναι αυτές που αναφέρονται στη Σύμβαση.

“Νύχτα” σημαίνει την περίοδο από 09.00 μ.μ. έως 06.00 π.μ., εκτός εάν το Υπουργείο Ναυτικών Μεταφορών (“Υπουργείο”) εγκρίνει διαφορετική περίοδο.

Παραδείγματα επικίνδυνης εργασίας που είναι περιοριστική για 18χρονούς ή μεγαλύτερους αναφέρονται στο Σχέδιο Α του παρόντος. Στην περίπτωση φορτηγών πλοίων, κανένα άτομο κάτω των 18 ετών δεν μπορεί να εργάζεται στις περιοχές που σημειώνονται στο σχεδιάγραμμα του πλοίου (που θα επισυναφθεί στην παρούσα Δήλωση) ως “επικίνδυνη περιοχή”.

2. Ιατρική πιστοποίηση (Κανονισμός 1.2)

Νόμος, Κεφάλαιο XI. Κανονισμοί, Κανόνες 1223 – 1233

Τα ιατρικά πιστοποιητικά θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης STCW, όπου ισχύουν. Στις άλλες περιπτώσεις εφαρμόζονται οι απαιτήσεις STCW με τις απαραίτητες προσαρμογές.

Οι προσοντούχοι οπτικοί, που περιλαμβάνονται σε κατάλογο που εγκρίνεται από το Υπουργείο, μπορούν να εκδίδουν πιστοποιητικά σχετικά με την όραση.

Οι ιατρικές εξετάσεις ακολουθούν τις Οδηγίες Δ.Ο.Ε / Δ.Ο.Υ που αναφέρονται στην Οδηγία Β1.2.1.

.....
.....

Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας – Ενότητα II

Μέτρα που υιοθετήθηκαν για να εξασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση μεταξύ επιθεωρήσεων

Τα ακόλουθα μέτρα ελήφθησαν από τον πλοιοκτήτη, που κατονομάζεται στο Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας στο οποίο επισυνάπτεται η παρούσα Δήλωση, για να εξασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση μεταξύ επιθεωρήσεων:

(Αναφέρετε παρακάτω τα μέτρα που ελήφθησαν για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με καθένα από τα στοιχεία της Ενότητας I)

1. Ελάχιστη ηλικία (Κανονισμός 1.1)

Η ημερομηνία γέννησης κάθε ναυτικού σημειώνεται δίπλα στο όνομά του/ της στον κατάλογο του πληρώματος.

Ο κατάλογος ελέγχεται στην αρχή κάθε ταξιδιού από τον πλοίαρχο ή τον αξιωματικό που ενεργεί εκ μέρους του/ της (“αρμόδιος αξιωματικός”), ο οποίος καταχωρεί την ημερομηνία της εν λόγω επαλήθευσης.

Κάθε ναυτικός ηλικίας μικρότερης των 18 ετών, λαμβάνει, κατά το χρόνο πρόσληψης, ένα σημείωμα που του/ της απαγορεύει να εκτελεί νυκτερινή εργασία ή εργασία που αναφέρεται ειδικά ως επικίνδυνη (βλέπε Τμήμα I, ενότητα 1, ανωτέρω) και κάθε άλλη επικίνδυνη εργασία και του/ την αξιώνει να συμβουλευέται τον αρμόδιο αξιωματικό σε περίπτωση αμφιβολίας. Αντίγραφο του σημειώματος, με την υπογραφή του ναυτικού κάτω από την ένδειξη “παραλήφθηκε και διαβάστηκε” και ημερομηνία υπογραφής, τηρείται από τον αρμόδιο αξιωματικό.

2. Ιατρική πιστοποίηση (Κανονισμός 1.2)

Τα ιατρικά πιστοποιητικά τηρούνται αυστηρώς εμπιστευτικά από τον αρμόδιο αξιωματικό, μαζί με κατάλογο που συντάχθηκε υπό την ευθύνη του αρμόδιου αξιωματικού και που αναφέρει για κάθε ναυτικό επί του πλοίου: τα καθήκοντα του ναυτικού, την ημερομηνία του τρέχοντος ιατρικού πιστοποιητικού και την κατάσταση της υγείας που σημειώνεται στο εν λόγω πιστοποιητικό.

Σε κάθε περίπτωση πιθανής αμφιβολίας σχετικά με το εάν ο ναυτικός είναι ιατρικώς ικανός για συγκεκριμένη υπηρεσία ή υπηρεσίες, ο αρμόδιος αξιωματικός συμβουλευέται τον ιατρό του ναυτικού ή άλλο προσοντούχο επαγγελματία ιατρό και καταχωρεί περίληψη των συμπερασμάτων του επαγγελματία ιατρού καθώς και το όνομα και το τηλέφωνο του επαγγελματία ιατρού και την ημερομηνία της συνεννόησης.

.....
