P01246

CONVENŢIA
privind munca în sectorul maritim din 2006, astfel cum a fost amendată

Geneva, 23 februarie 2006

TRADUCERE OFICIALĂ

CONFERINȚA INTERNAȚIONALĂ A MUNCII

CONVENȚIA PRIVIND MUNCA ÎN SECTORUL MARITIM, 2006,

astfel cum a fost amendată

inclusiv amendamentele din 2022

**Textul consolidat stabilit de Biroul Internațional al Muncii,
inclusiv amendamentele din 2014, 2016, 2018 și 2022
la Codul Convenției.**

2022



CONFERINȚA INTERNAȚIONALĂ A MUNCII

Cuprins

CONVENȚIA PRIVIND MUNCA ÎN SECTORUL MARITIM, 2006, astfel cum a fost amendată 1
PREAMBUL 1
OBLIGAȚII GENERALE 2
Articolul I 2
DEFINIȚII ȘI DOMENIU DE APLICARE 2
Articolul II 2
DREPTURI ȘI PRINCIPII FUNDAMENTALE 4
Articolul III 4
ANGAJAREA ȘI DREPTURILE SOCIALE ALE NAVIGATORILOR 4
Articolul IV 4
RESPONSABILITATEA APLICĂRII ȘI RESPECTĂRII DISPOZIȚIILOR 5
Articolul V 5
REGULI ȘI PĂRȚILE A ȘI B ALE CODULUI 5
Articolul VI 5
CONSULTĂRILE CU ORGANIZAȚIILE ARMATORILOR ȘI NAVIGATORILOR 6
Articolul VII 6
INTRAREA ÎN VIGOARE 6
Articolul VIII 6
DENUNȚARE 6
Articolul IX 6
EFECTELE INTRĂRII ÎN VIGOARE 6
Articolul X 6
FUNCȚIILE DEPOZITARULUI 8
Articolul XI 8
Articolul XII 8
COMISIA TRIPARTITĂ SPECIALĂ 8
Articolul XIII 8
AMENDAREA PREZENTEI CONVENȚII 9
Articolul XIV 9
AMENDAMENTE LA COD 10

SECRETARIAT

Articolul XV 10
TEXTE EGAL AUTENTICE 12
Articolul XVI 12
NOTĂ EXPLICATIVĂ LA REGULILE ŞI CODUL CONVENŢIEI PRIVIND MUNCA ÎN DOMENIUL MARITIM 13
REGULILE ŞI CODUL 15
TITLUL 1. CONDIŢII MINIME NECESARE PENTRU MUNCA NAVIGATORILOR LA BORDUL UNEI NAVE 16
Regula 1.1 – Vârsta minimă 16
Regula 1.2 – Certificatul medical 16
Regula 1.3 – Pregătire profesională şi calificări 18
Regula 1.4 - Recrutare şi plasare 18
TITLUL 2. CONDIŢII DE ANGAJARE 24
Regula 2.1 - Contractele individuale de muncă ale navigatorilor 24
Regula 2.2 – Salarii 26
Regula 2.3 – Orele de muncă şi orele de odihnă 30
Regula 2.4 – Dreptul la concediu 33
Regula 2.5 – Repatrierea 35
Regula 2.6 – Compensarea navigatorilor în cazul pierderii sau scufundării navei 40
Regula 2.7 – Dotarea cu echipaj 41
Regula 2.8 – Cariera, dezvoltarea aptitudinilor profesionale şi oportunităţile de angajare pentru navigatori 42
TITLUL 3. CAZARE, FACILITĂŢI DE RECREERE, ALIMENTAŢIE ŞI SERVICIUL DE MASĂ 44
Regula 3.1- Cazare şi facilităţi de recreere 44
Regula 3.2 – Alimentaţia şi serviciul de servire a mesei 55
TITLUL 4. PROTECŢIA SĂNĂTĂŢII, ÎNGRIJIRI MEDICALE, BUNĂSTAREA ŞI PROTECŢIA ÎN DOMENIUL SECURITĂŢII SOCIALE 58
Regula 4.1 – Îngrijirile medicale la bordul navei şi pe uscat 58
Regula 4.2 – Răspunderea armatorului 63
Regula 4.3 – Protecţia sănătăţii şi a securităţii în muncă şi prevenirea accidentelor 66
Regula 4.4 – Accesul la facilităţi de menţinere a bunăstării la ţărm 74
Regula 4.5 – Securitate socială 78
TITLUL 5 – CONFORMITATE ŞI PUNERE ÎN APLICARE 81
Regula 5.1 – Responsabilităţile statului de pavilion 81
Regula 5.1.1 – Principii generale 81

SECRETARIAT

Regula 5.1.2. – Autorizarea organizaţilor recunoscute 82
Regula 5.1.3 – Certificatul de muncă în sectorul maritim şi declaraţia de conformitate a muncii în sectorul maritim 84
Regula 5.1.4 – Inspecţia şi punerea în aplicare 88
Regula 5.1.5 – Proceduri de plângere la bord 92
Regula 5.1.6 – Accidente maritime 94
Regula 5.2 – Responsabilităţile statului portului 94
Regula 5.2.1 – Inspecţiile în port 94
Regula 5.2.2 – Proceduri de rezolvare la uscat a plângerilor navigatorilor 97
Regula 5.3 – Responsabilităţile furnizorului forţei de muncă 98
APENDICELE A2-I 100
APENDICELE A4-I 101
APENDICELE B4-I 101
APENDICELE A5-I 103
APENDICELE A5-II 104
APENDICELE A5-III 115
APENDICELE B5-I – EXEMPLU DE DECLARAŢIE NAŢIONALĂ 116

SECRETARIAT

CONVENȚIA PRIVIND MUNCA ÎN SECTORUL MARITIM, 2006, astfel cum a fost amendată

Adoptată de Conferința Internațională a Muncii la cea de-a 94-a sesiune (maritimă) (2006)
Amendamente aprobate de Conferința Internațională a Muncii la cea de-a 103-a sesiune (2014)
Amendamente aprobate de Conferința Internațională a Muncii la cea de-a 105-a sesiune (2016)
Amendamente aprobate de Conferința Internațională a Muncii la cea de-a 107-a sesiune (2018)
Amendamente aprobate de Conferința Internațională a Muncii la cea de-a 110-a sesiune (2022)

PREAMBUL

Conferința Generală a Organizației Internaționale a Muncii,

Convocată la Geneva de către Consiliul de Administrație al Biroului Internațional al Muncii, s-a reunit în data de 7 februarie 2006, cu ocazia celei de-a 94-a sesiuni și

Dorind să creeze un instrument unic, coerent care să conțină, pe cât posibil, toate prevederile actualizate ale convențiilor și recomandărilor internaționale actuale privind munca în sectorul maritim, precum și principiile fundamentale enunțate în alte convenții internaționale privind munca, în special:

- Convenția privind munca forțată,1930 (Nr. 29);
- Convenția privind libertatea sindicală și apărarea dreptului sindical,1948 (Nr. 87);
- Convenția privind aplicarea principiilor dreptului de organizare și negociere colectivă, 1949 (Nr. 98);
- Convenția privind egalitatea de remunerare,1951 (Nr. 100);
- Convenția privind abolirea muncii forțate, 1957 (Nr. 105);
- Convenția privind discriminarea (în domeniul ocupării forței de muncă și exercitării profesiei),1958 (Nr. 111);
- Convenția privind vârsta minimă,1973 (Nr. 138);
- Convenția privind cele mai grave forme ale muncii copilului,1999 (Nr. 182) și

Având în vedere că mandatul de bază al Organizației este acela de a promova condițiile decente de muncă și

Reamintind Declarația Organizației Internaționale a Muncii din 1998 privind drepturile și principiile fundamentale în muncă, și

Având în vedere, de asemenea, că navigatorii intră sub incidența prevederilor altor instrumente ale Organizației Internaționale a Muncii și că au alte drepturi care sunt stabilite ca drepturi și libertăți fundamentale aplicabile tuturor persoanelor, și

Considerând că, dată fiind natură globală a industriei maritime, navigatorii au nevoie de o protecție specială, și

Având în vedere normele Internaționale privind siguranța navelor, securitatea oamenilor și calitatea managementului navelor în cadrul Convenției Internaționale privind Siguranța Vieții pe Mare din 1974, așa cum a fost amendată, Convenția privind Regulile Internaționale pentru Prevenirea Abordajelor pe Mare din

SECRETARIAT

1972, așa cum a fost amendată ca și prevederile referitoare la pregătirea navigatorilor și competențele necesare ale Convenției internaționale privind normele de pregătire, certificare și efectuare a serviciului de cart pentru navigatori din 1978, așa cum a fost amendată, și

Amintind prevederile Convenției Națiunilor Unite privind Legea Mării din 1982, care stabilesc un cadru legal general în care trebuie desfășurate toate activitățile de pe mări și oceane, și care sunt de importanță strategică ca bază de acțiune și cooperare națională, regională și globală în sectorul maritim și a căror integritate trebuie menținută, și

Amintind că Articolul 94 al Convenției Națiunilor Unite privind Legea Mării din 1982 stabilește îndatoririle și obligațiile unui stat de pavilion în ceea ce privește, inter alia, condițiile de muncă, problemele sociale și cele referitoare la echipaj la bordul navelor care se află sub pavilionul acestuia, și

Amintind că paragraful 8 al Articolului 19 din Constituția Organizației Internaționale a Muncii stipulează că adoptarea de către Conferință a oricărei convenții sau recomandări, sau ratificarea de către un Membru al unei convenții nu aduc, în niciun caz, prejudicii vreunei legi, sentințe, uzanțe sau contract care asigura condiții mai favorabile pentru lucrătorii în cauză decât cele stipulate în Convenție sau Recomandare, și

Hotărât, ca acest nou instrument să fie conceput astfel încât să asigure, pe cât posibil, cea mai largă acceptabilitate între guvernele, armatorii și navigatorii angajați să respecte principiile unei munci decente, că acest nou instrument trebuie să fie actualizat continuu și că trebuie să intre în vigoare și să poată fi aplicat și respectat, și

Luând decizia adoptării anumitor propuneri pentru realizarea unui astfel de instrument, care este singurul punct pe ordinea de zi a sesiunii, și

Stabilind că aceste propuneri să se concretizeze într-o Convenție internațională;

adoptă, la data de 23 februarie 2006, următoarea Convenție, denumită în continuare Convenția privind munca în sectorul maritim, 2006.

OBLIGAȚII GENERALE

Articolul I

1. Fiecare Membru care ratifică prezenta Convenție se angajează să aplice integral dispozițiile acesteia, potrivit prevederilor Articolului VI, în scopul de a garanta navigatorilor dreptul la o muncă decentă.

2. Membrii cooperează între ei în scopul de a asigura aplicarea și respectarea efectivă a prezentei Convenții.

DEFINIȚII ȘI DOMENIU DE APLICARE

Articolul II

1. Potrivit prezentei Convenții și fără alte prevederi contrare ale unei dispoziții speciale, expresia:

a) *autoritate competentă* înseamnă ministerul, serviciul guvernamental sau orice altă autoritate abilitată să emită regulamente, hotărâri sau alte instrucțiuni, care sunt obligatorii în domeniul vizat de către aceste dispoziții și să le aplice;

SECRETARIAT

b) *declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim* înseamnă declarația menționată la Regula 5.1.3;

c) *tonajul brut* înseamnă tonajul brut calculat potrivit dispozițiilor privind măsurătorile de tonaj conținute în Anexa I a Convenției internaționale privind măsurarea tonajului navelor, din anul 1969, sau orice altă convenție care o înlocuiește pe aceasta; în cazul navelor care intră sub incidența Schemei tranzitorii de măsurarea tonajului, adoptată de către Organizația Maritimă Internațională, tonajul brut este cel indicat la rubrica OBSERVAȚII a Certificatului internațional de tonaj al navelor (1969);

d) *certificatul de muncă în sectorul maritim* înseamnă certificatul menționat la Regula 5.1.3;

e) *prevederile prezentei Convenții* înseamnă dispozițiile articolelor, ale regulilor și ale Părții A din Cod care fac parte din prezenta Convenție;

f) *navigator* înseamnă orice persoană fizică sau angajată sau care lucrează, în orice calitate, la bordul unei nave și căreia i se aplică prezenta Convenție;

g) *contract de muncă al navigatorilor* include atât contractul individual de muncă, cât și articolele din contractul colectiv;

h) *serviciul de recrutare și plasare a navigatorilor* înseamnă orice persoană, societate, instituție, agenție sau altă organizație din sectorul public sau privat, a cărei activitate este de a recruta navigatori în numele armatorilor sau plasarea acestora la armatori;

i) *navă* înseamnă orice navă, alta decât cea care navighează exclusiv în apele interioare sau în apele situate în cadrul, sau în imediata apropiere, a apelor adăpostite sau zonelor în care se aplică reglementări portuare;

j) *armator* înseamnă proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, precum managerul, agentul sau navlositorul unei nave nude, căruia proprietarul i-a încredințat responsabilitatea de a exploata nava și care, asumându-și această responsabilitate, a acceptat să îndeplinească sarcinile și obligațiile armatorului în termenii prezentei Convenții, independent de faptul că alte entități sau persoane îndeplinesc anumite sarcini și responsabilități în numele armatorului.

2. În lipsa oricăror dispoziții contrare exprese, prezenta Convenție se aplică tuturor navigatorilor.

3. Dacă, în sensul prezentei Convenții, există vreo îndoială în legătură cu calitatea de navigator a unor categorii de persoane în aplicarea prezentei Convenții, problema este soluționată de către autoritatea competentă a fiecărui Membru, după consultarea cu organizațiile armatorilor și ale navigatorilor implicate.

4. În lipsa oricăror dispoziții contrare exprese, prezenta Convenție se aplică tuturor navelor care aparțin organizațiilor publice sau private care desfășoară, în mod obișnuit, activități comerciale, cu excepția navelor de pescuit sau care desfășoară activități similare și a navelor de construcție tradițională, cum ar fi joncile și ambarcațiunile mici cu pânze. Prezenta Convenție nu se aplică nici navelor de război sau navelor auxiliare.

5. În caz de îndoieli privind aplicabilitatea prezentei Convenții unei nave sau unei categorii speciale de nave, chestiunea este tranșată de autoritatea competentă a fiecărui Membru, după consultarea organizațiilor armatorilor și ale navigatorilor interesate.

SECRETARIAT

6. Când autoritatea competentă hotărăşte că nu ar fi rezonabil sau posibil ca în prezent anumite elemente ale Codului menţionat la Articolul VI, paragraful 1, să se aplice unei nave sau anumitor categorii de nave sub pavilionul respectivului Membru, dispoziţiile respective ale Codului nu se vor aplica dacă chestiunea vizată este reglementată diferit de legislaţia naţională, contractele colective de muncă sau alte măsuri. O astfel de hotărâre poate fi luată doar prin consultarea cu organizaţiile armatorilor şi ale navigatorilor interesate şi doar pentru navele cu un tonaj brut mai mic de 200 de tone, care nu efectuează voiaje internaţionale.

7. Orice decizie adoptată de către un Membru în ceea ce priveşte aplicarea paragrafului 3 sau 5, sau 6, trebuie comunicată Directorului General al Biroului Internaţional al Muncii, care va informa Membrii Organizaţiei.

8. Dacă nu există dispoziţii contrare exprese, orice referinţă la prezenta Convenţie vizează atât regulile, cât şi Codul.

DREPTURI ŞI PRINCIPII FUNDAMENTALE

Articolul III

Fiecare Membru trebuie să se asigure că dispoziţiile legislaţiei sale respectă, în sensul prezentei Convenţii, următoarele drepturi fundamentale:

a) libertatea de asociere şi recunoaşterea efectivă a dreptului la negocieri colective;

b) eliminarea oricărei forme a muncii forţate sau obligatorii;

c) abolirea efectivă a muncii copiilor; şi

d) eliminarea discriminării în ceea ce priveşte angajarea şi profesia.

ANGAJAREA ŞI DREPTURILE SOCIALE ALE NAVIGATORILOR

Articolul IV

1. Fiecare navigator are dreptul la un loc de muncă sigur, care nu prezintă pericol, care este conform cu standardele de siguranţă.

2. Fiecare navigator are dreptul la condiţii de muncă decente.

3. Fiecare navigator are dreptul la condiţii de muncă şi de viaţă decente la bordul navelor.

4. Fiecare navigator are dreptul la protecţia sănătăţii, la îngrijiri medicale, la măsuri de bunăstare şi la alte forme de protecţie socială.

5. Fiecare Membru se va asigura că, în limitele competenţei sale, drepturile sociale şi de angajare ale navigatorilor, aşa cum sunt menţionate în paragrafele anterioare ale acestui articol sunt pe deplin implementate, în conformitate cu cerinţele prezentei Convenţii. Dacă nu există dispoziţii contrare în Convenţie, implementarea poate fi realizată în legislaţia naţională prin contracte colective negociate aplicabile, prin practică sau prin alte măsuri.

SECRETARIAT

RESPONSABILITATEA APLICĂRII ŞI RESPECTĂRII DISPOZIŢIILOR

Articolul V

1. Fiecare Membru aplică şi respectă legislaţia sau alte măsuri pe care le-a adoptat, în scopul îndeplinirii obligaţiilor care rezultă din prezenta Convenţie referitor la navele şi navigatorii care intră în competenţa sa.

2. Fiecare Membru îşi exercită efectiv competenţa şi controlul asupra navelor care se află sub pavilionul său, stabilind un sistem propriu în vederea asigurării respectării prevederilor acestei Convenţii, inclusiv prin inspecţii regulate, rapoarte, măsuri de monitorizare, măsuri şi proceduri legale potrivit legislaţiei aplicabile.

3. Fiecare Membru se va asigura că navele care se află sub pavilionul său deţin un certificat privind munca în sectorul maritim şi o declaraţie de conformitate a muncii în sectorul maritim, aşa cum prevede prezenta Convenţie.

4. Fiecare navă căreia i se aplică prezenta Convenţie, poate fi inspectată, potrivit dreptului internaţional, de către un Membru, altul decât cel sub al cărui pavilion se află, în cazul în care se află în unul din porturile acestuia, în vederea stabilirii dacă nava respectă prevederile prezentei Convenţii.

5. Fiecare Membru îşi va exercita efectiv jurisdicţia şi controlul asupra serviciilor de recrutare şi plasare a navigatorilor, dacă îşi au sediul pe teritoriul lor.

6. Fiecare Membru va interzice încălcarea prevederilor prezentei Convenţii şi are obligaţia, potrivit legii internaţionale, de a stabili sancţiuni sau de a solicita adoptarea unor măsuri corective potrivit legislaţiei sale, în vederea descurajării oricărei încălcări a prevederilor prezentei Convenţii.

7. Fiecare Membru va implementa responsabilităţile pe care le are potrivit prezentei Convenţii, astfel încât navele care se află sub pavilionul statelor care nu au ratificat prezenta Convenţie să nu beneficieze de un tratament mai favorabil decât cele care se află sub pavilionul statelor care au ratificat Convenţia.

REGULI ŞI PĂRŢILE A ŞI B ALE CODULUI

Articolul VI

1. Regulile şi dispoziţiile Părţii A din Cod sunt obligatorii. Dispoziţiile Părţii B din Cod nu sunt obligatorii.

2. Fiecare Membru se angajează să respecte drepturile şi principiile enunţate în cadrul Regulilor şi să le aplice pe fiecare în modul precizat în cadrul dispoziţiilor care corespund Părţii A din Cod. În plus, acesta trebuie să acorde o atenţie deosebită implementării responsabilităţilor care îi revin potrivit modalităţii precizate în Partea B a Codului.

3. Un Membru care nu este în măsură să aplice drepturile şi principiile aşa cum ele sunt precizate la Partea A din Cod, poate, dacă nu există dispoziţii exprese contrare în prezenta Convenţie, să aplice Partea A prin prevederi în legile, reglementările sale sau alte măsuri care sunt echivalente, în ansamblu, dispoziţiilor Părţii A.

4. Orice lege, regulament sau contract colectiv sau orice altă măsură de aplicare este considerată ca fiind echivalentă, în ansamblu, în contextul prezentei Convenții, numai în scopul aplicării dispozițiilor paragrafului 3 ale prezentului articol, dacă Membrul se asigură că:

a) favorizează realizarea completă a obiectivului și a scopului general al dispoziției sau al dispozițiilor respective din Partea A din Cod;

b) pune în aplicare dispoziția sau dispozițiile respective din Partea A din Cod.

CONSULTĂRILE CU ORGANIZAȚIILE ARMATORILOR ȘI NAVIGATORILOR

Articolul VII

Orice derogare, scutire sau alte aplicări flexibile ale prezentei Convenții pentru care Convenția necesită consultarea cu organizațiile armatorilor și navigatorilor, nu pot fi decise de către un Membru, în absența unor astfel de organizații reprezentative pe teritoriul acestuia, decât după consultarea cu comisia menționată la Articolul XIII.

INTRAREA ÎN VIGOARE

Articolul VIII

1. Ratificările formale ale prezentei Convenții vor fi comunicate Directorului General al Biroului Internațional al Muncii pentru a fi înregistrate.

2. Prezenta Convenție este obligatorie numai pentru Membrii Organizației Internaționale a Muncii și a căror ratificare a fost înregistrată de către Directorul General.

3. Convenția va intra în vigoare la 12 luni după ce a fost înregistrată ratificarea făcută de cel puțin 30 de Membrii care reprezintă, în total 33% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale.

4. Prin urmare, prezenta Convenție va intra în vigoare, pentru fiecare Membru, la 12 luni după data de înregistrare a ratificării sale.

DENUNȚARE

Articolul IX

1. Un Membru care a ratificat prezenta Convenție are posibilitatea de a o denunța după o perioadă de zece ani de la data inițială a intrării în vigoare a Convenției, printr-un document înaintat Directorului General al Biroului Internațional al Muncii spre înregistrare. Denunțarea va avea efect după un an de la data la care este înregistrată.

2. Fiecare Membru care, în anii care urmează perioadei celor zece ani menționați la paragraful 1 al prezentului articol, nu se prevalează de dreptul de denunțare prevăzut, este obligat să aplice această Convenție pentru încă zece ani și, prin urmare, va avea posibilitatea de a denunța prezenta Convenție la expirarea fiecărei noi perioade de zece ani, în condițiile prevăzute la prezentul articol.

EFECTELE INTRĂRII ÎN VIGOARE

Articolul X

SECRETARIAT

Prezenta Convenție revizuiește următoarele convenții:

Convenția privind vârsta minimă (maritimă),1920 (Nr. 7)

Convenția privind indemnizațiile de șomaj (naufragiu),1920 (Nr. 8)

Convenția privind plasarea navigatorilor, 1920 (Nr. 9)

Convenția privind examinarea medicală a tinerilor (maritimă), 1921 (Nr. 16)

Convenția privind contractul de angajare a navigatorilor, 1926 (Nr. 22)

Convenția privind repatrierea navigatorilor, 1926 (Nr. 23)

Convenția privind brevetele de capacitate ale ofițerilor, 1936 (Nr. 53)

Convenția privind concediile plătite ale navigatorilor (maritimă), 1936 (Nr. 54)

Convenția privind obligațiile armatorului (în caz de boală sau de accident al navigatorilor),1936 (Nr. 55)

Convenția privind asigurarea în caz de boală a navigatorilor (maritimă), 1936 (Nr. 56)

Convenția privind orele de muncă la bord și armarea cu echipaj (maritimă), 1936 (Nr. 57)

Convenția (revizuită) privind vârsta minimă (maritimă), 1936 (Nr. 58)

Convenția privind alimentația și serviciile de servire a mesei (echipajele navelor), 1946 (Nr. 68)

Convenția privind diploma de capacitate a bucătarilor de pe navă, 1946 (Nr. 69)

Convenția privind securitatea socială a navigatorilor,1946 (Nr. 70)

Convenția privind concediile plătite ale navigatorilor, 1946 (Nr. 72)

Convenția privind examenul medical al navigatorilor, 1946 (Nr. 73)

Convenția privind certificarea timonierilor, 1946 (Nr. 74)

Convenția privind cazarea echipajelor, 1946 (Nr. 75)

Convenția privind salariile, timpul de lucru la bordul navelor și armarea cu echipaj (maritimă), 1946 (Nr. 76)

Convenția privind concediile plătite ale navigatorilor (revizuită), 1949 (Nr. 91)

Convenția privind cazarea echipajelor (revizuită) 1949, (Nr. 92)

Convenția privind salariile, timpul de lucru la bordul navelor și armarea cu echipaj (revizuită) (maritimă), 1949 (Nr. 93)

Convenția privind salariile, timpul de lucru la bordul navelor și armarea cu echipaj (revizuită) (maritimă), 1958 (Nr. 109)

SECRETARIAT

Convenţia privind cazarea echipajelor (dispoziţii suplimentare), 1970 (Nr. 133)

Convenţia privind prevenirea accidentelor (navigatori), 1970 (Nr. 134)

Convenţia privind continuitatea în muncă (navigatori), 1976 (Nr. 145)

Convenţia privind concediile anuale plătite (navigatori), 1976 (Nr. 146)

Convenţia privind marina comercială (norme minime), 1976 (Nr. 147)

Protocolul din 1996 la Convenţia privind marina comercială (norme minime), 1976 (Nr. 147)

Convenţia privind bunăstarea navigatorilor, 1987 (Nr. 163)

Convenţia privind protecţia sănătăţii şi îngrijirile medicale (navigatori), 1987 (Nr. 164)

Convenţia privind securitatea socială a navigatorilor (revizuită), 1987 (Nr. 165)

Convenţia privind repatrierea navigatorilor (revizuită), 1987 (Nr. 166)

Convenţia privind inspecţia muncii (navigatori), 1996 (Nr. 178)

Convenţia privind recrutarea şi plasarea navigatorilor, 1996 (Nr. 179)

Convenţia privind timpul de lucru al navigatorilor şi armarea cu echipaj a navelor, 1996 (Nr. 180).

FUNCŢIILE DEPOZITARULUI

Articolul XI

1. Directorul General al Biroului Internaţional al Muncii va notifica toţi Membrii Organizaţiei Internaţionale a Muncii despre înregistrarea oricărei ratificări, acceptări sau denunţări, care îi vor fi comunicate potrivit prezentei Convenţii.

2. În cazul în care dispoziţiile enunţate la paragraful 3 al Articolului VIII vor fi îndeplinite, Directorul General va atenţiona Membrii Organizaţiei Internaţionale a Muncii cu privire la data la care prezenta Convenţie va intra în vigoare.

Articolul XII

Directorul General al Biroului Internaţional al Muncii îi va comunica Secretarului General al Organizaţiei Naţiunilor Unite, cu scopul de a fi înregistrate, potrivit Articolului 102 din Carta Naţiunilor Unite, informaţiile complete privind ratificarea, acceptarea şi denunţarea, înregistrate conform prezentei Convenţii.

COMISIA TRIPARTITĂ SPECIALĂ

Articolul XIII

1. Organismul de conducere al Biroului Internaţional al Muncii monitorizează în permanenţă aplicarea prezentei Convenţii prin intermediul unei comisii create de către acesta şi care are competenţe speciale în domeniul normelor muncii maritime.

2. Pentru rezolvarea chestiunilor relevante legate de această Convenție, această comisie trebuie să fie alcătuită din 2 reprezentanți desemnați de guvernele fiecărui Membru care a ratificat prezenta Convenție și din reprezentanți ai armatorilor și ai navigatorilor desemnați de către Organismul de conducere, după consultarea Comisiei Paritare Maritime.

3. Reprezentanții guvernamentali ai Membrilor care nu au ratificat prezenta Convenție, au posibilitatea de a participa la lucrările Comisiei, dar fără drept de vot asupra chestiunilor care decurg din Convenție. Organismul de conducere poate invita alte organizații sau entități să fie reprezentate în Comisie prin intermediul observatorilor.

4. Drepturile de vot ale reprezentanților armatorilor și ale reprezentanților navigatorilor în cadrul comisiei sunt proporționate, astfel încât să garanteze că fiecare dintre aceste două grupuri deține jumătate din voturile de care dispun toate guvernele reprezentate la reuniune și care sunt autorizate să voteze.

AMENDAREA PREZENTEI CONVENȚII

Articolul XIV

1. Conferința generală poate adopta amendamente la orice dispoziție a prezentei Convenții potrivit Articolului 19 al Constituției Organizației Internaționale a Muncii și regulilor și procedurilor Organizației referitoare la adoptarea convențiilor. Amendamentele aduse Codului pot fi, de asemenea, adoptate potrivit procedurilor prevăzute la Articolul XV.

2. Textul acestor amendamente este comunicat, în vederea ratificării, Membrilor ale căror instrumente de ratificare a prezentei convenții au fost înregistrate, înainte de adoptarea acestora.

3. Textul Convenției modificate este comunicat celorlalți Membri ai Organizației, în vederea ratificării, potrivit articolului 19 din Constituție.

4. Un amendament este considerat ca fiind acceptat la data la care au fost înregistrate instrumentele de ratificare ale acestui amendament sau, după caz, instrumentele de ratificare ale Convenției modificate de către cel puțin 30 de Membri ai Organizației, care reprezintă în total cel puțin 33% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale.

5. Un amendament adoptat conform articolului 19 din Constituție este obligatoriu numai pentru Membrii Organizației a căror ratificare a fost înregistrată de către Directorul General al Biroului Internațional al Muncii.

6. În cazul Membrilor menționați la paragraful 2 al prezentului Articol, un amendament intră în vigoare la 12 luni de la data acceptării menționate la paragraful 4 al prezentului Articol sau la 12 luni de la data înregistrării instrumentului de ratificare al statului respectiv, oricare dată dintre acestea este ultima.

7. Sub rezerva dispozițiilor paragrafului 9, în cazul Membrilor menționați la paragraful 3 al prezentului Articol, Convenția modificată va intra în vigoare la 12 luni de la data acceptării menționate la paragraful 4 al prezentului Articol sau la 12 luni de la data înregistrării instrumentului lor de ratificare, oricare dată dintre acestea este ultima.

8. În cazul Membrilor a căror ratificare a Convenției a fost înregistrată înainte de adoptarea unui amendament, și care nu l-au ratificat pe acesta, prezenta Convenție rămâne în vigoare fără acest amendament.

SECRETARIAT

9. Oricare Membru al cărui instrument de ratificare al prezentei Convenții este înregistrat după adoptarea amendamentului, dar înainte de data menționată la paragraful 4 al prezentului Articol, poate preciza, printr-o declarație anexată acestui instrument, că ratifică Convenția, dar nu și amendamentul. Dacă instrumentul de ratificare este însoțit de o astfel de declarație, Convenția intră în vigoare pentru Membrul interesat la 12 luni de la data înregistrării instrumentului de ratificare. Dacă acesta nu este însoțit de o declarație sau dacă este înregistrat la data sau după data menționată la paragraful 4, Convenția intră în vigoare pentru Membrul în cauză la 12 luni de la această dată; din momentul intrării în vigoare a Convenției modificate conform paragrafului 7 al prezentului Articol, amendamentul are forță obligatorie pentru Membrul în cauză, dacă acest amendament nu prevede o dispoziție contrară.

AMENDAMENTE LA COD

Articolul XV

1. Codul poate fi amendat fie potrivit procedurii menționate la Articolul XIV sau, dacă nu există dispoziții contrare, potrivit procedurii descrise în prezentul Articol.

2. Un amendament la Cod poate fi propus Directorului General al Biroului Internațional al Muncii de către guvernul unui Membru al Organizației, de către grupul de reprezentanți ai armatorilor sau de către grupul de reprezentanți ai navigatorilor numiți în comisia menționată la Articolul XIII. Un amendament propus de către un guvern trebuie să fi fost propus sau sprijinit de cel puțin cinci guverne ale unor Membri care au ratificat Convenția sau de către grupul reprezentanților armatorilor sau al navigatorilor menționați.

3. După ce a fost verificat faptul că propunerile de amendare îndeplinesc condițiile stabilite la paragraful 2 al prezentului Articol, Directorul General le va comunica, fără întârziere, împreună cu orice observație sau sugestie considerată oportună, tuturor Membrilor Organizației, invitându-i să-și facă cunoscute observațiile și sugestiile asupra acestor propuneri în termen de șase luni sau într-un alt termen (care să fie cuprins între trei și nouă luni), fixat de către Organismul de conducere.

4. La expirarea termenului precizat la paragraful 3 al prezentului Articol, propunerea, însoțită de un rezumat al observațiilor sau sugestiilor aduse potrivit aceluiași paragraf, va fi transmisă comisiei spre examinare, în cadrul unei reuniuni. Un amendament este considerat ca fiind adoptat în următoarele condiții:

a) dacă cel puțin jumătate dintre guvernele Membrilor care au ratificat prezenta Convenție sunt reprezentate la reuniunea pe parcursul căreia este examinată propunerea; și

b) dacă o majoritate de cel puțin două treimi dintre membrii comisiei votează în favoarea amendamentului; și

c) dacă această majoritate cuprinde cel puțin jumătate din voturile Membrilor guvernamentali, jumătate din voturile reprezentanților armatorilor și jumătate din voturile reprezentanților navigatorilor, a membrilor comisiei înscriși la reuniunea la care propunerea este supusă votului.

5. Amendamentele adoptate potrivit dispozițiilor paragrafului 4 al prezentului Articol sunt prezentate în următoarea sesiune a Conferinței, în vederea aprobării. Pentru a fi aprobate, acestea trebuie să îndeplinească majoritatea de două treimi din voturile delegaților prezenți. Dacă această majoritate nu este îndeplinită, amendamentele sunt retransmise înapoi la comisie pentru o nouă examinare, dacă comisia consideră astfel.

SECRETARIAT

6. Directorul General notifică fiecărui Membru al cărui instrument de ratificare al prezentei Convenții a fost înregistrat înainte de data acestei aprobări, amendamentele aprobate cu ocazia Conferinței. Acești membri sunt denumiți în continuare „Membri care au ratificat Convenția". Notificarea pe care o primesc se referă la prezentul Articol și conține un termen pentru exprimarea formală a dezacordului. Acest termen este de doi ani începând cu data notificării, cu excepția cazului în care la data aprobării Conferința a stabilit o altă perioadă, care poate fi o perioadă de cel puțin un an. O copie a notificării este comunicată celorlalți Membri ai Organizației.

7. Un amendament aprobat de către Conferință este considerat ca fiind acceptat doar dacă, înainte de termenul prescris, mai mult de 40% dintre Membrii care au ratificat Convenția și care reprezintă cel puțin 40% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale a Membrilor care au ratificat Convenția își exprimă formal dezacordul Directorului General.

8. Un amendament, considerat ca fiind acceptat, intră în vigoare în termen de șase luni de la sfârșitul perioadei fixate, pentru toți Membrii care au ratificat Convenția, cu excepția celor care și-au exprimat formal dezacordul conform dispozițiilor paragrafului 7 al prezentului Articol și care nu și-au retras dezacordul, conform dispozițiilor paragrafului 11. Totuși:

a) înainte de sfârșitul termenului fixat, orice Membru care a ratificat Convenția poate să-l informeze pe Directorul General că nu va fi obligat să aplice amendamentul decât după o notificare expresă ulterioară privind acceptarea acestuia; și

b) înainte de data intrării în vigoare a amendamentului, orice Membru care a ratificat Convenția îl poate informa pe Directorul General că nu va aplica acest amendament timp de o perioadă determinată.

9. Un amendament care face obiectul notificării menționate la paragraful 8(a) al prezentului Articol, intră în vigoare pentru Membrul care a notificat acceptarea sa la șase luni după data la care l-a informat pe Directorul General că acceptă acest amendament sau la data la care amendamentul intră în vigoare pentru prima dată, oricare dată dintre acestea survine ultima.

10. Perioada menționată la paragraful 8(b) al prezentului Articol nu trebuie să depășească un an, începând cu data intrării în vigoare a amendamentului sau să se prelungească peste perioada mai lungă prescrisă de Conferință la momentul aprobării amendamentului.

11. Un Membru care și-a exprimat formal dezacordul asupra unui amendament oarecare, îl poate retrage oricând. Dacă notificarea acestei retrageri îi parvine Directorului General după data intrării în vigoare a amendamentului, acesta intră în vigoare pentru Membrul respectiv după șase luni de la data la care respectiva notificare a fost înregistrată.

12. După intrarea în vigoare a unui amendament, Convenția nu poate fi ratificată decât în forma sa modificată.

13. În cazul în care un certificat de muncă în sectorul maritim se referă la chestiuni acoperite de un amendament la Convenție care a intrat în vigoare:

a) un Membru care a acceptat acest amendament nu are obligația să extindă beneficiile Convenției la certificatele de muncă în sectorul maritim acordate navelor sub pavilionul altui Membru care:

SECRETARIAT

i) şi-a exprimat formal dezacordul în legătură cu amendamentul şi nu l-a retras, conform paragrafului 7 al prezentului Articol, sau;

ii) a notificat că acceptarea sa depinde de o notificare ulterioară expresă din partea sa şi nu a acceptat amendamentul, potrivit paragrafului 8(a) al prezentului Articol;

b) un Membru care a acceptat amendamentul, extinde beneficiul Convenţiei referitor la certificatele acordate navelor sub pavilionul unui alt Membru care a notificat, potrivit paragrafului 8(b) al prezentului Articol, că nu va aplica amendamentul pentru o perioadă determinată, potrivit paragrafului 10 al prezentului Articol.

TEXTE EGAL AUTENTICE

Articolul XVI

Versiunile engleză şi franceză ale textului prezentei Convenţii sunt egal autentice.

SECRETARIAT

NOTĂ EXPLICATIVĂ LA REGULILE ŞI CODUL CONVENŢIEI PRIVIND MUNCA ÎN DOMENIUL MARITIM

1. Această notă explicativă, care nu face parte integrantă din Convenţia privind munca în domeniul maritim, are scopul de a servi drept ghid general al Convenţiei.

2. Convenţia cuprinde trei părţi diferite, dar conexe: Articolele, Regulile şi Codul.

3. Articolele şi Regulile stabilesc drepturile şi principiile fundamentale, precum şi obligaţiile de bază ale Membrilor care ratifică Convenţia. Articolele şi Regulile pot fi modificate numai de către Conferinţă, în cadrul Articolului 19 din Constituţia Organizaţiei Internaţionale a Muncii (a se vedea Articolul XIV din Convenţie).

4. Codul conţine detaliile pentru punerea în aplicare a Regulilor. Acesta cuprinde Partea A (norme obligatorii) şi Partea B (Principii directoare care nu sunt obligatorii). Codul poate fi amendat prin procedura simplificată prevăzută la Articolul XV din Convenţie. Deoarece Codul se referă la punerea în aplicare detaliată, amendamentele aduse acestuia trebuie să rămână în sfera generală de aplicare a Articolelor şi Regulilor.

5. Regulile şi Codul sunt organizate pe domenii generale sub cinci Titluri:

Titlul 1: Cerinţe minime necesare pentru munca navigatorilor la bordul unei nave

Titlul 2: Condiţii de angajare

Titlul 3: Cazare, facilităţi de recreere, alimentaţie şi serviciul de masă

Titlul 4: Protecţia sănătăţii, îngrijiri medicale, bunăstarea şi protecţia în domeniul securităţii sociale

Titlul 5: Conformitate şi punere în aplicare

6. Fiecare Titlu conţine grupuri de dispoziţii referitoare la un anumit drept sau principiu (sau măsură de aplicare în Titlul 5), cu numerotare conexă. Primul grup din Titlul 1, de exemplu, constă în Regula 1.1, Norma A1.1 şi Principiu director B1.1, referitoare la vârsta minimă.

7. Convenţia are trei scopuri fundamentale:

(a) să stabilească, în Articolele şi Regulile sale, un set exact de drepturi şi principii;

(b) să permită, prin intermediul Codului, un grad considerabil de flexibilitate în modul în care Membrii pun în aplicare acele drepturi şi principii; şi

(c) să asigure, prin Titlul 5, că drepturile şi principiile sunt respectate şi aplicate în mod corespunzător.

8. Există două domenii principale de flexibilitate în implementare: unul este posibilitatea ca un Membru, atunci când este necesar (a se vedea Articolul VI, paragraful 3), să dea efect cerinţelor detaliate din Partea A a Codului prin echivalenţă substanţială (astfel cum este definită la Articolul VI, paragraful 4).

9. Al doilea domeniu de flexibilitate în punerea în aplicare este asigurat prin formularea cerinţelor obligatorii ale multor dispoziţii din Partea A într-un mod mai general, lăsând astfel o marjă mai largă de apreciere cu privire la acţiunile exacte ce trebuie prevăzute la nivel naţional. În astfel de cazuri, îndrumările

SECRETARIAT

privind punerea în aplicare sunt oferite în Partea B neobligatorie a Codului. În acest fel, Membrii care au ratificat această Convenție pot stabili tipul de acțiune care s-ar putea aștepta din partea lor în temeiul obligației generale corespunzătoare din Partea A, precum și acțiunile care nu ar fi neapărat necesare. De exemplu, Norma A4.1 impune tuturor navelor să asigure accesul prompt la medicamentele necesare pentru îngrijirea medicală la bordul navei (paragraful 1(b)) și să „aibă la bord o farmacie de navă" (paragraful 4(a)). Îndeplinirea cu bună-credință a acestei din urmă obligații înseamnă, în mod clar, ceva mai mult decât simpla existență a unei farmacii la bordul fiecărei nave. O indicație mai precisă a ceea ce implică acest lucru este oferită în Principiul director corespunzător B4.1.1 (paragraful 4), astfel încât să se asigure că conținutul farmaciei este depozitat, folosit și întreținut în mod corespunzător.

10. Membrii care au ratificat această Convenție nu au obligația de a lua în considerare îndrumările respective și, după cum se indică în dispozițiile din Titlul 5 privind controlul statului portului, inspecțiile vor viza numai cerințele relevante ale acestei Convenții (Articolele, Regulile și Normele din Partea A). Cu toate acestea, în temeiul paragrafului 2 al Articolului VI, Membrii au obligația de a lua în considerare în mod corespunzător punerea în aplicare a responsabilităților lor conform Părții A a Codului în modul prevăzut în Partea B. Dacă, după ce a analizat în mod corespunzător Principiile directoare relevante, un Membru decide să prevadă modalități diferite care să asigure depozitarea, folosirea și întreținerea corespunzătoare a conținutului farmaciei de navă (pentru a prelua exemplul dat mai sus), așa cum se cere prin Norma din Partea A, atunci acest lucru este acceptabil. Pe de altă parte, prin respectarea îndrumărilor oferite în Partea B, Membrul respectiv, precum și organismele Organizației Internaționale a Muncii responsabile de revizuirea punerii în aplicare a Convențiilor internaționale ale muncii, pot fi siguri, fără alte analize, că modalitățile prevăzute de Membru sunt adecvate pentru a pune în aplicare responsabilitățile din Partea A la care se referă Principiul director.

SECRETARIAT

REGULILE ȘI CODUL

TITLUL 1. CONDIȚII MINIME NECESARE PENTRU MUNCA NAVIGATORILOR LA BORDUL UNEI NAVE

Regula 1.1 – Vârsta minimă

Scop: Asigurarea că nicio persoană care nu are vârsta minimă nu muncește la bordul unei nave

1. Nicio persoană cu vârsta inferioară vârstei minime nu poate fi folosită, angajată sau să muncească la bordul unei nave.

2. Vârsta minimă în momentul intrării inițiale în vigoare a prezentei Convenții este de 16 ani.

3. O vârstă minimă superioară este cerută în cazurile specificate în Cod.

Norma A 1.1 - Vârsta minimă

1. Folosirea, angajarea, sau munca la bordul unei nave a oricărei persoane în vârstă de mai puțin de 16 ani este interzisă.

2. Munca pe timpul nopții a unui navigator în vârstă de mai puțin de 18 ani este interzisă. Conform prezentei norme, termenul „noapte" este definit potrivit legislației și practicii naționale. Acesta acoperă perioada de cel puțin nouă ore consecutive, începând cel mai târziu la miezul nopții și terminându-se cel mai devreme la ora 5 dimineața.

3. O derogare de la stricta respectare a restricției referitoare la munca de noapte poate fi hotărâtă de autoritatea competentă când:

a) pregătirea efectivă a navigatorilor prevăzută în cadrul programelor și planurilor de studiu stabilite ar putea să fie compromisă; sau

b) caracterul special al îndatoririi sau un program de pregătire profesională aprobat cere ca navigatorii vizați de derogare să muncească noaptea și autoritatea decide, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori interesate, că această muncă nu le va prejudicia sănătatea sau starea de bine.

4. Folosirea, angajarea, sau munca navigatorilor în vârstă de mai puțin de 18 ani sunt interzise atunci când sunt susceptibile de a le compromite sănătatea sau siguranța. Aceste tipuri de muncă vor fi determinate de legislația națională sau de autoritatea competentă, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori interesate, conform normelor internaționale aplicabile.

Principiul director B 1.1 – Vârsta minimă

1. La stabilirea condițiilor de viață și de muncă, Membrii trebuie să acorde o atenție specială nevoilor tinerilor sub 18 ani.

Regula 1.2 – Certificatul medical

Scop: Asigurarea că toți navigatorii sunt apți din punct de vedere medical să-și îndeplinească îndatoririle pe mare

1. Niciun navigator nu poate să lucreze pe o navă decât dacă se atestă medical că este apt să-și îndeplinească îndatoririle.

SECRETARIAT

2. Se acceptă numai excepţiile menţionate în Cod.

Norma A 1.2 – Certificatul medical

1. Autoritatea competentă va solicita ca, înainte de începerea activităţii pe o navă, navigatorii să aibă un certificat medical valid asupra lor, care să ateste că aceştia sunt apţi din punct de vedere medical să-şi desfăşoare activitatea pe mare.

2. Pentru a se asigura că certificatele medicale ale navigatorilor reflectă în mod real starea de sănătate a acestora potrivit îndatoririlor pe care trebuie să le îndeplinească, autoritatea competentă va recomanda natura examinării medicale şi a certificatului, după consultări cu organizaţiile armatorilor şi navigatorilor interesate şi după ce a acordat atenţia necesară principiilor internaţionale aplicabile menţionate în Partea B a Codului.

3. Această normă nu aduce prejudicii Convenţiei internaţionale privind standardele de pregătire, certificare şi efectuarea serviciului de cart pentru navigatori din 1978, aşa cum a fost amendată („STCW"). Un certificat medical emis potrivit cerinţelor STCW va fi acceptat de către autoritatea competentă, potrivit Regulii I.2. De asemenea, va fi acceptat şi un certificat medical care îndeplineşte condiţiile similare acestor solicitări, în cazul navigatorilor care nu intră sub incidenţa STCW.

4. Certificatul medical va fi eliberat de către un medic calificat sau, în cazul unui certificat care se referă numai la vedere, de către o persoană recunoscută de către autoritatea competentă ca fiind calificată să emită un astfel de certificat. Medicii trebuie să se bucure de independenţă profesională deplină în exercitarea procedurilor de examinare medicală.

5. Navigatorilor cărora le-a fost refuzată acordarea certificatului sau au avut o limitare stabilită asupra abilităţii lor de a munci, mai ales în ceea ce priveşte durata, domeniul de activitate sau zona geografică, pot beneficia de o altă examinare de către un alt medic independent sau de către alt medic-arbitru independent.

6. Fiecare certificat medical va stabili că:

(a) auzul şi vederea navigatorului în cauză şi percepţia culorilor în cazul navigatorilor care urmează să fie angajaţi pentru atribuţii pentru care aptitudinea de a lucra riscă să fie diminuată de daltonism, sunt satisfăcătoare; şi

(b) navigatorul în cauză nu suferă de nici un antecedent medical care poate fi agravat de munca pe mare sau care îl poate face pe navigator inapt pentru o astfel de muncă sau care să pună în pericol sănătatea altor persoane de la bordul navei.

7. Cu excepţia cazului în care o perioadă mai scurtă este cerută datorită îndatoririlor specifice care trebuie prestate de către navigatorul în cauză sau potrivit prevederilor STCW:

(a) un certificat medical rămâne valabil pentru maxim doi ani; dacă navigatorul nu a împlinit vârsta de 18 ani, perioada maximă de validitate va fi de un an;

(b) un certificat care să ateste percepţia culorilor rămâne valabil pentru o perioadă de maxim şase ani.

8. În cazuri urgente, autoritatea competentă poate permite navigatorului să lucreze fără un certificat medical valabil până la următoarea escală unde navigatorul poate obţine un certificat medical de la un medic calificat cu condiţia ca:

SECRETARIAT

(a) perioada unei astfel de permisii să nu depășească trei luni, și

(b) navigatorul în cauză să fie în posesia unui certificat medical recent expirat.

9. Dacă perioada de valabilitate a certificatului expiră în cursul unui voiaj, certificatul va continua să fie valabil până la următoarea escală unde navigatorul poate obține un certificat medical de la un medic calificat, având în vedere că perioada să nu depășească trei luni.

10. Certificatele medicale pentru navigatorii care lucrează pe nave angajate în mod obișnuit în voiaje internaționale trebuie să fie eliberate cel puțin și în limba engleză.

Principiul director B 1.2 – Certificatul medical

Principiul director B 1.2.1 - Principii internaționale

1. Autoritatea competentă, medicii, examinatorii, armatorii, reprezentanții navigatorilor și orice alte persoane care se ocupă de efectuarea vizitelor medicale menite să determine aptitudinea fizică a viitorilor navigatori și a celor în activitate, trebuie să urmeze Ghidul Organizație Internaționale a Muncii/Organizației Mondiale a Sănătății privind examinările medicale de aptitudine care preced îmbarcarea și cele periodice ale navigatorilor, inclusiv toate variantele ulterioare și orice alte principii internaționale aplicabile publicate de Organizația Internațională a Muncii, Organizația Maritimă Internațională și Organizația Mondială a Sănătății.

Regula 1.3 – Pregătire profesională și calificări

Scop: Asigurarea ca navigatorii să fie pregătiți sau calificați pentru a-și exercita activitățile la bordul navei

1. Pentru a desfășura o activitate la bordul unei nave, un navigator trebuie să fi urmat un curs de pregătire, să fie titularul unui certificat de capacitate sau să fie prin alte mijloace calificat pentru a-și exercita îndatoririle.

2. Navigatorii nu trebuie să fie autorizați să lucreze la bordul unei nave decât dacă au absolvit un curs de pregătire în ceea ce privește securitatea individuală la bordul navelor.

3. Pregătirea și certificarea în conformitate cu instrumentele obligatorii adoptate de OMI vor fi considerate ca îndeplinind prevederile paragrafelor 1 și 2 ale prezentei Reguli.

4. Orice Membru care, la momentul ratificării prezentei Convenții, aplică dispozițiile Convenției (nr. 74 din 1946) privind certificarea timonierilor, trebuie să continue să-și îndeplinească obligațiile care decurg din acest instrument, în afară de cazul în care au fost adoptate de către Organizația Maritimă Internațională și au intrat în vigoare prevederi cu caracter obligatoriu privind respectivele dispoziții sau, după caz, dacă au trecut cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentei Convenții conform paragrafului 3 al Articolului VIII, oricare dintre aceste date este mai aproape.

Regula 1.4 - Recrutare și plasare

Scop: Asigurarea că navigatorii au acces la un sistem eficient și bine reglementat de recrutare și plasare

1. Orice navigator trebuie să aibă acces la un sistem eficient, adecvat și transparent pentru a-și găsi, în mod gratuit, un loc de muncă la bordul unei nave.

SECRETARIAT

2. Serviciile de recrutare şi plasare a navigatorilor care operează pe teritoriul unui Membru trebuie să se conformeze normelor enunţate în Cod.

3. Fiecare Membru va solicita, în ceea ce priveşte navigatorii care lucrează la bordul navelor aflate sub pavilionul său, ca armatorii care utilizează servicii de recrutare şi de plasare a navigatorilor din ţările şi teritoriile în care prezenta Convenţie nu se aplică, să se asigure că aceste servicii se conformează prevederilor enunţate în Cod.

Norma A 1.4 - Recrutare şi plasare

1. Fiecare Membru care are un serviciu public de recrutare şi plasare a navigatorilor supraveghează ca acest serviciu să funcţioneze conform unor reguli de natură să protejeze şi să promoveze drepturile navigatorilor în ceea ce priveşte angajarea, aşa cum sunt prevăzute în prezenta Convenţie.

2. Când serviciile private de recrutare şi plasare a navigatorilor al căror obiect principal este recrutarea şi plasarea navigatorilor şi care recrutează şi plasează un număr mare de navigatori operează pe teritoriul unui Membru, acestea nu îşi pot exercita activitatea decât conform unui sistem standardizat de licenţiere, certificare sau reglementare. Un asemenea sistem nu se poate stabili, modifica sau schimba decât după consultarea organizaţiilor interesate de armatori şi navigatori. În cazul în care există îndoieli dacă această Convenţie se aplică pentru un serviciu privat de plasare şi recrutare, problema va fi stabilită de către autoritatea competentă din fiecare Membru după consultarea organizaţiilor interesate de armatori şi navigatori. O răspândire excesivă a serviciilor private de recrutare şi plasare nu va fi încurajată.

3. Dispoziţiile paragrafului 2 ale prezentei norme se aplică, de asemenea, în măsura în care autoritatea competentă, în urma consultărilor cu organizaţiile de armatori şi navigatori interesate, estimează că sunt adaptate, în cazul serviciilor de recrutare şi plasare asigurate de către o organizaţie a navigatorilor pe teritoriul unui Membru pentru a furniza navigatori care sunt cetăţeni ai Membrului respectiv pe nave care-i poartă pavilionul. Serviciile vizate de acest paragraf sunt cele care îndeplinesc următoarele condiţii:

a) serviciul de recrutare şi plasare este gestionat conform unui contract colectiv de muncă încheiat între organizaţia navigatorilor şi armator;

b) atât organizaţia navigatorilor, cât şi armatorul, sunt stabiliţi pe teritoriul Membrului;

c) Membrul dispune de o legislaţie naţională sau de o procedură de autorizare sau înregistrare a contractului colectiv de muncă care permite exploatarea serviciului de recrutare şi plasare; şi

d) serviciul de recrutare şi plasare este gestionat conform unor reguli şi măsuri comparabile cu cele prevăzute la paragraful 5 al prezentei norme pentru a proteja şi promova drepturile navigatorilor în ceea ce priveşte angajarea.

4. Nicio dispoziţie din prezenta normă sau din regula 1.4 nu are ca efect:

a) afectarea posibilităţii, pentru un Membru, de a asigura un serviciu public gratuit de recrutare şi plasare a navigatorilor în cadrul unei politici care vizează să răspundă nevoilor navigatorilor şi armatorilor, fie că este vorba despre serviciul public de angajare deschis tuturor lucrătorilor şi angajatorilor sau că este vorba de coordonarea cu acesta din urmă; sau

b) să impună unui Membru obligaţia de a stabili pe teritoriul său un sistem de gestionare a serviciilor private de recrutare şi plasare a navigatorilor.

SECRETARIAT

5. Orice Membru care adoptă sistemul menționat la paragraful 2 al prezentei norme trebuie, pe cale legislativă, sau prin alte măsuri, cel puțin:

a) să interzică serviciilor de recrutare și plasare a navigatorilor să recurgă la mijloace, mecanisme sau liste pentru a împiedica sau a determina navigatorii să-și schimbe hotărârea de a obține un loc de muncă pentru care posedă calificările cerute;

b) să interzică facturarea unor onorarii sau altor cheltuieli navigatorilor, direct sau indirect, în totalitate sau în parte, pentru recrutarea, plasarea sau obținerea unui loc de muncă, în afară costurilor pe care navigatorii trebuie să și le asume pentru obținerea unui certificat medical național obligatoriu, a carnetului de marinar și a pașaportului sau altui document personal similar de călătorie, în afară costurilor de viză, care trebuie să fie suportate de armator; și

c) să se asigure că serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor care operează pe teritoriul său:

(i) pun la dispoziție, în scopul verificării de către autoritatea competentă, un registru actualizat cu toți navigatorii recrutați sau plasați prin intermediul lor;

(ii) se asigură că, înaintea angajării sau pe parcursul procesului de angajare, navigatorii sunt informați cu privire la drepturile și obligațiile enunțate în contractul de angajare și că sunt luate dispozițiile necesare pentru ca navigatorii să poată să-și examineze contractul de angajare înainte și după semnare și pentru ca o copie a acestuia să le parvină;

(iii) verifică faptul că navigatorii recrutați sau plasați prin intermediul lor posedă calificările cerute și dețin documentele necesare pentru postul respectiv și contractele individuale de muncă ale navigatorilor sunt în conformitate cu legislația și prevederile oricărui contract colectiv de muncă inclus în contractul individual;

(iv) se asigură, în măsura în care acest lucru este realizabil, că armatorul are mijloacele pentru a evita ca navigatorii să fie abandonați într-un port străin;

(v) examinează orice plângere referitoare la activitatea lor și răspund la aceasta și avizează autoritatea competentă cu privire la plângerile la care nu s-a găsit nicio soluție;

(vi) înființează un sistem de protecție, sub forma unei asigurări sau a unei măsuri echivalente potrivite, pentru compensarea navigatorilor care au suferit pierderi pecuniare din cauză că serviciul de recrutare sau de plasare sau armatorul, în virtutea contractului individual de muncă al navigatorilor, nu și-a îndeplinit obligațiile.

6. Autoritatea competentă supervizează și controlează îndeaproape toate serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor care operează pe teritoriul Membrului în cauză. Orice licențe, certificări sau alte autorizații care permit desfășurarea unui serviciu privat pe teritoriul respectivului stat sunt acordate sau reînnoite doar după verificarea faptului că serviciul de recrutare și plasare a navigatorilor îndeplinește condițiile prevăzute de regulamentele și legislația naționale.

7. Autoritatea competentă se asigură că există mecanisme și procedee adecvate în vederea anchetării, la nevoie, a subiectului plângerilor cu privire la activitățile serviciilor de recrutare și plasare a navigatorilor, dacă este cazul, cu concursul reprezentanților armatorilor și al navigatorilor.

SECRETARIAT

8. Orice Membru care a ratificat această Convenție trebuie, în măsura posibilităților, să-și informeze cetățenii asupra problemelor care pot rezulta din angajarea pe o navă aflată sub pavilionul unui stat care n-a ratificat Convenția, atâta vreme cât n-a fost stabilită aplicarea unor norme echivalente celor fixate prin această Convenție. Măsurile luate în acest scop de către statele care au ratificat prezenta Convenție nu trebuie să fie în contradicție cu principiul liberei circulații a muncitorilor stipulat de tratatele la care cele două State pot fi părți.

9. Orice Membru care a ratificat această Convenție trebuie să solicite ca armatorii navelor aflate sub pavilionul său, care utilizează servicii de recrutare și de plasare a navigatorilor stabilite în țările sau în teritoriile unde prezenta Convenție nu se aplică, să se asigure, pe cât posibil, că aceste servicii respectă prevederile prezentelor norme.

10. Nicio dispoziție din prezenta normă nu are ca efect reducerea obligațiilor și responsabilităților armatorilor sau ale vreunui Membru în ceea ce privește navele aflate sub pavilionul său.

Principiul director B 1.4 – Recrutare și plasare

Principiul director B 1.4.1 - Principii operaționale și organizatorice

1. La îndeplinirea obligațiilor sale potrivit Normei A 1.4, paragraful 1, autoritatea competentă trebuie să aibă în vedere:

(a) adoptarea măsurilor necesare pentru promovarea unei cooperări eficiente între serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor, publice sau private;

(b) luarea în considerare, cu participarea organizațiilor armatorilor, navigatorilor și instituțiilor de pregătire profesională în cauză, a necesităților sectorului maritim, la nivel național și internațional, la elaborarea programelor de pregătire profesională a navigatorilor care au responsabilități la bord privind siguranța navigației și prevenirea poluării;

(c) stabilirea unor dispoziții corespunzătoare, când este cazul, pentru cooperarea dintre reprezentanții armatorilor și cei ai organizațiilor navigatorilor în ceea ce privește organizarea și funcționarea serviciilor de recrutare și plasare a navigatorilor, acolo unde acestea există;

(d) determinarea condițiilor în care pot fi procesate datele personale ale navigatorilor de către serviciile de recrutare și plasare, inclusiv colectarea, păstrarea, gruparea și comunicarea unor astfel de date unor părți terțe, având în vedere dreptul la viața privată și la nevoia de a păstra confidențialitatea;

(e) stabilirea unui mecanism pentru colectarea și analiza tuturor informațiilor relevante privind piața muncii în sectorul maritim, mai ales oferta actuală și previzibilă de navigatori îmbarcați, clasificați în funcție de vârstă, sex, grad și calificări, ca și privind necesitățile sectorului, colectarea datelor în funcție de vârstă sau sex fiind admisă numai în scopuri statistice sau dacă aceste date sunt folosite în cadrul unui program pentru prevenirea discriminării bazate pe vârsta sau sex;

(f) asigurarea faptului că personalul responsabil cu supravegherea serviciilor publice și private de recrutare și plasare a navigatorilor pentru echipajele navelor care au responsabilități în siguranța navigației și în ceea ce privește operațiunile de prevenire a poluării, are o pregătire adecvată, inclusiv o experiență recunoscută în serviciul pe mare și deține cunoștințele necesare în domeniul sectorului maritim, inclusiv instrumentele maritime internaționale privind pregătirea, certificarea și normele de lucru;

SECRETARIAT

(g) recomandarea normelor operaționale și adoptarea Codurilor de conduită și etică pentru serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor; și

(h) supravegherea sistemului de autorizare și certificare, în baza unui sistem de standarde de calitate.

2. La aplicarea sistemului menționat la Norma A 1.4, paragraful 2, fiecare Membru ar trebui să prevadă solicitarea unor servicii de recrutare și plasare a navigatorilor, stabilite pe teritoriul său, pentru a menține și dezvolta practici operaționale verificabile. Pentru a stabili dacă aceste practici operaționale din sectorul privat sunt aplicabile și celor din sectorul public de recrutare și plasare a navigatorilor, trebuie să se aibă în vedere următoarele:

(a) examinările medicale, documentele de identitate ale navigatorilor și alte astfel de elemente, ce pot fi necesare pentru navigatori în vederea obținerii unui loc de muncă;

(b) păstrarea unor dosare complete ale navigatorilor care se află în sistemul de recrutare și plasare, dosare care să respecte dreptul la viața privată și la confidențialitate și care să includă următoarele elemente, dar să nu se limiteze la acestea:

(i) calificările navigatorilor;

(ii) locurile de muncă anterioare;

(iii) date personale relevante pentru angajare; și

(iv) date medicale relevante pentru angajare;

(c) păstrarea unor liste actualizate a navelor pentru care serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor furnizează navigatori și asigurarea faptului că există mijloace prin care serviciile pot fi contactate, în caz de urgență, oricând;

(d) proceduri de asigurare că navigatorii nu sunt exploatați de către serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor sau de către personalul acestor servicii, în ceea ce privește oferta de angajare pe anumite nave sau de către anumite companii;

(e) proceduri proprii de prevenire a riscurilor de exploatare a navigatorilor care ar putea rezulta din înaintarea unor avansuri sau al altor tranzacții financiare între armatori și navigatorii intermediați de către serviciile de recrutare și plasare a navigatorilor;

(f) publicarea costurilor, dacă există, pe care trebuie să le suporte navigatorul în cadrul procesului de recrutare;

(g) asigurarea faptului că navigatorilor li se oferă consiliere asupra oricăror condiții deosebite pe care le implică munca pentru care urmează să fie angajați și asupra politicilor adoptate de armator în ceea ce privește angajarea lor;

(h) proceduri care tratează cazurile de incompetență sau indisciplină conform principiilor de echitate din care fac parte dreptul și practica națională și, dacă este cazul, contractele colective de muncă;

(i) proceduri pentru asigurarea, pe cât posibil, că toate certificatele obligatorii și documentele depuse în vederea angajării sunt actualizate și nu au fost obținute în mod fraudulos, iar referințele pentru angajare sunt verificate;

SECRETARIAT

(j) proceduri pentru asigurarea faptului că la solicitările de informații sau consiliere ale familiilor navigatorilor în timp ce navigatorii sunt pe mare se oferă răspunsuri prompte și gratuite; și

(k) verificarea conformității condițiilor de muncă de la bordul navelor unde sunt plasați navigatorii cu contracte colective de muncă negociate aplicabile dintre armatori și reprezentanții organizațiilor navigatorilor și, în principiu, furnizarea de navigatori numai armatorilor care oferă termeni și condiții de angajare conforme legislației sau contractelor colective de muncă aplicabile.

3. Cooperarea internațională dintre Membri și organizațiile interesate ar putea fi încurajată, în special în ceea ce privește:

(a) schimbul sistematic de informații în sectorul maritim și al pieței muncii maritime într-un cadrul bilateral, regional și multilateral;

(b) schimbul de informații privind legislația în domeniul muncii maritime;

(c) armonizarea politicilor, a metodelor de lucru și a legislației care stau la baza recrutării și plasării navigatorilor;

(d) îmbunătățirea procedurilor și a condițiilor pentru recrutarea și plasarea internațională a navigatorilor; și

(e) planificarea forței de muncă, ținându-se cont de cererea și oferta de navigatori și de necesitățile sectorului maritim.

SECRETARIAT

TITLUL 2. CONDIŢII DE ANGAJARE

Regula 2.1 - Contractele individuale de muncă ale navigatorilor

Scop: Asigurarea unui contract de muncă echitabil pentru navigatori

1. Termenii şi condiţiile de angajare ale unui navigator sunt definite sau menţionate într-un contract redactat în termeni clari, cu caracter obligatoriu din punct de vedere legal, şi trebuie să fie în conformitate cu standardele enunţate în Cod.

2. Contractul individual de muncă trebuie să fie aprobat de navigator, în condiţiile în care cel interesat să aibă libertatea de a examina clauzele şi condiţiile, să fie sfătuit cu privire la acestea şi să le accepte de bunăvoie înainte de a semna.

3. În măsura în care legislaţia şi practica Membrului o permit, contractul individual de muncă se înţelege ca incluzând contractele colective de muncă.

Norma A 2.1 - Contractele individuale de muncă ale navigatorilor

1. Orice Membru adoptă o legislaţie care cere ca navele aflate sub pavilionul său să respecte următoarele prevederi:

a) la bordul navelor aflate sub pavilionul său, navigatorii trebuie să fie în posesia unui contract individual de muncă semnat de navigator şi armator sau un reprezentant al acestuia, sau, dacă nu sunt salariaţi, a unui document care să ateste existenţa unui aranjament contractual sau asimilabil, garantându-le condiţii decente de muncă şi viaţă la bord, conform dispoziţiilor prezentei Convenţii;

b) navigatorii care au semnat un contract individual de muncă trebuie să poată examina documentul în cauză şi să ceară un sfat de specialitate înainte de a-l semna şi să dispună de orice altă facilitate de natură să asigure că se angajează în mod liber, fiind informaţi corect asupra drepturilor şi responsabilităţilor ce le revin;

c) armatorul şi navigatorul deţin, fiecare, câte un exemplar original al contractului individual de muncă;

d) sunt luate măsuri pentru ca navigatorii, inclusiv comandantul navei, să poată obţine la bord, fără dificultate, informaţii exacte referitoare la condiţiile locului de muncă, şi pentru ca funcţionarii autorităţii competente, inclusiv în porturile în care nava face escală, să poată avea acces la aceste informaţii, inclusiv la copii după contractele individuale de muncă; şi

e) fiecare navigator primeşte un document care să menţioneze angajarea sa la bordul navei

2. Dacă contractul individual de muncă se constituie, ca parte sau întreg, dintr-un contract colectiv de muncă, un exemplar al acestui contract colectiv de muncă este pus la dispoziţie, la bord. Dacă contractul individual de muncă şi orice contract colectiv de muncă aplicabil nu sunt în limba engleză, documentele următoare sunt puse la dispoziţie în limba engleză, (excepţie făcând navele care efectuează doar voiaje interne):

a) o copie a contractului tip; şi

b) părţile contractului colectiv de muncă supuse unei inspecţii din partea statului portului conform dispoziţiilor regulii 5.2.

SECRETARIAT

3. Documentul menționat la paragraful 1 (e) al prezentei norme nu conține nicio apreciere a calității muncii marinarului și nicio indicație referitoare la salariul său. Legislația națională determină forma acestui document, mențiunile care figurează în acesta și condițiile în care acestea sunt consemnate.

4. Fiecare Membru trebuie să adopte o legislație care să indice mențiunile care trebuie incluse în toate contractele individuale de muncă guvernate de legislația națională. Contractul individual de muncă cuprinde, în toate cazurile, următoarele particularități:

a) numele și prenumele navigatorului, data nașterii sau vârsta, precum și locul nașterii;

b) numele și adresa armatorului;

c) locul și data încheierii contractului individual de muncă;

d) funcția în care este angajat navigatorul;

e) suma totală a salariului navigatorului sau după caz, formula eventual utilizată pentru a-l calcula;

f) concediul plătit anual sau după caz, formula utilizată pentru a-l calcula;

g) termenul contractului și condițiile încetării sale, în special:

(i) dacă contractul este încheiat pe o perioadă nedeterminată, condițiile în care fiecare parte l-ar putea denunța, precum și perioada de preaviz, care nu trebuie să fie mai scurtă pentru armator decât pentru navigator;

(ii) dacă contractul este încheiat pe o perioadă determinată, data expirării; și

(iii) dacă contractul este încheiat pentru un voiaj, portul de destinație și perioada la sfârșitul căreia angajamentul navigatorului încetează după sosirea la destinație;

h) beneficiile în materie de protecție a sănătății și de securitate socială care trebuie asigurate navigatorului de către armator;

i) dreptul navigatorului la repatriere;

j) referirea la contractul colectiv de muncă, dacă este cazul; și

k) orice alte mențiuni impuse de legislația națională.

5. Fiecare Membru adoptă o legislație sau reglementări care să stabilească duratele minime pentru preavizul dat de către navigatori și de către armator pentru încetarea anticipată a contractului individual de muncă. Aceste durate ale preavizului sunt stabilite după consultarea organizațiilor interesate ale armatorilor și navigatorilor și nu sunt mai mici de șapte zile.

6. Un preaviz cu o durată mai mică decât minimum poate fi dat în circumstanțele recunoscute de reglementările sau legislația națională sau de contractele colective de muncă aplicabile care justifică încetarea contractului individual de muncă cu un preaviz mai scurt sau fără preaviz. În determinarea acestor circumstanțe, Membrul se asigură că este luată în considerare necesitatea navigatorului de a rezilia, fără penalizare, contractul de angajare cu un preaviz mai scurt sau fără preaviz, din motive umanitare sau din alte motive urgente.

7. Fiecare membru va impune ca contractul de angajare a unui navigator să continue să producă efecte în perioada în care navigatorul este ținut în captivitate la bordul sau în afara navei, ca urmare a unor acte de piraterie sau de jaf armat împotriva navelor, indiferent dacă data stabilită pentru expirarea acestuia a trecut sau dacă oricare dintre părți a notificat suspendarea sau încetarea acestuia. În sensul prezentului paragraf, termenul:

(a) piraterie are același înțeles ca în Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării din 1982;

(b) *jaf armat împotriva navelor* înseamnă orice act ilegal de violență sau de detenție ori orice act de tâlhărie sau de amenințare cu un astfel de act, altul decât un act de piraterie, comis în scopuri private și îndreptat împotriva unei nave ori împotriva persoanelor sau a bunurilor aflate la bordul unei astfel de nave, în apele interioare, apele arhipelagice și marea teritorială a unui Stat, sau orice act de incitare ori de facilitare intenționată a unui act descris mai sus.

Principiul director B 2.1 – Contractele individuale de muncă ale navigatorilor

Principiul director B 2.1.1 - Înregistrările privind angajarea

1. La determinarea informațiilor ce vor fi înregistrate în foaia matricolă menționată la Norma A 2.1., paragraful 1 (e), fiecare Membru ar trebui să se asigure că acest document conține informații suficiente, traduse în limba engleză, pentru a facilita obținerea de noi contracte sau pentru a îndeplini cerințele serviciului pe mare pentru promovare. Documentul de debarcare al navigatorului poate satisface cerințele menționate în paragraful 1 (e) al respectivei Norme.

Regula 2.2 – Salarii

Scop: Asigurarea retribuirii serviciilor navigatorilor

1. Toți navigatorii trebuie să fie retribuiți pentru munca depusă în mod regulat și integral, conform contractului de muncă.

Norma A 2.2 – Salarii

1. Fiecare Membru cere ca sumele datorate navigatorilor care lucrează la bordul navelor aflate sub pavilionul său să fie vărsate la intervale care să nu depășească o lună și conform dispozițiilor contractelor colective de muncă aplicabile.

2. Navigatorii primesc extras lunar cu totalul sumelor datorate și cu cele vărsate, pe care trebuie să figureze salariul, plățile suplimentare și ratele de schimb aplicate, dacă vărsămintele au fost făcute într-o monedă sau la o rată de schimb distincte de cele convenite.

3. Fiecare Membru cere armatorului să ia măsuri, precum cele menționate la paragraful 4 al prezentei norme, pentru a da navigatorilor posibilitatea să trimită familiilor sau persoanelor pe care le au în întreținere sau care au dreptul la aceasta o parte din remunerație sau remunerația integrală.

4. Măsurile care trebuie luate pentru a da posibilitatea navigatorilor să trimită familiilor remunerațiile sunt următoarele:

SECRETARIAT

a) un sistem care să în permită navigatorilor să ceară, la momentul începerii activității sau în cursul angajării, ca o parte a salariilor să fie în mod regulat vărsată familiilor, prin virament bancar sau prin mijloace analoge; și

b) cerința ca aceste viramente să fie efectuate în timp util și direct persoanei sau persoanelor desemnate de navigatori.

5. Orice sumă reținută pentru un serviciu vizat la paragraful 3 și 4 al prezentei norme trebuie să fie într-un cuantum rezonabil și, în lipsa unor dispoziții contrare, rata de schimb aplicată va trebui, conform legislației naționale, să corespundă ratelor curente ale pieței sau ratelor oficiale publicate și să nu fie defavorabilă navigatorului.

6. Fiecare Membru care adoptă legi sau regulamente, care determină salariile navigatorilor, trebuie să ia în considerare aplicarea principiilor directoare enunțate în Partea B a Codului.

7. În cazul în care un navigator este ținut în captivitate la bordul sau în afara navei ca urmare a unor acte de piraterie sau de jaf armat împotriva navelor, salariile și alte drepturi prevăzute în contractul de angajare a navigatorului, în contractul colectiv de muncă relevant sau în legislația națională aplicabilă, inclusiv remiterea oricăror alocații, conform prevederilor de la paragraful 4 din prezenta normă, vor continua să fie plătite pe întreaga perioadă de captivitate și până când navigatorul este eliberat și repatriat în mod corespunzător, în conformitate cu norma A2.5.1 sau, în cazul în care navigatorul moare în timpul captivității, până la data decesului, stabilită în conformitate cu legile sau reglementările naționale aplicabile. Termenii *„piraterie"* și *„jaf armat împotriva navelor"* au același înțeles ca în norma A2.1, paragraful 7.

Principiul director B 2.2 – Salarii

Principiul director B 2.2.1 – Definiții specifice

1. Conform acestui principiu director, termenul:

(a) *timonier* se referă la orice navigator considerat competent pentru a presta orice sarcină necesară ce trebuie executată pe punte de un nebrevetat, alta decât sarcinile personalului superintendent sau specializat, sau orice navigator definit ca atare de legislația sau practică națională sau în cadrul convențiilor colective;

(b) *plata sau salariul de bază* se referă la plata sau salariul de bază, oricum ar fi alcătuită aceasta, pentru orele normale de muncă; nu include orele suplimentare, prime sau gratificații, alocații, concediul plătit sau orice altă remunerație suplimentară;

(c) *salariul consolidat* se referă la salariul care include salariul de bază și alte beneficii acordate; un salariu consolidat poate include compensații pentru toate orele suplimentare lucrate și pentru toate celelalte beneficii sau poate include numai anumite beneficii în cazul unei consolidări brute parțiale;

(d) *orele de lucru* se referă la timpul în care navigatorii sunt obligați să muncească pe navă;

(e) *ore suplimentare* se referă la timpul lucrat în plus, peste orele normale de muncă.

Principiul director B 2.2.2 – Calcul și plată

1. Pentru navigatorii a căror remunerație include compensații separate pentru orele suplimentare:

SECRETARIAT

(a) în scopul calculării salariilor, orele normale de lucru pe mare și în port nu trebuie să depășească opt ore/zi;

(b) în scopul calculării orelor suplimentare, durata normală de lucru pe săptămână remunerată prin salariu de bază trebuie fixată de legislația sau regulile naționale, în cazul în care nu este stabilită prin contracte colective de muncă și nu trebuie să depășească 48 de ore pe săptămână; contractele colective de muncă pot oferi un tratament diferit, dar nu mai puțin favorabil;

(c) rata sau ratele de remunerare pentru orele suplimentare, care nu trebuie să fie mai mici de 1 și ¼ decât salariul de bază sau salariul pe oră, trebuie stabilite prin legislația și reglementările naționale sau prin contractele colective de muncă, dacă este cazul; și

(d) comandantul sau persoana desemnată de către acesta trebuie să păstreze arhiva cu toate orele suplimentare efectuate, semnate de către navigator și care să nu fie mai veche de o lună.

2. Pentru navigatorii ale căror salarii sunt total sau parțial consolidate:

(a) contractul de angajare a navigatorului trebuie să specifice clar, dacă este cazul, numărul de ore de muncă pe care navigatorul trebuie să îl desfășoare în schimbul remunerației sale și orice alocație suplimentară care poate fi datorată în plus la salariul consolidat și în ce circumstanțe;

(b) în cazul în care orele suplimentare sunt plătite ca ore peste program din cele acoperite de salariul consolidat, rata orară nu trebuie să fie mai mică de 1 și 1/4 din rata orară de bază corespunzătoare orelor normale de lucru, așa cum sunt definite la paragraful 1 al prezentului Principiu director; același principiu director trebuie aplicat orelor suplimentare incluse în salariul consolidat;

(c) remunerația pentru acea parte din salariul total sau parțial consolidat, reprezentând orele normale de lucru, așa cum este definit la paragraful 1 (a) al prezentului Principiu director, nu ar trebui să fie mai mică decât salariul minim aplicabil; și

(d) pentru navigatorii ale căror salarii sunt parțial consolidate, arhiva tuturor orelor suplimentare trebuie păstrată și aprobată potrivit paragrafului 1 (d) al prezentului Principiu director.

3. Legislația națională sau contractele colective de muncă pot oferi compensații pentru orele suplimentare sau pentru munca prestată în zilele de repaus săptămânal sau în zilele de sărbători legale, compensații sub forma scutirilor de serviciu sau scutirilor de prezență la bord echivalente, sau concediu suplimentar în locul remunerației sau al oricărei alte compensații oferită în acest scop.

4. Legislația națională adoptată după consultările cu organizațiile reprezentative ale armatorilor și navigatorilor sau, dacă este cazul, contractele colective de muncă, ar trebui să aibă în vedere următoarele principii:

(a) remunerația egală pentru o muncă cu valoare egală ar trebui să se aplice tuturor navigatorilor angajați pe aceeași navă, fără discriminare în funcție de rasă, culoare, sex, religie, opțiuni politice, origine socială sau naționalitate;

(b) contractul individual de muncă al navigatorului, conținând salariile aplicabile sau procentele din salariu, ar trebui să se găsească la bordul navei; informațiile privind cuantumul salariilor sau procentele din salariu trebuie puse la dispoziția fiecărui navigator, fie prin cel puțin o copie semnată a informației

SECRETARIAT

relevante și înmânată navigatorului în limba pe care acesta o înțelege, fie prin afișarea unei copii a contractului într-un loc accesibil echipajului, fie prin alte mijloace;

(c) salariile trebuie plătite într-o monedă la cursul oficial; după caz, acestea pot fi plătite prin transfer bancar, cec bancar, cec poștal sau ordin de plată;

(d) la încetarea angajamentului, orice remunerație datorată trebuie plătită fără întârziere nejustificată;

(e) sancțiuni adecvate sau alte soluții potrivite trebuie impuse de către autoritatea competentă în cazul în care armatorii întârzie achitarea remunerațiilor datorate, sau când aceștia nu reușesc să achite integral remunerația datorată;

(f) salariile trebuie plătite direct în conturile bancare desemnate de către navigatori, cu excepția cazului în care aceștia nu solicită altfel în scris;

(g) cu condiția respectării subparagrafului (h) al acestui paragraf, armatorul nu trebuie să limiteze dreptul navigatorilor de a dispune în mod liber de remunerația primită;

(h) deduceri din remunerație sunt permise numai dacă:

(i) există o prevedere expresă în reglementările sau legislația națională sau în contractul colectiv de muncă aplicabil privind condițiile realizării unor astfel de deduceri efectuate într-o manieră considerată de către autoritatea competentă ca fiind cea mai potrivită, iar navigatorul a fost informat despre acest lucru;

(ii) deducerile nu depășesc în total limita care a fost stabilită prin reglementările sau legislația națională, prin contractele colective de muncă sau prin decizii judiciare pentru realizarea unor astfel de deduceri;

(i) pentru obținerea și păstrarea unui loc de muncă, nu trebuie făcută nici o reținere asupra remunerației navigatorilor;

(j) amenzile aplicate navigatorilor, altele decât cele autorizate prin legislația națională, contractele colective de muncă sau alte dispoziții ar trebui interzise;

(k) autoritatea competentă ar trebui să fie abilitată să inspecteze depozitele și serviciile de la bordul navelor pentru a se asigura că sunt aplicate prețuri rezonabile și corecte în interesul navigatorilor în cauză; și

(l) în măsura în care creanțele navigatorilor pentru salarii și alte sume datorate ca urmare a angajării lor nu sunt garantate potrivit prevederilor Convenției maritime internaționale privind privilegiile și ipotecile din 1993, astfel de creanțe ar trebui protejate conform Convenției nr. 173 din 1992 privind protecția pentru creanțele lucrătorilor (Insolvența angajatorului).

5. Fiecare Membru ar trebui, după consultări cu organizațiile reprezentative ale armatorilor și navigatorilor, să instituie proceduri de instrumentare a plângerilor legate de orice problemă care se regăsește în prezentul Principiu director.

Principiul director B 2.2.3 – Salariul minim

1. Fără a aduce prejudiciu principiului negocierilor colective libere, fiecare Membru ar trebui, după consultări cu organizațiile reprezentative ale armatorilor și navigatorilor, să stabilească procedurile în

SECRETARIAT

vederea determinării salariului minim pentru navigatori. Reprezentanții organizațiilor reprezentative ale armatorilor și navigatorilor ar trebui să participe la stabilirea unor astfel de proceduri.

2. În cadrul procesului de elaborare a unor astfel de proceduri și a salariului minim, ar trebui acordată o atenție deosebită normelor internaționale ale muncii referitoare la stabilirea salariul minim, cum ar fi principiile următoare:

(a) nivelul minim al salariilor ar trebui să ia în considerare natura muncii în domeniul maritim, numărul membrilor echipajului navelor și durata normală de lucru a navigatorilor; și

(b) nivelul minim al salariilor ar trebui să fie ajustat în funcție de schimbările survenite privind nivelul de trai și nevoile navigatorilor.

3. Autoritatea competentă ar trebui să se asigure:

(a) că prin intermediul unui sistem de supraveghere și de sancțiuni, salariile plătite nu sunt inferioare unor cuantumuri stabilite; și

(b) că orice navigator care a fost plătit cu un procent mai mic decât salariul minim își poate recupera, prin intermediul unei proceduri judiciare sau prin altă procedura necostisitoare și rapidă, cuantumul care nu i-a fost plătit.

Principiul director B 2.2.4 – Cuantumul salariului de bază lunar minim pentru timonier

1. Salariul de bază pentru o lună calendaristică de serviciu pentru un timonier nu ar trebui să fie mai mic decât cuantumul periodic stabilit de Comisia Paritară Maritimă sau de către alt organism autorizat de către Organismului de Conducere al Biroului Internațional al Muncii. În baza deciziei Organismului de Conducere, Directorul General va aduce la cunoștința Membrilor Organizației orice revizuire a cuantumului astfel stabilit.

2. Nicio dispoziție din acest Principiu director nu ar trebui să fie considerat că aduce prejudiciu aranjamentelor convenite între armatori sau organizațiile acestora și organizațiile navigatorilor în ceea ce privește stabilirea unor condiții minime de angajare, sub rezerva că aceste condiții să fie recunoscute de către autoritatea competentă.

Regula 2.3 – Orele de muncă și orele de odihnă

Scop: Asigurarea unor ore de muncă și de odihnă reglementate pentru navigatori

1. Fiecare Membru se va asigura că orele de muncă și de odihnă ale navigatorilor sunt reglementate.

2. Fiecare Membru va stabili un număr maxim de ore de muncă și un număr minim de ore de odihnă în cadrul unor perioade date care să fie în concordanță cu prevederile Codului.

Norma A2.3 – Orele de muncă și orele de odihnă

1. În scopul aplicării acestei norme, termenul:

(a) *ore de muncă* desemnează perioada în care navigatorii trebuie să lucreze pe navă;

(b) *ore de odihnă* desemnează perioada din afara orelor de muncă, termenul neincluzând pauzele scurte.

2. Fiecare Membru stabileşte, în limitele indicate la paragrafele 5-8 ale prezentei norme, fie numărul maxim de ore de muncă, care nu trebuie să fie depăşit într-un interval de timp dat, fie numărul minim de ore de odihnă care trebuie acordate într-o perioadă de timp determinată.

3. Fiecare Membru recunoaşte că norma orelor de muncă pentru navigatori, ca şi pentru ceilalţi lucrători, este de opt ore/zi cu o zi de odihnă săptămânal şi odihna în zilele de sărbătoare. Totuşi, nimic nu împiedică Membrii să adopte dispoziţii vizând autorizarea sau înregistrarea unui contract colectiv de muncă care stabileşte orele normale de muncă pentru navigatori pe o bază nu mai puţin favorabilă decât prezenta normă.

4. La stabilirea normelor naţionale, fiecare Membru va avea în vedere pericolul pe care îl determină oboseala excesivă a navigatorilor, în special a celor ale căror atribuţii implică siguranţa navigaţiei şi funcţionarea în siguranţă a navei.

5. Limitele orelor de muncă şi de odihnă sunt stabilite după cum urmează:

(a) numărul maxim de ore de muncă nu va depăşi:

(i) 14 ore într-o perioadă de 24 de ore; şi

(ii) 72 ore într-o perioadă de 7 zile;

sau

(b) minimul orelor de odihnă nu va fi mai mic decât:

(i) 10 ore într-o perioadă de 24 de ore;

(ii) 77 de ore într-o perioadă de 7 zile.

6. Orele de odihnă pot fi împărţite în cel mult două perioade, dintre care una va fi de cel puţin şase ore, iar intervalul dintre două perioade consecutive de odihnă nu va depăşi 14 ore.

7. Exerciţiile de verificare a echipajului şi de instrucţie pentru stingerea incendiilor şi de salvare, prevăzute de reglementările naţionale şi internaţionale, vor fi organizate astfel încât să se evite, în măsura posibilului, perturbarea perioadelor de odihnă şi să nu genereze oboseală.

8. Atunci când un navigator este chemat la post, de exemplu în cazul în care compartimentul maşinilor a rămas nesupravegheat, navigatorul va beneficia de o perioadă de odihnă compensatorie, dacă perioada normală de odihnă este perturbată de chemări la post.

9. În situaţia în care nu există contracte colective de muncă sau sentinţe arbitrale, sau dacă autoritatea competentă stabileşte că prevederile din contract sau hotărârea referitoare la paragraful 7 sau 8 al prezentei norme sunt insuficiente, autoritatea competentă va stabili astfel de prevederi pentru a asigura o perioadă de odihnă suficientă pentru navigatorii respectivi.

10. Fiecare Membru va solicita amplasarea, într-un loc uşor accesibil, a unui tabel cu organizarea muncii la bord, care trebuie să indice pentru fiecare funcţie cel puţin:



(a) programul de serviciu pe mare și în port; și

(b) numărul maxim de ore de muncă sau numărul minim de ore de odihnă prevăzut de legislația națională sau de contractele colective aplicabile.

11. Tabelul menționat la paragraful 10 al prezentei norme va fi stabilit în format standard în limba sau limbile de lucru ale navei și în engleză.

12. Fiecare Membru va solicita păstrarea de registre cu orele de muncă zilnice sau cu orele de odihnă zilnice pentru a permite monitorizarea respectării prevederilor paragrafelor 5-11 ale prezentei norme. Registrele vor fi în format standard stabilit de autoritatea competentă, ținând seama de orice indicații disponibile din partea Organizației Internaționale a Muncii sau vor fi în orice format standard elaborat de Organizație. Acestea vor fi în limbile menționate de paragraful 11 al prezentei norme. Navigatorii vor primi o copie a însemnărilor din registre care-i vizează, avizată de comandant sau de o persoană împuternicită de comandant și de către navigator.

13. Niciuna din prevederile paragrafelor 5 și 6 ale prezentei norme nu împiedică un Membru să adopte o legislație națională sau o procedură care să permită autorității competente să autorizeze sau să înregistreze contracte colective de muncă care să prevadă derogări de la limitele stabilite. Aceste derogări vor urma, în măsura posibilă, prevederile prezentei norme, dar pot avea în vedere perioade de concediu mai dese sau mai lungi sau acordarea de concedii compensatorii pentru navigatorii de cart sau navigatorii de la bordul navelor care efectuează voiaje de scurtă durată.

14. Niciuna din prevederile prezentei norme nu afectează dreptul comandantului navei de a cere unui navigator să presteze ore de muncă necesare pentru asigurarea securității imediate a navei, a persoanelor de la bord sau a încărcăturii sau pentru a acorda ajutor altor nave sau persoane naufragiate sau aflate în pericol pe mare. Dacă este cazul, comandantul poate să suspende programul de ore de muncă sau de odihnă și să solicite navigatorului să presteze ore de muncă necesare până la normalizarea situației. De îndată ce va fi posibil după normalizarea situației, comandantul se va asigura că fiecare navigator care a lucrat în cadrul unei perioade programate de odihnă, va primi o perioadă corespunzătoare de odihnă.

Principiul director B 2.3 – Orele de lucru și orele de odihnă

Principiul B 2.3.1 – Navigatorii tineri

1. Următoarele prevederi ar trebui aplicate pe mare și în port pentru toți navigatorii tineri care au mai puțin de 18 ani:

(a) orele de muncă nu ar trebui să depășească opt ore pe zi și 40 de ore pe săptămână, iar orele suplimentare devin inevitabile numai din motive de siguranță;

(b) ar trebui să se acorde un timp suficient pentru toate mesele și să fie asigurată o pauză de cel puțin o oră pentru masa principală; și

(c) ar trebui să fie acordată o pauză de odihnă de 15 minute la fiecare două ore de muncă continuă.

2. În mod excepțional, prevederile paragrafului 1 al prezentului Principiu director nu se aplică dacă:

SECRETARIAT

(a) acestea sunt impracticabile pentru tinerii navigatori de la punte, din compartimentul mașinilor și din departamentele de catering, cărora li s-au repartizat atribuții de cart sau care lucrează într-un sistem de ture; sau

(b) dacă împiedică pregătirea eficientă a tinerilor navigatori potrivit programelor și orarelor de pregătire stabilite.

3. Astfel de situații excepționale și motivele acestora ar trebui să fie înregistrate și semnate de către comandant.

4. Paragraful 1 al prezentului Principiu director nu scutește tinerii navigatori de obligația general valabilă pentru toți navigatorii de a lucra în situații de urgență, conform dispozițiilor paragrafului 14 al Normei A 2.3.

Regula 2.4 – Dreptul la concediu

Scop: Asigurarea unui concediu adecvat pentru navigatori

1. Fiecare Membru va solicita ca navigatorilor angajați pe navele aflate sub pavilionul lor să li se plătească un concediu anual în condițiile dorite, potrivit prevederilor Codului.

2. Navigatorilor le sunt acordate permisii la țărm, în beneficiul sănătății și bunăstării lor, cu condiția respectării cerințelor operaționale ale posturilor lor.

Norma A2.4 – Dreptul la concediu

1. Fiecare Membru va adopta legi și reglementări care stabilesc normele minime pentru concediul anual al navigatorilor de pe navele aflate sub pavilionul lor, ținând seama de nevoile speciale ale navigatorilor cu privire la un astfel de concediu.

2. Sub rezerva dispozițiilor oricărui contract colectiv de muncă sau legislații prevăzând o modalitate de calcul adecvat, ținând seama de nevoile particulare ale navigatorilor în acest sens, concediile anuale plătite sunt calculate pe baza unui minim de 2,5 zile calendaristice pe lună de angajare. Modul de calcul al perioadei de serviciu este stabilit de autoritatea competentă sau de organismul corespunzător din fiecare țară. Absențele justificate de la locul de muncă nu sunt considerate concediu anual.

3. Este interzis orice acord de renunțare la concediul anual minim plătit prevăzut în prezenta norma, cu excepția cazurilor prevăzute de autoritatea competentă.

Principiul director B 2.4 – Dreptul la concediu

Principiul director B 2.4.1 – Calcule referitoare la dreptul la concediu

1. Conform condițiilor stabilite de către autoritatea competentă sau de către organismul adecvat în fiecare stat, orice perioadă de serviciu efectuată în afara contractului trebuie considerată ca făcând parte din perioada de serviciu.

2. Conform condițiilor determinate de către autoritatea competentă sau de contractele colective de muncă aplicabile, absența de la serviciu în scopul participării la un curs de pregătire în domeniul maritim sau pentru alte motive precum boală, accidente sau maternitate, ar trebui să fie considerate ca fiind parte din perioada de serviciu.

SECRETARIAT

3. Nivelul plății pe perioada concediului anual ar trebui să fie același cu nivelul normal al remunerației navigatorului, potrivit legislației naționale sau contractului individual de muncă aplicabil al navigatorilor. În cazul navigatorilor angajați pe perioade mai scurte de un an sau în cazul încetării contractului de muncă, dreptul la concediu trebuie calculat potrivit formulei pro-rata.

4. Nu ar trebui considerate ca parte a concediului anual plătit:

(a) zilele de sărbători legale recunoscute de către statul de pavilion, chiar dacă sunt sau nu în perioada concediului anual plătit;

(b) perioadele de incapacitate de muncă care sunt urmarea bolilor, accidentelor sau maternității, în condițiile determinate de autoritatea competentă sau de către organismul potrivit în fiecare stat;

(c) permisii temporare la țărm acordate navigatorului pe perioada unui contract de angajare; și

(d) concediul compensatoriu de orice fel, în condițiile determinate de autoritatea competentă sau de către organismul potrivit în fiecare stat.

Principiul director B 2.4.2 – Concediul anual

1. Dacă nu este stabilită prin regulamente, contracte colective de muncă, hotărâre arbitrală sau alte modalități conforme cu practica națională, perioada în care se va efectua concediul anual ar trebui să fie determinată de către armator, după consultări și, dacă este posibil, cu acordul navigatorilor în cauză sau al reprezentanților acestora.

2. În principiu, navigatorii ar trebui să aibă dreptul să-și ia concediul anual în locul unde au legăturile substanțiale, care, în mod normal ar fi același cu locul în care au dreptul să fie repatriați. Navigatorilor nu trebuie să li se impună să-și ia concediul anual în alt loc, exceptându-se cazurile în care un acord de angajare a navigatorilor, legislația națională sau alte regulamente prevăd altfel.

3. Dacă navigatorilor li se impune să-și ia concediul anual când se afla în alt loc decât cele autorizate la paragraful 2 al prezentului Principiu director, aceștia ar trebui să beneficieze de transport gratuit până la cel mai apropiat punct de domiciliul lor, fie că este vorba de locul de angajare sau de cel de recrutare; mijloacele de subzistență și alte costuri directe ar trebui să fie suportate de către armator; perioada de călătorie nu ar trebui să fie dedusă din concediul anual plătit la care are dreptul navigatorul.

4. Un navigator aflat în timpul concediului anual poate fi chemat numai în cazuri de urgență extremă și cu consimțământul acestuia.

Principiul director B 2.4.3 – Fracționarea și cumularea

1. Fracționarea concediului anual plătit sau cumularea concediului pe anul în curs cu un concediu viitor poate fi autorizată de către autoritatea competentă sau de către organismul adecvat din fiecare stat.

2. Sub rezerva dispozițiilor paragrafului 1 al prezentului Principiu director și în situația în care nu s-a convenit altfel printr-un acord dintre armator și navigatori, concediul anual plătit recomandat ar trebui să reprezinte o perioadă neîntreruptă.

SECRETARIAT

Principiul director B 2.4.4 – Tinerii navigatori

1. Măsuri speciale ar trebui avute în vedere referitor la tinerii navigatori sub 18 ani care au servit șase luni sau o altă perioadă mai mică de timp în baza unui contract colectiv de muncă sau contract individual de muncă, fără concediu, pe o navă care tranzitează ape internaționale, care nu a revenit în tara de domiciliu în acest timp și care nu va reveni în următoarele trei luni de voiaj. Astfel de măsuri ar putea consta în repatrierea fără costuri pentru aceștia la locul angajării inițiale din țara lor de domiciliu, în scopul beneficierii de concediile cumulate în timpul acestui voiaj.

Regula 2.5 – Repatrierea

Scop: Asigurarea că navigatorii se pot întoarce acasă

1. Navigatorii au dreptul de a fi repatriați gratuit în circumstanțele și condițiile specificate în Cod.

2. Fiecare Membru va solicita navelor care se află sub pavilionul său să ofere o garanție financiară pentru a se asigura că navigatorii sunt repatriați corespunzător, potrivit prevederilor Codului.

Norma A 2.5.1 - Repatrierea

1. Fiecare Membru se va asigura că navigatorii care se află pe navele sub pavilionul său au dreptul la repatriere, dacă:

(a) contractul de angajare a navigatorilor expiră în timp ce sunt în străinătate;

(b) contractul de angajare a navigatorilor este reziliat:

(i) de către armator; sau

(ii) de către navigator, din motive întemeiate; și, de asemenea,

(c) navigatorii nu mai sunt apți de a-și îndeplini îndatoririle potrivit contractului de angajare sau când nu mai este posibil să li se ceară acest lucru, ținând cont de împrejurări speciale.

2. Fiecare Membru se va asigura că există prevederi adecvate în reglementările sau legislația sa sau există alte măsuri sau în contractele colective de muncă, care să stipuleze:

(a) circumstanțele în care navigatorii au dreptul la repatriere potrivit paragrafului 1 (b) și (c) al prezentei norme;

(b) durata maximă a perioadei de serviciu la bordul unei nave după care navigatorul are dreptul să fie repatriat – astfel de perioade nu trebuie să fie mai lungi de 12 luni; și

(c) drepturile exacte ce urmează a fi acordate de către armatori în vederea repatrierii, inclusiv acelea referitoare la destinațiile de repatriere, modul de transport, tipurile de cheltuieli acoperite și alte dispoziții adoptate de către armatori.

3. Fiecare Membru va interzice armatorilor să solicite navigatorilor să facă plăți anticipate la începutul contractului cu privire la costul repatrierii și să acopere costurile legate de repatriere din salariile sau alte drepturi ale navigatorilor, exceptând situația în care se demonstrează că navigatorul și-a încălcat grav

SECRETARIAT

obligațiile de serviciu, potrivit reglementărilor și legislației naționale, altor dispoziții sau contractelor colective aplicabile.

4. Reglementările și legislația națională nu trebuie să obstrucționeze drepturilor armatorilor în ceea ce privește recuperarea costurilor de repatriere potrivit unor acorduri contractuale cu persoane terțe.

5. Dacă un armator omite să ia dispozițiile necesare pentru repatrierea navigatorilor care au acest drept sau să-și asume cheltuielile de repatriere:

(a) autoritatea competentă a statului Membru de pavilion va aranja repatrierea navigatorilor în cauză; dacă nu face acest lucru, statul în care navigatorii urmează să fie repatriați sau statul a cărui cetățenie o dețin poate aranja repatrierea acestora și își va recupera cheltuielile de la statul membru de pavilion;

(b) cheltuielile suportate pentru repatrierea navigatorilor vor fi recuperate de la armator de către statul membru de pavilion;

(c) cheltuielile de repatriere nu vor fi suportate, în niciun caz, de către navigatori, excepție făcând paragraful 3 al prezentei norme.

6. Având în vedere instrumentele internaționale aplicabile, inclusiv Convenția internațională din 1999 privind arestul navelor, un Membru care a plătit cheltuielile de repatriere potrivit prevederilor acestui Cod, poate reține sau poate cere reținerea navelor armatorului în cauză până la efectuarea rambursării potrivit paragrafului 5 al prezentei norme.

7. Fiecare Membru va facilita repatrierea de la bordul navelor a navigatorilor care lucrează pe navele care ancorează în porturile sale sau care trec prin apele sale teritoriale sau interioare, precum și îmbarcarea la bord a înlocuitorilor acestora.

8. În special, un Membru nu va refuza dreptul de repatriere niciunui navigator, ca urmare a condițiilor financiare ale armatorului sau a faptului că armatorul nu are posibilitatea sau nu dorește să înlocuiască un navigator.

9. Membrii vor facilita repatrierea promptă a navigatorilor, inclusiv atunci când aceștia sunt considerați abandonați în sensul normei A2.5.2, paragraful 2. Statele portului, Statele de pavilion și Statele furnizoare de forță de muncă vor coopera pentru a se asigura că navigatorii angajați pe o navă pentru a înlocui navigatorii care au fost abandonați pe teritoriul lor sau pe o navă care arborează pavilionul lor, beneficiază de drepturile și de sumele ce li se cuvin conform prezentei Convenții.

10. Fiecare Membru va solicita navelor care se află sub pavilionul său să aibă la bord și să pună la dispoziția navigatorilor o copie a prevederilor naționale referitoare la repatriere, scrise în limba potrivită.

Norma A 2.5.2 – Garanția financiară

1. În punerea în aplicare a Regulamentului 2.5, paragraful 2, prezenta normă stabilește cerințe pentru a asigura furnizarea unui sistem de garanție financiară rapid și eficient pentru a asista navigatorii în caz de abandon.

2. În sensul prezentei norme, un navigator este considerat a fi fost abandonat atunci când, prin încălcarea cerințelor prezentei Convenții sau a clauzelor contractului de angajare a navigatorului, armatorul:

SECRETARIAT

(a) nu acoperă costurile de repatriere a navigatorului; sau

(b) l-a lăsat pe navigator fără întreținerea și sprijinul necesar; sau

(c) a rupt în alt mod, unilateral, legăturile cu navigatorul, inclusiv prin neplata salariilor contractuale pentru o perioadă de cel puțin două luni.

3. Fiecare Membru se asigură că un sistem de garanție financiară, care îndeplinește cerințele prezentei norme, este în vigoare pentru navele care arborează pavilionul său. Sistemul de garanție financiară poate fi sub forma unui regim de securitate socială sau a unei asigurări ori a unui fond național sau a altor aranjamente similare. Forma acestuia va fi determinată de către Membru după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori vizate.

4. Sistemul de garanție financiară trebuie să asigure acces direct, acoperire suficientă și asistență financiară rapidă, în conformitate cu prezenta normă, oricărui navigator abandonat pe o navă care arborează pavilionul Membrului.

5. În sensul paragrafului 2(b) din prezenta normă, întreținerea și sprijinul necesar al navigatorilor includ: hrană adecvată, cazare, rezerve de apă potabilă, combustibil esențial pentru supraviețuirea la bordul navei și asistență medicală necesară.

6. Fiecare Membru impune ca navele care arborează pavilionul său și cărora li se aplică paragrafele 1 sau 2 din Regula 5.1.3 să aibă la bord un certificat sau o altă dovadă documentară privind garanția financiară, emisă de furnizorul de garanție financiară. O copie va fi afișată într-un loc vizibil la bord, unde să fie accesibilă navigatorilor. În cazul în care acoperirea este asigurată de mai mulți furnizori de garanție financiară, documentul furnizat de fiecare dintre aceștia va fi păstrat la bord.

7. Certificatul sau altă dovadă documentară a garanției financiare trebuie să conțină informațiile prevăzute în Apendicele A 2-I. Acesta trebuie să fie redactat în limba engleză sau însoțit de o traducere în limba engleză.

8. Asistența oferită de sistemul de garanție financiară se acordă prompt, la cererea formulată de navigator sau de reprezentantul desemnat al acestuia, și susținută de justificarea necesară a drepturilor, în conformitate cu paragraful 2 de mai sus.

9. Având în vedere Regulile 2.2 și 2.5, asistența oferită de sistemul de garanție financiară trebuie să fie suficientă pentru a acoperi următoarele:

(a) salariile restante și alte drepturi datorate de armator navigatorului în temeiul contractului de angajare, al contractului colectiv de muncă relevant sau al legislației naționale a Statului de pavilion, limitate la patru luni de astfel de salarii restante și la patru luni de astfel de drepturi restante;

(b) toate cheltuielile suportate în mod rezonabil de către navigator, inclusiv costul repatrierii menționat la paragraful 10; și

(c) nevoile esențiale ale navigatorului, inclusiv hrană adecvată, îmbrăcăminte dacă este necesar, cazare, rezerve de apă potabilă, combustibil esențial pentru supraviețuirea la bordul navei, asistență medicală necesară și orice alte costuri sau taxe rezonabile rezultate din actul sau omisiunea care constituie abandonul, până la sosirea navigatorului acasă.

SECRETARIAT

10. Costul repatrierii trebuie să acopere călătoria prin mijloace adecvate și rapide, de regulă, pe cale aeriană, și să includă provizii pentru hrana și cazarea navigatorului din momentul părăsirii navei până la sosirea la domiciliul acestuia, asistență medicală necesară, biletul de călătorie și transportul efectelor personale, precum și orice alte costuri sau taxe rezonabile rezultate din abandon.

11. Garanția financiară nu va înceta înainte de sfârșitul perioadei de valabilitate a acesteia, cu excepția cazului în care furnizorul de garanție financiară a transmis o notificare prealabilă de cel puțin 30 de zile autorității competente a Statului de pavilion.

12. Dacă furnizorul de asigurare sau de altă garanție financiară a efectuat vreo plată către un navigator în conformitate cu prezenta normă, respectivul furnizor va dobândi, în limita sumei plătite și în conformitate cu legea aplicabilă, prin subrogație, cesiune sau prin alt mod, drepturile de care ar fi beneficiat navigatorul.

13. Nicio prevedere din prezenta normă nu aduce atingere niciunui drept de regres al asigurătorului sau al furnizorului de garanție financiară împotriva terților.

14. Dispozițiile din prezenta normă nu sunt menite să fie exclusive sau să aducă atingere oricăror alte drepturi, creanțe sau căi de atac care pot fi, de asemenea, disponibile pentru a compensa navigatorii abandonați. Legile și reglementările naționale pot prevedea că orice sume plătibile în temeiul prezentei norme pot fi compensate cu sumele primite din alte surse provenind din orice drepturi, creanțe sau căi de atac, care pot face obiectul unei compensări în temeiul prezentei norme.

Principiul director B 2.5 – Repatrierea

Principiul director B 2.5.1 – Dreptul de repatriere

1. Navigatorii au dreptul la repatriere:

(a) în cazurile menționate la Norma A 2.5, paragraful 1 (a), după expirarea perioadei de preaviz acordată potrivit prevederilor contractului de angajare a navigatorilor;

(b) în cazurile menționate la Norma A 2.5, paragraful 1 (b) și (c):

(i) în caz de boală, accident sau alt motiv medical care impune repatrierea acestora dacă sunt transportabili din punct de vedere medical;

(ii) în caz de naufragiu;

(iii) în cazul în care armatorul nu mai este în măsură de a-și îndeplini obligațiile legale sau contractuale ca și angajator al navigatorilor din motive precum insolvabilitatea, vânzarea navei, schimbarea înregistrării navei sau orice alt motiv similar;

(iv) în cazul în care nava este trimisă spre zonă de război, așa cum se stipulează în legislația sau reglementările naționale sau contractele de angajare a navigatorilor, unde navigatorul nu consimte să meargă; și

(v) în cazul încheierii sau suspendării angajării conform unei hotărâri arbitrale sau conform unor contracte colective de muncă sau în caz de încetare a angajării din orice alt motiv similar.

SECRETARIAT

2. La determinarea duratei maxime a perioadelor de serviciu la bord, după care navigatorul are dreptul să fie repatriat, potrivit prevederilor prezentului Cod, se va ţine cont de factorii care afectează mediul de lucru al navigatorului. Fiecare Membru va încerca, în măsura posibilului, să reducă aceste perioade ca urmare a schimbărilor şi evoluţiilor tehnologice, şi se poate axa pe prevederile oricărei recomandări în acest domeniu a Comisiei Paritare Maritime.

3. Costurile care trebuie suportate de către armator pentru repatriere, potrivit Normei A 2.5 ar trebui să cuprindă cel puţin:

(a) călătoria până la destinaţia aleasă pentru repatriere, conform paragrafului 6 al prezentului Principiu director;

(b) cazarea şi masa din momentul în care navigatorii părăsesc nava şi până ajung la destinaţia de repatriere;

(c) plata şi diurna din momentul în care navigatorul părăseşte nava şi până când ajunge la destinaţia de repatriere, dacă aşa se prevede în reglementările şi legislaţia naţională sau în contractele colective de muncă;

(d) transportul a 30 de kg din bagajul personal al navigatorilor la destinaţia de repatriere; şi

(e) tratament medical, dacă este cazul, până când navigatorii sunt apţi pentru transport către destinaţia de repatriere.

4. Timpul petrecut aşteptând repatrierea şi durata călătoriei nu ar trebui deduse din concediul plătit al navigatorului.

5. Armatorii ar trebui să suporte, în continuare, cheltuielile de repatriere până când navigatorii în cauză au ajuns la ţărm la destinaţia stabilită, potrivit prezentului Cod sau sunt angajaţi într-o meserie potrivită la bordul navei care se îndreaptă spre una dintre aceste destinaţii.

6. Fiecare Membru ar trebui să solicite armatorilor să-şi asume responsabilitatea pentru aranjamentele privind repatrierea prin mijloace potrivite şi rapide. Modalitatea obişnuită de transport ar trebui să fie avionul. Membrul ar trebui să stabilească destinaţiile la care navigatorii vor fi repatriaţi. Destinaţiile ar trebui să includă statele în care se presupune că navigatorii au legături substanţiale, inclusiv:

(a) locaţia unde navigatorul a fost de acord să se angajeze;

(b) locaţia stipulată prin contractul colectiv de muncă;

(c) statul de domiciliu al navigatorului; sau

(d) orice astfel de locaţii care pot fi stabilite de comun acord la momentul angajării.

7. Navigatorii ar trebui să aibă dreptul de a alege dintre destinaţiile stabilite locaţia unde doresc să fie repatriaţi.

8. Dreptul la repatriere poate înceta dacă navigatorii în cauză nu îl revendică în timp util definit prin reglementările şi legislaţia naţională sau contractele colective de muncă, cu excepţia cazului în care aceştia sunt ţinuţi în captivitate la bordul navei sau în afara navei ca urmare a unor acte de piraterie sau de jaf armat împotriva navelor. Termenii *„piraterie"* şi *„jaf armat împotriva navelor"* au acelaşi înţeles ca în Norma A2.1, paragraful 7.

TRADUCERE

Principiul director B 2.5.2 – Aplicarea de către Membri

1. Orice sprijin practic posibil ar trebui să fie acordat navigatorului care a rămas într-un port străin în timp ce așteaptă să fie repatriat și în cazul întârzierii repatrierii navigatorului, autoritatea competentă din portul străin ar trebui să asigure că reprezentantul consular sau local al Statului de pavilion și Statul de cetățenie a navigatorului sau Statul de domiciliu, după caz sunt informate imediat.

2. Fiecare Membru ar trebui să se asigure că există aranjamente satisfăcătoare:

(a) pentru ca navigatorii angajați pe o navă care se află sub pavilion străin să fie repatriați când sunt debarcați într-un port străin din motive pentru care nu se fac răspunzători:

(i) în portul în care navigatorul în cauză a fost angajat; sau

(ii) într-un port din Statul de cetățenie sau de domiciliu al navigatorului; sau

(iii) într-un alt port ales de comun acord de către navigator și comandant sau armator, cu acceptul autorității competente sau sub rezerva altor garanții corespunzătoare;

(b) pentru îngrijiri medicale și întreținerea navigatorilor angajați pe o navă care are pavilion străin și care sunt lăsați la țărm într-un port străin, ca urmare a unei boli sau a unui accident produs în timpul serviciului pe navă și care nu sunt urmarea neglijenței navigatorilor.

3. Dacă se dovedește că nu sunt potriviți pentru viața pe mare, tinerilor navigatori care nu au împlinit 18 ani și care au lucrat pe o navă cel puțin patru luni în timpul primului voiaj internațional, ar trebui să li se acorde posibilitatea de a fi repatriați gratuit în primul port de escală potrivit, unde există servicii consulare ale Statului de pavilion sau ale Statului de naționalitate sau de domiciliu ale navigatorului. Notificarea unei astfel de repatrieri și motivele acesteia ar trebui prezentate autorității care a emis documentele care le permit tinerilor navigatori în cauză să se angajeze pe mare.

Principiu director B 2.5.3 – Garanția financiară

1. În punerea în aplicare a paragrafului 8 din Norma A2.5.2, dacă este necesar un interval de timp pentru a verifica validitatea anumitor aspecte ale cererii formulate de către navigator sau de către reprezentantul desemnat al acestuia, acest fapt nu ar trebui să-l împiedice pe navigator să primească imediat acea parte a asistenței solicitate care este recunoscută ca fiind justificată.

Regula 2.6 – Compensarea navigatorilor în cazul pierderii sau scufundării navei

Scop: Asigurarea compensării navigatorilor când o navă este pierdută ori s-a scufundat

1. Navigatorii au dreptul la compensație adecvată în caz de vătămare, pierdere sau pierderea locului de muncă cauzate de scufundare sau pierderea navei.

Norma A2.6 – Compensarea navigatorilor în cazul pierderii sau scufundării navei

1. Fiecare Membru va adopta reglementări care să asigure că, în toate cazurile de pierdere sau scufundare a navei, armatorul să plătească fiecărui navigator aflat la bord o indemnizație în caz de șomaj, rezultând dintr-o asemenea pierdere ori scufundare.

SECRETARIAT

2. Regulile menționate la paragraful 1 al prezentei norme nu vor aduce atingere oricăror altor drepturi de care beneficiază un navigator în temeiul legislației Membrului privind pierderile sau vătămările datorate scufundării sau pierderii navei.

Principiul director B 2.6 – Compensarea navigatorilor în cazul pierderii sau scufundării navei

Principiul director B 2.6.1 – Calculul indemnizației de șomaj

1. Indemnizația de șomaj care este rezultatul pierderii sau scufundării navei ar trebui plătită pentru toate zilele efective de șomaj la nivelul salariului, conform contractului de angajare, dar cuantumul total al indemnizației acordate fiecărui navigator nu va putea depăși limita a două luni de salariu.

2. Fiecare Membru ar trebui să se asigure că navigatorii au aceleași proceduri legale pentru a recupera astfel de indemnizații, așa cum au pentru recuperarea restanțelor din salariile câștigate în timpul serviciului.

Regula 2.7 – Dotarea cu echipaj

Scop: Asigurarea că munca navigatorilor se desfășoară la bordul navei cu personal suficient pentru exploatarea navei în condiții de eficiență și securitate

1. Fiecare Membru va cere ca toate navele aflate sub pavilionul său să beneficieze de un număr suficient de navigatori angajați la bord, pentru a se asigura că navele sunt exploatate eficient și în siguranță și ținând cont, în toate situațiile, de condițiile de securitate, luând în considerare preocupările pentru starea de oboseală a navigatorilor, precum și particularitățile specifice ale voiajului.

Norma A 2.7 – Dotarea cu echipaj

1. Fiecare Membru va cere ca toate navele aflate sub pavilionul său să beneficieze de un număr suficient de navigatori la bord, pentru a se asigura că navele sunt exploatate eficient și în siguranță. Fiecare navă va avea un echipaj adecvat, în ceea ce privește numărul și calificările, pentru a asigura securitatea și siguranța navei, respectând toate condițiile de exploatare, conform documentului privind echipajul minim de siguranță sau a unui document echivalent emis de autoritatea competentă, conformându-se dispozițiilor prezentei Convenții.

2. Când stabilește, aprobă sau revizuiește nivelul dotărilor cu echipaj, autoritatea competentă ia în considerare necesitatea de a evita sau reduce duratele excesive de muncă, pentru a asigura odihnă suficientă și pentru a limita starea de oboseală, precum și principiile din instrumentele internaționale aplicabile, în special cele ale Organizației Maritime Internaționale, referitoare la dotările cu echipaj.

3. Când stabilește nivelul dotărilor cu echipaj, autoritatea competentă va lua în considerare toate cerințele cuprinse în Regula 3.2 și Norma A 3.2 referitoare la alimentația și serviciul de servire a mesei.

Principiul director B 2.7 – Dotarea cu echipaj

Principiul director B 2.7.1 – Reglementarea diferendelor

1. Fiecare Membru ar trebui să instituie și să verifice existența unui mecanism eficient pentru investigarea și soluționarea plângerilor sau diferendelor referitoare la schema de echipaj a unei nave.

2. Reprezentanții organizațiilor de armatori și navigatori ar trebui să participe, cu sau fără alte persoane sau autorități, la punerea în funcțiune a unui astfel de mecanism.

Regula 2.8 – Cariera, dezvoltarea aptitudinilor profesionale și oportunitățile de angajare pentru navigatori

Scop: Promovarea carierei, a dezvoltării aptitudinilor profesionale și oportunităților de angajare pentru navigatori

1. Fiecare Membru va adopta politici naționale pentru a promova ocuparea în sectorul maritim și pentru a încuraja cariera, dezvoltarea aptitudinilor profesionale și oportunitățile de angajare pentru navigatorii domiciliați pe teritoriul său.

Norma A 2.8– Cariera, dezvoltarea aptitudinilor profesionale

și oportunitățile de angajare pentru navigatori

1. Fiecare Membru va adopta politici naționale care să încurajeze cariera, dezvoltarea aptitudinilor profesionale și oportunitățile de angajare pentru navigatori, pentru a oferi sectorului maritim forță de muncă stabilă și competentă.

2. Obiectivul politicilor menționate la paragraful 1 al prezentei norme va fi acela de a ajuta navigatorii să-și întărească aptitudinile profesionale, calificările și posibilitățile de angajare.

3. După consultarea organizațiilor armatorilor și navigatorilor în cauză, fiecare Membru va stabili obiective clare pentru îndrumarea profesională, studiile și pregătirea navigatorilor ale căror atribuții la bordul navei sunt legate de exploatarea în siguranță a navei, inclusiv în materie de formare continuă.

Principiul director B 2.8 – Cariera, dezvoltarea aptitudinilor profesionale

și oportunitățile de angajare pentru navigatori

Principiul director B 2.8.1 – Măsuri pentru promovarea carierei, dezvoltarea aptitudinilor profesionale și oportunitățile de angajare pentru navigatori

1. Măsurile pentru îndeplinirea obiectivelor stabilite la norma A 2.8 pot include:

(a) acorduri cu armatorul sau organizațiile de armatori, referitoare la dezvoltarea carierei și formare; sau

(b) dispoziții privind promovarea ocupării prin stabilirea și păstrarea unor registre sau liste pe categorii a navigatorilor calificați; sau

(c) promovarea posibilităților, atât la bordul navelor, cât și pe țărm, pentru formarea viitoare și educarea navigatorilor în vederea dezvoltării abilitaților profesionale și înzestrării cu competențe transferabile pentru a le permite acestora să-și găsească și să păstreze un loc de muncă decent, în vederea îmbunătățirii perspectivelor de ocupare individuală și pentru a se adapta evoluțiilor tehnologice și condițiilor pieței muncii din sectorul maritim.

Principiul director B 2.8.2 – Registrele navigatorilor

SECRETARIAT

1. Când registrele sau listele stau la baza angajării navigatorilor, aceste registre sau liste ar trebui să includă toate categoriile ocupaționale ale navigatorilor, conform legislației naționale, practicii sau contractelor colective de muncă.

2. Navigatorii care se regăsesc în astfel de registre sau liste trebuie să aibă prioritate la angajarea la bordul navelor.

3. Navigatorii care se regăsesc în astfel de registre sau liste ar trebui să fie disponibili pentru muncă, conform legislației naționale, practicii sau contractelor colective de muncă.

4. În măsura în care legislația națională o permite, efectivul din registre sau liste ar trebui revizuit periodic pentru stabilirea unui nivel corespunzător necesităților sectorului maritim.

5. Când este necesară reducerea efectivului dintr-un astfel de registru sau listă, trebuie adoptate toate măsurile potrivite pentru a preveni sau atenua efectele care aduc prejudicii navigatorilor, ținându-se cont de situația economică și socială din țara respectivă.

TITLUL 3. CAZARE, FACILITĂŢI DE RECREERE, ALIMENTAŢIE ŞI SERVICIUL DE MASĂ

Regula 3.1- Cazare şi facilităţi de recreere

Scop: Asigurarea faptului că navigatorii dispun de cazare decentă şi facilităţi de recreere la bord

1. Fiecare Membru se va asigura că navele aflate sub pavilionul lor oferă şi menţin condiţii de masă şi cazare şi facilităţi de recreere decente pentru navigatorii care se află la bordul navei şi care să fie compatibile cu promovarea sănătăţii şi bunăstării navigatorilor.

2. Prevederile Codului care implementează această Regulă referitoare la construcţia navei şi echipament, se aplică numai navelor construite în timpul sau după intrarea în vigoare a acestei Convenţii, pentru Membrii interesaţi. Pentru navele construite înaintea acestei date, prevederile referitoare la construcţia navei şi echipamentul navei, enunţate în Convenţia nr. 92/1949 privind cazarea echipajelor (revizuită), Convenţia nr. 133/1970 privind cazarea echipajelor (dispoziţii complementare), vor continua să fie aplicate în măsura în care acestea erau aplicabile înainte de această dată, potrivit legislaţiei şi practicii Membrului în cauză. O navă este considerată a fi construită la data la care s-a fixat chila sau când construcţia sa se află într-un stadiu echivalent.

3. Dacă în mod expres nu se prevede altfel, orice dispoziţie rezultând dintr-un amendament al Codului referitoare la cazarea şi facilităţile de recreere se va aplica doar navelor construite la data sau după data la care amendamentul va avea efect pentru Membrii implicaţi.

Norma A3.1 – Cazarea şi facilităţile de recreere

1. Fiecare Membru va adopta o legislaţie care să prevadă că navele aflate sub pavilionul său:

(a) respectă normele minime pentru a se asigura că, cazarea navigatorilor, condiţiile de muncă şi viaţă la bord, sau ambele, sunt sigure, decente şi în conformitate cu prevederile relevante ale acestei norme, şi

(b) sunt inspectate pentru a asigura conformitatea iniţială şi ulterioară cu aceste norme.

2. Pentru elaborarea şi aplicarea legislaţiei referitoare la prezenta normă, după consultarea organizaţiilor armatorilor şi navigatorilor interesate, autoritatea competentă:

a) va lua în considerare Regula 4.3 şi prevederile asociate ale Codului privind protecţia sănătăţii, siguranţei şi prevenirea accidentelor, ţinând cont de necesităţile specifice navigatorilor care se află şi lucrează la bordul navei, şi

b) va avea în vedere Principiile directoare din Partea B a acestui Cod.

3. Inspecţiile solicitate în baza regulii 5.1.4 se vor realiza când:

(a) o navă este înmatriculată sau reînmatriculată; sau

(b) condiţiile de cazare pe navă au fost substanţial modificate.

4. Autoritatea competentă va acorda o atenţie deosebită pentru aplicarea prevederilor prezentei Convenţii privind:

a) dimensiunea cabinelor şi altor spaţii de cazare;

SECRETARIAT

b) încălzirea și ventilația;

c) zgomotul, vibrațiile și alți factori ambientali;

d) facilitățile sanitare;

e) iluminatul și

f) spațiul sanitar.

5. Autoritatea competentă a fiecărui Membru va solicita ca navele aflate sub pavilionul său să respecte normele minime privind spațiile de cazare și facilitățile de recreere la bord stabilite în paragrafele 6-17 ale prezentei norme.

6. În privința prevederilor generale pentru condițiile de cazare:

(a) în locurile destinate cazării, înălțimea spațiului liber trebuie să fie suficientă; aceasta nu trebuie să fie mai mică de 203 centimetri, în scopul asigurării unei depline libertăți de mișcare; autoritatea competentă poate permite o anumită reducere limitată a înălțimii spațiului liber într-o parte sau în întreg locul, dacă o asemenea reducere:

(i) este rezonabilă; și

(ii) nu va avea ca efect disconfortul navigatorilor;

(b) spațiile de cazare trebuie să fie izolate corespunzător;

(c) pe nave, altele decât navele de pasageri, așa cum sunt ele definite prin Regula 2 (e) și (f) a Convenției internaționale din 1974 privind salvarea vieții pe mare, modificată (Convenția SOLAS), cabinele pentru dormit vor fi situate deasupra liniei de încărcare, la centrul sau la pupa navei, exceptând cazurile speciale, acolo unde mărimea, tipul sau serviciul planificat al navei vizează un loc impracticabil, cabinele pot fi poziționate la prova navei, dar în niciun caz mai spre prova decât peretele de coliziune prova;

(d) pe navele de pasageri și navele speciale construite potrivit Codului de siguranță pentru nave speciale aplicabile navelor cu destinație specială a OMI din 1983 și versiunile ulterioare (denumite în continuare „navele cu destinație specială"), autoritatea competentă poate, sub rezerva luării unor dispoziții corespunzătoare pentru iluminat și ventilație, să permită locația cabinelor pentru dormit sub linia de încărcare, dar în niciun caz sub pasarelele de lucru;

(e) nu va exista acces direct la cabinele de dormit dinspre spațiile de marfă, compartimentul mașinilor, bucătării, magazii, uscătorii sau zone sanitare comune; acea parte a peretelui despărțitor care separă aceste locuri de cabine și pereții despărțitori externi va fi construită din oțel sau alt material care să fie impermeabil la apă și gaz;

(f) materialele folosite pentru a construi pereții despărțitori interiori, panourile și căptușelile, podelele și racordurile vor fi adaptate scopului și favorabile asigurării unui mediu sănătos;

(g) locurile de cazare trebuie să fie bine iluminate și prevăzute cu dispozitive suficiente pentru scurgerea apei; și

(h) cazarea şi facilităţile de recreere şi de masă vor respecta dispoziţiile din Regula 4.3 şi prevederile similare din Cod, cu privire la protecţia sănătăţii şi siguranţei, prevenirea accidentelor, prevenirea riscurilor expunerii la niveluri riscante de zgomot şi vibraţie, a altor factori ambientali şi chimici de la bordul navelor, şi vor garanta un mediu acceptabil de viaţă şi de muncă la bord pentru navigatori.

7. În ceea ce priveşte cerinţele pentru ventilaţie şi încălzire:

(a) cabinele de dormit şi sălile de masă vor fi ventilate adecvat;

(b) navele, cu excepţia acelora care navighează în mod obişnuit acolo unde condiţiile temperate de climă nu necesită acestea, vor fi echipate cu sistem de climatizare pentru cazarea navigatorilor, pentru orice staţie radio poziţionată separat, precum şi pentru postul central de comandă din compartimentul maşinilor;

(c) toate spaţiile sanitare vor avea ventilaţie în aer liber, independentă de orice altă parte a spaţiului de locuit; şi

(d) se va asigura căldura adecvată printr-un sistem de încălzire corespunzător, cu excepţia navelor aflate exclusiv în voiajuri cu condiţii de climă tropicală.

8. În ceea ce priveşte cerinţele pentru iluminat, sub rezerva unor amenajări speciale, eventual permise la bordul navelor de pasageri, cabinele şi sălile de servit masa vor fi iluminate cu lumină naturală şi vor fi prevăzute cu lumina artificială adecvată.

9. În cazurile când se impun spaţii de odihnă la bordul navei, acestea vor satisface următoarele cerinţe:

(a) pe nave, altele decât navele de pasageri, o cabină individuală va fi asigurată fiecărui navigator; în cazul navelor cu un tonaj brut mai mic de 3 000 de tone sau al navelor cu destinaţie specială, autoritatea competentă poate acorda derogări de la această prevedere, după consultarea organizaţiilor de armatori şi de navigatori interesate.

(b) vor fi asigurate cabine separate pentru bărbaţi şi femei,

(c) cabinele vor avea o dimensiune adecvată şi vor fi corespunzător echipate, astfel încât să asigure un confort rezonabil şi să uşureze întreţinerea.

(d) o cuşetă separată va trebui asigurată în orice situaţie pentru fiecare navigator.

(e) dimensiunile interioare minime ale unei cuşete vor fi de cel puţin 198 centimetri per 80 centimetri,

(f) suprafaţa pentru fiecare ocupant al cabinei nu va putea fi mai mică decât:

(i) 4,5 metri pătraţi pentru navele cu un tonaj brut mai mic de 3 000 de tone;

(ii) 5,5 metri pătraţi pentru navele cu un tonaj brut între 3 000 de tone şi 10 000 de tone;

(iii) 7 metri pătraţi pentru navele cu un tonaj brut egal sau mai mare de 10 000 de tone;

(g) cu toate acestea, pentru a asigura o singură cușetă în cabine pe nave cu tonaje brute mai mici de 3 000 de tone, navele de pasageri și navele cu destinație specială, autoritatea competenta poate permite o suprafață mai mică.

(h) pe navele cu un tonaj brut mai mic de 3 000 de tone, altele decât navele de pasageri și navele cu destinație specială, cabinele pot fi ocupate de maximum 2 navigatori; suprafața podelei acestor cabine nu va fi mai mică de 7 metri pătrați.

(i) pe navele de pasageri și navele cu destinație specială suprafața podelei cabinelor pentru navigatorii care nu îndeplinesc funcția de ofițer al navei nu va fi mai mică de:

(i) 7,5 metri pătrați în cabinele de două persoane,

(ii) 11,5 metri pătrați în cabinele de trei persoane,

(iii) 14,5 metri pătrați în cabinele de patru persoane,

(j) pe navele cu destinație specială cabinele pot găzdui mai mult de patru persoane, suprafața pe ocupant a acestor cabine nu va fi mai mică de 3,6 metri pătrați.

(k) pe navele, altele decât navele de pasageri și navele cu destinație specială, cabinele pentru navigatorii care îndeplinesc funcția de ofițer al navei, acolo unde nu există saloane particulare sau birouri, suprafața pe ocupant a cabinelor nu va fi mai mică de:

(i) 7,5 metri pătrați pe navele cu un tonaj brut mai mic de 3 000 de tone,

(ii) 8,5 metri pătrați pe navele cu un tonaj brut între 3 000 de tone și 10 000 de tone,

(iii) 10 metri pătrați pe navele cu un tonaj brut egal sau mai mare de 10 000 de tone.

(l) pe navele de pasageri și navele cu destinație specială suprafața pe ocupant pentru navigatorii care îndeplinesc funcția de ofițer al navei, acolo unde nu există saloane particulare sau birouri, suprafața pe ocupant nu poate fi mai mică de 7,5 metri pătrați pentru ofițerii subalterni și 8,5 metri pătrați pentru ofițerii superiori; prin ofițeri subalterni înțelegem ofițerii la nivel operațional și prin ofițeri superiori înțelegem ofițerii la nivel managerial;

(m) comandantul, șeful mecanic și ofițerii secunzi vor avea, în completarea cabinei lor o încăpere care va servi drept un salon privat, birou sau spațiu echivalent; navele cu un tonaj brut mai mic de 3 000 de tone pot fi scutite de către autoritatea competentă de la această prevedere după consultarea cu organizațiile interesate ale armatorilor și navigatorilor.

(n) pentru fiecare ocupant, mobila va include un dulap de haine (minimum 475 litri) și un sertar sau spațiu echivalent nu mai mic de 56 de litri; dacă sertarul este încorporat în dulapul de haine atunci volumul minim combinat a dulapului de haine va fi 500 litri; va fi prevăzut cu o etajeră și va putea fi încuiat de către ocupant astfel încât să-i asigure intimitatea,

(o) fiecare cabină va fi prevăzută cu o masă sau birou, fix, rabatabil sau culisant și scaune confortabile, după nevoi.

10. În ceea ce privește cerințele pentru spațiul de servit masa:

SECRETARIAT

(a) spațiul de servit masa va fi amplasat separat de cabine și cât de aproape posibil de bucătăria de pe navă, navele cu un tonaj brut mai mic de 3 000 de tone pot fi scutite de către autoritatea competentă de această prevedere, după consultarea cu proprietarul navei și a organizațiilor de navigatori implicate, și

(b) spațiile de servit masa vor avea o dimensiune adecvată, vor fi confortabil mobilate și amenajate (inclusiv facilități permanente pentru servirea gustărilor și băuturilor răcoritoare), luând în considerare numărul navigatorilor susceptibili să le folosească la un moment dat. Spațiile de servit masa pot fi separate sau comune, dup caz.

11. În ceea ce privește cerințele pentru facilitățile sanitare:

(a) toți navigatorii vor avea acces convenabil pe navă la facilitățile sanitare care să întrunească normele minime de sănătate și igienă și normele rezonabile de confort. Pot fi prevăzute facilități sanitare separate pentru bărbați și femei,

(b) vor exista facilități sanitare ușor accesibile din comanda de navigație și din compartimentul mașini sau aproape de postul de comandă al compartimentului mașini, navele cu un tonaj brut mai mic de 3 000 de tone, pot fi scutite de către autoritatea competentă de la această cerință, după consultarea organizațiilor de armatori și organizațiilor de navigatori interesate.

(c) pe toate navele se vor asigura într-o locație adecvată, cel puțin o toaletă, o chiuvetă și o cadă sau duș, sau ambele pentru fiecare șase persoane sau mai puțin, în cazul celor care nu dispun de facilități personale.

(d) cu excepția navelor de pasageri, fiecare cabină va fi dotată cu o chiuvetă care să aibă apă dulce curentă, caldă și rece, exceptând cazul în care o asemenea chiuvetă este situată în baia privată asigurată.

(e) pentru navele de pasageri care efectuează în mod obișnuit voiajuri mai mici de patru ore, autoritatea competentă poate avea în vedere dispoziții speciale sau o reducere a numărului de instalații sanitare cerute; și

(f) apa dulce curentă, caldă și rece va fi disponibilă în toate locurile destinate spălării.

12. În ceea ce privește dispozițiile pentru spații sanitare, navele care au la bord 15 sau mai mulți navigatori și sunt angajate într-un voiaj cu o durată mai mare de trei zile, dispun de un spațiu sanitar distinct, rezervat exclusiv scopurilor medicale. Autoritatea competentă poate acorda derogări de la această dispoziție pentru navele angajate în navigația costieră; la aprobarea spațiului sanitar, autoritatea competentă se va asigura că acesta este, în toate cazurile, ușor accesibil, asigură găzduire confortabilă pentru ocupanți și permite acordarea de atenție promptă.

13. Vor fi disponibile facilitățile de spălătorie corespunzător plasate și utilate.

14. Toate navele vor avea un spațiu sau spații pe o punte deschisă la care navigatorii să poată avea acces în afara orelor de serviciu, care să aibă dimensiuni adecvate în raport cu dimensiunea navei și numărul de navigatori aflați la bord.

15. Toate navele vor fi dotate cu birouri separate sau cu un birou comun al navei pentru folosirea de către compartimentele de pe punte și sala mașini; navele cu un tonaj brut mai mic de 3 000 de tone pot fi scutite de către autoritatea competentă de la această cerință, după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori interesate.

SECRETARIAT

16. Navele care în mod regulat iau contact cu porturi infestate de ţânţari trebuie echipate, în consecinţă conform recomandărilor autorităţii competente.

17. Având în vedere dispoziţiile Regulii 4.3 şi cele ale Codului privind protecţia sănătăţii şi siguranţei şi prevenirea accidentelor, vor fi asigurate în beneficiul tuturor navigatorilor, facilităţi de recreere adecvate, comodităţi şi servicii, astfel adaptate pentru a răspunde nevoilor speciale ale navigatorilor care se află la bordul navei.

18. Autoritatea competentă va solicita desfăşurarea de inspecţii frecvente la bordul navelor, de către sau sub autoritatea comandantului, pentru a se asigura că, cabina navigatorului este menţinută într-o stare bună de întreţinere şi curăţenie. Rezultatele fiecărei inspecţii vor fi consemnate în scris şi vor fi disponibile pentru consultare.

19. În cazul navelor unde este necesară luarea în considerare, fără discriminare, a intereselor navigatorilor care au practici religioase şi sociale diferite şi distincte, autoritatea competentă poate, după consultarea organizaţiilor de armatori şi de navigatori interesate, să autorizeze derogări echitabil aplicabile de la dispoziţiile prezentei norme, cu condiţia ca pe ansamblu să nu rezulte o situaţie mai puţin favorabilă decât cea care ar decurge din aplicarea prezentei norme.

20. Fiecare Membru poate, după consultarea organizaţiilor de armatori şi de navigatori interesate, cu excepţia navelor cu un tonaj brut mai mic de 200 de tone, unde este rezonabil să se procedeze astfel, să ia în considerare dimensiunea navei şi numărul navigatorilor aflaţi la bord în conformitate cu cerinţele următoarelor prevederi ale acestei norme, astfel:

(a) paragrafele 7 (b), 11 (d) şi 13, şi

(b) paragrafele 9 (f) şi de la (h) la (l) inclusiv, doar în ceea ce priveşte suprafaţa pardoselii.

21. Orice excepţie de la prevederile prezentei norme, poate fi făcută acolo unde este permisă în mod expres, în prezenta normă şi doar în cazuri particulare, în care aceste excepţii pot fi justificate clar pe motive temeinice şi sub rezerva protejării sănătăţii şi securităţii navigatorilor.

Principiul director B 3.1 – Cazare şi facilităţi de recreere

Principiul director B3.1.1 – Proiectare şi construcţie

1. Pereţii exteriori ai cabinelor de dormit şi sălilor de mese ar trebui să asigure o izolare adecvată. Toate învelişurile maşinilor şi pereţii despărţitori ai bucătăriilor şi altor spaţii în care se produce căldură ar trebui să fie adecvat separate, acolo unde există posibilitatea unor efecte de încălzire în vecinătatea cabinelor şi culoarelor de trecere. De asemenea, ar trebui luate măsuri pentru a oferi protecţie împotriva efectelor încălzirii cu aburi, conductelor de apă caldă sau ambelor.

2. Cabinele de dormit, sălile de mese, sălile de recreere şi culoarele din spaţiul de locuit ar trebui să fie separate în mod corespunzător pentru a preveni condensul şi supraîncălzirea.

3. Pereţii şi plafoanele ar trebui să fie din material cu o suprafaţă uşor de menţinut curată. Nu ar trebui folosită nicio formă de construcţie care să poată favoriza paraziţii sau alţi dăunători.

4. Pereţii şi plafoanele cabinelor şi spaţiilor de servit masa ar trebui să poată fi uşor de menţinut curate şi să fie de o culoare deschisă, rezistentă şi non-toxică.

5. Podelele din toate cabinele ar trebui să fie din materiale de construcții omologate și ar trebui să fie prevăzute cu suprafață antiderapantă, impermeabilă la umiditate și ușor de menținut curată.

6. Acolo unde podelele sunt din materiale compozite, îmbinarea cu lateralele ar trebui realizată pentru a evita fisurile.

Principiul director B 3.1.2 – Ventilație

1. Sistemul de ventilație pentru cabine și sălile de masă ar trebui controlat pentru a menține aerul într-o stare satisfăcătoare și pentru a asigura o circulație suficientă a aerului în toate condițiile de vreme și climat.

2. Sistemele de climatizare, fie de tip central, fie sub forma unităților individuale, ar trebui să fie prevăzute:

(a) să mențină aerul la o temperatură satisfăcătoare și umiditate relativă prin comparație cu condițiile aerului exterior, să asigure un schimb de aer suficient în toate spațiile climatizate, să aibă în vedere caracteristicile specifice ale operațiunilor pe mare și să nu producă zgomote în exces sau vibrații; și

(b) să faciliteze întreținerea și dezinfectarea facilă pentru a preveni sau controla răspândirea bolilor.

3. Sursa de energie pentru funcționarea climatizării și a altor sisteme complementare pentru ventilație, prevăzute la paragrafele precedente ale prezentului Principiu director, ar trebui să fie disponibile în orice moment atunci când navigatorii se află sau muncesc la bordul navei și când împrejurările impun acest lucru. Totuși, nu trebuie folosită o sursă de energie utilizabilă în cazuri de urgență.

Principiul director B3.1.3 – Încălzire

1. Sistemul de încălzire a spațiilor de locuit, ar trebui să fie funcțional în orice moment când navigatorii se află la bord și condițiile necesită folosirea acestuia.

2. Pe toate navele unde este necesar un sistem de încălzire, acesta ar trebui să fie asigurat prin mijloace ce utilizează apă fierbinte, aer cald, electricitate, aburi sau echivalentul acestora. Totuși, în spațiile de locuit, aburii nu ar trebui utilizați ca mediu de transmitere a căldurii. Sistemul de încălzire ar trebui să aibă capacitatea de a menține temperatura din spațiul de locuit, la un nivel satisfăcător, în condiții normale de vreme și climă, întâlnite în zona de navigație în care este angajată nava. Autoritatea competentă ar trebui să recomande condițiile ce trebuie îndeplinite.

3. Radiatoarele și alte aparate de încălzire ar trebui să fie plasate și, acolo unde este necesar, protejate pentru a evita riscul de incendiu, pericolul sau disconfortul navigatorilor.

Principiul director B3.1.4 – Iluminat

1. Pe toate navele, lumina electrică ar trebui să fie furnizată în toate spațiile de locuit. Dacă nu există două surse independente de energie pentru iluminat, ar trebui să fie asigurată iluminarea suplimentară prin lămpi sau aparate de iluminat pentru cazuri de urgență, construite în mod corespunzător.

2. În cabine, la capătul fiecărui pat ar trebui să fie instalată o lampă electrică pentru citit.

3. Autoritatea competentă ar trebui să stabilească norme adecvate pentru iluminarea naturală și artificială.

Principiul director B3.1.5 – Cabine

1. Ar trebui să existe o amplasare corespunzătoare a cușetelor la bord, într-un mod cât mai confortabil pentru navigator și pentru orice persoană care l-ar putea însoți pe acesta.

2. Acolo unde dimensiunile navei, activitatea în care urmează să fie angajată și planul acesteia permit, cabinele ar trebui proiectate și echipate cu baie privată, inclusiv toaletă, pentru a oferi un confort adecvat pentru ocupanți și pentru a facilita curățenia.

3. În măsura în care este posibil, cabinele navigatorilor ar trebui astfel plasate încât carturile să fie separate și ca niciun navigator care lucrează în timpul zilei să nu împartă o cabină cu cel care face cart.

4. În cazul navigatorilor care îndeplinesc sarcina unui ofițer cadet, nu ar trebui să fie mai mult de două persoane într-o cabină.

5. Ar trebui avută în vedere extinderea facilității menționate la Norma A 3.1, alineatul 9 (m) pentru ofițerul secund mecanic, acolo unde este posibil.

6. Spațiul ocupat de cușete și vestiare, corpurile de sertare și scaune ar trebui să fie incluse în măsurarea suprafeței podelei. Spațiile mici sau de formă neregulată, care nu se adaugă în mod util la spațiul disponibil pentru mișcarea liberă și nu pot fi utilizate pentru mobilă, ar trebui să fie excluse.

7. Cușetele nu ar trebui să fie supraetajate în număr mai mare de două; în cazul cușetelor aranjate de-a lungul navei acestea ar trebui să fie pe un singur nivela acolo unde hublourile sunt situate deasupra navei.

8. Cușeta de jos, în cazul a două cușete supraetajate, ar trebui să fie la minim 30 cm distanță de podea, cușeta de sus ar trebui să fie plasată aproximativ la jumătatea distanței dintre partea inferioară a cușetei de jos și partea inferioară a grinzilor plafonului punții.

9. Cadrul și placa laterală ale unei cușete, dacă există, ar trebui să fie din materiale aprobate, tare, neted și care să nu favorizeze coroziunea sau existența paraziților sau altor dăunători.

10. Dacă se utilizează cadre tubulare pentru construcția cușetelor, acestea ar trebui să fie sigilate complet și să nu aibă perforații care să permită accesul paraziților sau altor dăunători.

11. Fiecare cușetă ar trebui să fie prevăzută cu o saltea confortabilă cu bază amortizoare și somieră sau cu o saltea cu arcuri și somieră combinată. Salteaua și umplutura acesteia ar trebui să fie dintr-un material aprobat. Saltelele nu ar trebui să fie umplute cu un material care poate adăposti paraziți.

12. Dacă cușetele sunt suprapuse, un înveliș anti-praf ar trebui să fie înserat între partea de jos a saltelei sau somierei, pentru cușeta de sus.

13. Mobila ar trebui să fie din material neted, rezistent, care să nu fie predispus la deformare sau coroziune.

14. Cabinele ar trebui să fie dotate cu perdele sau echivalentul acestora pentru hublouri.

15. Cabinele ar trebui să fie dotate cu o oglindă, dulapuri mici pentru obiectele de toaletă, un raft pentru cărți și un număr suficient de cuiere.

Principiul director B3.1.6 – Spațiile de servit masa

SECRETARIAT

1. Spațiile de servit masa pot să fie comune sau separate. Decizia în acest sens ar trebui luată după consultarea reprezentanților navigatorilor și armatorilor, și supusă aprobării autorității competente. Ar trebui să se țină seama de dimensiunile navei și de nevoile culturale, religioase și sociale distincte ale navigatorilor.

2. Acolo unde există facilitatea unor spații de servit masa separate pentru navigatori, ar trebui să fie acordate spații separate pentru:

(a) comandant și ofițeri; și

(b) subofițeri și alți navigatori.

3. Pe nave, altele decât navele de pasageri, suprafața spațiilor de servit masa la dispoziția navigatorilor nu ar trebui să fie mai mică de 1,5 metri pătrați de persoană din capacitatea planificată de locuri.

4. Pe toate navele, spațiile de servit masa ar trebui să fie echipate cu mese și scaune adecvate, fixe sau mobile, suficiente pentru cel mai mare număr de navigatori posibil a le utiliza în același timp.

5. Ar trebui să fie disponibile în orice moment atunci când există navigatori la bord:

(a) un frigider, amplasat eficient și cu o capacitate suficientă pentru numărul de persoane care folosesc aceste spații;

(b) facilități pentru băuturi fierbinți; și

(c) facilități pentru apă rece.

6. Acolo unde nu există spații de depozitare accesibile pentru spațiile de servit masa, ar trebui să fie asigurate dulapuri adecvate pentru ustensilele de masă și facilități adecvate spălării acestora.

7. Suprafețele meselor și scaunelor ar trebui să fie din material rezistent la umezeală.

Principiul director B3.1.7 – Instalații sanitare

1. Chiuvetele și căzile de baie ar trebui să aibă dimensiuni adecvate și să fie construite din materiale aprobate cu o suprafață netedă care să nu se spargă, exfolieze sau să corodeze.

2. Toate toaletele ar trebui să aibă un model aprobat și să fie dotate cu un jet abundent de apă sau cu alte mijloace adecvate de scurgere, precum aer, care să fie disponibile în orice moment și controlabile în mod independent.

3. Instalațiile sanitare destinate uzului a mai multor persoane ar trebui să îndeplinească următoarele condiții:

(a) podelele ar trebui să fie din material durabil aprobat, impermeabil la umezeală și cu scurgere corespunzătoare;

(b) pereții despărțitori ar trebui să fie din oțel sau alt material aprobat și ar trebui să fie impermeabil până la cel puțin 23 de centimetri deasupra nivelului punții;

(c) spațiul ar trebui să fie iluminat, încălzit și ventilat în mod suficient;

(d) toaletele ar trebui să fie situate într-un loc accesibil, dar separat de dormitoare și băi, fără acces direct din cabine sau printr-un culoar între cabine și toalete la care nu există un alt acces; această prevedere nu se aplică, dacă toaleta este situată într-un compartiment dintre două cabine care au un total de maxim patru persoane; și

(e) acolo unde există mai mult de o toaletă într-un compartiment, acestea ar trebui să fie separate în mod suficient pentru a asigura intimitatea.

4. Facilitățile de spălătorie acordate navigatorilor ar trebui să includă:

(a) mașini de spălat;

(b) mașini de uscat sau uscătorii încălzite și ventilate în mod corespunzător; și

(c) fiare de călcat și mese de călcat sau echivalentul acestora.

Principiul director B3.1.8 – Spațiu sanitar

1. Spațiu sanitar ar trebui să fie proiectat astfel încât să faciliteze consultarea și acordarea de prim ajutor, precum și prevenirea răspândirii bolilor infecțioase.

2. Amplasarea intrării, paturilor, luminii, ventilației, încălzirii și surselor de apă ar trebui să asigure confortul și să faciliteze tratamentul ocupanților.

3. Numărul necesar al cușetelor din spațiul sanitar ar trebui să fie stabilit de autoritatea competentă.

4. Spațiu sanitar ar trebui să fie prevăzut pentru uzul exclusiv al ocupanților, fie în partea spațiilor de locuit, fie în imediata apropiere a acestuia. Acesta ar trebui să conțină minim o toaletă, o chiuvetă și o cadă sau un duș.

Principiul director B3.1.9 – Alte facilități

1. Acolo unde se acordă facilități separate pentru personalul din compartimentul mașinilor, pentru a-și schimba hainele, acestea ar trebui să fie:

(a) situate în afara compartimentului mașini, dar ușor accesibile; și

(b) dotate cu dulapuri individuale de haine, precum și cu căzi sau dușuri sau ambele, și chiuvete cu apă curentă caldă și rece.

Principiul director B3.1.10 – Așternuturi, ustensile de masă și prevederi tranzitorii

1. Fiecare Membru ar trebui să aibă în vedere aplicarea următoarelor principii:

(a) armatorul ar trebui să asigure așternuturi și ustensile de masă tuturor navigatorilor pentru uzul pe perioada serviciului la bordul navei și acești navigatori ar trebui să fie responsabili pentru returnarea acestora la momentele precizate de comandant și la încheierea serviciului pe navă;

(b) așternuturile ar trebui să fie de bună calitate, farfuriile, cănile și celelalte ustensile de masă ar trebui să fie din materiale aprobate care pot fi curățate cu ușurință; și

SECRETARIAT

(c) prosoapele, săpunul și hârtia de toaletă pentru navigatori ar trebui să fie asigurate de armator.

Principiul director B3.1.11 – Aranjamente pentru facilități de recreere, poștă și vizite la bordul navei

1. Serviciile și facilitățile de recreere ar trebui să fie revizuite frecvent pentru a se asigura că sunt adecvate în lumina schimbărilor nevoilor navigatorilor ce rezultă din evoluțiile tehnice, funcționale și de altă natură din industria de navigație.

2. Mobilierul pentru facilitățile de recreere ar trebui să includă minimum un dulap pentru cărți și facilități pentru citit, scris și, acolo unde este cazul, jocuri.

3. În legătură cu planificarea facilitaților de recreere, autoritatea competentă ar trebui să ia în considerare asigurarea unui bufet.

4. Ar trebui avute în vedere includerea următoarelor facilități, fără vreun cost pentru navigator, acolo unde este posibil:

(a) o încăpere pentru fumat;

(b) vizionarea programelor de televiziune și recepția posturilor de radio;

(c) proiectarea de filme, al căror număr ar trebui să fie suficient pentru durata voiajului și, acolo unde este necesar, schimbate la intervale rezonabile;

(d) echipamente sportive, jocuri de table și cărți;

(e) bazin de înot, unde este posibil;

(f) o bibliotecă care să conțină cărți din domeniul profesional și alte cărți, al căror număr să fie adecvat pentru durata voiajului și schimbat la intervale rezonabile;

(g) facilități pentru artă meșteșugărească de recreere;

(h) echipament electronic precum radio, televiziune, video-uri, DVD/CD playere, computere și software și casetofoane cu posibilitate de înregistrare;

(i) după caz, baruri pentru navigatori, numai dacă nu sunt împotriva obiceiurilor naționale, religioase sau sociale; și

(j) acces convenabil la comunicații telefonice de pe navă către uscat și facilități de internet și e-mail, la tarife rezonabile.

5. Ar trebui făcut orice efort pentru a se asigura că trimiterea corespondentei navigatorilor este sigură și rapidă. De asemenea, ar trebui avute în vedere eforturile de a se evita ca navigatorii să plătească taxe poștale adiționale, atunci când corespondența trebuie retrimisă din motive care nu depind de ei.

6. Ar trebui avute în vedere măsuri pentru a asigura, în baza oricăror reglementări naționale sau internaționale, că ori de câte ori este posibil și convenabil, navigatorii să primească în mod prompt permisiunea ca părinții, rudele și prietenii să-i viziteze la bordul navei, atunci când se află în port. Aceste măsuri ar trebui să țină seama de măsurile de securitate.

SECRETARIAT

7. Ar trebui să se permită navigatorilor să poată fi însoțiți de partenerii lor în voiaje ocazionale, acolo unde este posibil și convenabil. Acești parteneri ar trebui să dețină o asigurare care să-i acopere în caz de accident sau boală; armatorul ar trebui să acorde navigatorului tot sprijinul pentru a obține această asigurare.

8. Armatorii ar trebui, în măsura în care este rezonabil și practicabil, să asigure navigatorilor de la bordul navelor în proprietatea acestora acces la internet, eventualele taxe fiind de o valoare rezonabilă.

Principiul director B3.1.12 – Prevenirea zgomotelor și vibrațiilor

1. Facilitățile de cazare, recreere și de masă, ar trebui să fie situate cât mai departe posibil de sala mașini, comanda de navigație, macaralele de pe punte, echipamentele de ventilație, încălzire și climatizare, precum și alte mașini și aparate zgomotoase.

2. Materialele de izolare acustică sau alte materiale fonoabsorbante adecvate ar trebui să fie utilizate la construcția și finisarea pereților despărțitori, plafoanelor și punților din spațiile generatoare de zgomot, precum și uși automate pentru izolarea fonică a compartimentelor mașini.

3. Compartimentul mașini și alte spații de mașini ar trebui să fie dotate, oriunde este posibil, cu camere de control centralizat insonorizate pentru personalul din compartimentul cu motoare. Spațiile de lucru, cum ar fi atelierul mecanic, ar trebuie să fie izolate, în măsura în care este practicabil, de zgomotul din compartimentul mașini și ar trebui să fie luate măsuri pentru a reduce zgomotul în timpul funcționării mașinilor.

4. Limitele pentru nivelele de zgomot pentru spațiile de lucru și viață ar trebui să fie în conformitate cu principiile internaționale pentru nivele de expunere ale Organizației Internaționale a Muncii, inclusiv cele din Codul de practică al Organizației Internaționale a Muncii numit *Factori ambientali la locul de muncă*, 2001, și, acolo unde este cazul, protecția specifică recomandată de Organizația Maritimă Internațională și cu orice completări ulterioare sau instrumente suplimentare pentru nivelurile de zgomot acceptabile la bordul navelor. O copie a instrumentelor aplicabile în limba engleză sau în limba de lucru a navei ar trebui să se regăsească la bord și ar trebui să fie accesibilă navigatorilor.

5. Niciun spațiu de locuit, recreațional sau de servire a mesei, nu ar trebui să fie expus la vibrații excesive.

Regula 3.2 – Alimentația și serviciul de servire a mesei

Scop: Asigurarea unei alimentații de bună calitate navigatorilor, inclusiv apă potabilă, servite în condiții de igienă

1. Toți Membrii trebuie să se asigure că navele aflate sub pavilionul lor, furnizează hrană și apă potabilă de calitate corespunzătoare, a cărei valoare nutrițională și cantitate corespund nevoilor persoanelor aflate la bord, ținându-se seama de apartenența lor culturală și religioasă.

2. Navigatorilor aflați la bordul navei li se asigură hrana în mod gratuit, până la sfârșitul contractului de muncă.

3. Navigatorii angajați ca bucătari pe navă, având ca sarcină prepararea meselor, trebuie să aibă calificarea corespunzătoare pentru acest post.

Norma A3.2 – Alimentația și serviciul de servire a mesei

1. Toți Membrii trebuie să adopte o legislație și alte măsuri vizând garantarea normelor minimale în ceea ce privește cantitatea și calitatea alimentației și apei potabile, precum și norme referitoare la serviciul de masă pentru mesele servite navigatorilor aflați la bordul navelor sub pavilionul lor și trebuie, prin intermediul unor activități educative să facă cunoscute și să promoveze aplicarea normelor la care se referă prezentul paragraf.

2. Toți Membrii trebuie să se asigure că navele aflate sub pavilionul lor, respectă următoarele norme minime:

a) proviziile de alimente și apă potabilă, ținând cont de numărul de navigatori de la bord, de religia și de practicile culturale ale acestora în ceea ce privește alimentația, precum și de durata și natura voiajului, trebuie să fie adecvate sub aspectul cantității, valorii nutriționale, calității și varietății, și se vor furniza gratuit pe parcursul perioadei de angajare;

b) organizarea și echiparea serviciului de servire a mesei trebuie să fie de așa natură încât să permită furnizarea către navigatori a unor mese adecvate, variate, echilibrate și nutritive, preparate și servite în condiții igienice; și

c) personal de bucătărie și de servire a mesei format corespunzător sau instruit conform funcției;

3. Armatorii trebuie să se asigure că navigatorii angajați ca bucătari pe navă, sunt formați, calificați și recunoscuți competenți pentru postul respectiv conform dispozițiilor legislației Membrului interesat.

4. Prevederile vizate la paragraful 3 al prezentei norme includ necesitatea urmării cu succes a unui curs de formare agreat sau recunoscut de autoritatea competentă, axat pe aptitudinea practică de a face bucătărie, igiena personală și igiena alimentară, stocarea proviziilor, gestiunea de stoc și protecția mediului și sănătatea și securitatea în serviciul de masă și de bucătărie.

5. La bordul navelor care operează cu un efectiv de mai puțin de zece persoane, care, datorită mărimii echipajului și a modului de exploatare, pot să nu fie obligați de autoritatea competentă să aibă la bord un bucătar deplin calificat, orice persoană care prepară hrana în bucătărie, trebuie să fie formată sau instruită în domeniile incluzând igiena alimentară și personală, precum și în manipularea și stocarea alimentelor la bord.

6. În cazuri de extremă necesitate, autoritatea competentă poate elibera o dispensă care autorizează un bucătar care nu este pe deplin calificat să servească pe o anumită navă, pe o perioadă determinată, până la portul de escală următor sau pe o perioadă care să nu depășească o lună, cu condiția ca persoana căreia i se acordă dispensa să fi primit o formare sau o instruire incluzând igiena alimentară și personală, ca și în manipularea și stocarea alimentelor la bord.

7. Conform procedurilor prevăzute la Titlul 5 în materie de conformitate continuă a dispozițiilor, autoritatea competentă cere efectuarea de către comandant sau sub autoritatea sa, a unor inspecții frecvente la bordul navelor, pentru:

a) proviziile de alimente și apă potabilă în ceea ce privește cantitatea, valoarea nutrițională, calitatea și varietatea acestora;

b) toate spațiile și echipamentele utilizate pentru stocarea și manipularea alimentelor și a apei potabile; și

SECRETARIAT

c) bucătăria și toate instalațiile folosite pentru prepararea și servirea meselor.

8. Niciun navigator cu vârsta sub 18 ani nu trebuie să fie angajat sau să lucreze ca bucătar pe navă.

Principiul director B3.2 – Alimentația și serviciul de servire a mesei

Principiul director B3.2.1 – Inspecția, educația, cercetarea și publicarea

1. În cooperare cu alte agenții și organizații relevante, autoritatea competentă ar trebui să colecteze informații la zi despre nutriție și metodele de cumpărare, stocare și conservare a alimentelor, ca și despre modul de preparare și de servire a meselor, ținând seama de specificul serviciului de masă la bordul navei. Aceste informații ar trebui să fie puse la dispoziție gratuit sau la un cost rezonabil, fabricanților și comercianților specializați în furnizarea alimentelor sau a materialului de bucătărie și de masă pentru nave, comandanților, ospătarilor și bucătarilor de pe nave, organizațiilor armatorilor și navigatorilor interesate. În acest scop, ar trebui folosite mijloace corespunzătoare de difuzare, cum ar fi manuale, broșuri, afișe, grafice sau anunțuri în ziare de profil.

2. Autoritatea competentă ar trebui să facă recomandări în vederea evitării risipei de alimente, facilitării menținerii unui nivel corespunzător al igienei și asigurării unei organizări optime a muncii.

3. În cooperare cu agenții și organizații relevante, autoritatea competentă ar trebui să elaboreze material educativ și să difuzeze informații la bord privind metodele pentru asigurarea unor provizii de alimente și a unui serviciu de masă satisfăcătoare.

4. Autoritatea competentă ar trebui să coopereze strâns cu organizațiile armatorilor și navigatorilor interesate și cu autoritățile naționale sau locale care se ocupă de alimentație și sănătate, și poate ca în caz de nevoie să recurgă la serviciile acestor autorități.

Principiul director B3.2.2 – Bucătarii de pe navă

1. Navigatorii calificați ca bucătari pe navă ar trebui să îndeplinească următoarele condiții:

a) să fi efectuat serviciul pe mare o perioadă minimă fixată de autoritatea competentă, perioadă care poate varia în funcție de calificările și experiența relevantă a celor interesați;

b) să fi promovat un examen stabilit de autoritatea competentă sau un examen echivalent, ca urmare a efectuării unui curs de formare aprobat pentru bucătari;

2. Respectivul examen poate fi organizat și certificatul poate fi eliberat fie direct de autoritatea competentă, fie, sub controlul acesteia, de către o școală de bucătari autorizată.

3. Autoritatea competentă ar trebui să prevadă recunoașterea, după caz, a certificatelor de capacitate pentru bucătari pe nave eliberate de Membrii care au ratificat prezenta Convenție sau Convenția nr. 69/1946 privind diploma de capacitate a bucătarilor de pe nave, sau de alte instituții autorizate.

SECRETARIAT

TITLUL 4. PROTECȚIA SĂNĂTĂȚII, ÎNGRIJIRI MEDICALE, BUNĂSTAREA ȘI PROTECȚIA ÎN DOMENIUL SECURITĂȚII SOCIALE

Regula 4.1 – Îngrijirile medicale la bordul navei și pe uscat

Scop: Protecția sănătății navigatorilor și asigurarea accesului lor imediat la îngrijiri medicale la bordul navei și pe uscat

1. Fiecare Membru se va asigura că toți navigatorii de pe navele aflate sub pavilionul său, beneficiază de măsuri adecvate pentru protecția sănătății lor și au acces la îngrijiri medicale prompte și adecvate în timp ce lucrează la bord.

2. Protecția și îngrijirile prevăzute la paragraful 1 al prezentei Reguli vor fi, în principiu, furnizate gratuit navigatorilor.

3. Fiecare Membru se va asigura că navigatorii de la bordul navelor aflate pe teritoriul său, care necesită îngrijiri medicale imediate, au acces la facilitățile medicale de la uscat.

4. Cerințele pentru protecția sănătății la bord și îngrijirile medicale prevăzute în Cod includ norme pentru măsuri destinate asigurării protecției sănătății și îngrijiri medicale pentru navigatori, comparabile cu cele destinate în general lucrătorilor pe uscat.

Norma A4.1 – Îngrijirile medicale la bordul navei și pe uscat

1. Fiecare Membru se va asigura că măsurile adoptate pentru protecția sănătății și îngrijirile medicale, inclusiv asistența stomatologică de bază, pentru navigatorii care lucrează la bordul unei nave care arborează pavilionul său:

a) garantează navigatorilor că li se aplică toate dispozițiile generale referitoare la protecția sănătății în muncă și la îngrijirile medicale care au legătură cu serviciul acestora, precum și toate dispozițiile speciale specifice muncii la bordul navelor;

b) garantează navigatorilor protecția sănătății și îngrijiri medicale comparabile pe cât posibil cu cele de care beneficiază în general lucrătorii de la țărm, inclusiv acces rapid la medicamente, material medical, servicii de diagnosticare și tratament necesare, precum și la informații și cunoștințe medicale;

c) acordă navigatorilor dreptul de a consulta, fără întârziere, un medic sau un dentist calificat în porturile de escală, când acest lucru este posibil;

d) garantează că, potrivit legislației și practicii Membrului, serviciile de îngrijire medicală și protecție a sănătății sunt furnizate fără cheltuieli din partea navigatorului aflat la bordul navei sau care a coborât la țărm într-un port străin; și

e) nu se limitează doar la tratarea navigatorilor bolnavi sau răniți, ci cuprind și măsuri cu caracter preventiv, în special elaborarea programelor de promovare a sănătății și de educație sanitară.

2. Autoritatea competentă adoptă un model tip al raportului medical pe care îl folosesc comandanții și personalul medical competent de la bord și de pe uscat. Acest raport are un caracter confidențial și servește exclusiv pentru a facilita tratamentul navigatorilor.

SECRETARIAT

3. Fiecare Membru adoptă o legislație care stabilește necesitățile pentru spitalizare la bord și pentru facilitățile de îngrijire medicală, echipament și pregătire pentru navele care se află sub pavilionul său.

4. Legislația națională va include cerințe privind cel puțin respectarea următoarelor prevederi:

a) orice navă dispune de o farmacie la bord, de echipament medical și de un ghid medical, ale cărui specificații sunt precizate de către autoritatea competentă și care fac obiectul inspecției periodice a autorității competente. Prevederile naționale trebuie să țină cont de tipul navei, de numărul persoanelor aflate la bord, de natura, destinația și durata voiajului, precum și de normele medicale recomandate pe plan național și internațional;

b) navele care transportă 100 sau mai multe persoane și care efectuează în mod obișnuit voiaje internaționale cu o durată mai mare de trei zile trebuie să aibă la bord un medic calificat, responsabil de acordarea asistenței medicale; legile sau reglementările naționale vor specifica, de asemenea, ce alte nave vor fi obligate să aibă la bord un medic, ținând cont, printre altele, de factori precum durata, natura și condițiile voiajului, precum și de numărul de navigatori de la bord;

c) navele care nu au un medic la bord, trebuie să aibă cel puțin un navigator însărcinat cu îngrijirile medicale și administrarea medicamentelor, în cadrul exercitării funcțiilor sale obișnuite sau un navigator apt să acorde primul ajutor. Navigatorii care trebuie să asigure îngrijirile medicale la bord și care nu sunt medici, trebuie să fi încheiat un curs de formare în domeniul îngrijirilor medicale, care să respecte prevederile Convenției Internaționale din 1978 privind standardele de pregătire, certificare și efectuare a serviciului de cart, cu modificările ulterioare (STCW); navigatorii însărcinați cu acordarea primului ajutor, trebuie să fi încheiat un curs de prim ajutor, potrivit prevederilor STCW; legislația națională precizează nivelul de formare necesar având în vedere, mai ales factori precum durata, natura și condițiile voiajului, precum și numărul navigatorilor aflați la bord; și

d) autoritatea competentă adoptă măsurile necesare, astfel încât consultările medicale prin radio sau satelit, inclusiv sfaturile specialiștilor să fie posibile, 24 de ore pe zi, pentru navele aflate pe mare. Sfaturile, inclusiv transmisia radio sau prin satelit a mesajelor medicale dintre o navă și persoanele aflate la țărm, sunt asigurate gratuit pentru toate navele, oricare ar fi statul de pavilion.

5. Fiecare Membru se va asigura că navigatorii care au nevoie de asistență medicală imediată sunt debarcați cu promptitudine de pe navele aflate pe teritoriul său și că aceștia au acces la facilități medicale la țărm pentru furnizarea tratamentului adecvat.

6. În cazul în care un navigator a decedat în timpul voiajului unei nave, Membrul pe al cărui teritoriu a avut loc decesul sau, în cazul în care decesul a avut loc în largul mării, statul în ale cărui ape teritoriale intră nava ulterior, va facilita repatrierea corpului sau a cenușii de către armator, în conformitate cu dorințele navigatorului sau ale rudelor apropiate, după caz.

Principiul director B4.1 – Îngrijiri medicale la bordul navelor și pe uscat

Principiul director B4.1.1 – Acordarea de îngrijiri medicale

1. Pentru navele care nu sunt obligate să aibă un medic la bord, autoritatea competentă, la stabilirea nivelului de pregătire pentru îngrijiri medicale necesare, ar trebui să solicite ca:

a) navele care au posibilitatea să aibă acces în mod uzual în timp de opt ore la îngrijiri medicale calificate și la facilități medicale ar trebui să aibă cel puțin un navigator desemnat cu pregătire aprobată în acordarea de prim ajutor medical, conform cerințelor STCW, care să-i permită să ia imediat măsurile eficiente în caz de accident sau boală susceptibile a se produce la bord și să folosească în mod util sfaturile medicale transmise prin radio sau satelit; și

b) toate celelalte nave trebuie să dispună de cel puțin un navigator desemnat cu pregătire aprobată în acordarea de asistență medicală, conform cerințelor STCW, cuprinzând o formare practică și o formare în tehnicile de salvare a vieții, cum ar fi terapia intravenoasă, care trebuie să permită celor interesați să participe eficient la programe coordonate de asistență medicală pentru navele aflate pe mare și să asigure bolnavilor sau răniților un nivel de îngrijiri medicale satisfăcător pe parcursul perioadei cât sunt susceptibili să stea la bord.

2. Pregătirea menționată la paragraful 1 al prezentului principiu director, ar trebui să se bazeze pe conținutul celor mai recente ediții ale *Ghidului medical internațional pentru nave*, ale *Ghidului de prim ajutor medical în caz de accidente datorate mărfurilor periculoase*, ale *Documentului care servește drept ghid – Ghidul internațional pentru pregătire maritimă* și a secțiunii medicale a *Codului internațional de semnalizare*, ca și ale ghidurilor naționale similare.

3. Persoanele menționate la paragraful 1 al prezentului principiu director și toți ceilalți navigatori desemnați de autoritatea competentă, trebuie să urmeze la intervale de aproximativ cinci ani, cursuri de reconfirmare, care să le permită să-și mențină și să-și îmbunătățească cunoștințele și competențele și să fie la curent cu noile evoluții.

4. Farmacia de bord și conținutul acesteia, ca și echipamentul medical și ghidul medical care se păstrează la bord, ar trebui să fie corect întreținute și inspectate la intervale regulate, nu mai mari de 12 luni, de către persoane responsabile desemnate de autoritatea competentă, care ar trebui să controleze etichetele, datele de expirare, condițiile de conservare și modul de administrare a tuturor medicamentelor și să asigure funcționarea corespunzătoare a tuturor echipamentelor. La adoptarea sau revizuirea ghidului medical de bord folosit în țară, pentru a determina conținutul farmaciei de la bord și a echipamentului medical, autoritatea competentă ar trebui să țină seama de recomandările internaționale în materie, inclusiv de cea mai recentă ediție a *Ghidului medical internațional pentru nave*, ca și de alte ghiduri menționate la paragraful 2.

5. Când o încărcătură din clasa mărfurilor periculoase nu figurează în cea mai recentă ediție a *Ghidului îngrijirilor medicale de urgență în caz de accidente datorate mărfurilor periculoase*, informațiile necesare privind natura substanțelor, riscurile întâmpinate, echipamentele de protecție individuală de utilizat, procedurile medicale corespunzătoare și antidoturile specifice, ar trebui să fie puse la dispoziția navigatorilor. Antidoturile specifice și echipamentele de protecție individuală ar trebui să se găsească la bord, când sunt transportate mărfuri periculoase. Această informație ar trebui să fie integrată în politicile și programele de securitate și sănătate în muncă, expuse în regula 4.3 și în dispozițiile corespondente ale Codului.

6. Toate navele ar trebui să aibă la bord o listă completă și actualizată a stațiilor de radio prin intermediul cărora pot fi obținute consultații medicale și dacă sunt echipate cu un sistem de comunicații prin satelit, ar trebui să aibă la bord o listă completă și actualizată a stațiilor de coastă prin intermediul cărora pot fi obținute consultațiile medicale. Navigatorii care au în sarcină îngrijirile medicale sau de prim ajutor la bord, ar trebui să fie pregătiți să utilizeze ghidul medical de la bord și secțiunea medicală din cea mai recentă ediție a *Codului internațional de semnalizare*, pentru a putea înțelege tipul de informații necesare medicului consultat, ca și sfaturile pe care le primesc.

SECRETARIAT

Principiul director B4.1.2 – Model de raport medical

1. Modelul de raport medical pentru navigatori, menționat în Partea A a Codului ar trebui conceput în așa fel încât să faciliteze schimburile de informații medicale și asimilate referitoare la navigatori, între navă și uscat, în caz de boală sau accident.

Principiul director B4.1.3 -- Îngrijiri medicale la uscat

1. Serviciile medicale de pe uscat pentru tratarea navigatorilor ar trebui să fie adecvate scopului propus. Medicii, stomatologii și alți membri ai personalului medical trebuie să fie corespunzător calificați.

2. Ar trebui luate măsuri pentru ca în porturi, navigatorii să aibă acces la:

a) un tratament ambulatoriu, în caz de boală sau accident;

b) spitalizare la nevoie; și

c) să primească un tratament stomatologic, mai ales în caz de urgență.

3. Ar trebui luate măsuri corespunzătoare pentru facilitarea tratării navigatorilor bolnavi. În particular, navigatorii ar trebui admiși cu promptitudine în clinici și spitale de la țărm, fără dificultăți, și indiferent de naționalitate sau convingeri religioase și, în măsura posibilului, trebuie luate măsuri pentru asigurarea, dacă este necesar, a continuității tratamentului care completează acțiunea serviciilor sanitare care le sunt disponibile.

4. Fiecare Membru ar trebui să se asigure că navigatorii nu sunt împiedicați să debarce din motive de sănătate publică și că aceștia pot reaproviziona navele cu rezerve, combustibil, apă, alimente și consumabile.

5. Navigatorii ar trebui considerați ca având nevoie de asistență medicală imediată în cazuri precum, dar fără a se limita la:

(a) orice vătămare sau boală gravă;

(b) orice vătămare sau boală care ar putea duce la o incapacitate temporară sau permanentă;

(c) orice boală transmisibilă care prezintă un risc de transmitere către ceilalți membri ai echipajului;

(d) orice vătămare care implică oase fracturate, sângerări severe, dinți rupți sau inflamați ori arsuri grave;

(e) durere severă care nu poate fi gestionată la bordul navei, ținând cont de modelul operațional al navei, de disponibilitatea analgezicelor adecvate și de impactul asupra sănătății al administrării acestora pe o perioadă prelungită;

(f) risc de suicid; și

(g) recomandarea unui serviciu de consultanță telemedicală pentru tratament la țărm.

Principiul director B4.1.4 – Asistența medicală pentru alte nave și cooperarea internațională

1. Fiecare Membru ar trebui să aibă în vedere participarea la cooperarea internațională în materie de asistență, programe și cercetări în domeniile protecției sănătății și îngrijirilor medicale. Această cooperare ar putea acoperi:

a) dezvoltarea și coordonarea eforturilor de căutare și salvare și organizarea promptă a unui ajutor medical și a unei evacuări rapide pe mare, în caz de boală sau accident grav la bordul unei nave, prin intermediul unor mijloace cum ar fi sisteme de raportare periodică a poziției navelor, unor centre de coordonare a operațiunilor de salvare și serviciilor de urgență efectuate cu elicopterul, conform Convenției Internaționale privind căutarea și salvarea pe mare, 1979, așa cum a fost amendată și Manualul internațional de căutare și salvare aeronautică și maritimă (IAMSAR);

b) utilizarea într-o manieră optimă a tuturor navelor care au la bord un medic, precum și a navelor staționate pe mare și care pot furniza facilități de spitalizare și de salvare;

c) stabilirea și actualizarea unei liste internaționale de medici și de unități spitalicești disponibile pe plan mondial, pentru a asigura servicii medicale de urgență navigatorilor;

d) transportul navigatorilor la țărm în vederea unui tratament de urgență;

e) repatrierea navigatorilor spitalizați în străinătate, de îndată ce acest lucru este posibil, conform avizului medical al medicilor care tratează cazul, ținând cont de dorințele și nevoile navigatorului;

f) luarea unor dispoziții care vizează acordarea de asistență personală navigatorilor pe timpul repatrierii lor, conform avizului medical al medicilor care tratează cazul, ținând cont de dorințele și nevoile navigatorului;

g) demersurile de înființare a unor centre medicale pentru navigatori, pentru:

i) efectuarea unor investigații privind starea sănătății, tratamentele medicale și îngrijirile de sănătate preventive ale navigatorilor; și

ii) formarea de personal medical și personal din serviciile de sănătate pentru medicina maritimă;

h) colectarea și evaluarea statisticilor privind accidentele de muncă, bolile profesionale și decesul navigatorilor și integrarea în sistemul național de statistică privind accidentele de muncă și bolile profesionale, care acoperă alte categorii de lucrători, armonizându-le cu acest sistem;

i) organizarea de schimburi internaționale de informații tehnice, material pedagogic și personal didactic, ca și a unor cursuri de formare, seminare și grupuri de lucru internaționale;

j) asigurarea pentru toți navigatorii a serviciilor de sănătate și medicale, curative și preventive în porturi, și punerea la dispoziția lor a unor servicii generale medicale, de sănătate și de recuperare; și

k) documentația necesară pentru repatrierea, de îndată ce este posibil, a corpului sau a cenușii navigatorilor decedați, conform dorințelor rudelor.

2. Cooperarea internațională în domeniul protecției sănătății și îngrijirilor medicale ale navigatorilor, ar trebui să se bazeze pe acorduri bilaterale sau multilaterale sau consultări între Membri.

Principiul director B 4.1.5 – Persoane aflate în întreținerea navigatorilor

1. Fiecare Membru ar trebui să adopte măsuri pentru asigurarea asistenței medicale suficiente și corespunzătoare pentru persoanele domiciliate pe teritoriul lor aflate în întreținerea navigatorilor, până la realizarea unui servici de asistență medicală dedicat lucrătorilor în general, și persoanelor în întreținerea

CERTIFICAT

acestora, acolo unde astfel de servicii nu există, şi trebuie să informeze Biroul Internaţional al Muncii cu privire la măsurile pe care le-a luat în acest scop.

Regula 4.2 – Răspunderea armatorului

Scop: Asigurarea că navigatorii sunt protejaţi de consecinţele financiare ale bolii, accidentului sau decesului survenit în legătură cu angajarea acestora

1. Fiecare Membru se va asigura, că măsurile luate conform Codului, sunt puse în practică pe navele aflate sub pavilionul său, pentru a conferi navigatorilor angajaţi pe nave dreptul la asistenţă materială şi sprijin din partea armatorului referitor la consecinţele financiare ale bolii, accidentului sau decesului survenit în timp ce îşi desfăşoară activitatea în baza unui contract de muncă pentru navigatori sau care rezultă din angajarea lor în temeiul unui asemenea contract.

2. Prezenta regulă nu aduce atingere altor mijloace legale de care navigatorul ar putea dispune.

Norma A 4.2.1 – Răspunderea armatorului

1. Fiecare Membru va adopta legi şi regulamente, conform cărora armatorii navelor aflate sub pavilionul său, sunt responsabili pentru protecţia sănătăţii şi îngrijirea medicală a tuturor navigatorilor care lucrează la bordul navelor, potrivit următoarelor standarde minime:

(a) armatorii vor fi obligaţi să suporte costurile pentru navigatorii care lucrează pe navele lor, în ceea ce priveşte bolile şi accidentele suferite de navigatori între data începerii activităţii şi data la care sunt consideraţi repatriaţi sau rezultând din angajarea lor, între aceste date;

(b) armatorii vor oferi securitate financiară pentru a asigura compensaţia în caz de deces sau dizabilitate pe termen lung a navigatorilor, cauzată de un accident de muncă, boală sau risc profesional, după cum prevede legislaţia naţională, contractul de muncă pentru navigatori sau un contract colectiv de muncă;

(c) armatorii vor fi obligaţi să acopere costul îngrijirii medicale, inclusiv tratamentul medical şi procurarea medicamentelor necesare şi a dispozitivelor terapeutice, precum şi masa şi cazarea departe de casă, până când navigatorul bolnav sau accidentat s-a recuperat sau până când boala ori incapacitatea a fost declarată că având caracter permanent; şi

(d) armatorii vor fi obligaţi să suporte cheltuielile de înmormântare în cazul decesului survenit la bord sau pe ţărm în perioada de angajare.

2. Legile sau regulamentele naţionale pot limita răspunderea armatorului de a acoperi costul îngrijirii medicale, masa şi cazarea, la o perioadă care nu va fi mai mică de 16 săptămâni de la data accidentului sau de la debutul bolii.

3. În cazul în care boala sau accidentul degenerează în incapacitate de muncă, armatorul va fi obligat:

(a) să plătească salarii întregi cât timp navigatorii bolnavi sau accidentaţi rămân la bord sau până când sunt repatriaţi, potrivit prevederilor prezentei Convenţii; şi

(b) să plătească salarii întregi sau parţiale, după cum prevăd legile sau regulamentele naţionale ori contractele colective de muncă, de la data la care navigatorii sunt repatriaţi sau debarcaţi până la

SECRETARIAT

recuperarea lor sau, dacă este mai devreme, până când sunt îndreptățiți să încaseze beneficiile, conform legislației Membrului respectiv.

4. Legile sau regulamentele naționale pot limita răspunderea armatorului de a plăti salarii întregi sau parțiale pentru un navigator care nu se mai afla la bord, la o perioadă care nu va fi mai mică de 16 săptămâni de la data accidentului sau de la debutul bolii.

5. Legile sau regulamentele naționale pot exclude răspunderea armatorului în ceea ce privește:

(a) accidentele survenite în afara serviciului pe navă;

(b) accidentele sau bolile survenite datorate acțiunii, inacțiunii sau comportării greșite a navigatorului bolnav, accidentat sau decedat; și

(c) boală sau infirmitatea ascunsă intenționat la data începerii angajării.

6. Legile sau regulamentele naționale pot exonera pe armator de răspunderea de a plăti costul îngrijirii medicale, masa, cazarea și cheltuielile de înmormântare în măsura în care această răspundere este asumată de autoritățile publice.

7. Armatorii sau reprezentanții lor, vor lua măsuri de salvare a bunurilor lăsate la bord de navigatorii bolnavi, accidentați sau decedați și de returnare către aceștia sau rudei celei mai apropiate.

8. Legile și reglementările naționale prevăd faptul că sistemul de garanție financiară destinat asigurării despăgubirilor, așa cum este prevăzut la paragraful 1(b) din prezenta normă pentru cererile contractuale, definite la Norma A4.2.2, îndeplinesc următoarele cerințe minime:

(a) compensația contractuală, atunci când este prevăzută în contractul de angajare al navigatorului și fără a aduce atingere subparagrafului (c) din prezentul paragraf, se va plăti integral și fără întârziere;

(b) nu trebuie să existe presiuni pentru a accepta o plată mai mică decât suma contractuală;

(c) în cazul în care natura incapacității pe termen lung a unui navigator face dificilă evaluarea compensației integrale la care acesta poate avea dreptul, se va efectua o plată sau plăți intermediare către navigator, astfel încât să se evite dificultățile financiare nejustificate;

(d) în conformitate cu Regula 4.2, paragraful 2, navigatorul va primi plata fără a aduce atingere altor drepturi legale, însă o astfel de plată poate fi compensată de către armator cu orice daune rezultate din orice altă cerere formulată de navigator împotriva armatorului și care decurge din același incident; și

(e) cererea de despăgubire contractuală poate fi înaintată direct de către navigatorul în cauză, de către rudele sale apropiate, de un reprezentant al navigatorului sau de un beneficiar desemnat.

9. Legile și reglementările naționale trebuie să asigure că navigatorii primesc o notificare prealabilă în cazul în care garanția financiară a unui armator urmează să fie anulată sau reziliată.

10. Legile și reglementările naționale trebuie să asigure că autoritatea competentă a statului de pavilion este notificată de către furnizorul garanției financiare în cazul în care garanția financiară a unui armator este anulată sau reziliată.

11. Fiecare Membru va solicita ca navele care arborează pavilionul său să aibă la bord un certificat sau o altă dovadă documentară a garanției financiare emise de furnizorul garanției financiare. O copie va fi afișată la bord într-un loc vizibil, unde să fie accesibilă navigatorilor. În cazul în care acoperirea este asigurată de mai mulți furnizori, documentul eliberat de fiecare furnizor trebuie păstrat la bord.

12. Garanția financiară nu va înceta înainte de sfârșitul perioadei de valabilitate a acesteia, cu excepția cazului în care furnizorul garanției financiare a transmis o notificare prealabilă de cel puțin 30 de zile autorității competente a statului de pavilion.

13. Garanția financiară va prevedea plata tuturor cererilor contractuale acoperite de aceasta, care apar în perioada în care documentul este valabil.

14. Certificatul sau altă dovadă documentară a garanției financiare va conține informațiile prevăzute în Apendicele A4-I. Acesta va fi în limba engleză sau însoțit de o traducere în limba engleză.

Norma A4.2.2 – Tratarea cererilor contractuale

1. În sensul paragrafului 8 al normei A4.2.1 și al prezentei norme, termenul „cerere contractuală" înseamnă orice cerere care se referă la decesul sau incapacitatea pe termen lung a navigatorilor ca urmare a unei vătămări la locul de muncă, a unei boli profesionale sau a unui risc profesional, astfel cum se prevede în legislația națională, contractul de angajare al navigatorului sau în contractul de muncă colectiv.

2. Sistemul de garanție financiară, prevăzut la paragraful 1(b) al normei A4.2.1, poate lua forma unui sistem de securitate socială sau a unei asigurări, a unui fond ori a altor mecanisme similare. Forma acestuia va fi determinată de statul membru după consultarea organizațiilor de armatori și de navigatori în cauză.

3. Legile și reglementările naționale prevăd existența unor mecanisme eficiente pentru a primi, a gestiona și a soluționa imparțial cererile contractuale referitoare la compensațiile menționate la paragraful 8 al normei A4.2.1, prin proceduri rapide și echitabile.

Principiul director B 4.2.1 – Răspunderea armatorului

1. Plata integrală a salariilor prevăzută la Norma A 4.2.1, paragraful 3 (a), poate exclude bonusurile.

2. Reglementările și legislația națională pot prevedea că un armator va înceta să fie obligat să suporte cheltuielile pentru un navigator bolnav sau rănit, de îndată ce acesta poate beneficia de prestații medicale, potrivit unei scheme de asigurare-boală sau de asigurare de accidente obligatorie sau de despăgubire pentru accidente.

3. Reglementările și legislația națională pot prevedea rambursarea cheltuielilor de înmormântare plătite de armator de către instituția de asigurare în cazurile în care sistemul de asigurări sociale sau de compensare include o prestație care îl privește pe navigatorul decedat.

Principiu director B4.2.2 – Tratarea cererilor contractuale

1. Legile sau reglementările naționale ar trebui să prevadă faptul ca părțile implicate în plata unei cereri contractuale să poată folosi Modelul de Formular de primire și de eliberare de obligații, prevăzut în Apendicele B4-I.

SECRETARIAT

Regula 4.3 – Protecția sănătății și a securității în muncă și prevenirea accidentelor

Scop: Asigurarea că mediul de lucru al navigatorilor la bordul navelor contribuie la sănătatea și securitate în muncă a acestora

1. Fiecare Membru trebuie să se asigure că navigatorii de pe navele care navighează sub pavilionul lor, au asigurată protecția sănătății în muncă și trăiesc, lucrează și se pregătesc la bordul navei într-un mediu sigur și igienic.

2. Autoritatea competentă a fiecărui Membru va elabora și promulga linii directoare naționale pentru managementul sănătății și securității în muncă la bordul navelor care navighează sub pavilionul lor, după consultări cu organizațiile reprezentative ale armatorilor și navigatorilor, și luând în considerare codurile, directivele și normele aplicabile recomandate de către organizațiile internaționale, administrațiile naționale și organismele din sectorul maritim.

3. Fiecare Membru va adopta reglementări și legi, precum și alte măsuri legate de aspectele precizate în Cod, luând în considerare instrumentele internaționale aplicabile și fixând norme referitoare la protecția securității și a sănătății în muncă și la prevenirea accidentelor la bordul navelor care arborează pavilionul lor.

Norma A4.3 – Protecția sănătății și a securității și prevenirea accidentelor

1. Legile, regulamentele și alte măsuri care trebuie adoptate potrivit paragrafului 3 al regulii 4.3, vor include următoarele subiecte:

a) adoptarea și implementarea efectivă, precum și promovarea politicilor și a programelor de securitate și de sănătate în munca la bordul navelor care se află sub pavilionul Membrului, inclusiv evaluarea riscurilor, formarea și instruirea navigatorilor;

b) măsuri rezonabile de prevenire la bordul navelor a accidentelor de muncă, leziunilor și bolilor profesionale, inclusiv măsuri care vizează reducerea și prevenirea riscurilor de expunere la factori nocivi din mediul ambiant și la produse chimice, precum și riscul de leziuni sau de boli, care pot rezulta din folosirea echipamentului și a mașinilor de la bordul navelor;

c) programe la bord care vizează prevenirea accidentelor de muncă, a leziunilor și a bolilor profesionale, precum și o îmbunătățire constantă a protecției securității și sănătății la locul de muncă, desfășurate împreună cu reprezentanții navigatorilor și ai oricăror persoane interesate de aplicarea acestor programe, ținându-se cont de măsurile de prevenire, inclusiv tehnologia și controlul proiectării, înlocuirea proceselor și a procedurilor aplicabile sarcinilor colective și individuale și utilizarea echipamentului de protecție individuală; și

d) cerințe privind inspectarea, raportarea și corectarea condițiilor periculoase, precum și privind investigarea și raportare accidentelor de muncă survenite la bord.

2. Prevederile la care se face referire în paragrafului 1 al prezentei norme:

a) trebuie să ia în considerare instrumentele internaționale aplicabile referitoare la protecția securității și sănătății la locul de muncă, în general, precum și riscurile speciale și să trateze toate aspectele prevenirii accidentelor de muncă, leziunilor și bolilor profesionale care sunt susceptibile de a se întâmpla navigatorilor și mai ales celor care sunt specifice activității în domeniul maritim;

SECRETARIAT

b) trebuie să indice clar obligația pe care o au armatorii, navigatorii și celelalte persoane interesate de a respecta normele aplicabile, cât și politicile și programele aplicabile navei în materie de securitate și sănătate în muncă, o atenție deosebită fiind acordată sănătății și securității navigatorilor sub 18 ani;

c) trebuie să specifice funcțiile comandantului sau ale persoanei desemnate de către acesta sau ale celor doi, în vederea asumării responsabilității aplicării și respectării politicii și programului navei în materie de securitate și sănătate în muncă; și

d) trebuie să specifice autoritatea cu care sunt investiți navigatorii care au fost numiți sau aleși în calitate de delegați de securitate pentru a participa la reuniunile comitetului de securitate a navei. Acest comitet va fi înființat la bordul fiecărei nave pe care se află cinci sau mai mulți navigatori.

3. Legile, regulamentele și celelalte măsuri menționate la paragraful 3 al regulii 4.3 sunt examinate periodic prin consultări cu reprezentanții organizațiilor de armatori și de navigatori și, dacă este necesar, acestea sunt revizuite, ținându-se cont de schimbările intervenite în tehnologie și cercetare, cu scopul de a facilita o îmbunătățire constantă a politicilor și programelor în materie de sănătate și securitate în muncă și asigurarea unui mediu de lucru care nu este periculos pentru navigatorii care lucrează la bordul navelor aflate sub pavilionul respectivului Membru.

4. Conformitatea cu cerințele instrumentelor internaționale aplicabile cu privire la nivelurile acceptabile de expunere la riscuri profesionale la bordul navelor și la elaborarea și implementarea politicilor și programelor navelor în materie de securitate considerată ca respectând cerințele prezentei Convenții.

5. Fiecare Membru se va asigura că:

a) toate decesele navigatorilor aflați la muncă, angajați sau care lucrează la bordul navelor care arborează pavilionul său sunt investigate și înregistrate în mod adecvat și sunt raportate anual Directorului General al Biroului Internațional al Muncii pentru a fi publicate într-un registru global;

b) accidentele de muncă, leziunile și bolile profesionale să fie declarate corect, ținând cont de orientările furnizate de Organizația Internațională a Muncii cu privire la notificarea și înregistrarea accidentelor de muncă și a bolilor profesionale;

c) statistici complete ale acestor accidente și boli vor fi ținute, analizate și publicate și, dacă este cazul, urmate de cercetări asupra evoluțiilor generale și riscurilor identificate; și

d) accidentele de muncă sunt investigate.

6. Raportarea și investigarea aspectelor privind securitatea și sănătatea în muncă vor fi de natură să garanteze protecția datelor personale ale navigatorilor și vor ține cont de orientările furnizate de Organizația Internațională a Muncii referitoare la acest subiect.

7. Autoritatea competentă va coopera cu organizațiile armatorilor și ale navigatorilor în scopul luării de măsuri pentru a informa toți navigatorii asupra riscurilor particulare întâlnite la bordul navelor unde aceștia lucrează, de exemplu prin afișarea de notificări oficiale care să cuprindă instrucțiuni referitoare la acest subiect.

8. Autoritatea competentă va cere armatorilor, atunci când evaluează riscurile în cadrul managementului sănătății și securității în munca să se refere la informațiile statistice potrivite, raportate la navele lor și la statistici generale furnizate de autoritatea competentă.

ACREDITAT

Principiul director B4.3 – Protecția sănătății, securității și prevenirea accidentelor

Principiul director B4.3.1 – Prevederile privind accidentele la locul de muncă, vătămările profesionale și bolile profesionale

1. Prevederile solicitate conform Normei A4.3 ar trebui să țină cont de codul de bune practici al Organizației Internaționale a Muncii, intitulat *Prevenirea accidentelor la bordul navelor pe mare și în port*, 1996, precum și de versiunile ulterioare ale acestuia și de alte norme, linii directoare și coduri de bune practici relevante ale Organizației Internaționale a Muncii sau internaționale privind protecția sănătății și securitatea în muncă, inclusiv orice niveluri de expunere pe care acestea le-ar putea identifica. De asemenea, ar trebui să se țină cont de cea mai recentă versiune a *Ghidului privind eliminarea hărțuirii și a persecutării la bordul navelor*, publicat în comun de Camera Internațională de Navigație și Federația Internațională a Lucrătorilor din Transport.

2. Autoritatea competentă ar trebui să asigure că principiile directoare naționale pentru gestionarea securității și sănătății se referă, în special la:

a) prevederi generale și de bază,

b) aspectele structurale ale navei, inclusiv mijloace de acces și riscurile în ceea ce privește produsele din asbest;

c) mașini;

d) efectele temperaturii extrem de scăzute sau ridicate a oricărei suprafețe cu care navigatorii pot fi în contact;

e) efectele zgomotului la locul de muncă și în spațiile de cazare pe navă,

f) efectele vibrațiilor la locul de muncă și în spațiile de cazare pe navă,

g) efectele factorilor de mediu, altele decât acelea la care se referă subparagrafele (e) și (f), la de locul de muncă și în spațiile de cazare pe navă, inclusiv a fumului de țigară;

h) măsuri speciale de siguranță pe și sub punte,

i) echipamentul de încărcare și descărcare,

j) prevenirea și combaterea incendiilor,

k) ancore, lanțuri și cabluri,

l) mărfuri periculoase și balastul,

m) echipamentul de protecție personal pentru navigatori;

n) munca în spații închise,

o) efectele fizice și mentale ale oboselii;

p) efectele dependenței de droguri și alcool;

q) protecția și prevenirea HIV/ SIDA; și

r) răspunsul la situații de urgență și accidente.

3. Evaluarea riscurilor și reducerea expunerii potrivit paragrafului 2 al prezentului principiu director ar trebui să ia în considerare efectele sănătății fizice la locul de muncă, inclusiv a celor care rezultă din manipularea manuală a mărfii, zgomotului și vibrațiilor, efectele sănătății chimice și biologice la locul de muncă, efectele sănătății mentale la locul de muncă, efectele sănătății fizice și mentale ale oboselii și accidentele profesionale. Măsurile necesare ar trebui să țină seama de principiul prevenirii potrivit căruia, printre altele, combaterea riscului la sursă, adaptarea muncii la individ, în special în ceea ce privește proiectarea locurilor de muncă, înlocuirea locurilor de muncă periculoase cu unele nepericuloase sau mai puțin periculoase, au întâietate asupra echipamentului de protecție personal pentru navigatori.

4. În plus, autoritatea competentă ar trebui să se asigure că implicațiile privind sănătatea și securitatea sunt luate în considerare, mai ales în ceea ce privește:

a) răspunsul la urgențe și accidente;

b) efectele dependenței de alcool și droguri;

c) protecția și prevenirea HIV/SIDA; și

d) hărțuirea și persecutarea.

Principiul director B4.3.2 – Expunerea la zgomot

1. Autoritatea competentă, împreună cu instituțiile internaționale competente și cu reprezentanți ai organizațiilor de armatori și navigatori în cauză ar trebui să examineze în continuu problema zgomotului la bordul navelor, în vederea îmbunătățirii protecției navigatorilor, dacă este posibil, în ceea ce privește efectele adverse ale expunerii la zgomot.

2. Examinarea menționată la paragraful 1 al prezentului principiu director ar trebui să ia în considerare efectele adverse ale expunerii auzului la zgomote excesive, sănătatea și confortul navigatorilor și măsurile prevăzute sau recomandate pentru reducerea zgomotului pe navă pentru a proteja navigatorii. Măsurile care urmează să fie luate în considerare trebuie să cuprindă următoarele:

a) instruirea navigatorilor asupra pericolelor pentru auz și sănătate al expunerii prelungite la niveluri ridicate de zgomot și în folosirea corespunzătoare a dispozitivelor și echipamentului de protecție împotriva zgomotului;

b) furnizarea unui echipament de protecție a auzului aprobat pentru navigatori, dacă este necesar; și

c) evaluarea riscului și reducerea nivelurilor de expunere la zgomot în toate spațiile de cazare, de recreere și de servire a mesei, precum și în camerele motoarelor și a altor spații care adăpostesc mașini.

Principiul director B4.3.3 – Expunerea la vibrații

1. Autoritatea competentă, împreună cu instituțiile internaționale competente și cu reprezentanți ai organizațiilor de armatori și navigatori în cauză, luând în considerare, după caz, normele internaționale relevante, ar trebui să revizuiască în mod continuu problema vibrațiilor la bordul navelor pentru a îmbunătăți protecția navigatorilor, în măsura posibilului, împotriva efectelor adverse ale vibrațiilor.

SECRETARIAT

2. Revizuirea la care se face referire în paragraful 1 al prezentului principiu director ar trebui să cuprindă efectul expunerii la vibrații excesive asupra sănătății și confortului navigatorilor și măsurile ce urmează a fi prevăzute sau recomandările în vederea reducerii vibrațiilor pe navă pentru a proteja navigatorii. Măsurile care vor fi luate în considerare includ următoarele:

a) instruirea navigatorilor asupra pericolelor asupra sănătății lor la expunerea prelungită la vibrații;

b) furnizarea navigatorilor a unui echipament de protecție personal, dacă este cazul; și

c) evaluarea riscurilor și reducerea expunerii la vibrații în toate spațiile de cazare, de recreere și de servire a mesei, prin adoptarea unor măsuri conforme cu liniile directoare furnizate în Codul Organizației Internaționale a Muncii al practicii privind *Factorii de mediu la locul de muncă* din 2001, cu modificările ulterioare, având în vedere diferența dintre expunerea în acele medii și la locul de muncă.

Principiul director B4.3.4 – Obligațiile armatorilor

1. Orice obligație a armatorului de a furniza echipament de protecție sau alte dispozitive de prevenire a accidentelor trebuie, în general, să fie însoțite de prevederi care să solicite folosirea lor de către navigatori și de o solicitare pentru navigatori pentru ca aceștia să se conformeze măsurilor de prevenire a accidentelor și de protecție a sănătății.

2. De asemenea, ar trebui avute în vedere Articolele 7 și 11 ale Convenției nr. 119/1963 privind asigurarea mașinilor și prevederile corespunzătoare ale Recomandării nr. 118/1963 privind asigurarea mașinilor potrivit cărora obligația de a asigura conformitatea cu cerința ca mașina în uz să fie asigurată corespunzător, precum și ca aceasta să nu fie folosită fără a fi asigurate sistemele corespunzătoare de siguranță, este responsabilitatea angajatorului, în timp ce obligația lucrătorului este de a nu folosi mașina fără ca sistemele de siguranță să fie în poziție sau de a nu decupla sistemele de siguranță existente.

Principiul director B4.3.5 – Raportarea și colectarea datelor statistice

1. Toate accidentele de muncă și bolile profesionale ar trebui să fie raportate astfel încât să poată fi investigate și statisticile cuprinzătoare să fie stabilite, analizate și publicate, luând în considerare protecția datelor personale ale navigatorilor interesați. Rapoartele nu ar trebui să fie limitate la decese sau accidente care implică nava.

2. Datele statistice la care se referă în paragraful 1 al prezentului Principiu director ar trebui să se refere la numărul, natura, cauzele și efectele accidentelor, leziunilor și bolilor profesionale și să precizeze, dacă este cazul, în ce departament al navei s-a produs accidentul, tipul accidentului și dacă a survenit pe mare sau în port.

3. Fiecare Membru ar trebui să țină cont de orice sistem internațional sau model pentru înregistrarea accidentelor navigatorilor stabilit de Organizația Internațională a Muncii.

4. Datele privind decesele care urmează să fie raportate conform subparagrafului (a) al paragrafului 5 din Norma A4.3 ar trebui să fie în formatul și să utilizeze clasificarea specificată de Biroul Internațional al Muncii.

5. Datele privind decesele ar trebui să includă, fără a se limita la, informații despre tipul (clasificarea) decesului, tipul navei și tonajul brut, locul decesului (pe mare, în port, la ancoră), precum și sexul, vârsta, funcția ocupată și departamentul navigatorului.

SECRETARIAT

Principiul director B4.3.6 – Investigații

1. Autoritatea competentă ar trebui să întreprindă o anchetă privind cauzele și împrejurările tuturor accidentelor de muncă, precum și a leziunilor și bolilor profesionale care constau în pierderea vieții sau grave leziuni corporale și alte asemenea cazuri specificate de legislația națională.

2. Ar trebui avute în vedere includerea următoarelor subiecte într-o anchetă:

a) mediul de lucru, precum și suprafețele de lucru, amplasarea mașinilor (instalațiilor), mijloacele de acces, iluminatul și metodele de lucru,

b) frecvență pe grupe diferite de vârsta a accidentelor de muncă, a leziunilor și bolilor profesionale;

c) problemele fiziologice și psihologice speciale create de mediul de pe navă,

d) problemele care derivă din stresul fizic la bordul unei nave, în special ca o consecință a volumului de muncă crescut;

e) problemele și consecințele progresului tehnic și influența lor asupra componenței echipajului;

f) problemele care derivă din orice greșeli umane; și

g) probleme care derivă din hărțuire și persecuții.

Principiul director B.4.3.7 – Programele naționale de protecție și prevenire

1. Pentru a dispune de o bază viabilă pentru adoptarea unor măsuri care să promoveze protecția securității și sănătății în muncă și prevenirea accidentelor de muncă, a leziunilor și bolilor profesionale care se datorează condițiilor particulare ale muncii maritime, ar trebui să fie efectuate cercetări privind tendințele generale și riscurile cuprinse în statistici.

2. Implementarea programelor de protecție și prevenire pentru promovarea securității și sănătății în muncă trebuie astfel organizată astfel încât autoritatea competentă, armatorii și navigatorii sau reprezentanții lor și alte organisme interesate să poată juca un rol activ, inclusiv prin metode precum organizarea sesiunilor de informare și adoptarea unor directive privind nivelurile maxime de expunere la factorii ambientali, potențial nocivi și alte riscuri sau rezultate dintr-un proces sistematic de evaluare a riscului. În particular, ar trebui să se înființeze comitete mixte naționale sau locale însărcinate cu prevenirea și protecția securității și sănătății în muncă sau grupuri de lucru ad-hoc și comitete de bord în care organizațiile respective ale armatorilor și navigatorilor să fie reprezentate.

3. Când asemenea activități au loc la nivelul companiei, ar trebui avută în vedere reprezentarea navigatorilor navelor armatorului în cauză în orice comitet de securitate la bord.

Principiul director B4.3.8 – Conținutul programelor de protecție și prevenire

1. Ar trebui avută în vedere includerea următoarelor funcții printre acelea atribuite comitetelor și altor organisme la care se referă principiul director B4.3.7, paragraful 2:

a) elaborarea unor linii directoare și politici naționale privind sistemele de gestiune a securității și sănătății în muncă și dispoziții, reguli și manuale pentru prevenirea accidentelor;

b) organizarea cursurilor şi programelor legate de protecţia sănătăţii şi securităţii în muncă şi prevenirea accidentelor;

c) organizarea unei informări publice privind securitatea şi sănătatea în muncă şi prevenirea accidentelor, inclusiv prin filme, afişe, avize şi broşuri; şi

d) distribuirea materialelor informative şi a informaţiei privind protecţia securităţii şi sănătăţii în muncă şi prevenirea accidentelor care să parvină navigatorilor de la bordul navelor.

2. Regulile sau recomandările adoptate de autorităţile sau organismele naţionale sau de organizaţiile internaţionale interesate ar trebui să fie luate în considerare pentru pregătirea unor texte referitoare la măsuri de protecţie a securităţii şi sănătăţii în muncă şi de prevenire a accidentelor sau elaborarea unor practici recomandate.

3. La elaborarea programelor de protecţie a securităţii şi sănătăţii în muncă şi de prevenire a accidentelor, fiecare Membru trebuie să ţină cont de orice Cod de practici privind siguranţa şi sănătatea navigatorilor, care a fost publicat de Organizaţia Internaţională a Muncii.

Principiul director B4.3.9 – Formarea privind protecţia în materie de securitate şi sănătate în muncă şi prevenirea accidentelor de muncă

1. Programele referitoare la formare, menţionate la Norma A4.3, paragraful 1 (a), ar trebui să fie revizuite periodic şi actualizate în funcţie de evoluţia tipurilor şi dimensiunilor navelor, precum şi de schimbările în materialul utilizat, în organizarea echipajelor sau privind naţionalitatea, limbile şi metodele de lucru la bord.

2. Informaţia publică privind protecţia securităţii şi sănătăţii în muncă şi prevenirea accidentelor ar trebui să fie continuă. Aceasta ar putea lua următoarele forme:

a) materiale audiovizuale educative, precum filme, pentru uz în centrele de formare profesională a navigatorilor şi dacă e posibil, prezentate la bordul navelor.

b) afişe lipite la bordul navelor;

c) înserarea în publicaţiile citite de navigatori a articolelor privind pericolele angajării maritime şi privind măsurile de protecţie a securităţii şi sănătăţii în muncă şi de prevenire a accidentelor, şi

d) campanii speciale care folosesc canale media diferite pentru instruirea navigatorilor, inclusiv campanii privind condiţiile de muncă sigure.

3. Informaţia publică la care se referă paragraful 2 al prezentului principiu director trebuie să ţină cont de naţionalităţile, limbile şi culturile diferite ale navigatorilor de la bordul navelor.

Principiul director B4.3.10 – Educaţia tinerilor navigatori în materie de sănătate şi securitate

1. Reglementările privind securitatea şi sănătatea ar trebui să se refere la orice prevederi generale de examinare medicală înainte şi în timpul angajării ca şi privind prevenirea accidentelor şi protecţia sănătăţii la locul de muncă, care sunt aplicabile activităţii navigatorilor. Aceste reglementări ar trebui să specifice măsuri proprii care vor minimiza pericolele profesionale la care sunt expuşi tinerii navigatori în exercitarea îndatoririlor ce le revin.

2. Reglementările ar trebui să stabilească restricțiile care îi împiedică pe tinerii navigatori, ale căror aptitudini nu sunt pe deplin recunoscute de autoritatea competentă, să execute, fără control sau instruire corespunzătoare anumite tipuri de munci ce comportă un risc deosebit de accident, de afectare a sănătății acestora, de dezvoltare fizică sau care presupune un grad special de maturitate, experiență sau aptitudini. În determinarea tipurilor de munci ce vor fi restricționate de către reglementări, autoritatea competentă poate să ia în considerare în special sarcini care presupun:

(a) ridicarea, deplasarea sau transportul încărcăturii sau obiectelor grele;

(b) munca în interiorul boilerelor, tancurilor și coferdamurilor,

(c) expunerea la zgomote sau vibrații cu nivel nociv,

(d) manipularea unor instalații de ridicat sau a altor echipamente sau utilaje cu motor, sau comunicarea prin semnale cu operatorii de echipamente de acest gen,

(e) manipularea cablurilor de amaraj sau de remorcare sau a echipamentelor de ancorare,

(f) armarea navei,

(g) munca la înălțime sau pe punte în condiții de vreme rea,

(h) cartul de noapte,

(i) întreținerea echipamentului electric,

(j) expunerea la materiale potențial dăunătoare sau agenți fizici nocivi precum substanțele periculoase sau toxice și radiațiile ionizante,

(k) curățarea aparatelor de bucătărie și

(l) manipularea sau controlul asupra bărcilor navei.

3. Măsurile practice ar trebui să fie luate de autoritatea competentă sau un organism corespunzător pentru a atrage atenția tinerilor navigatori asupra informațiilor privind prevenirea accidentelor și protecția sănătății lor la bordul navelor. Asemenea măsuri ar putea include cursuri și campanii de informare oficiale de prevenire a accidentelor în atenția tinerilor și instruirea și supravegherea profesională a tinerilor navigatori.

4. Educarea și pregătirea tinerilor navigatori atât la țărm, cât și la bordul navelor, ar trebui să includă o instruire privind pericolele pe care abuzul de alcool, droguri și alte substanțe potențial dăunătoare îl pot avea asupra sănătății și bunăstării lor, ca și privind riscul și problemele HIV/SIDA și alte activități periculoase pentru sănătate.

Principiul director B4.3.11 – Cooperare internațională

1. Membrii, cu asistenta organizațiilor interguvernamentale și altor organizații internaționale, ar trebui să facă eforturi comune pentru a ajunge la cea mai mare uniformitate de acțiune posibilă pentru promovarea securității și sănătății în muncă și prevenirea accidentelor.

2. La elaborarea programelor pentru promovarea protecției securității și sănătății în muncă și prevenirea accidentelor potrivit dispozițiilor Normei A4.3, fiecare Membru ar trebui să țină de cont de Codurile de practică relevante publicate de Organizația Internațională a Muncii și de normele corespunzătoare ale organizațiilor internaționale.

3. Membrii ar trebui să țină cont de necesitatea cooperării internaționale pentru promovarea continuă a activității privind protecția în materie de securitate și sănătate în muncă și prevenirea accidentelor profesionale. Aceasta cooperare ar putea lua forma:

a) acordurilor bilaterale sau multilaterale pentru uniformizarea normelor și dispozitivelor de protecție în materie de securitate și sănătate în muncă și prevenirea accidentelor profesionale;

b) schimbului de informație privind riscurile speciale la care sunt expuși navigatorii și mijloacele de promovare a securității și sănătății în muncă și prevenirea accidentelor;

c) asistență în ceea ce privește testarea echipamentelor și inspecției potrivit regulilor naționale ale statului de pavilion,

d) colaborarea în pregătirea și difuzarea unor dispoziții, reguli sau manuale referitoare la protecția securității și sănătății în muncă și prevenirea accidentelor,

e) colaborarea pentru producerea și folosirea mijloacelor de pregătire profesională și

f) facilități comune pentru, sau asistență mutuală în, instruirea navigatorilor în domeniul protecției sănătății și securității în muncă, prevenirii accidentelor și metode sigure de muncă.

Regula 4.4 – Accesul la facilități de menținere a bunăstării la țărm

Scop: Asigurarea faptului că navigatorii care lucrează la bordul navelor au acces la facilități și servicii la țărm în vederea menținerii sănătății și a bunăstării

1. Fiecare Membru se va asigura că facilitățile de menținere a bunăstării, unde există, sunt ușor accesibile. De asemenea, Membrii vor promova crearea facilităților de bunăstare, respectiv a celor menționate în Cod, în porturile desemnate pentru a oferi navigatorilor de la bordul navelor care se afla în porturile sale acces la facilități și servicii de bunăstare adecvate.

2. Responsabilitățile fiecărui Membru în ceea ce privește facilitățile la țărm, precum serviciile și facilitățile culturale, de bunăstare, de recreere și de informare sunt stipulate în Cod.

Norma A 4.4 – Accesul la facilități de bunăstare la țărm

1. Fiecare Membru va solicita ca facilitățile de bunăstare existente pe teritoriul său să poată fi folosite de toți navigatorii, indiferent de naționalitatea acestora, rasă, culoare, sex, religie, opțiuni politice sau origine socială și indiferent de statul de pavilion al navei pe care s-au angajat, lucrează sau prestează o activitate.

2. Fiecare Membru va promova crearea facilităților de bunăstare în porturile adecvate și va determina, în urma consultărilor cu organizațiile armatorilor și navigatorilor în cauză, care sunt porturile adecvate.

3. Fiecare Membru încurajează crearea consiliilor pentru bunăstare la bord care vor revizui periodic facilităţile şi serviciile de bunăstare pentru a se asigura că acestea sunt adaptate la nevoile navigatorilor, rezultând din evoluţia tehnicii, a exploatării sau a oricărei alte noutăţi în domeniul transporturilor maritime.

Principiul director B 4.4 – Accesul la facilităţi de bunăstare la ţărm

Principiul B 4.4.1 – Responsabilităţile Membrilor

1. Fiecare Membru ar trebui:

a) să adopte măsuri pentru a se asigura că servicii şi facilităţi adecvate de bunăstare sunt la dispoziţia navigatorilor în porturile de escală determinate şi le este asigurată o protecţie adecvată în exercitarea profesiei lor; şi

b) să ţină cont, în cadrul implementării acestor măsuri, de nevoile speciale ale navigatorilor, mai ales când aceştia se afla în state străine sau când intră în zone de război, asigurându-le acestora securitatea, sănătatea şi timpul liber.

2. Dispoziţiile referitoare la controlul facilităţilor şi serviciilor de bunăstare ar trebui să prevadă participarea organizaţiilor reprezentative ale armatorilor şi navigatorilor în cauză.

3. Fiecare Membru ar trebui să adopte măsurile necesare pentru accelerarea liberei circulaţii între nave, organizaţiile centrale de aprovizionare şi instituţiile care asigură bunăstare, întreg materialul necesar, precum filme, cărţi, ziare şi echipament sportiv pentru a fi folosite de navigatori la bordul navelor şi în centrele de bunăstare de la ţărm.

4. Membrii ar trebui să coopereze între ei pentru promovarea bunăstării navigatorilor pe mare şi în porturi. O astfel de cooperare trebuie să includă:

a) consultări între autorităţile competente cu scopul de a oferi facilităţi şi servicii de bunăstare navigatorilor în porturi şi la bordul navelor, sau de a le îmbunătăţi;

b) acorduri privind resurselor şi furnizarea în comun a facilităţilor de bunăstare în porturile mari astfel încât să se evite duplicarea inutilă;

c) organizarea unor competiţii sportive internaţionale şi încurajarea navigatorilor să participe la activităţi sportive; şi

d) organizarea de seminare internaţionale privind bunăstarea navigatorilor pe mare şi în porturi.

Principiul director B 4.4.2 – Facilităţi şi servicii de bunăstare în porturi

1. Fiecare Membru ar trebui să ofere sau să asigure facilităţile şi serviciile de bunăstare necesare în porturile corespunzătoare de pe teritoriul său.

2. Facilităţile şi serviciile de bunăstare ar trebui să fie furnizate conform condiţiilor şi practicii naţionale, de către una sau mai multe dintre instituţiile următoare:

(a) autorităţile publice;

(b) organizațiile de armatori și navigatori în cauză, conform contractelor colective de muncă sau altor aranjamente; și

(c) organizațiile voluntare.

3. Facilitățile necesare de bunăstare și recreere ar trebui să fie create sau îmbunătățite în porturi. Acestea trebuie să cuprindă:

(a) săli de reuniuni și recreere, în funcție de nevoi;

(b) săli de sport și alte facilități în aer liber, în special pentru desfășurarea competițiilor;

(c) spații educaționale; și

(d) dacă este cazul, spații care să permită practicarea religiei și consiliere personală.

4. Aceste facilități pot fi furnizate punând la dispoziția navigatorilor, în funcție de nevoile acestora, a facilităților destinate unei folosiri mai generale.

5. Toți Membrii ar trebui ca, în măsura în care este posibil în mod rezonabil, să asigure navigatorilor de la bordul navelor aflate în porturile lor și în zonele de ancoraj asociate accesul la internet, iar tarifele, în cazul în care acestea există, să aibă un cuantum rezonabil.

6. Când un număr mare de navigatori de diferite naționalități are nevoie, într-un anumit port, de anumite facilități precum hoteluri, cluburi sau facilități sportive, autoritățile sau instituțiile competente din țara lor de origine și statele de pavilion, precum și asociațiile internaționale interesate ar trebui să poarte consultări și să coopereze între ele, la fel cum cooperează cu autoritățile și organele competente din statul pe teritoriul căruia se află portul, pentru a-și pune resursele în comun și pentru evitarea dublicării inutile.

7. Existența hotelurilor sau a căminelor adaptate nevoilor navigatorilor ar trebui să fie disponibile acolo unde este necesar. Ar trebui prevăzute servicii echivalente cu cele din hotelurile de categorie superioară, și ar trebui pe cât posibil să fie localizate în zone bune, departe de docurile porturilor. Astfel de hoteluri sau cămine trebuie supuse unui control adecvat, prețurile ar trebui să fie rezonabile și, dacă este necesar și realizabil, ar trebui să fie adoptate dispoziții pentru a permite cazarea familiilor navigatorilor.

8. Aceste facilități de cazare ar trebui să fie la dispoziția tuturor navigatorilor, indiferent de naționalitate, rasă, culoare, sex, religie, opinii politice sau origine socială și indiferent de statul de pavilion al navei pe care sunt angajați sau la bordul căreia desfășoară o activitate. Fără a aduce prejudiciu acestui principiu, în anumite porturi ar putea fi necesară existența mai multor tipuri de facilități la un nivel comparabil, dar adaptate nevoilor diverselor grupuri de navigatori.

9. Ar trebui adoptate măsuri pentru ca, în măsura posibilului, personalul calificat să fie angajat cu normă întreagă, pentru gestiunea facilităților și serviciilor de bunăstare ale navigatorilor, în plus față de orice lucrători voluntari.

Principiul director B 4.4.3 – Consiliile pentru bunăstare

1. Consiliile pentru bunăstare ar trebui create în port la nivel național și regional, după caz. Funcțiile acestora includ:

(a) revizuirea conformității facilităților de bunăstare existente și monitorizarea nevoii de a furniza facilități suplimentare sau scoaterea din uz a celor foarte puțin utilizate; și

(b) asistarea și consilierea persoanelor responsabile pentru furnizarea facilităților și asigurarea coordonării între acestea.

2. Consiliile pentru bunăstare ar trebui să includă în rândul membrilor lor reprezentanți ai organizațiilor armatorilor și navigatorilor, ai autorităților competente și, dacă este cazul, ai organizațiilor voluntare și ai organismelor sociale.

3. Dacă este cazul, consulii statelor maritime și reprezentanții locali ai organizațiilor străine pentru bunăstare ar trebui, conform legislației și reglementărilor naționale, să se asocieze cu consiliile pentru bunăstare în ceea ce privește activitatea în port, la nivel regional sau național.

Principiul director B 4.4.4 – Finanțarea facilităților de bunăstare

1. Potrivit condițiilor și practicii naționale, sprijinul financiar pentru facilitățile portuare de bunăstare trebuie să fie disponibil prin una sau mai multe dintre următoarele surse:

(a) subvenții din fonduri publice;

(b) taxe sau drepturi speciale achitate din surse de transport maritim;

(c) contribuții voluntare ale armatorilor, navigatorilor sau ale organizațiilor acestora; și

(d) contribuții voluntare din alte surse.

2. Când impozitele, taxele și alte drepturi speciale sunt destinate finanțării, acestea ar trebui folosite numai în scopul în care sunt colectate.

Principiul director B 4.4.5 – Difuzarea informației și măsuri de facilitare

1. Ar trebui să fie transmise navigatorilor informații despre deschiderea unor facilități, transporturi speciale, servicii de bunăstare, facilități de divertisment și educaționale și locațiile religioase, precum și facilitățile furnizate special pentru navigatori în porturile de escală.

2. Mijloace de transport adecvate și la prețuri accesibile ar trebui să fie la dispoziția navigatorilor din locații convenabile din interiorul porturilor, la orice oră rezonabilă, pentru a permite accesul acestora în zonele urbane.

3. Autoritățile competente ar trebui să ia toate măsurile potrivite pentru a aduce la cunoștința armatorilor și navigatorilor care intră în port orice legi speciale și cutume a căror încălcare le-ar putea pune în primejdie libertatea.

4. Autoritățile competente ar trebui să doteze zonele portuare și drumurile de acces în porturi cu iluminat și indicatoare rutiere adecvate și cu patrule regulate pentru protecția navigatorilor.

Principiul director B 4.4.6 – Navigatorii în port străin

1. Pentru protecția navigatorilor în porturi străine ar trebui adoptate măsuri pentru a facilita:

SECRETARIAT

(a) accesul la consulii statului lor de cetățenie sau ai statului de reședință; și

(b) cooperarea eficientă între consuli și autoritățile locale sau naționale.

2. Navigatorii care sunt reținuți într-un port străin ar trebui să fie tratați cu promptitudine potrivit procedurii legale și trebuie să beneficieze de protecție consulară adecvată.

3. Dacă un navigator este reținut, oricare ar fi motivul, pe teritoriul unui Membru, autoritatea competentă ar trebui să informeze de urgență, dacă navigatorul solicită acest lucru, statul de pavilion și statul de naționalitate ale navigatorului. Autoritatea competentă ar trebui să-l informeze cu promptitudine pe navigator despre dreptul său de a face o astfel de cerere. Statul de naționalitate al navigatorului ar trebui să notifice cu promptitudine rudele cele mai apropiate ale navigatorului. Autoritatea competentă ar trebui să permită funcționarilor consulari ale acestor state să aibă acces imediat la navigator și să îl viziteze regulat pe parcursul perioadei de detenție.

4. Fiecare Membru ar trebui să adopte măsurile necesare, dacă este cazul, pentru a asigura siguranța navigatorilor împotriva agresiunilor și a altor acte ilegale în perioada în care nava se află în ape teritoriale și mai ales în apropierea porturilor.

5. Persoanele responsabile în port și la bordul unei nave ar trebui să facă toate eforturile pentru a facilita lăsarea la țărm a navigatorilor cât mai curând posibil după ce o navă a ajuns în port.

Regula 4.5 – Securitate socială

Scop: Asigurarea adoptării măsurilor luate vizând accesul navigatorilor la securitate socială

1. Fiecare Membru trebuie să asigure că toți navigatorii și, conform legislației naționale, persoanele aflate în sarcina acestora să beneficieze de securitate socială conform Codului, fără a prejudicia în niciun fel condițiile mai favorabile la care se face referire în paragraful 8 al articolului 19 din Constituție.

2. Fiecare Membru se angajează să ia măsuri, în concordanță cu circumstanțele naționale, individuale și prin cooperare internațională pentru a obține progresiv o protecție socială completă pentru navigatori.

3. Fiecare Membru trebuie să se asigure că navigatorii care fac subiectul legislației de securitate socială, și, conform legislației naționale, persoanele aflate în sarcina lor, sunt îndreptățite să beneficieze de prestații de securitate socială nu în condiții mai puțin favorabile decât lucrătorii de la țărm.

Norma A 4.5 – Securitate socială

1. Ramurile luate în considerare la care trebuie să se ajungă pentru a obține progresiv protecție completă de securitate socială în conformitate cu Regula 4.5 sunt: îngrijirile medicale, indemnizațiile de boală, indemnizațiile pentru șomaj, indemnizațiile pentru pensie, indemnizațiile în caz de accidente de muncă sau boala profesională, indemnizațiile familiale, indemnizațiile de maternitate, indemnizațiile de invaliditate și indemnizațiile de urmaș care completează protecția prevăzută la Regula 4.1 privind îngrijirile medicale și 4.2 privind obligațiile armatorilor și de alte titluri ale prezentei Convenții.

2. La momentul ratificării, protecția care trebuie prevăzută de fiecare Membru în concordanță cu paragraful 1 al Regulii 4.5 trebuie să includă cel puțin trei din cele nouă ramuri enumerate în paragraful 1 al prezentei norme.

3. Fiecare Membru trebuie să ia măsuri în funcție de situația sa națională pentru a furniza protecția complementară de securitate socială la care se face referire în paragraful 1 al prezentei norme pentru toți navigatorii domiciliați pe teritoriul său. Această responsabilitate ar putea fi pusă în practică, de exemplu, prin însușirea acordurilor bilaterale și multilaterale sau al sistemelor bazate pe contribuții. Protecția astfel garantată nu trebuie să fie mai puțin favorabilă decât aceea de care se bucură lucrătorii la țărm domiciliați pe acel teritoriu.

4. În ciuda atribuirii responsabilităților din paragraful 3 al prezentei norme, Membrii pot determina, prin acorduri bilaterale și multilaterale, și prin dispoziții adoptate în cadrul legal al organizațiilor regionale de integrare economică alte reguli privind legislația de securitate socială aplicabile navigatorilor.

5. Responsabilitățile fiecărui Membru privind navigatorii la bordul navelor care se află sub pavilionul statului respectiv sunt prevăzute la Regulile 4.1 și 4.2 precum și în prevederile corespunzătoare ale Codului, ca și cele decurgând din obligațiile generale, potrivit legislației internaționale.

6. Fiecare Membru trebuie să ia în considerare diverse modalități potrivit cărora, în absența acoperirii adecvate în ramurile menționate la paragraful 1 al prezentei norme, să fie oferite prestații comparabile navigatorilor, conform legislației și practicii naționale.

7. Protecția de la paragraful 1 al Regulii 4.5 poate fi prevăzută în legi sau regulamente, în scheme private sau acorduri colective sau într-o variantă combinată a acestora, după caz.

8. În conformitate cu legislația și practică națională, Membrii trebuie să coopereze, prin acorduri bilaterale sau multilaterale sau prin alte reglementări, pentru a se asigura de întreținerea drepturilor de securitate socială, că acestea să fie asigurate prin schemele contributive sau necontributive, care au fost obținute sau care sunt în curs de obținere de către toți navigatorii, indiferent de domiciliu.

9. Fiecare Membru trebuie să stabilească proceduri efective și corecte pentru reglementarea diferendelor.

10. Fiecare Membru trebuie, la momentul ratificării să specifice ramurile pentru care se acordă protecție, în conformitate cu paragraful 2 al prezentei norme. Trebuie înștiințat Directorul General al Biroului Internațional al Muncii când acordă prestații de securitate socială potrivit unuia sau mai multor ramuri menționate la paragraful 1 al prezentei norme. Directorul General va ține un registru al acestei informări și îl va pune la dispoziția tuturor părților interesate.

11. Rapoartele către Biroul Internațional al Muncii, potrivit articolului 22 din Constituție, vor include de asemenea, și informații referitoare la măsurile adoptate potrivit paragrafului 2 al Regulii 4.5 în vederea extinderii protecției către alte ramuri.

Principiul director B 4.5 – Securitate socială

1. Protecția care trebuie acordată în momentul ratificării potrivit normei A 4.5, paragraful 2, ar trebui să includă cel puțin îngrijirile medicale, indemnizațiile de boală și indemnizațiile în caz de accidente de muncă sau boala profesională.

2. În circumstanțele menționate la normă A 4.5, paragraful 6, pot fi acordate prin asigurare, acordurile bilaterale și multilaterale sau alte mijloace efective, beneficii comparabile, având în vedere prevederile contractelor colective de muncă aplicabile. Când astfel de măsuri sunt adoptate, navigatorii care

SECRETARIAT

intră sub incidența acestora trebuie înștiințați asupra mijloacelor prin care protecția asigurată de anumite ramuri ale securității sociale este furnizată.

3. Când navigatorii sunt supuși mai multor legislații naționale de securitate socială, Membrii în cauză ar trebui să coopereze pentru a determina prin acord mutual care este legislația aplicabilă, având în vedere factori precum tipul și nivelul protecției în respectiva legislație care este mai favorabilă navigatorului în cauză, precum și preferințele navigatorilor.

4. Procedurile care trebuie stabilite potrivit normei A4.5, paragraful 9, ar trebui alcătuite astfel încât să acopere toate diferendele privind reclamațiile navigatorilor în cauză, indiferent de modalitatea în care este oferită acoperirea.

5. Fiecare Membru care are navigatori naționali, non-naționali sau din ambele categorii care își desfășoară activitatea pe nave aflate sub pavilionul sau trebuie să ofere protecția securității sociale prevăzută de prezenta Convenție așa cum este aplicabilă și trebuie să revizuiască periodic ramurile protecției securității sociale în norma A4.5, paragraful 1, referitor la identificarea oricăror ramuri suplimentare adecvate pentru navigatorii în cauză.

6. Contractul individual de muncă al navigatorilor ar trebui să identifice mijloacele prin care protecția diferitelor ramuri ale securității sociale vor fi furnizate navigatorului de către armator, precum și orice alte informații relevante la dispoziția armatorului, precum deducerile statutare din salariile navigatorilor și contribuțiile armatorilor care pot fi făcute potrivit solicitărilor organismelor autorizate identificate potrivit sistemelor naționale relevante de securitate socială.

7. Membrul sub pavilionul căruia se află nava trebuie, prin exercitarea efectivă a competenței sale asupra chestiunilor sociale, să se convingă că armatorii își îndeplinesc responsabilitățile în ceea ce privește protecția securității sociale, inclusiv că depun contribuțiile cerute la sistemele de securitate socială.

TITLUL 5 – CONFORMITATE ŞI PUNERE ÎN APLICARE

1. Regulile din cadrul acestui Titlu specifică fiecărui Membru responsabilitatea de a respecta şi aplica principiile şi drepturile stabilite în articolele prezentei Convenţii, precum şi obligaţiile particulare furnizate în Titlurile 1, 2, 3 şi 4.

2. Paragrafele 3 şi 4 ale Articolului VI, care permit aplicarea Părţii A a Codului prin prevederi echivalente pe ansamblu, nu se aplică Părţii A din Cod în cadrul acestui Titlu.

3. Potrivit paragrafului 2 al Articolului VI, fiecare Membru va implementa responsabilităţile sale potrivit Regulilor în maniera stabilită prin normele corespunzătoare din Partea A a Codului, ţinând cont de principiile directoare corespunzătoare din Partea B a Codului.

4. Prevederile acestui Titlu vor fi implementate ţinând cont că navigatorii şi armatorii, ca şi orice alte persoane, sunt egali în faţa legii şi au dreptul la protecţie egală; ei nu vor face subiectul discriminării în accesul la judecată, tribunale sau alte mecanisme de reglementare a diferendelor. Prevederile acestui Titlu nu determina competenţa legală sau materială.

Regula 5.1 – Responsabilităţile statului de pavilion

Scop: Asigurarea punerii în aplicare de către fiecare Membru a responsabilităţilor proprii în temeiul acestei Convenţii în ceea ce priveşte navele aflate sub pavilionul său

Regula 5.1.1 – Principii generale

1. Fiecare Membru este responsabil pentru a asigura implementarea obligaţiilor în temeiul prezentei Convenţii în ceea ce priveşte navele aflate sub pavilionul său.

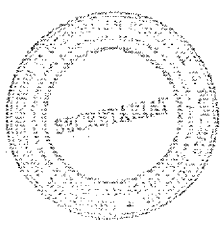
2. Fiecare Membru trebuie să stabilească un sistem eficient pentru inspecţia şi certificarea condiţiilor de lucru în domeniul maritim, în conformitate cu Regulile 5.1.3 şi 5.1.4, asigurându-se că, condiţiile de muncă şi de viaţă pentru navigatorii de pe navele sub pavilionul său, întrunesc şi continuă să întrunească normele prezentei Convenţii.

3. Pentru stabilirea unui sistem eficient de inspecţie şi certificare a condiţiilor de muncă în sectorul maritim, un Membru, poate după caz, autoriza instituţii publice sau alte organizaţii (inclusiv pe acelea ale altui Membru, dacă acesta consimte), pe care le recunoaşte ca fiind independente şi competente pentru a efectua inspecţii sau pentru a elibera certificate sau pentru ambele cazuri. În toate cazurile, Membrul rămâne total răspunzător pentru inspecţia şi certificarea condiţiilor de muncă şi de viaţă pentru navigatorii de pe navele care arborează pavilionul său.

4. Un certificat de muncă în sectorul maritim, însoţit de o declaraţie de conformitate a muncii în sectorul maritim, atestă în lipsa unei prevederi contrare că vasul a fost inspectat corespunzător de către statul de pavilion şi că prevederile prezentei Convenţii privind condiţiile de muncă şi de viaţă pentru navigatori au fost realizate în măsură certificată.

5. Informaţii la care se referă sistemul în paragraful 2 al prezentei Reguli, incluzând metode folosite pentru evaluarea eficacităţii sale, trebuie incluse în raportul Membrului către Biroului Internaţional al Muncii, conform articolului 22 al Constituţiei.

Norma A5.1.1 – Principii generale



1. Fiecare Membru trebuie să stabilească clar obiectivele și normele care se referă la administrarea inspecției și sistemul de certificare, la fel ca și procedurile adecvate care evaluează măsura în care aceste obiective sunt acoperite și normele sunt respectate.

2. Fiecare Membru va solicita tuturor navelor care arborează pavilionul său să aibă la bord o copie a prezentei Convenții.

Principiul director B 5.1.1 – Principii generale

1. Autoritatea competentă ar trebui să ia dispozițiile necesare în vederea promovării unei cooperări eficiente dintre instituțiile publice și alte organisme, la care se face referire în regulile 5.1.1 și 5.1.2 privind condițiile de muncă și viață ale navigatorilor de la bord.

2. Pentru a asigura o mai bună cooperare între inspectori și armatori, navigatorii și organizațiile din care provin și pentru a menține ori îmbunătăți condițiile de muncă și viață ale navigatorilor de la bord, autoritatea competenta ar trebui să consulte reprezentanții unor astfel de organisme la intervale regulate de timp în legătură cu cele mai potrivite mijloace de atingere a acestor obiective. Modalitatea unei astfel de consultări ar trebui să fie stabilită de autoritatea competentă după consultarea cu organizațiile armatorilor și ale navigatorilor.

Regula 5.1.2. – Autorizarea organizațiilor recunoscute

1. Instituțiile publice sau alte organizații la care se face referire în paragraful 3 al Regulii 5.1.1 („organizații recunoscute") trebuie să fi fost recunoscute ca îndeplinind cerințele Codului privind competența și independența, de către autoritatea competentă. Funcțiile de inspecție și certificare pe care organizațiile recunoscute pot fi autorizate să le îndeplinească, trebuie să decurgă din scopul activităților care sunt expres menționate în Cod ca fiind executate de către autoritatea competentă sau de către o organizație recunoscută.

2. Rapoartele la care se face referire în paragraful 5 al Regulii 5.1.1 trebuie să conțină informații referitoare la orice organizație recunoscută, nivelul autorizației acordate și dispozițiile date de Membru pentru a se asigura că activitățile autorizate sunt complete și eficiente.

Norma A 5.1.2 – Autorizarea organizațiilor recunoscute

1. În scopul recunoașterii, potrivit paragrafului 1 al Regulii 5.1.2, autoritatea competentă trebuie să examineze competența și independența organismului interesat și să stabilească dacă organizația a demonstrat, în măsura necesară executării activităților acoperite de autorizația conferită acesteia, că organizația:

a) are expertizele necesare în aspectele relevante ale prezentei Convenții și cunoștințe suficiente privind exploatarea navelor, inclusiv condițiile minime cerute navigatorilor pentru munca la bordul navelor, condiții de angajare, de cazare, recreere și hrană, prevenirea accidentelor, protecția sănătății și îngrijirile medicale, bunăstare și protecție privind securitatea socială;

b) are abilitatea de a păstra și actualiza expertiza personalului propriu;

c) are cunoștințe suficiente asupra prevederilor prezentei Convenții, precum și asupra legislației naționale aplicabile și a instrumentelor internaționale relevante; și

d) are structura, mărimea, experiența și capabilitatea potrivite tipului și gradului de autorizare.

2. Orice autorizație acordată în domeniul inspecțiilor va împuternici, cel puțin, organizația recunoscută să solicite remedierea deficientelor pe care le constată în condițiile de muncă și de viață ale navigatorilor și să efectueze inspecții la cererea statului de port.

3. Fiecare Membru stabilește:

a) un sistem care să asigure caracterul adecvat al activităților desfășurate de către organizațiile recunoscute, care include informații privind toate legile naționale aplicabile și regulamentele și instrumentele internaționale relevante; și

b) proceduri de comunicare cu astfel de organizații și controlul activității lor.

4. Fiecare Membru va pune la dispoziția Biroului Internațional al Muncii o listă actualizată a organizațiilor recunoscute și autorizate să acționeze pentru acesta și va actualiza continuu această listă. Această listă va specifica funcțiile pe care organizațiile recunoscute au fost autorizate să le îndeplinească. Biroul va face lista publică.

Principiul director B 5.1.2 – Autorizarea organizațiilor recunoscute

1. Organizația care dorește să fie recunoscută ar trebui să-și demonstreze competența tehnică, administrativă și managerială și capacitatea de a asigura prestarea serviciilor de calitate în termenele prescrise.

2. În scopul evaluării mijloacelor de care dispune o organizație, autoritatea competentă va stabili dacă aceasta:

(a) are personal tehnic, managerial și de sprijin adecvat;

(b) are suficient personal calificat pentru a furniza serviciul cerut, repartizați pe o zonă geografică corespunzătoare;

(c) și-a dovedit capacitatea de a furniza servicii de calitate în termenele prescrise; și

(e) este independentă și capabilă să înregistreze și să raporteze despre operațiunile pe care le desfășoară.

3. Autoritatea competentă ar trebui să încheie un acord scris cu orice organizație pe care o recunoaște pentru autorizare. Acordul ar trebui să cuprindă următoarele elemente:

(a) domeniul de aplicare;

(b) scopul;

(c) condiții generale;

(d) executarea funcțiilor vizate de autorizație;

(e) bază legală a funcțiilor vizate de autorizație;

(f) raportarea către autoritatea competentă;

(g) menționarea autorizației eliberate de autoritatea competentă organizației recunoscute; și

(h) controlul de către autoritatea competentă a activităților delegate organizației recunoscute.

SECRETARIAT

4. Fiecare Membru ar trebui să solicite organizațiilor recunoscute să elaboreze un sistem de calificare a personalului angajat de ele în calitate de inspectori pentru a asigura actualizarea regulată a cunoștințelor și competențelor acestora.

5. Fiecare Membru ar trebui să solicite organizațiilor recunoscute să păstreze registre de evidență a serviciilor prestate pentru a putea fi în măsură să stabilească dacă acestea au acționat conform normelor aplicabile în privința aspectelor la care se referă aceste servicii.

6. La elaborarea procedurilor de control la care se face referire în norma A5.1.2, paragraful 3(b), Membrii ar trebui să ia în considerare *Directivele pentru autorizarea organizațiilor care acționează în numele administrației*, adoptate în cadrul Organizației Internaționale Maritime.

Regula 5.1.3 – Certificatul de muncă în sectorul maritim și declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim

1. Prezenta regulă se aplică navelor care au:

(a) un tonaj brut de 500 de tone sau mai mare, angajate în voiajuri internaționale; și

(b) un tonaj brut de 500 de tone sau mai mare, aflate sub pavilionul unui Membru și care operează dintr-un port sau între porturi, în altă țară.

În scopul aplicării prezentei reguli, „voiaj internațional" semnifică un voiaj dintr-o țară către un port situat în afara acestei țări.

2. Prezenta regulă se aplică oricărei nave care arborează pavilionul unui Membru și nu este acoperită de paragraful 1 al acestei Reguli, la solicitarea armatorului către Membrul respectiv.

3. Fiecare Membru va cere navelor care se află sub pavilionul său să dețină și să actualizeze un certificat de muncă în sectorul maritim care să ateste că standardele de muncă și viață ale navigatorilor pe navă, inclusiv măsurile pentru a asigura conformitatea continuă a dispozițiilor adoptate care trebuie menționate în declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim, menționată la paragraful 4 al prezentei Reguli, au fost inspectate și îndeplinesc prevederile legislației naționale sau alte dispoziții privind aplicarea prezentei Convenții.

4. Fiecare Membru va cere navelor care se află sub pavilionul său să dețină și să actualizeze și declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim, care menționează prevederile naționale pentru aplicarea prezentei Convenții, referitoare la standardele de muncă și viață ale navigatorilor și care prevede măsurile adoptate de armator pentru a asigura respectarea acestor prevederi pe nava sau navele respective.

5. Certificatul de muncă în sectorul maritim și declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim vor respecta modelul prevăzut de Cod.

6. În cazul în care autoritatea competentă a unui Membru sau o organizație recunoscută, autorizată în acest scop, constată prin intermediul unei inspecții că o navă care se află sub pavilionul Membrului îndeplinește sau continuă să îndeplinească prevederile prezentei Convenții, va elibera sau reînnoi un certificat de muncă în sectorul maritim care va fi înregistrat în registrul public al certificatelor.



7. Cerințele detaliate pentru certificatul de muncă în sectorul maritim și declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim, inclusiv o listă a aspectelor ce trebuie inspectate și aprobate sunt prevăzute în partea A a Codului.

Norma A5.1.3 – Certificatul de muncă în sectorul maritim și declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim

1. Certificatul de muncă în sectorul maritim va fi eliberat unei nave de autoritatea competentă sau de o organizație recunoscută, pe deplin autorizată în acest scop, pentru o perioadă ce nu va depăși cinci ani. O listă a aspectelor ce trebuie inspectate și evaluate în vederea respectării legislației naționale sau altor măsuri de aplicare a dispozițiilor prezentei Convenții, referitoare la standardele de muncă și viață ale navigatorilor pe nave, înainte de eliberarea certificatul de muncă în sectorul maritim, se găsește în Apendicele A5-I.

2. Valabilitatea certificatul de muncă în sectorul maritim va fi subiectul unei inspecții intermediare a autorității competente sau a unei organizații recunoscute, autorizate în acest scop, pentru a asigura continuarea respectării cerințelor interne de aplicare a prezentei Convenții. În cazul în care este efectuată o singură inspecție intermediară, iar perioada de valabilitate a certificatului este de cinci ani, aceasta va avea loc între a doua și a treia dată aniversară a certificatului. Această dată reprezintă ziua și luna fiecărui an care corespunde datei de expirare a certificatului de muncă în sectorul maritim. Scopul și complexitatea inspecției intermediare vor fi aceleași ca în cazul unei inspecții pentru reînnoirea certificatului. Certificatul va fi confirmat în urma inspecției intermediare favorabile.

3. Fără a aduce atingere paragrafului 1 al prezentei Norme, în cazul în care inspecția pentru reînnoire a fost efectuată în termen de trei luni înainte de expirarea certificatului existent, noul certificat de muncă în sectorul maritim va fi valabil de la data efectuării inspecției pentru reînnoire, pentru o perioadă ce nu va depăși cinci ani de la data expirării certificatului existent. Atunci când inspecția de reînnoire este finalizată cu mai mult de trei luni înainte de data expirării certificatului existent, noul certificat va fi valabil pentru o perioadă de maximum cinci ani, începând de la data finalizării inspecției de reînnoire.

4. Fără a aduce atingere paragrafului 1 al prezentei norme, în cazul în care, după o inspecție de reînnoire finalizată înainte de expirarea unui certificat de muncă maritimă, se constată că nava continuă să respecte legile și reglementările naționale sau alte măsuri de punere în aplicare a cerințelor prezentei Convenții, dar un certificat nou nu poate fi emis imediat și pus la dispoziție la bordul acelei nave, autoritatea competentă sau organizația recunoscută autorizată în acest scop poate prelungi valabilitatea certificatului pentru o perioadă suplimentară care să nu depășească cinci luni de la data expirării certificatului existent și va viza certificatul în consecință. Noul certificat va fi valabil pentru o perioadă de maximum cinci ani, începând de la data prevăzută la paragraful 3 al prezentei norme.

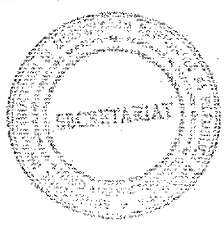
5. Un certificat de muncă în sectorul maritim poate fi eliberat cu titlu provizoriu:

(a) navelor noi la livrare;

(b) în cazul în care o navă schimba pavilionul; sau

(c) în cazul în care un armator își asumă responsabilitatea pentru exploatarea unei nave noi pentru acest armator.

6. Un certificat provizoriu de muncă în sectorul maritim poate fi eliberat pentru o perioadă ce nu va depăși șase luni, de către autoritatea competentă sau de o organizație recunoscută, autorizată în acest scop.



7. Un certificat provizoriu de muncă în sectorul maritim poate fi eliberat numai ca urmare a verificării următoarelor aspecte:

(a) nava a fost inspectată, în măsura posibilului, în ceea ce privește chestiunile prevăzute în Apendicele A5-I, luând în considerare verificarea aspectelor menționate la subparagrafele (b), (c) și (d) ale acestui paragraf;

(b) armatorul a demonstrat autorității competente sau organizației recunoscute că nava are proceduri adecvate pentru a se conforma prezentei Convenții;

(c) comandantul cunoaște prevederile prezentei Convenții și obligațiile privind aplicarea acestora; și

(d) informațiile cerute au fost puse la dispoziția autorității competente sau organizației recunoscute pentru a întocmi o declarație de conformitate a muncii în sectorul maritim.

8. O inspecție completă conform paragrafului 1 al prezentei norme va fi efectuată înaintea expirării certificatului provizoriu pentru a permite eliberarea certificatului de muncă în sectorul maritim cu valabilitate obișnuită. Nu mai poate fi eliberat un nou certificat provizoriu după expirarea celor șase luni inițiale, menționate la paragraful 6 al prezentei norme. Nu este necesară eliberarea unei declarații de conformitate a muncii în sectorul maritim pentru perioada de valabilitate a certificatului provizoriu.

9. Certificatul de muncă în sectorul maritim, certificat provizoriu de muncă în sectorul maritimă și declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim vor fi întocmite în formă corespunzătoare modelelor prevăzute în Apendicele A5-II.

10. Declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim va fi atașată la certificatul de muncă în sectorul maritim. Va avea două părți:

(a) Partea I va fi elaborată de autoritatea competentă, care: i) va cuprinde lista chestiunilor de inspectat conform paragrafului 1 al prezentei norme; ii) va conține, de asemenea, prevederile naționale ce încorporează dispozițiile relevante ale prezentei Convenții, oferind o referință la dispozițiile legale naționale relevante, precum și, dacă este necesar, informații concise despre principalele aspecte ale prevederilor naționale; iii) se va referi și la prevederile legislației naționale specifice în funcție de tipul navei; iv) va înregistra orice dispoziții echivalente adoptate potrivit paragrafului 3 al Articolului VI; și v) indică clar orice derogare acordată de către autoritatea competentă conform Titlului III; și

(b) Partea a II-a va fi întocmită de către armator și cuprinde măsurile adoptate pentru a asigura conformitatea continuă cu prevederile naționale între inspecții și măsurile propuse pentru a asigura îmbunătățirea continuă.

Autoritatea competentă sau organizația recunoscută, pe deplin autorizată în acest scop certifică Partea II și eliberează declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim.

11. Rezultatul tuturor inspecțiilor ulterioare sau ale altor verificări efectuate în legătură cu nava respectivă și orice deficiențe semnificative sesizate în timpul unei asemenea verificări vor fi înregistrate, împreună cu data la care s-a constatat că au fost remediate deficiențele. Aceste informații, însoțite de o traducere în limba engleză, dacă nu sunt deja înregistrate în limba engleză, vor fi înscrise sau atașate la declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim sau vor fi puse în alt mod la dispoziția navigatorilor, inspectorilor

SECRETARIAT

statului de pavilion, funcționarilor autorizați în statele portului și reprezentanților armatorilor și navigatorilor, conform legislației naționale.

12. Un exemplar valabil și actualizat al certificatului de muncă în sectorul maritim și al declarației de conformitate a muncii în sectorul maritim, însoțite de o traducere în limba engleză, dacă originalele nu sunt întocmite în limba engleză, se vor afla pe navă și vor fi afișate într-un loc vizibil la bord, unde vor fi la dispoziția navigatorilor. O copie a acestor documente va fi pusă la dispoziție, conform legislației naționale, la cerere, navigatorilor, inspectorilor statului de pavilion, ofițerilor autorizați ai statului portului și reprezentanților armatorilor și navigatorilor.

13. Obligația privind traducerea în limba engleză de la paragrafele 11 și 12 ale prezentei norme, nu se aplică în cazul unei nave care nu este angajată într-un voiaj internațional.

14. Orice certificat eliberat potrivit paragrafului 1 sau 5 al prezentei norme își va înceta valabilitatea în oricare dintre următoarele cazuri:

(a) dacă inspecțiile relevante nu sunt încheiate în perioadele specificate la paragraful 2 al prezentei norme;

(b) dacă certificatul nu este aprobat conform paragrafului 2 al prezentei norme;

(c) în cazul în care o navă schimbă pavilionul;

(d) în cazul în care un armator nu își mai asumă responsabilitatea pentru exploatarea unei nave; și

(e) în cazul în care au fost efectuate schimbări substanțiale în structura sau echipamentul la care se referă Titlul 3.

15. În cazul prevăzut la paragraful 14 (c), (d) sau (e) al prezentei norme, un certificat nou va fi eliberat numai dacă autoritatea competentă sau organizația recunoscută care eliberează certificatul nou este convinsă că nava îndeplinește cerințele prezentei norme.

16. Un certificat de muncă în sectorul maritim va fi retras de autoritatea competentă sau de organizația recunoscută, autorizată în acest scop de statul căruia îi aparține pavilionul, dacă există dovezi că nava respectivă nu îndeplinește prevederile prezentei Convenții și nicio măsură corectivă nu a fost luată.

17. Când se analizează dacă un certificat de muncă în sectorul maritim ar trebui retras conform paragrafului 16 al prezentei norme, autoritatea competentă sau organizația recunoscută va lua în considerare gravitatea sau frecvența deficiențelor.

Principiul director B5.1.3 – Certificatul de muncă în sectorul maritim și declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim

1. Enumerarea prevederilor naționale în Partea I a declarației de conformitate a muncii în sectorul maritim ar trebui să includă sau să fie însoțite de referiri la dispozițiile legislative legate de condițiile de muncă și viață, pentru fiecare dintre prevederile enumerate în Apendicele A5-I. Când legislația națională urmează îndeaproape prevederile prezentei Convenții, este necesară doar o referire. Dacă o prevedere a Convenției este aplicată printr-o echivalare așa cum stipulează articolul VI, paragraful 3, aceasta prevedere ar trebui să fie identificată și este necesară furnizarea unei explicații. Când o exceptare este acordată de autoritatea competentă în temeiul Titlului 3, respectiva prevedere sau prevederile în cauză ar trebui să fie în mod clar indicate.

2. Măsurile la care se face referire în Partea II a declarației de conformitate a muncii în sectorul maritim întocmită de armator, ar trebui să indice în special situațiile în care se va verifica conformarea cu prevederile naționale specifice, persoanele responsabile cu această verificare, documentele care vor fi analizate, ca și procedurile ce vor fi urmate în cazurile de neconformitate. Partea II poate îmbrăca o serie de forme. Poate face referire la o documentație mai cuprinzătoare ce acoperă politici și proceduri legate de alte aspecte ale sectorului maritim, de exemplu documente cerute de *Codul Internațional de Management al Securității (Codul ISM)* sau informațiile cerute de Regula 5 a Convenției SOLAS, Capitolul XI-1 referitor la registrul sinoptic permanent al navelor.

3. Măsurile pentru asigurarea unei conformități continue ar trebui să se refere mai ales la prevederile internaționale generale privind obligația armatorului și a comandantului de a fi permanent informați despre cele mai recente progrese tehnologice și științifice privind amenajarea locului de muncă, ținând cont de pericolele inerente ale muncii navigatorilor, și în consecință, să informeze reprezentanții navigatorilor, garantând astfel un nivel mai bun de protecție a condițiilor de muncă și viață ale navigatorilor de la bord.

4. Este important mai presus de toate ca declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim să fie eliberată în termeni clari selectați pentru toți cei interesați, mai ales inspectorii de stat sub pavilionul căruia navighează nava, ofițerii autorizați ai statului portului și navigatorii, pentru a se verifica dacă prescripțiile sunt bine puse în practică.

5. Apendicele B5-I prezintă un exemplu de informații ce pot figura în declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim.

6. Când o navă își schimbă pavilionul așa cum este indicat în paragraful 14(c) al Normei A5.1.3 și când cele două state în cauză au ratificat prezenta Convenție, statul a cărui navă era autorizată inițial să navigheze sub acest pavilion ar trebui ca în cel mai scurt timp să comunice autorității competente a celuilalt Membru copia certificatului de muncă în sectorul maritim și a declarației de conformitate a muncii în sectorul maritim aflate la bordul navei înainte de schimbarea pavilionului și dacă este cazul, o copie a rapoartelor de inspecție concludente, dacă autoritatea competentă face o solicitare în acest sens în termen de trei luni de la data schimbării pavilionului.

Regula 5.1.4 – Inspecția și punerea în aplicare

1. Fiecare Membru verifică, prin intermediul unui sistem eficient și coordonat de inspecțiile periodice, de supraveghere și alte măsuri de control că navele care se află sub pavilionul său respectă prevederile prezentei convenții, așa cum sunt implementate de actele normative și legislația lor națională.

2. Partea A a Codului conține dispoziții detaliate referitoare la sistemul de inspecție și de implementare menționat la paragraful 1 al prezentei reguli.

Norma A5.1.4 – Inspecția și punerea în aplicare

1. Fiecare Membru trebuie să aibă un sistem de inspecție a condițiilor navigatorilor de la bordul navelor aflate sub pavilionul său care va include verificarea respectării măsurilor legate de condițiile de muncă și viață, așa cum sunt acestea menționate în declarația de conformitate cu munca în sectorul maritim, dacă este cazul și respectării prevederilor prezentei Convenții.

2. Autoritatea competentă va numi un număr suficient de inspectori calificați care să îndeplinească sarcinile prevăzute la paragraful 1 al acestei norme. În cazul în care organizațiile recunoscute au

fost autorizate să efectueze inspecții, Membrul va solicita ca personalul care efectuează inspecția să fie calificat pentru desfășurarea acestor sarcini și le va însărcina cu autoritatea legală necesară pentru desfășurarea sarcinilor.

3. Vor fi luate dispozițiile necesare care să asigure că inspectorii sunt formați, au competențe, atribuții, puteri, statutul și independența necesare pentru a putea verifica și asigura respectarea conformității menționate la paragraful 1 al acestei norme.

4. Astfel de inspecții se vor desfășura la intervalele menționate de Norma A5.1.3, după caz. Intervalul nu va depăși, în nicio situație, trei ani.

5. Dacă un Membru primește o plângere pe care nu o consideră nefondată sau obține dovezi că o navă aflată sub pavilionul său nu respectă prevederile acestei convenții sau dacă există deficiențe grave în aplicarea măsurilor cuprinse în declarația de conformitate din domeniul muncii în sectorul maritim, acesta va lua acțiunile necesare pentru a ancheta această problemă și pentru a se asigura că sunt luate măsurile de remediere a oricăror deficiențe constatate.

6. Fiecare Membru formulează reguli adaptate și se va asigura de aplicarea efectivă a acestora pentru a garanta inspectorilor un statut și condiții de muncă care să le asigure independența față de schimbările de guvern și față de influențe externe neadecvate.

7. După primirea instrucțiunilor clare referitoare la sarcinile pe care urmează să le îndeplinească și fiind investiți corespunzător, inspectorii sunt autorizați:

a) să urce la bordul unei nave aflate sub pavilionul Membrului;

b) să desfășoare orice examinări, controale sau anchete pe care le-ar putea considera necesare pentru a se asigura că normele sunt respectate cu strictețe; și

c) să solicite că orice deficientă să fie remediată și, acolo unde au motive să considere că deficiențele constituie o încălcare gravă a cerințelor acestei Convenții (inclusiv drepturile navigatorilor) sau reprezintă un pericol semnificativ pentru siguranță, sănătatea sau securitatea navigatorilor, să interzică unei nave părăsirea portului până la adoptarea măsurilor necesare.

8. Orice măsură adoptată ca urmare a paragrafului 7 (c) al acestei norme, face obiectul oricărui drept de apel în fața unei autorități judecătorești sau administrative.

9. Inspectorii au competența de a da avertismente și de a oferi consiliere în schimbul instituirii sau recomandării de proceduri acolo unde încălcarea normei nu pune în pericol nici securitatea, nici, sănătatea navigatorilor respectivi și acolo unde nu există precedent al unor încălcări similare.

10. Inspectorii păstrează confidențialitatea sursei oricărei plângeri sau reclamații referitoare la un pericol sau deficiență legată de condițiile de muncă și viață ale navigatorilor sau o violare a legilor și reglementărilor și nu oferă informații armatorului, reprezentantului armatorului sau operatorului navei asupra faptului că inspecția a fost efectuată ca urmare a unei astfel de plângeri.

11. Inspectorii nu vor fi însărcinați cu competențe care, ca urmare a numărului sau naturii acestora, ar putea să interfereze cu inspecția efectivă sau să le prejudicieze în orice fel autoritatea sau imparțialitatea în relațiile cu armatorii, navigatorii sau alte părți interesate. În particular, inspectorilor:

a) le este interzis orice interes direct sau indirect în orice operațiune în care sunt solicitați să efectueze o inspecție; și

b) sub sancțiunea unor pedepse adecvate și a unor măsuri disciplinare, le este interzis să dezvăluie, chiar și după părăsirea serviciului, orice secret comercial sau proceduri de funcționare confidențiale sau informații cu caracter personal pe care le-ar afla în exercitarea atribuțiilor.

12. Inspectorii vor depune la autoritatea competentă un raport al fiecărei inspecții. O copie a raportului în limba engleză sau în limba de lucru a navei va fi transmisă comandantului navei și o altă copie va fi expusă la avizierul navei pentru informarea navigatorilor și, la cerere, trimisă reprezentanților lor.

13. Autoritatea competentă păstrează registre ale inspecțiilor privind condițiile navigatorilor de pe navele aflate sub pavilionul său și vor publica un raport anual cu activitățile de inspecție, într-un termen rezonabil de la încheierea anului care nu va depăși în nici un caz șase luni de la sfârșitul anului în cursul căruia s-au desfășurat inspecțiile.

14. În cazul unei anchete ca urmare a unui incident major, raportul este supus autorității competente de îndată ce va fi disponibil, nu mai târziu de o lună de la emiterea concluziilor anchetei.

15. La efectuarea unei inspecții sau când sunt adoptate măsuri potrivit dispozițiilor prezentei norme, vor fi depuse toate eforturile pentru a se evita reținerea sau întârzierea nejustificată a navei.

16. Compensațiile sunt plătite potrivit legislației naționale pentru orice prejudiciu sau pierdere care rezultă din exercitarea ilicită a puterilor de către inspectori. Sarcina probei revine în fiecare caz reclamantului.

17. Se prevăd și se aplică sancțiuni adecvate și alte măsuri coercitive, de către fiecare Membru, în cazul nerespectării prevederilor prezentei convenții, inclusiv a drepturilor navigatorilor și obstrucționării exercitării atribuțiilor inspectorilor.

Principiul director B5.1.4 – Inspecția și punerea în aplicare

1. Autoritatea competentă sau orice alt serviciu ori autoritate responsabile cu inspecția parțială sau totală a condițiilor de muncă și viață ale navigatorilor ar trebui să dispună de resursele necesare pentru a-și putea îndeplini funcțiile. În particular:

(a) fiecare Membru ar trebui să ia măsurile necesare pentru ca inspectorii să poată dispune, dacă este necesar, de asistenta experților și a specialiștilor calificați corespunzător, în realizarea muncii lor.

(b) inspectorii ar trebui să dispună de sedii situate convenabil, ca și de mijloace materiale și de transport adecvate pentru a se putea achita de sarcini în mod echitabil.

2. Autoritatea competentă ar trebui să elaboreze o politică în materie de conformitate și de punere în aplicare în vederea garantării unei anumite coerențe și pentru îndrumarea activităților de inspecție și de aplicare relative la prezenta Convenție. Copii ale acestei politici ar trebui să fie comunicate tuturor inspectorilor și reprezentanților legii care sunt interesați și ținute la dispoziția publicului, a armatorilor și a navigatorilor.

3. Autoritatea competentă ar trebui să instituie proceduri simple care să-i permită să primească în mod confidențial informații referitoare la eventuale încălcări ale prevederilor prezentei convenții, inclusiv a drepturilor navigatorilor, aduse la cunoștință direct de către navigatori sau prin intermediul reprezentanților lor, în așa fel încât inspectorii să poată ancheta neîntârziat problema apărută, inclusiv:

SECRETARIAT

a) abilitând comandantul, navigatorii sau reprezentanții acestora din urmă să ceară o inspecție de câte ori consideră necesar; și

b) furnizând armatorilor și navigatorilor, precum și organizațiilor interesate, informații și sfaturi tehnice cu privire la mijloacele cele mai eficiente de conformare la prevederile prezentei convenții și de operare a unei îmbunătățiri continue a condițiilor navigatorilor de la bordul navelor.

4. Inspectorii ar trebui să fie foarte bine pregătiți și suficient de numeroși pentru a se putea achita în mod eficient de sarcinile lor, ținând seama de următoarele elemente:

a) importanta sarcinilor ce le revin, mai ales numărul, natura și mărimea navelor supuse inspecției, ca și numărul și complexitatea dispozițiilor legale aplicabile;

b) resursele puse la dispoziția inspectorilor; și

c) condițiile practice în care inspecția trebuie efectuată pentru a fi eficientă.

5. Sub rezerva condițiilor stabilite de legislația națională pentru recrutarea în serviciul public, inspectorii ar trebui să aibă calificarea și perfecționarea adecvate pentru exercitarea funcțiilor lor și, pe cât posibil, să aibă o pregătire în domeniul maritim sau o experiență de navigator. Ei ar trebui să posede o cunoaștere adecvată a condițiilor de muncă și viață ale navigatorilor, precum și cunoașterea limbii engleze.

6. Pe timpul angajării lor, ar trebui luate măsuri pentru a asigura inspectorilor o perfecționare adecvată.

7. Toți inspectorii ar trebui să cunoască exact împrejurările în care trebuie făcută o inspecție, scopul acesteia în diferite circumstanțe și metoda generală de inspecție.

8. Inspectorii, acreditați corespunzător legii naționale, trebui să fie împuterniciți, cel puțin:

a) să urce la bordul navei liber și fără o anunțare prealabilă. Cu toate acestea, în momentul inspectării navei, inspectorii ar trebui să-și anunțe prezența comandantului sau persoanei care-i ține locul și după caz, navigatorilor sau reprezentanților lor;

b) să pună întrebări comandantului, navigatorilor sau oricărei alte persoane, inclusiv armatorului sau reprezentantului acestuia, cu privire la orice chestiune despre aplicarea prevederilor legale, în prezența martorilor pe care persoana i-a solicitat;

c) să ceară punerea la dispoziție a tuturor cărților, jurnalelor de bord, registrelor, certificatelor sau altor documente ori informații care au legătură cu obiectul inspecției, pentru a se putea verifica dacă legislația națională care pune în practică prezenta Convenție este respectată;

d) să asigure afișarea avizelor cerute de legislația națională care pune în practică prezenta Convenție;

e) să preleve, în scopul analizării, eșantioane de produse, mărfuri, apă potabilă, alimente, materiale și substanțe utilizate sau manipulate;

f) după o inspecție, să aducă imediat la cunoștința armatorului, a persoanei care exploatează nava sau a comandantului, lipsurile care ar putea prejudicia sănătatea și securitatea persoanelor de la bord;

g) să alerteze autoritatea competentă și dacă este cazul, organizația recunoscută cu privire la orice lipsă sau abuz pe care legislația în vigoare nu le ia în mod explicit în considerare și să le furnizeze propuneri de îmbunătățire a acestei legislații; și

h) să avizeze autoritatea competentă cu privire la orice accident de muncă sau boală profesională ce afectează navigatorii, în cazurile și modalitatea prescrise în legislație.

9. Când un eșantion este prelevat conform paragrafului 8 (e) al prezentului principiu director, armatorul sau reprezentantul său și, după caz, un navigator, ar trebui să asiste la operație sau să fie notificați. Cantitatea eșantionului ar trebui să fie corect consemnată de către inspector.

10. Raportul anual publicat de autoritatea competentă a Membrilor în ceea ce privește navele care se află sub pavilionul respectivelor state ar trebui să includă:

a) o listă a legilor și regulamentelor în vigoare referitoare la condițiile de muncă și viață ale navigatorilor, ca și toate amendamentele devenite aplicabile în timpul anului;

b) informații detaliate privind organizarea sistemului de inspecție;

c) statistici ale navelor sau altor sedii care fac obiectul inspecțiilor și ale navelor și alte sedii inspectate de curând;

d) statistici privind toți navigatorii care se supun legislației naționale;

e) statistici și informații privind violările de legislație, sancțiunile impuse și cazurile de reținere a navelor; și

f) statistici ale accidentelor de muncă și bolilor profesionale care afectează navigatorii și care fac obiectul unei declarații.

Regula 5.1.5 – Proceduri de plângere la bord

1. Fiecare Membru cere să existe la bordul navelor sub pavilionul său proceduri care să permită o reglementare justă, eficace și rapidă a oricărei plângeri prezentate de un navigator cu privire la o presupusă infracțiune la prevederile prezentei Convenții (inclusiv la drepturile navigatorilor).

2. Fiecare Membru interzice și sancționează orice formă de victimizare a unui navigator care a depus plângere.

3. Dispozițiile prezentei reguli și secțiunile corespunzătoare Codului nu afectează dreptul navigatorului de a căuta o reparație prin orice mod legal care i se pare potrivit.

Norma A5.1.5 – Proceduri de plângere la bord

1. Fără a încălca domeniul de aplicare mai larg pe care o au legislația sau contractele colective de muncă, navigatorii ar putea recurge la proceduri de plângere la bord pentru a face o plângere referitoare la orice chestiune care constituie, după părerea lor, o încălcare a prevederilor prezentei Convenții (inclusiv la drepturile navigatorilor).

2. Fiecare Membru se asigură ca legislația să prevadă stabilirea de proceduri de plângere la bord potrivite în vederea satisfacerii prevederilor Regulii 5.1.5. Aceste proceduri trebuie să aibă în vedere că litigiul

SECRETARIAT

aflat la originea plângerii să fie rezolvat la nivelul cel mai scăzut posibil. Totuşi, în toate cazurile, navigatorii au dreptul să adreseze plângerea direct comandantului şi, dacă consideră necesar, direct autorităţilor externe corespunzătoare.

3. Navigatorii au dreptul să fie însoţiţi sau reprezentaţi la momentul procedurii de plângere la bord şi vor fi prevăzute măsuri pentru a preveni victimizarea navigatorilor care au depus plângerea. Termenul „victimizare" descrie orice act răuvoitor, indiferent de autor, cu privire la un navigator care a prezentat o plângere care nu este în mod evident abuzivă sau calomnioasă.

4. Toţi navigatorii trebuie să primească, în afară de exemplarul contractului lor individual de muncă, un document care să descrie procedurile de plângere în vigoare la bordul navei. Documentul trebuie să menţioneze în special coordonatele autorităţii competente din statul sub al cărui pavilion se află şi, dacă acesta nu este acelaşi, în ţara de rezidenţă a navigatorilor, ca şi numele uneia sau mai multor persoane care se găsesc la bord şi care ar fi susceptibile, cu titlu confidenţial, să-i consilieze într-un mod imparţial cu privire la plângerea lor şi să-i ajute în orice alt mod să pună în practică procedura de plângere care le este disponibilă la bord.

Principiul director B 5.1.5 – Proceduri de plângere la bordul navei

1. Sub rezerva oricărei dispoziţii pertinente a unui contract colectiv de muncă aplicabil, autoritatea competentă ar trebui, în strânsă consultare cu organizaţiile armatorilor şi navigatorilor, să stabilească un model, în vederea stabilirii de proceduri echitabile, rapide şi documentate pentru tratarea plângerilor de la bordul navelor ce se află sub pavilionul statului în cauză. Următoarele elemente ar trebui luate în considerare la stabilirea acestor proceduri:

a) numeroase plângeri pot viza în mod explicit persoanele cărora le sunt adresate, adică comandantului navei. În toate cazurile, navigatorii ar trebui, de asemenea, să se poată plânge direct comandantului sau unor instanţe exterioare; şi

b) pentru evitarea oricărei victimizări a navigatorilor care au prezentat o plângere referitoare la chestiuni la care se referă prezenta Convenţie, procedurile ar trebui să încurajeze desemnarea la bordul navei a unei persoane în măsură să consilieze navigatorii în legătură cu procedurile la care pot recurge şi, dacă navigatorul autor al plângerii îi cere, să asiste la toate întâlnirile sau audierile legate de motivul plângerii.

2. Procedurile examinate în timpul consultărilor la care se referă paragraful 1 al prezentului principiu director ar trebui să prevadă cel puţin următoarele elemente:

a) plângerile ar trebui supuse şefului departamentului navigatorului care depune plângere sau ofiţerului superior navigatorului;

b) şeful departamentului sau ofiţerul superior ar trebui să se străduiască să rezolve problema într-un termen precizat, adaptat la obiectul litigiului;

c) dacă şeful departamentului sau ofiţerul superior nu reuşesc să soluţioneze litigiul astfel încât navigatorul să fie satisfăcut, acesta se poate adresa comandantului, care ar trebui să se ocupe personal de problemă;

d) navigatorii ar trebui să aibă permanent dreptul de a fi însoţiţi şi reprezentaţi de un alt navigator la alegerea lor, de la bordul navei în cauză;

e) plângerile și deciziile la care acestea au dat naștere ar trebui să fie înregistrate și o copie ar trebui dată navigatorului interesat;

f) dacă o plângere nu poate fi soluționată la bord, ar trebui să fie prezentată armatorului, pe uscat, iar acesta ar trebui să dispună de un interval de timp suficient pentru rezolvarea problemei, dacă aceasta se produce prin consultarea cu navigatorii interesați sau cu alte persoane desemnate pentru a-i reprezenta; și

g) în toate cazurile, navigatorii ar trebui să aibă dreptul să adreseze plângerea lor direct comandantului și armatorului, precum și autorităților competente.

Regula 5.1.6 – Accidente maritime

1. Fiecare Membru va face o anchetă oficială asupra oricărui accident maritim grav care a avut ca urmare o rănire sau o pierdere a unei vieți omenești în care a fost implicată o navă aflată sub pavilionul său. În principiu, raportul final al acestei anchete este făcut public.

2. Membrii trebuie să coopereze pentru a înlesni anchetele privind accidentele maritime grave menționate la paragraful 1 al prezentei reguli.

Norma A5.1.6 – Accidente maritime

(Fără dispoziții)

Principiul B 5.1.6 – Accidente maritime

(Fără dispoziții)

Regula 5.2 – Responsabilitățile statului portului

Scop: Permisiune fiecărui Membru să-și asume responsabilitățile potrivit prezentei Convenții, referitoare la cooperarea internațională necesară în vederea asigurării aplicării și respectării normelor Convenției la bordul navelor străine

Regula 5.2.1 – Inspecțiile în port

1. Fiecare navă străină care face escală, pe parcursul normal al activității sale sau pentru un motiv legat de exploatarea sa, în portul unui Membru, poate fi supus inspecției, conform dispozițiilor paragrafului 4 al Articolului V, pentru a se verifica conformitatea cu prevederile prezentei Convenții referitoare la condițiile de muncă și de viață ale navigatorilor la bordul navei, inclusiv drepturile navigatorilor.

2. Fiecare Membru acceptă certificatul de muncă în sectorul maritim și declarația de conformitate cu munca în sectorul maritim impuse de Regula 5.1.3 ca fiind atestări incontestabile în ceea ce privește conformitatea cu prevederile prezentei Convenții (inclusiv drepturile navigatorilor). În consecință, inspecția în porturi, exceptând cazurile precizate în Cod, se limitează la controlul certificatului și a declarației.

3. Inspecțiile în port sunt efectuate de către funcționari autorizați, potrivit dispozițiilor Codului și a altor acorduri internaționale aplicabile care guvernează inspecțiile de control al statului portului. Aceste inspecții se limitează la verificarea faptului că aspectele examinate sunt conforme cu dispozițiile aplicabile ale articolelor și regulilor prezentei convenții și numai ale Părții A din Cod.

SECRETARIAT

4. Inspecțiile efectuate în vederea aplicării prezentei reguli se bazează pe un sistem eficient de monitorizare și inspecție al statului portului și apt să asigure că, condițiile de muncă și de viață a navigatorilor la bordul navelor care intră într-un port al Membrului respectiv, îndeplinesc cerințele Convenției (inclusiv drepturile navigatorilor).

5. Informații referitoare la sistemul menționat la paragraful 4 al acestei reguli, inclusiv metoda folosită pentru evaluarea eficacității sale, figurează în rapoartele prezentate de state ca urmare a aplicării articolului 22 al Constituției.

Norma A5.2.1 – Inspecțiile în port

1. Când un funcționar autorizat, aflat la bordul navei pentru a efectua o inspecție și a solicitat, după caz certificatul de muncă în sectorul maritim și declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim, constată că:

a) documentația solicitată nu există, nu este actualizată, este falsă, documentele prezentate nu conțin informațiile solicitate de prezenta Convenție sau, din alt motiv, nu sunt valabile; sau

b) există motive solide pentru a crede că aceste condiții de muncă și de viață la bordul navei nu sunt conforme cu prevederile prezentei Convenții; sau

c) există motive întemeiate pentru a crede că navă și-a schimbat pavilionul pentru a evita respectarea dispozițiilor prezentei Convenții; sau

d) a fost depusă o plângere pe motivul că nu sunt respectate, potrivit prevederilor prezentei Convenții, anumite condiții de muncă și de viață la bordul navei;

o inspecție mai aprofundată poate fi efectuată în scopul verificării condițiilor de muncă și de viață de la bordul navei. O astfel de inspecție va fi efectuată, în orice situație, atunci când condițiile de muncă și de viață considerate ca fiind neconforme ar putea constitui un real pericol pentru securitatea, sănătatea sau siguranța navigatorilor sau când funcționarul autorizat are motive să creadă că orice deficiență constituie o încălcare gravă a dispozițiilor prezentei Convenții (inclusiv a drepturilor navigatorilor).

2. În cazul în care o inspecție mai detaliată este efectuată pe o navă străină într-un port al unui Membru de către funcționari autorizați, în circumstanțele menționate la paragraful 1 (a), (b) sau (c) a prezentei norme, aceasta va acoperi, în principiu, punctele enumerate la Apendicele A5-III.

3. În cazul în care, potrivit paragrafului 1 (d) al prezentei norme, este depusă o reclamație, inspecția se va limita, în general, la obiectul plângerii, cu condiția că plângerea sau investigația să furnizeze motive solide pentru efectuarea unei inspecții mai detaliate, potrivit paragrafului 1 (b) al prezentei norme. Potrivit paragrafului 1 (d) al prezentei norme, prin „plângere" se înțelege orice informație înaintată de un navigator, un organism profesional, o asociație, un sindicat sau, în general, orice persoană care are un interes privind siguranța navei, inclusiv în ceea ce privește riscurile pentru securitatea sau sănătatea navigatorilor aflați la bordul navei.

4. În cazul în care, ca urmare a efectuării unei inspecții mai detaliate, se constată că aceste condiții de muncă și de viață de la bordul navei nu sunt conforme cu dispozițiile prezentei Convenții, funcționarul autorizat: trebuie să aducă imediat la cunoștința comandantului navei deficiențele constatate și termenul în care acestea vor fi remediate. În cazul când funcționarul autorizat consideră că lipsurile constatate sunt importante

sau dacă aceste lipsuri au legătură cu plângerea depusă conform paragrafului 3 al prezentei norme, funcționarul autorizat le aduce la cunoștința organizațiilor armatorilor și navigatorilor prezente pe teritoriul Membrului unde se efectuează inspecția și poate:

a) să informeze un reprezentant al statului de pavilion;

b) să comunice informații pertinente autorităților competente din portul de escală următor.

5. Membrul pe teritoriul căruia s-a efectuat inspecția are dreptul să înainteze Directorului general al Biroului Internațional al Muncii o copie a raportului inspecției însoțită, dacă este cazul, de răspunsul comunicat în termenul prevăzut de autoritățile competente ale statului sub pavilionul căruia se află nava, pentru a putea fi adoptate măsurile considerate potrivite și utile în vederea asigurării faptului că această informație este consemnată și că este adusă la cunoștința părților care pot folosi mijloacele de recurs de care dispun.

6. În cazul în care, după o inspecție mai detaliată efectuată de către funcționarul autorizat, se constată că nava nu respectă dispozițiile prezentei Convenții și că:

a) condițiile de la bordul navei prezintă un pericol evident pentru sănătatea sau securitatea navigatorilor; sau

b) neconformitatea constituie o încălcare gravă sau repetată adusă prevederilor prezentei Convenții (inclusiv a drepturilor navigatorilor),

funcționarul autorizat va lua măsurile necesare pentru a se asigura că nava nu va ieși în larg până când neconformitățile menționate la alineatele (a) sau (b) ale prezentului paragraf nu sunt remediate sau până când funcționarul nu a acceptat un plan care presupune remedierea acestora și până când nu este convins de aplicarea rapidă a planului. Dacă navei îi este interzis să navigheze, funcționarul autorizat informează, fără întârziere, statul sub pavilionul căruia se află nava și îl invită pe unul dintre reprezentanții acestui stat să fie prezent, dacă este posibil și solicită un răspuns al statului sub pavilionul căruia se află nava, într-un termen stabilit. De asemenea, funcționarul autorizat informează, fără întârziere, organizațiile armatorilor și navigatorilor interesate ale statului portului în care are loc inspecția.

7. Fiecare Membru se va asigura că funcționarii autorizați primesc dispozițiile necesare, de tipul celor menționate la Partea B din Cod, referitoare la natura circumstanțelor care justifică imobilizarea navei conform paragrafului 6 al prezentei norme.

8. În exercitarea responsabilităților sale, potrivit prezentei norme, fiecare Membru evită, în măsura în care este posibil, imobilizarea sau întârzierea nefondată a navei. În cazul în care se stabilește că o navă a fost imobilizată sau întârziată nefondat, pagubele și pierderile vor fi compensate. În orice caz, dovada trebuie făcută de către reclamant.

Principiul director B5.2.1 – Inspecția în port

1. Autoritatea competentă ar trebui să elaboreze o politică de inspectare pentru funcționarii autorizați care procedează la inspecții conform reglementării 5.2.1. Această politică ar trebui să vizeze asigurarea unei anumite coerențe și să îndrume activitățile de inspectare și de punere în aplicare legate de prevederile prezentei convenții, inclusiv drepturile navigatorilor. Conținutul acestei politici ar trebui să fie comunicat tuturor funcționarilor autorizați și ținut la dispoziția atât a publicului, cât și a armatorilor și navigatorilor.

2. În scopul elaborării unei politici referitoare la împrejurările justificând imobilizarea unei nave în virtutea paragrafului 6 al Normei A5.2.1, autoritatea competentă ar trebui să țină cont de faptul că, în ceea ce privește infracțiunile vizate de paragraful 6(b) al Normei A5.2.1, gravitatea violării ar putea ține de natura deficienței în cauză. Aceasta s-ar aplica în cazurile de violare a drepturilor și principiilor fundamentale sau drepturilor în materie de ocupare în câmpul muncii și a drepturilor sociale ale navigatorilor, așa cum sunt stabilite de Articolele III și IV. De exemplu, angajarea unei persoane având o vârstă inferioară celei recomandate, ar trebui considerată ca o infracțiune gravă, chiar dacă aceasta se referă fie și doar la o singură persoană aflată la bord. În alte cazuri, ar trebui luat în considerare numărul diverselor lipsuri constatate pe parcursul unei inspecții: de exemplu, ar trebui eventual mai multe lipsuri privind cazarea sau alimentația și serviciul de servire a mesei care să amenințe securitatea și sănătatea, pentru că acest fapt să constituie o infracțiune gravă.

3. Membrii ar trebui, în măsura posibilului, să coopereze între ei, pentru adoptarea directivelor referitoare la politicile de inspecție, recunoscute la nivel internațional, mai ales în ceea ce privește împrejurările justificând imobilizarea unei nave.

Regula 5.2.2 – Proceduri de rezolvare la uscat a plângerilor navigatorilor

1. Fiecare Membru se asigură că navigatorii care se găsesc la bordul navei ce face escală într-un port situat pe teritoriul său, care fac obiectul unei încălcări ale prevederilor Convenției, incluzând drepturile navigatorilor, să aibă dreptul să depună o plângere pentru a facilita o rezolvare rapidă și concretă.

Norma A 5.2.2 – Proceduri de rezolvare la uscat a plângerilor navigatorilor

1. O plângere a unui navigator cu privire la o presupusă încălcare a prevederilor prezentei Convenții (inclusiv drepturile navigatorilor), poate fi depusă unui funcționar autorizat în portul unde nava face escală. În acest caz, respectivul funcționar trebuie să întreprindă o anchetă inițială.

2. După caz, luând seamă de natura plângerii, ancheta inițială trebuie să verifice dacă procedurile de plângeri la bord prevăzute de Regula 5.1.5 au fost respectate. Funcționarul autorizat poate în egală măsură să conducă o inspecție mai detaliată în conformitate cu Norma A 5.2.1.

3. Funcționarul autorizat trebuie, unde este cazul, să încurajeze soluționarea plângerii la bordul navei.

4. Dacă ancheta sau inspecția făcută conform prezentei norme relevă neconformitatea cu paragraful 6 al Normei A 5.2.1, se aplică dispozițiile acestui paragraf.

5. În cazul în care nu se aplică dispozițiile paragrafului 4 al prezentei norme și când plângerea nu a fost rezolvată la bordul navei, funcționarul autorizat trebuie fără întârziere să înștiințeze statul sub al cărui pavilion se află, căutând să obțină, într-un interval precizat, consiliere și un plan de măsuri corectoare.

6. În caz că plângerea nu a fost rezolvată în urmare a măsurilor luate în conformitate cu paragraful 5 al prezentei norme, statul portului trebuie să comunice o copie a raportului stabilit de funcționarul autorizat directorului general. Raportul trebuie să fie însoțit de toate răspunsurile primite în intervalul de timp precizat de autoritatea competentă a statului sub al cărui pavilion se află. Organizațiile armatorilor și navigatorilor din statul în care se afla portul vor fi, de asemenea, informate. În plus, statisticile și informațiile referitoare la plângerile rezolvate trebuie să fie cu regularitate comunicate de statul în care se află portul, directorului general. Aceste două comunicări sunt făcute pentru că, pe baza unei acțiuni corespunzătoare și rapide, un registru a

SECRETARIAT

acestor informații să fie ținut și adus la cunoștința părților, inclusiv organizațiile de armatori și navigatori, care sunt susceptibile să utilizeze mijloacele de recurs de care dispun.

7. Trebuie luate măsuri corespunzătoare pentru a garanta confidențialitatea plângerilor depuse de navigatori.

Principiul director B5.2.2 – Proceduri de soluționare la uscat a plângerilor navigatorilor

1. Când o plângere la care face referire Norma A5.2.2 este tratată de către un funcționar autorizat, acesta ar trebui să stabilească în primul rând dacă este vorba despre o plângere de natură generală, care privește toți navigatorii de la bordul unei nave sau o categorie a acestora, sau de o plângere referitoare la un caz particular al unui navigator.

2. Dacă plângerea este de natură generală, conform Normei A5.2.1, ar trebui avută în vedere recurgerea la o inspecție mai detaliată.

3. Dacă plângerea se referă la un caz particular, trebuie făcută o examinare a rezultatelor eventualelor proceduri de examinare la bord în vederea soluționării unei plângeri. Dacă nu au fost avute în vedere asemenea proceduri, funcționarul autorizat ar trebui să-l încurajeze pe cel care face plângerea să recurgă la toate procedurile disponibile la bordul navei. Ar trebui să existe motive întemeiate pentru a se justifica examinarea unei plângeri înainte de a se fi explorat epuizat toate procedurile de plângere la bordul navei. Aceste motive se referă la proceduri interne neadecvate sau lente, ori teama celui care face plângerea de a nu suferi represalii pentru faptul de a fi depus o plângere.

4. În orice anchetă referitoare la o plângere, funcționarul autorizat ar trebui să dea comandantului, armatorului sau oricărei alte persoane implicate în plângere, posibilitatea de a-și face cunoscute punctele de vedere.

5. Funcționarul autorizat poate să se abțină de la a interveni mai mult în soluționarea plângerii în cazul în care statul sub pavilionul căruia se află nava, răspunzând la notificarea statului de port conform paragrafului 5 al Normei A5.2.2, demonstrează că este în măsură să trateze problema și că dispune de proceduri adecvate în acest scop și dacă a prezentat un plan de acțiuni acceptabil.

Regula 5.3 – Responsabilitățile furnizorului forței de muncă

Scop: Asigurarea că fiecare Membru își achită responsabilitățile potrivit prezentei Convenții referitoare la recrutarea și plasarea navigatorilor, precum și la protecția lor socială

1. Fără încălcarea principiului responsabilității sale în ceea ce privește condițiile de muncă și de viață ale navigatorilor bordul navelor care se află sub pavilionul său, fiecare Membru are și responsabilitatea de a asigura aplicarea prevederilor prezentei convenții referitoare la recrutarea, plasarea și protecția în materie de securitate socială a navigatorilor care sunt cetățenii statului respectiv, rezidenți, persoane domiciliate pe teritoriul său, în măsura în care această responsabilitate este prevăzută în prezenta Convenție.

2. În vederea aplicării paragrafului 1 al prezentei reguli, există precizări detaliate în Cod.

3. Fiecare Membru va crea un sistem eficient de inspecție și supraveghere pentru îndeplinirea responsabilităților sale, în calitate de furnizor de forță de muncă, conform prezentei Convenții.

SECRETARIAT

4. Informații referitoare la sistemul menționat la paragraful 3 al prezentei reguli, inclusiv metoda folosită pentru evaluarea eficacității acestuia trebuie să se regăsească în rapoartele înaintate de către Membrii în aplicarea articolului 22 din Constituție.

Norma A5.3 – Responsabilitățile furnizorului forței de muncă

1. Fiecare Membru va asigura respectarea prevederilor prezentei convenții care sunt aplicabile administrației și activităților serviciilor de recrutare și de plasare a navigatorilor stabiliți pe teritoriul său, printr-un sistem de inspecție și de supraveghere și prin proceduri legale aplicate în caz de nerespectare a dispozițiilor în materie de licență și alte prevederi operaționale prevăzute în Norma A1.4.

Principiul director B5.3 – Responsabilitățile furnizorului de forță de muncă

1. Serviciile private de recrutare și plasare a navigatorilor stabiliți pe teritoriul unui Membru și care furnizează serviciile unui navigator pentru un armator, oricare ar fi locația acestora, ar trebui să-și asume obligația de a supraveghea respectarea de către armatori a termenilor contractelor de angajare încheiate cu navigatorii.

SECRETARIAT

APENDICELE A2-I

Dovada garanției financiare conform Regulii 2.5, paragraful 2

Certificatul sau altă dovadă documentară menționată la Norma A2.5.2, paragraful 7, va include următoarele informații:

(a) denumirea navei;

(b) portul de înmatriculare al navei;

(c) indicativul de apel al navei;

(d) numărul OMI al navei;

(e) numele și adresa furnizorului sau furnizorilor garanției financiare;

(f) datele de contact ale persoanelor sau ale entității responsabile de prelucrarea cererilor contractuale din partea navigatorilor;

(g) numele armatorului sau al proprietarului înregistrat, dacă acesta este diferit de armator;

(h) perioada de valabilitate a garanției financiare; și

(i) o atestare din partea furnizorului garanției financiare prin care se confirmă că garanția financiară îndeplinește cerințele Normei A2.5.2.

SECRETARIAT

APENDICELE A4-I

Dovada garanției financiare conform Regulii 4.2

Certificatul sau altă dovadă documentară a garanției financiare solicitate conform Normei A4.2.1, paragraful 14, va include următoarele informații:

(a) denumirea navei;

(b) portul de înmatriculare al navei;

(c) indicativul de apel al navei;

(d) numărul OMI al navei;

(e) numele și adresa furnizorului sau furnizorilor garanției financiare;

(f) datele de contact ale persoanelor sau ale entității responsabile de prelucrarea cererilor contractuale din partea navigatorilor;

(g) numele armatorului sau al proprietarului înregistrat, dacă acesta este diferit de armator;

(h) perioada de valabilitate a garanției financiare; și

(i) o atestare din partea furnizorului garanției financiare prin care se confirmă că garanția financiară îndeplinește cerințele Normei A4.2.1.

APENDICELE B4-I

Model de Formular de primire și de eliberare de obligații

menționat la Principiul director B4.2.2

Nava (denumire, port de înmatriculare și număr OMI): .....

Incident (data și locul): .....

Navigator/moștenitor legal și/sau persoană aflată în întreținere: .....

Armator: .....

Subsemnatul, [navigatorul] [moștenitorul legal și/sau persoană aflată în întreținerea navigatorului]*, confirm prin prezenta primirea sumei de [moneda și cuantumul], prin care armatorul se achită de obligația de a plăti despăgubiri contractuale pentru vătămări corporale și/sau deces în conformitate cu termenii și condițiile contractului de muncă [personal] [al navigatorului]* și, prin prezenta, eliberez armatorul de obligațiile sale care îi revin în temeiul termenilor și condițiilor respective.

Plata este efectuată fără acceptarea răspunderii cu privire la orice eventuală cerere și este acceptată fără a se aduce atingere dreptului [meu] [al moștenitorului legal și/sau al persoanei aflate în întreținere]* de a înainta orice cerere în justiție pentru neglijență, delict, încălcare a unei obligații statutare sau de a face apel la orice altă cale de atac disponibilă și care decurge din incidentul de mai sus.

REGISTRATAT

* Se șterge după caz.

Data: .....

Navigator/moștenitor legal și/sau persoană aflată în întreținere: .....

Semnătura: .....

Pentru confirmare:

Armator/reprezentant al armatorului:

Semnătura: .....

Furnizor de garanție financiară:

Semnătura: .....

APENDICELE A5-I

Condițiile de muncă și de viață ale navigatorilor trebuie inspectate și aprobate de către statul de pavilion înaintea certificării acordate unei nave potrivit Normei A 5.1.3, paragraful 1:

Vârsta minimă

Certificatul medical

Calificările navigatorilor

Contractele de angajare maritimă

Folosirea unui serviciu privat de recrutare și plasare, care are licență, este autorizat sau reglementat

Orele de lucru și de odihnă

Dotarea cu echipaj

Cazarea

Facilitățile de recreere la bord

Alimentația și serviciul de servire a mesei

Sănătate și securitate și prevenirea accidentelor

Îngrijire medicală la bord

Procedura pentru depunerea plângerilor la bord

Plata salariilor

Garanție financiară pentru repatriere

Garanție financiară privind răspunderea armatorilor

APENDICELE A5-II

Certificatul de muncă în sectorul maritim
(Notă: Acest certificat va avea o Declarație de conformitate cu munca în sectorul maritim atașată)

Emis potrivit prevederilor Articolului V și Titlului 5 ale Convenției privind munca în sectorul maritim, 2006
(denumită în continuare „Convenția")
sub autoritatea Guvernului:

.....

(denumirea întreagă a statului al cărui pavilion nava este îndreptățită să-l arboreze)

prin .....

(denumirea întreagă și adresa autorității competente sau a organizației autorizate recunoscute potrivit prevederilor Convenției)

CARACTERISTICILE NAVEI

Denumirea navei.....

Număr sau litere distincte.....

Portul de înmatriculare.....

Data înmatriculării.....

Tonaj brut[1].....

Număr OMI.....

Tipul navei.....

Numele și adresa armatorului[2].....

.....

.....

---

1 Pentru navele care au un sistem provizoriu de măsurare a tonajului adoptat de OMI, tonajul brut este acela inclus în coloana REMARCI a Certificatului International pentru Tonaj (1969). A se vedea Articolul II(1)(c) din Convenție.

2 *Armatorul* reprezintă proprietarul navei sau altă organizație sau persoană, precum managerul, agentul sau navlositorul navei nude, care și-a asumat responsabilitatea exploatării navei de la armator și care, asumându-și această responsabilitate a acceptat sarcinile și obligațiile impuse armatorilor, potrivit prezentei Convenții,

indiferent de faptul că alte organizații sau persoane îndeplinesc, în numele armatorului, anumite sarcini sau responsabilități. A se vedea Articolul II(1)(j) din Convenție.

Prin aceasta se certifică:

1. Că nava a fost inspectată și verificată pentru a fi în conformitate cu dispozițiile Convenției și cu prevederile Declarației de conformitate a muncii în sectorul maritim anexate.

2. Că munca navigatorilor și condițiile de viață specificate în Apendicele A5-I din Convenție corespund dispozițiilor naționale adoptate de statul menționat mai sus pentru implementarea Convenției. Aceste dispoziții naționale sunt expuse pe scurt în Declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim, Partea I.

Acest certificat este valabil până la ..... sub rezerva inspecției potrivit Normelor A5.1.3 și A5.1.4 din Convenție.

Acest certificat este valabil numai când Declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim

eliberată la ..... la data de..... este atașată.

Data terminării inspecției ce stă la baza acestui certificat a fost .....

Emis la..... la data de.....

Semnătura funcționarului autorizat care emite certificatul

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

Avizul inspecției intermediare obligatorii și, dacă este cazul, al inspecției suplimentare

Se atestă că nava a fost inspectată potrivit Normelor A5.1.3 și A5.1.4 din Convenție, iar condițiile de viață și de muncă ale navigatorilor menționate în Apendicele A5-I din Convenție corespund cu cerințele naționale adoptate de statul menționat mai sus în vederea implementării Convenției.

Inspecție intermediară: Semnătura .....

(a se completa între a doua și a treia dată aniversară) (semnătura funcționarului autorizat)

Loc: .....

Data:.....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Avize suplimentare (dacă este cazul)

Se atestă că nava a făcut obiectul unei inspecții suplimentare în scopul verificării faptului că aceasta continuă să respecte cerințele naționale pentru implementarea Convenției, așa cum se stipulează la Norma A3.1,

EXEMPLAR

paragraful 3 din Convenție (reînregistrare sau modificări substanțiale ale spațiului de cazare) sau din alte motive.

Inspecție suplimentară:

(dacă este necesar)

Semnătura.....

(Semnătura funcționarului autorizat)

Loc: .....

Data:.....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Inspecție suplimentară:

(dacă este necesar)

Semnătura.....

(Semnătura funcționarului autorizat)

Loc: .....

Data:.....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Inspecție suplimentară:

(dacă este necesar)

Semnătura.....

(Semnătura funcționarului autorizat)

Loc: .....

Data:.....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Inspecție suplimentară:

(dacă este necesar)

Semnătura.....

(Semnătura funcționarului autorizat)

Loc: .....

Data:.....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Prelungire după inspecția de reînnoire (dacă este necesar)

Se certifică că, în urma unei inspecții de reînnoire, s-a constatat că nava este în continuare conformă cu actele normative și legislative naționale sau cu alte măsuri de punere în aplicare a prevederilor Convenției, iar prezentul certificat este prelungit prin prezenta, în conformitate cu paragraful 4 al Normei A5.1.3, până la data de ..... (nu mai mult de cinci luni de la data expirării certificatului existent), pentru a permite emiterea noului certificat și punerea acestuia la dispoziție la bordul navei.

Data finalizării inspecției de reînnoire pe care se bazează această prelungire a fost:

.....

Semnătura.....

(Semnătura funcționarului autorizat)

Loc: .....

Data:.....

(Sigiliul sau ştampila autorității, după caz)

Convenția privind munca în sectorul maritim, 2006

Declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim – Partea I

(Notă: Această Declarație trebuie anexată Certificatului de muncă în sectorul maritim)

Emisă sub autoritatea .....

(inserați numele autorității competente, așa cum este definită la Articolul II, paragraful 1(a) din Convenție)

În ceea ce privește prevederile Convenției privind munca în domeniul maritim, 2006, nava menționată în cele ce urmează:

Denumire navă	Număr OMI	Tonaj brut

este exploatată potrivit prevederilor Normei A5.1.3 din Convenție.

Subsemnatul declară, în numele autorității competente menționate mai sus că:

(a) prevederile Convenției privind munca în sectorul maritim se regăsesc în întregime în cadrul prevederilor naționale la care se face referire mai jos;

(b) aceste prevederi naționale sunt cuprinse în dispozițiile naționale la care se face referire mai jos; explicații privind conținutul acestor dispoziții sunt oferite, dacă este cazul;

(c) detaliile tuturor dispozițiilor echivalente potrivit Articolului VI, paragrafele 3 și 4 sunt oferite <în rubrica corespondentă a prevederilor naționale menționate mai jos> <în secțiunea de mai jos prevăzută în acest sens> *(a se tăia mențiunea care nu este aplicabilă)*;

(d) orice derogări acordate de către autoritatea competentă conform Titlului 3 sunt precizate în mod clar în secțiunea de mai jos prevăzută în acest scop; și

(e) dispozițiile prevăzute de legislația națională referitoare la o categorie specifică de nave sunt, de asemenea, menționate în rubrica corespondentă.

1. Vârsta minimă (Regula 1.1).....

2. Certificatul medical (Regula 1.2).....

3. Calificările navigatorilor (Regula 1.3).....

4. Contractul de angajare (Regula 2.1).....

5. Folosirea unui serviciu privat de recrutare și plasare, care are licență, este autorizat sau reglementat (Regula 1.4).....

6. Orele de lucru și de odihnă (Regula 2.3).....

7. Dotarea cu echipaj (Regula 2.7).....

8. Cazarea (Regula 3.1).....

9. Facilități de recreere la bord (Regula 3.1).....

10. Alimentație și serviciu de servire a mesei (Regula 3.2) .....

11. Sănătate, securitate și prevenirea accidentelor (Regula 4.3).....

12. Îngrijiri medicale la bord (Regula 4.1).....

13. Procedura pentru depunerea plângerilor la bord (Regula 5.1.5).....

14. Plata salariilor (Regula 2.2).....

15. Garanția financiară pentru repatriere (Regula 2.5) .....

16. Garanția financiară privind răspunderea armatorilor (Regula 4.2) .....

Nume:.....

Titlu:.....

Semnătura:.....

Loc:.....

Data:.....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Dispoziții echivalente per ansamblu

(Notă: a se tăia mențiunea care nu este aplicabilă)

Dispozițiile echivalente, în ansamblu, aplicabile potrivit Articolului VI, paragrafele 3 și 4 din Convenție, cu excepția celor menționate mai sus, sunt indicate mai jos (descrieți, dacă este cazul):

.....

.....

Nu se aplică nici o dispoziție echivalentă.

Nume:.....

Titlu:.....

Semnătura:.....

Loc:.....

Data:.....

(Sigiliul sau ştampila autorităţii, după caz)

Derogări

(Notă: a se tăia menţiunea care nu este aplicabilă)

Derogările acordate de către autoritatea competentă, potrivit Titlului 3 al Convenţiei, sunt menţionate mai jos:

.....

.....

Nume:.....

Titlu:.....

Semnătura:.....

Loc:.....

Data:.....

(Sigiliul sau ştampila autorităţii, după caz)

APENDICELE A5-II

Declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim – Partea II

Măsuri adoptate pentru asigurarea unei conformități continue între inspecții

Următoarele măsuri au fost stabilite de către armatorul menționat în Certificatul de muncă în sectorul maritim la care este anexată prezenta Declarație, în vederea asigurării unei conformități continue între inspecții:

(A se menționa mai jos măsurile stabilite pentru asigurarea conformității cu fiecare element enunțat în Partea I)

1. Vârsta minimă (Regula 1.1)..... ☐

2. Certificatul medical (Regula 1.2)..... ☐

3. Calificările navigatorilor (Regula 1.3)..... ☐

4. Contractul de angajare (Regula 2.1)..... ☐

5. Folosirea unui serviciu privat de recrutare și plasare, care are licență, este autorizat sau reglementat (Regula 1.4)..... ☐

6. Orele de lucru și de odihnă (Regula 2.3)..... ☐

7. Dotarea cu echipaj (Regula 2.7)..... ☐

8. Cazarea (Regula 3.1)..... ☐

9. Facilități de recreere la bord (Regula 3.1)..... ☐

10. Alimentație și serviciu de servire a mesei (Regula 3.2) ..... ☐

11. Sănătate, securitate și prevenirea accidentelor (Regula 4.3)..... ☐

12. Îngrijiri medicale la bord (Regula 4.1)..... ☐

13. Procedura pentru depunerea plângerilor la bord (Regula 5.1.5)..... ☐

14. Plata salariilor (Regula 2.2)..... ☐

15. Garanția financiară pentru repatriere (Regula 2.5) ..... ☐

16. Garanția financiară privind răspunderea armatorilor (Regula 4.2) ..... ☐

Subsemnatul certific că măsurile de mai sus au fost stabilite pentru a asigura conformitatea continuă între inspecții cu prevederile menționate în Partea I.

Numele armatorului[3].....

.....

SECRETARIAT

Adresa companiei:.....

.....

Numele, prenumele persoanei autorizate să semneze:

.....

Funcția:.....

Semnătura persoanei autorizate să semneze:

.....

Data:.....

(Ștampila sau sigiliul armatorului)

Măsurile de mai sus au fost verificate de *(a se specifica numele autorității competente sau al organizației recunoscute)* și, după inspecția navei, s-a considerat că sunt conforme cu obiectivele menționate la Norma A5.1.3, paragraful 10(b) în ceea ce privește măsurile de asigurare a conformității inițiale și continue cu prevederile menționate în Partea I a prezentei Declarații.

Nume:.....

Titlu:.....

Adresă:.....

.....

.....

Semnătura:.....

Loc:.....

Data:.....

(Sigiliu sau ștampila autorității, după caz)

---

[1] *Armatorul* reprezintă proprietarul navei sau altă organizație sau persoană, precum managerul, agentul sau navlositorul navei nude, care și-a asumat responsabilitatea exploatării navei de la armator și care, asumându-și această responsabilitate a acceptat sarcinile și obligațiile impuse armatorilor, potrivit prezentei Convenții, indiferent de faptul că alte organizații sau persoane îndeplinesc, în numele armatorului, anumite sarcini sau responsabilități. A se vedea Articolul II(1)(j) din Convenție.

APENDICELE A5-II

Certificat provizoriu de muncă în sectorul maritim

Emis potrivit prevederilor Articolului V și Titlului 5 din
Convenția privind munca în sectorul maritim, 2006
(denumită în continuare „Convenția")
sub autoritatea Guvernului:

.....

(denumirea completă a statului al cărui pavilion nava este îndreptățită să-l arboreze)

prin .....

(denumirea completă și adresa autorității competente sau a organizației recunoscute și autorizate, potrivit prevederilor Convenției)

CARACTERISTICILE NAVEI

Denumirea navei.....

Numere sau litere distincte.....

Portul de înmatriculare.....

Data înmatriculării.....

Tonaj brut [1].....

Număr OMI.....

Tipul navei.....

Numele și adresa armatorului [2].....

.....

Prin aceasta se atestă, potrivit obiectivelor Normei A 5.1.3, paragraful 7 din Convenție, că:

(a) această navă a fost inspectată, în măsura în care a fost practic posibil, pentru motivele enumerate în Apendicele A5-I al Convenției, ținând cont de verificarea elementelor de la literele (b), (c) și (d) de mai jos;

---

[1] Pentru navele care au un sistem provizoriu de măsurare a tonajului adoptat de OMI, tonajul brut este acela inclus în coloana REMARCI a Certificatului internațional pentru tonaj (1969). A se vedea Articolul II(1)(c) din Convenție.

[2] *Armatorul* reprezintă proprietarul navei sau altă organizație sau persoană, precum garantul, agentul sau navlositorul navei nude, care și-a asumat responsabilitatea exploatării navei de la armator și care, asumându-și această responsabilitate a acceptat sarcinile și obligațiile impuse armatorilor, potrivit prezentei Convenții, indiferent de faptul că alte organizații sau persoane îndeplinesc, în numele armatorului, anumite sarcini sau responsabilități. A se vedea Articolul II(1) (j) din Convenție.

(b) armatorul a demonstrat autorității competente sau organizației recunoscute că la bordul navei au fost puse în aplicare proceduri adecvate pentru a se asigura conformitatea cu dispozițiile Convenției;

(c) comandantul cunoaște prevederile Convenției și obligațiile sale referitoare la implementarea acesteia;

(d) informațiile solicitate au fost prezentate autorității competente sau organizației recunoscute în vederea stabilirii Declarației de conformitate cu munca în sectorul maritim.

Acest certificat este valabil până la..... sub rezerva inspecției efectuate potrivit Normelor A5.1.3 și A5.1.4.

Data terminării inspecției la care se face referire la litera (a) de mai sus a fost.....

Emis la..... la data de.....

Semnătura funcționarului autorizat
care a emis certificatul provizoriu.....
(Sigiliul sau stampila autorității emitente, după caz)

APENDICELE A5-III

Elementele generale care sunt supuse unei inspecții detaliate de către un funcționar autorizat din portul unui Membru care efectuează o inspecție a statului portului în conformitate cu Norma A5.2.1:

Vârsta minimă

Certificat medical

Calificările navigatorilor

Contracte de angajare a navigatorilor

Folosirea unui serviciu privat de recrutare și plasare, care are licență, este autorizat sau reglementat

Orele de lucru și de odihnă

Dotarea cu echipaj a navei

Cazare

Facilități de recreere la bord

Alimentație și serviciul de servire a mesei

Sănătate, securitate și prevenirea accidentelor

Îngrijire medicală la bord

Procedura pentru plângeri la bord

Plata salariilor

Garanție financiară pentru repatriere

Garanție financiară referitoare la răspunderea armatorilor

APENDICELE B5-I – EXEMPLU DE DECLARAȚIE NAȚIONALĂ

A se vedea Principiul director B5.1.3, paragraful 5

Declarația de conformitate cu munca în sectorul maritim – Partea I

(Notă: Această declarație trebuie anexată la Certificatul de muncă în sectorul maritim)

Emisă sub autoritatea: **Ministerului pentru Transporturi Maritime al Xxxxxx**

Potrivit prevederilor Convenției privind munca în sectorul maritim, 2006, nava cu următoarele referințe:

Denumirea navei	Număr OMI	Tonaj brut
M.S. EXEMPLU	12345	1 000

este exploatată potrivit dispozițiilor Normei A5.1.3 din Convenție.

Subsemnatul declar, în numele autorității competente menționate mai sus că:

(a) prevederile Convenției privind munca în sectorul maritim se regăsesc în întregime în cadrul prevederilor naționale la care se face referire mai jos;

(b) aceste prevederi naționale sunt conținute în dispozițiile naționale la care se face referință mai jos; explicații privind conținutul acestor dispoziții sunt oferite, dacă este cazul;

(c) detalii ale oricăror dispoziții echivalente potrivit Articolului VI, paragrafele 3 și 4, sunt oferite <în rubrica corespondentă prevederilor naționale menționate mai jos> <în secțiunea de mai jos prevăzută în acest sens> *(a se tăia mențiunea care nu este aplicabilă)*;

(d) orice derogări acordate de către autoritatea competentă, conform Titlului 3, sunt precizate în mod clar în secțiunea de mai jos, prevăzută în acest scop; și

(e) prevederile prevăzute de legislația națională referitoare la o categorie specifică de nave sunt, de asemenea, menționate în rubrica corespondentă.

1. Vârsta minimă (Regula 1.1)

Legea maritimă nr. 123 din 1905, amendată, („Legea"), Capitolul X; Regulamentul maritim („Regulamentul"), 2006, Regulile 1111-1222.

Vârstele minime sunt cele la care se face referire în Convenție.

Termenul „noapte" reprezintă perioada cuprinsă între orele 21:00 – 06:00, cu excepția situației în care Ministerul pentru Transporturi Maritime („Ministerul") nu dispune altfel.

În Anexa A se dau exemple de munci periculoase interzise persoanelor sub 18 ani. În cazul navelor cargo, nicio persoană sub 18 ani nu lucrează în zonele indicate pe planul navei (anexat la prezenta Declarație) ca fiind „zone periculoase".

2. Certificatul medical (Regula 1.2)

Legea, Capitolul XI; Prevederi, Regulile 1223 - 1233.

Certificatele medicale vor respecta solicitările STCW, în cazul în care acestea sunt aplicabile; în alte cazuri, solicitările STCW se vor aplica cu modificările necesare.

Oftalmologii calificați care se află pe lista aprobată de Minister pot elibera certificate privind acuitatea vizuală.

Examinările medicale se bazează pe Principiile ILO/OMS menționate la Principiul B 1.2.1.

.....

.....

Declarația de conformitate a muncii în sectorul maritim – Partea II

Măsuri adoptate pentru a asigura o conformitate continuă între inspecții

Următoarele măsuri au fost stabilite de către armatorul menționat în Certificatul de muncă în sectorul maritim la care este anexată această Declarație pentru a asigura o conformitate continuă între inspecții:

(A se stabili mai jos măsurile pentru a asigura conformitatea cu fiecare dintre elementele Părții I)

1. Vârsta minimă (Regula 1.1) X

Data nașterii a fiecărui navigator va fi trecută lângă nume pe lista echipajului.

Lista va fi verificată înainte de fiecare voiaj de către comandant sau de către ofițerul care acționează în numele acestuia „ofițerul competent", care va înregistra data unei astfel de verificări.

Fiecare navigator care are mai puțin de 18 ani va primi, la momentul angajării, o notă care îi interzice să muncească noaptea sau să efectueze munci clasificate drept periculoase (a se vedea Partea I, Secțiunea 1 de mai sus) sau orice altă muncă periculoasă. Această notă informează în egală măsură navigatorul să consulte ofițerul competent în caz de dubii. O copie a notei, semnată de navigator sub rubrica „primit și citit", și cu data semnăturii va fi păstrată de către ofițerul competent.

2. Certificatul medical (Regula 1.2) X

Certificatele medicale sunt păstrate în strictă confidențialitate de către ofițerul competent, ca și o listă pregătită sub răspunderea ofițerului competent și care să menționeze pentru fiecare navigator aflat la bord: funcțiile, data certificatului medical existent (certificatelor medicale existente) și starea de sănătate menționată în certificatul respectiv.

În orice caz de posibilă îndoială dacă navigatorul este potrivit din punct de vedere medical pentru munci deosebite, ofițerul competent îl va consulta pe medicul navigatorului sau pe orice alt medic calificat și va face un rezumat conținând concluziile medicului, va nota numărul de telefon al acestuia și data consultării.

.....

.....

Prin prezenta confirm că textul alăturat este o copie a traducerii oficiale de pe Convenţiei privind munca în sectorul maritim din 2006, astfel cum a fost amendată (Geneva, 23 februarie 2006), originalul căreia este depozitat la Arhiva Tratatelor a Ministerului Afacerilor Externe.

Anatol CEBUC
Şef al Direcţiei Drept Internaţional a
Ministerului Afacerilor Externe