

## KONWENCJA O PRACY NA MORZU z 2006 r.

### PREAMBUŁA

Konferencja Ogólna Międzynarodowej Organizacji Pracy,

Zwołana w Genewie przez Radę Administracyjną Międzynarodowego Biura Pracy i zebrana tam w dniu 7 lutego 2006 na dziewięćdziesiątej czwartej sesji,

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

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

Biorąc pod uwagę podstawowy mandat Organizacji, którym jest promowanie godnych warunków pracy, oraz

Odwołując się do Deklaracji MOP dotyczącej fundamentalnych zasad i praw w pracy z 1998 r., oraz

Biorąc pod uwagę także, że marynarze objęci są postanowieniami innych dokumentów MOP i posiadają inne prawa ustanowione jako podstawowe prawa i wolności dotyczące wszystkich osób, oraz

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

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

Biorąc pod uwagę, że Konwencja Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza z 1982 r. ustanawia ogólne ramy prawne dla wszelkiej działalności na oceanach i morzach i ma strategiczne znaczenie jako baza dla narodowych, regionalnych i globalnych działań i współpracy w sektorze morskim oraz że istnieje potrzeba podtrzymania jej integralności, oraz

Biorąc pod uwagę, że Artykuł 94 Konwencji Organizacji Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza z 1982 r., ustanawia obowiązki państwa bandery odnośnie do, między innymi, warunków pracy, składu osobowego załóg oraz kwestii społecznych na statkach podnoszących jego banderę, oraz

Biorąc pod uwagę ustęp 8 artykułu 19 Konstytucji Międzynarodowej Organizacji Pracy, który stwierdza, że w żadnym razie uchwalenie jakiegokolwiek konwencji lub zalecenia przez Konferencję lub ratyfikowanie konwencji przez Członka nie może mieć wpływu na żadną ustawę, decyzję, zwyczaj lub układ zapewniający zainteresowanym pracownikom bardziej korzystne warunki aniżeli te, które przewiduje konwencja lub zalecenie,

Postanawiając, że nowy dokument powinien być zaprojektowany w taki sposób, by zyskać możliwie najszerzą akceptację rządów, armatorów i marynarzy stosujących się do zasad godnej pracy, że powinien stwarzać możliwość jego szybkiego uaktualniania oraz skutecznego wdrożenia,

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

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

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

## ZOBOWIĄZANIA OGÓLNE

### **ARTYKUŁ I**

1. Każdy Członek, który ratyfikuje niniejszą Konwencję, zobowiązuje się w pełni przestrzegać jej postanowień w sposób określony w Artykule VI w celu zabezpieczenia praw marynarzy do zatrudnienia na godnych warunkach.
2. Członkowie będą ze sobą współpracować w celu skutecznego wdrożenia i egzekwowania niniejszej Konwencji.

## DEFINICJE I ZAKRES ZASTOSOWANIA

### **ARTYKUŁ II**

1. Dla celów niniejszej Konwencji i o ile konkretne przepisy nie będą stanowiły inaczej, określenia:
  - (a) *właściwa władza* oznacza ministra, departament rządowy lub inne władze uprawnione do wydawania i wprowadzania w życie przepisów, zarządzeń i innych instrukcji mających moc prawną w odniesieniu do przedmiotu danego postanowienia;
  - (b) *deklaracja zgodności* oznacza deklarację, o której mówi Prawidło 5.1.3;
  - (c) *tonaż brutto* oznacza tonaż brutto obliczony zgodnie z przepisami dotyczącymi pomierzenia zawartymi w Załączniku I do Międzynarodowej konwencji w sprawie pomierzenia statków z 1969 r., lub jakiegokolwiek późniejszej konwencji w tej sprawie; dla statków objętych tymczasowym planem pomierzenia przyjętym przez Międzynarodową Organizację Morską całkowity tonaż określony jest zgodnie z kolumną UWAGI Międzynarodowego świadectwa pomiarowego (1969 r.);

- (d) *morski certyfikat pracy* oznacza certyfikat, o którym jest mowa w Prawidle 5.1.3;
- (e) *wymagania niniejszej Konwencji* oznacza wymagania zawarte w niniejszych Artykułach i w Prawidłach oraz części A Kodeksu niniejszej Konwencji;
- (f) *marynarz* oznacza każdą osobę zatrudnioną, zaangażowaną lub pracującą w jakimkolwiek charakterze na statku, do którego odnosi się niniejsza Konwencja;
- (g) *marynarska umowa o pracę* obejmuje zarówno umowę o pracę, jak też artykuły umowy;
- (h) *nabór marynarzy i służby pośrednictwa pracy* oznaczają każdą osobę, spółkę, instytucję, agencję lub inną organizację, w sektorze publicznym lub prywatnym, która zajmuje się naborem marynarzy w imieniu armatorów lub kierowaniem marynarzy do armatorów;
- (i) *statek* oznacza statek inny niż ten, który pływa wyłącznie na wodach śródlądowych, wodach osłoniętych lub wodach do nich przyległych lub na obszarach, gdzie obowiązują przepisy portowe;
- (j) *armator* oznacza właściciela lub inną organizację lub osobę, taką jak menedżer, agent lub osoba wynajmująca statek, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za funkcjonowanie statku i która, przyjmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć obowiązki nałożone na armatorów zgodnie z niniejszą Konwencją, bez względu na to, czy jakakolwiek inna organizacja lub osoba wypełnia pewne obowiązki w imieniu armatora.

2. O ile nie zostanie wyraźnie stwierdzone inaczej niniejsza Konwencja dotyczy wszystkich marynarzy.

3. W przypadku wątpliwości dotyczących tego, czy pewne kategorie osób można uważać za marynarzy dla celów niniejszej Konwencji, kwestia ta zostanie rozstrzygnięta przez właściwą władzę działającą na terytorium Członków po konsultacji z zainteresowanymi tą kwestią organizacjami armatorów i marynarzy.

4. O ile nie zostanie stwierdzone inaczej, niniejsza Konwencja dotyczy wszystkich statków, stanowiących własność publiczną lub prywatną, których przeznaczeniem jest działalność gospodarcza, innych niż statki wykorzystywane do połowu lub podobnych rodzajów działalności i statków o tradycyjnej budowie takich jak „dau” lub dżonki. Niniejsza Konwencja nie dotyczy okrętów wojennych lub statków pomocniczych marynarki wojennej.

5. W przypadku wątpliwości czy niniejsza Konwencja dotyczy danego statku lub określonej kategorii statków, kwestia ta zostanie określona przez właściwą władzę każdego Członka po konsultacji z organizacjami zainteresowanych armatorów i marynarzy.

6. Tam, gdzie właściwa władza uzna, że nie byłoby rozsądne lub praktyczne zastosowanie pewnych elementów Kodeksu, o którym mowa w Artykule VI, ustęp 1, do danego statku lub konkretnej kategorii statków podnoszących banderę Członka, odpowiednie postanowienia Kodeksu nie będą miały zastosowania w zakresie, w którym dana kwestia regulowana jest odmiennie przez prawo krajowe bądź układy zbiorowe pracy lub inne dokumenty. Przyjęcie takiego stanowiska wymaga konsultacji z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy i może dotyczyć tylko statków o tonażu brutto mniejszym niż 200 ton, nie odbywających podróży międzynarodowych.

7. O każdym wyłączeniu, o którym mowa w punktach 3 lub 5 lub 6 niniejszego Artykułu Członek poinformuje Dyrektora Generalnego Międzynarodowego Biura Pracy, który powiadomi Członków Organizacji.

8. O ile nie zostanie stwierdzone inaczej, odniesienia do niniejszej Konwencji są jednocześnie odniesieniami do Prawideł i Kodeksu.

## FUNDAMENTALNE PRAWA I ZASADY

### **Artykuł III**

Każdy Członek upewni się, że przepisy prawne obowiązujące na jego terytorium respektują, w kontekście niniejszej Konwencji, podstawowe prawa do:

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

## ZATRUDNIENIE MARYNARZY I PRAWA SPOŁECZNE

### **Artykuł IV**

1. Każdy marynarz ma prawo do bezpiecznego miejsca pracy, które spełnia normy bezpieczeństwa.
2. Każdy marynarz ma prawo do sprawiedliwych warunków zatrudnienia.
3. Każdy marynarz ma prawo do godnych warunków życia i pracy na statku.
4. Każdy marynarz ma prawo do ochrony zdrowia, opieki medycznej, opieki społecznej i innych form ochrony socjalnej.
5. Każdy Członek zapewni, w granicach swojej jurysdykcji, że prawa marynarzy w zakresie warunków zatrudnienia oraz ich prawa socjalne określone w poprzednich ustępach niniejszego Artykułu są w pełni wprowadzone w życie zgodnie z wymogami Konwencji. O ile nie zostanie to inaczej stwierdzone w Konwencji, takie wprowadzenie w życie może być osiągnięte poprzez krajowe przepisy prawne, poprzez układy zbiorowe pracy lub inne stosowane środki bądź praktykę.

## ODPOWIEDZIALNOŚĆ W ZAKRESIE WDRAŻANIA I EGZEKWOWANIA

### **Artykuł V**

1. Każdy Członek wdroży i egzekwować będzie przepisy prawne lub inne rozwiązania, które przyjął w celu wypełnienia zobowiązań wynikających z niniejszej Konwencji w odniesieniu do statków i marynarzy podlegających jego jurysdykcji.
2. Każdy Członek będzie efektywnie sprawować jurysdykcję i kontrolę nad statkami podnoszącymi jego banderę, ustanawiając system zapewniający stosowanie się do wymagań niniejszej Konwencji,

włączając w to regularne inspekcje, sprawozdania, monitoring i postępowanie prawne zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami prawa.

3. Każdy Członek zapewni, że statki podnoszące jego banderę będą posiadać morski certyfikat pracy i deklarację zgodności wymagane przez niniejszą Konwencję.

4. Statek, do którego odnosi się niniejsza Konwencja, może, zgodnie z prawem międzynarodowym, zostać poddany inspekcji przez Członka innego niż państwo bandery, gdy statek znajduje się w jednym z jego portów, w celu stwierdzenia czy statek spełnia wymagania niniejszej Konwencji.

5. Każdy Członek będzie skutecznie sprawował swą jurysdykcję i kontrolę nad służbami naboru i pośrednictwa pracy marynarzy, jeśli takowe działają na jego terytorium.

6. Każdy Członek zabroni działań stanowiących naruszenie wymagań niniejszej Konwencji i ustanowi, zgodnie z prawem międzynarodowym, stosowne sankcje lub nakazy powzięcia środków zaradczych zgodnie z obowiązującymi na jego terytorium prawami, które są odpowiednie do zapobiegania aktom naruszenia.

7. Każdy Członek będzie wypełniał obowiązki wynikające z niniejszej Konwencji w sposób, który zapewni, że statki podnoszące banderę jakiegokolwiek państwa, które nie ratyfikowało niniejszej Konwencji, nie będą traktowane lepiej niż podnoszące banderę kraju, który ją ratyfikował.

## PRAWIDŁA ORAZ CZĘŚCI A I B KODEKSU

### **ARTYKUŁ VI**

1. Prawidła i postanowienia Części A Kodeksu są obowiązkowe. Postanowienia części B Kodeksu nie są obowiązkowe.

2. Każdy Członek podejmuje się przestrzegania praw i zasad zawartych w Prawidłach i wdrożenia każdego Prawidła w sposób określony w odpowiednich postanowieniach Części A Kodeksu. Ponadto Członek rozpatrzy należycie wdrożenie swoich obowiązków w sposób określony w Części B Kodeksu.

3. Członek, nie będący w stanie wdrożyć praw i zasad w sposób przewidziany w Części A Kodeksu może, o ile Konwencja nie stanowi inaczej, wdrożyć Część A za pomocą przepisów prawa lub innych rozwiązań, które są zasadniczo równoważne z postanowieniami Części A.

4. Dla wyłączonego celu ustępu 3 niniejszego Artykułu, każde prawo, przepis, układ zbiorowy pracy lub inne rozwiązanie będzie uważane za zasadniczo równoważne, w kontekście niniejszej Konwencji, jeśli Członek upewni się, że:

(a) prowadzi do pełnego osiągnięcia ogólnego przedmiotu i celu postanowienia lub postanowień Części A Kodeksu; oraz

(b) spełnia odnośne postanowienie lub postanowienia Części A Kodeksu.

## KONSULTACJE Z ORGANIZACJAMI ARMATORÓW I MARYNARZY

### **Artykuł VII**

Jakiegokolwiek odstępstwo, wyłączenie lub inne elastyczne stosowanie niniejszej Konwencji, w odniesieniu do którego Konwencja wymaga konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy może, w przypadkach gdy reprezentatywne organizacje armatorów lub marynarzy nie istnieją na terytorium Członka, nastąpić tylko poprzez konsultację z Komitetem, o którym mowa w Artykule XIII.

### WEJŚCIE W ŻYCIE

#### **Artykuł VIII**

1. Dyrektor Generalny Międzynarodowego Biura Pracy zostanie poinformowany o formalnych ratyfikacjach niniejszej Konwencji w celu ich zarejestrowania.
2. Niniejsza Konwencja będzie obowiązywała tylko tych Członków Międzynarodowej Organizacji Pracy, których ratyfikacje zostaną zarejestrowane przez Dyrektora Generalnego.
3. Niniejsza Konwencja wejdzie w życie po upływie dwunastu miesięcy od dnia zarejestrowania przez Dyrektora Generalnego ratyfikacji zgłoszonej przez 30 Członków, których łączny udział w całkowitym światowym tonażu brutto statków wynosi co najmniej 33 procent.
4. Następnie Konwencja wejdzie w życie w stosunku do każdego członka po upływie dwunastu miesięcy od daty zarejestrowania jego ratyfikacji.

### WYPOWIEDZENIE

#### **Artykuł IX**

1. Każdy Członek, który ratyfikował niniejszą Konwencję, może ją wypowiedzieć po upływie dziesięciu lat od daty początkowego wejścia jej w życie, aktem przekazanym Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy i przez niego zarejestrowanym. Wypowiedzenie to nabiera mocy dopiero po upływie jednego roku od daty jego zarejestrowania.
2. Każdy Członek, który ratyfikował niniejszą Konwencję, a który w ciągu jednego roku po upływie dziesięcioletniego okresu, o którym mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu nie skorzysta z prawa wypowiedzenia określonego w niniejszym artykule, będzie związany postanowieniami niniejszej Konwencji na następne dziesięć lat i następnie będzie mógł ją wypowiedzieć po upływie każdego kolejnego dziesięcioletniego okresu, z zachowaniem warunków określonych w niniejszym Artykule.

### SKUTEK WEJŚCIA W ŻYCIE

#### **Artykuł X**

Niniejsza Konwencja rewiduje następujące Konwencje:  
Konwencja Nr 7 dotycząca najniższego wieku dopuszczania dzieci do pracy w marynarce z 1920 r.  
Konwencja Nr 8 dotycząca odszkodowania na wypadek bezrobocia z powodu rozbicia się statku z 1920 r.  
Konwencja Nr 9 dotycząca pośrednictwa pracy dla marynarzy z 1920 r.  
Konwencja Nr 16 dotycząca obowiązkowych oględzin lekarskich dzieci i młodocianych zatrudnionych na statkach z 1921 r.

Konwencja Nr 22 dotycząca umowy najmu marynarzy z 1926 r.  
Konwencja Nr 23 dotycząca repatriacji marynarzy z 1926 r.  
Konwencja Nr 53 dotycząca minimalnych kwalifikacji zawodowych kapitanów i oficerów marynarki handlowej z 1936 r.  
Konwencja Nr 54 dotycząca płatnych urlopów dla marynarzy z 1936 r.  
Konwencja Nr 55 dotycząca obowiązków armatora w razie choroby, wypadku lub śmierci marynarzy z 1936 r.  
Konwencja Nr 56 dotycząca ubezpieczenia marynarzy na wypadek choroby z 1936 r.  
Konwencja Nr 57 dotycząca czasu pracy na statkach i stanu załogi z 1936 r.  
Konwencja Nr 58 dotycząca najniższego wieku dopuszczania dzieci do pracy w marynarce (zrewidowana) z 1936 r.  
Konwencja Nr 68 dotycząca zaopatrzenia w żywność i służby wyżywienia załóg na statkach z 1946 r.  
Konwencja Nr 69 dotycząca świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych z 1946 r.  
Konwencja Nr 70 dotycząca zabezpieczenia społecznego marynarzy z 1946 r.  
Konwencja Nr 72 dotycząca płatnych urlopów dla marynarzy z 1946 r.  
Konwencja Nr 73 dotycząca badania lekarskiego marynarzy z 1946 r.  
Konwencja Nr 74 dotycząca świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy z 1946 r.  
Konwencja Nr 75 dotycząca zakwaterowania załóg statków z 1946 r.  
Konwencja Nr 76 dotycząca zarobków, czasu pracy i stanu załogi na statkach z 1946 r.  
Konwencja Nr 91 dotycząca płatnych urlopów marynarzy (zrewidowana) z 1949 r.  
Konwencja Nr 92 dotycząca pomieszczenia załogi na statku (zrewidowana) z 1949 r.  
Konwencja Nr 93 dotycząca zarobków, czasu pracy i stanu załogi na statkach (zrewidowana), 1949 r.  
Konwencja Nr 109 dotycząca zarobków, czasu pracy i stanu załogi na statkach (zrewidowana), 1958 r.  
Konwencja Nr 133 dotycząca pomieszczenia załogi na statku (postanowienia uzupełniające) z 1970 r.  
Konwencja Nr 134 dotycząca zapobiegania wypadkom marynarzy przy pracy z 1970 r.  
Konwencja Nr 145 dotycząca ciągłości zatrudnienia marynarzy z 1976 r.  
Konwencja Nr 146 dotycząca corocznego płatnego urlopu dla marynarzy z 1976 r.  
Konwencja Nr 147 dotycząca minimalnych norm na statkach handlowych z 1976 r.  
Protokół z 1996 r. do Konwencji Nr 147 dotyczącej minimalnych norm na statkach handlowych z 1976 r.  
Konwencja Nr 163 dotycząca udogodnień socjalno-kulturalnych dla marynarzy na morzu i w porcie z 1987 r.  
Konwencja Nr 164 dotycząca ochrony zdrowia i opieki medycznej marynarzy z 1987 r. Konwencja Nr 165 dotycząca zabezpieczenia społecznego marynarzy (zrewidowana) z 1987r.  
Konwencja Nr 166 dotycząca repatriacji marynarzy (zrewidowana) 1987 r.  
Konwencja Nr 178 dotycząca inspekcji warunków pracy i życia marynarzy z 1996 r.  
Konwencja Nr 179 dotycząca rekrutacji i zatrudnienia marynarzy z 1996 r.  
Konwencja Nr 180 dotycząca czasu pracy i stanu załogi na statkach z 1996 r.

## FUNKCJE DEPOZYTARIUSZA

### **Artykuł XI**

1. Dyrektor Generalny Międzynarodowego Biura Pracy poinformuje wszystkich Członków Międzynarodowej Organizacji Pracy o zarejestrowaniu wszystkich dokumentów ratyfikacyjnych, przyjęcia i wypowiedzenia, o którym zostanie poinformowany przez Członków Organizacji.
2. Gdy warunki zawarte w ustępie 3 Artykułu VIII zostaną spełnione, Dyrektor Generalny zwróci uwagę Członków Organizacji na datę wejścia w życie Konwencji.

### **Artykuł XII**

Dyrektor Generalny Międzynarodowego Biura Pracy udzieli Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, w celu zarejestrowania, zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych, wyczerpujących informacji o wszystkich dokumentach ratyfikacyjnych, przyjęcia i wypowiedzenia, które zarejestrował zgodnie z niniejszą Konwencją.

### **SPECJALNY KOMITET TRÓJSTRONNY**

#### **Artykuł XIII**

1. Rada Administracyjna Międzynarodowego Biura Pracy będzie dokonywać ciągłej oceny funkcjonowania niniejszej Konwencji, powołując w tym celu komitet posiadający specjalne kompetencje w zakresie norm dotyczących pracy na morzu.
2. Komitet zajmujący się kwestiami związanymi z funkcjonowaniem niniejszej Konwencji będzie się składał z dwóch reprezentantów nominowanych przez rząd każdego Członka, który ratyfikował niniejszą Konwencję oraz reprezentantów armatorów i marynarzy, wyznaczonych przez Radę Administracyjną po konsultacji ze Wspólną Połączoną Komisją Morską.
3. Rządowi przedstawiciele Członków, którzy nie ratyfikowali jeszcze niniejszej Konwencji, mogą uczestniczyć w pracach Komitetu, ale nie będą mieli prawa uczestniczyć w głosowaniu dotyczącym jakiegokolwiek kwestii rozważanej w związku z niniejszą Konwencją. Rada Administracyjna może zaprosić inne organizacje lub podmioty do wyznaczenia przedstawicieli, którzy będą uczestniczyć w obradach Komitetu w charakterze obserwatorów.
4. Głosy każdego przedstawiciela armatorów i marynarzy, uczestniczącego w obradach Komitetu, będą wazone w taki sposób, by zapewnić zarówno grupie armatorów, jak też grupie marynarzy, połowę siły głosu całkowitej liczby rządów reprezentowanych na obradach i upoważnionych do głosu.

### **POPRAWKI DO NINIEJSZEJ KONWENCJI**

#### **Artykuł XIV**

1. Poprawki do każdego z postanowień niniejszej Konwencji mogą zostać przyjęte przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w ramach artykułu 19 Konstytucji Międzynarodowej Organizacji Pracy oraz reguł i procedur Organizacji dotyczących przyjmowania Konwencji. Poprawki do kodeksu mogą zostać również przyjęte zgodnie z procedurami określonymi w Artykule XV.
2. W przypadku Członków, których ratyfikacje niniejszej Konwencji zostały zarejestrowane przed przyjęciem poprawki, tekst poprawki zostanie im przekazany do ratyfikacji.
3. W przypadku innych Członków Organizacji poprawiony tekst Konwencji zostanie im przekazany do ratyfikacji zgodnie z artykułem 19 Konstytucji.
4. Poprawka będzie uważana za przyjętą w dniu, w którym zostaną zarejestrowane ratyfikacje poprawki lub poprawionej Konwencji, w zależności od przypadku, przez co najmniej 30 Członków z łącznym udziałem w światowym tonażu brutto statków w wysokości co najmniej 33 procent.



5. Poprawka przyjęta w ramach artykułu 19 Konstytucji będzie wiążąca jedynie dla tych Członków Organizacji, których ratyfikacje zostały zarejestrowane przez Dyrektora Generalnego Międzynarodowego Biura Pracy.

6. W przypadku każdego Członka, o którym mowa w ustępie 2 niniejszego Artykułu poprawka wejdzie w życie po upływie dwunastu miesięcy od daty przyjęcia poprawki, o którym mowa w ustępie 4 niniejszego Artykułu lub po upływie dwunastu miesięcy od daty zarejestrowania ratyfikacji poprawki, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.

7. Z zastrzeżeniem ustępu 9 niniejszego Artykułu, w przypadku Członków wymienionych w ustępie 3 niniejszego Artykułu poprawiona Konwencja wejdzie w życie po upływie dwunastu miesięcy od daty przyjęcia poprawki, o której mowa w ustępie 4 niniejszego Artykułu lub po upływie dwunastu miesięcy od daty zarejestrowania ich ratyfikacji Konwencji, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.

8. Członków, których ratyfikacja niniejszej Konwencji została zarejestrowana przed przyjęciem poprawki, ale którzy nie ratyfikowali poprawki, niniejsza Konwencja będzie obowiązywać bez poprawki.

9. Każdy Członek, którego ratyfikacja niniejszej Konwencji zostanie zarejestrowana po przyjęciu poprawki, ale przed datą, o której mowa w ustępie 4 niniejszego Artykułu może, w deklaracji towarzyszącej dokumentowi ratyfikacyjnemu, sprecyzować, że ratyfikacja dotyczy Konwencji bez poprawki. W przypadku ratyfikacji zawierającej taką deklarację, Konwencja zacznie obowiązywać danego Członka 12 miesięcy po dacie rejestracji ratyfikacji. Jeśli dokumentowi ratyfikacyjnemu nie towarzyszy taka deklaracja lub, jeśli ratyfikacja zostaje zarejestrowana w dniu, o którym wspomina ustęp 4 lub później, Konwencja zacznie obowiązywać danego Członka po upływie dwunastu miesięcy od daty zarejestrowania ratyfikacji i, po wejściu w życie zgodnie z ustępem 7 niniejszego Artykułu, poprawka będzie dla danego Członka wiążąca, o ile nie zostanie w poprawce postanowione inaczej.

## POPRAWKI DO KODEKSU

### **ARTYKUŁ XV**

1. Do Kodeksu można wnosić poprawki albo zgodnie z procedurą określoną w Artykule XIV albo, o ile nie zostanie w sposób wyraźny postanowione inaczej, zgodnie z procedurą przewidzianą w niniejszym Artykule.

2. Poprawka do Kodeksu może zostać zaproponowana Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy przez rząd każdego Członka Organizacji lub grupę reprezentantów Armatorów lub grupę reprezentantów Marynarzy, które zostały wyznaczone na członków Komitetu, o którym mowa w Artykule XIII. Poprawka proponowana przez rząd musi wcześniej zostać zaproponowana, lub poparta, przez przynajmniej pięć rządów Członków, którzy ratyfikowali Konwencję lub przez grupę przedstawicieli Armatorów lub Marynarzy, o których mowa w niniejszym ustępie.

3. Po stwierdzeniu, że propozycja poprawki spełnia wymagania ustępu 2 niniejszego Artykułu Dyrektor Generalny bezzwłocznie przekaże propozycję, łącznie z komentarzami lub sugestiami, którą uzna za stosowną, wszystkim Członkom Organizacji, wraz z zaproszeniem do podzielenia się swoimi obserwacjami lub sugestiami dotyczącymi propozycji w okresie 6 miesięcy lub w innym okresie (który nie będzie krótszy niż trzy miesiące i nie dłuższy niż dziewięć miesięcy) określonym przez Radę Administracyjną.

4. Po zakończeniu okresu, o którym mowa w ustępie 3 niniejszego Artykułu propozycja, której towarzyszyć będzie podsumowanie uwag i sugestii sformułowanych zgodnie z postanowieniami niniejszego ustępu, zostanie przekazana Komitetowi do rozważenia na posiedzeniu. Poprawka zostanie uznana za przyjętą przez Komitet, jeśli:

- (a) na posiedzeniu, na którym propozycja będzie rozważana, reprezentowana będzie przynajmniej połowa rządów Członków, którzy ratyfikowali niniejszą Konwencję; oraz
- (b) co najmniej dwie trzecie członków Komitetu zgłosuje za przyjęciem poprawki; oraz
- (c) większość ta będzie reprezentować przynajmniej połowę siły głosu rządów, połowę siły głosu Armatorów i połowę siły głosu marynarzy będących członkami Komitetu zarejestrowanych na posiedzeniu, na którym propozycja zostanie poddana pod głosowanie.

5. Poprawki przyjęte zgodnie z ustępem 4 niniejszego Artykułu zostaną przedstawione na następnej sesji Konferencji do zatwierdzenia. Takie zatwierdzenie będzie wymagać większości dwóch trzecich głosów oddanych przez obecnych delegatów. Jeśli nie uda się uzyskać wspomnianej większości, propozycja poprawki wróci do Komitetu w celu ponownego jej rozpatrzenia, jeśli Komitet wyrazi taką wolę.

6. Poprawki zatwierdzone przez Konferencję zostaną notyfikowane przez Dyrektora Generalnego wszystkim Członkom, których ratyfikacje niniejszej Konwencji zostały zarejestrowane przed datą zatwierdzenia poprawek przez Konferencję. Tacy Członkowie będą dalej zwani „Członkami ratyfikującymi”. Notyfikacja poprawek będzie zawierać odniesienie do niniejszego Artykułu i będzie określać okres, w którym można formalnie zgłaszać brak zgody. Okres ten będzie wynosić dwa lata od daty notyfikacji, o ile w czasie zatwierdzania poprawek Konferencja nie ustaliła innego okresu, który musi wynosić przynajmniej jeden rok. Kopia notyfikacji zostanie przekazana innym Członkom Organizacji do wiadomości.

7. Poprawka zatwierdzona przez Konferencję będzie uznana za przyjętą, o ile, na końcu wyznaczonego okresu, nie zostały przedstawione Dyktorowi Generalnemu formalne zgłoszenia braku zgody od więcej niż 40 procent Członków, którzy ratyfikowali Konwencję i którzy reprezentują nie mniej niż 40 procent tonażu brutto statków Członków, którzy ratyfikowali Konwencję.

8. Poprawka uznana za przyjętą wejdzie w życie sześć miesięcy po zakończeniu wyznaczonego okresu na terytorium wszystkich Członków ratyfikujących, z wyjątkiem tych, którzy formalnie wyrazili swój brak zgody zgodnie z ustępem 7 niniejszego Artykułu i nie wycofali takiego braku zgody zgodnie z ustępem 11.

Jednakże:

- (a) przed końcem ustalonego okresu każdy Członek ratyfikujący może powiadomić Dyrektora Generalnego, że poprawka będzie dla niego wiążąca dopiero po późniejszej wyrażonej notyfikacji jej przyjęcia; oraz
- (b) przed datą wejścia w życie poprawki każdy Członek ratyfikujący może powiadomić Dyrektora Generalnego, że nie wprowadzi w życie poprawki przez wskazany okres.

9. Poprawka, która jest przedmiotem powiadomienia, o którym mowa w ustępie 8(a) niniejszego Artykułu, wejdzie w życie na terytorium Członka wydającego takie powiadomienie sześć miesięcy po

tym jak Członek ten powiadomił Dyrektora Generalnego o przyjęciu poprawki lub w dniu, w którym poprawka po raz pierwszy wchodzi w życie, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.

10. Okres, o którym mowa w ustępie 8(b) niniejszego Artykułu, nie będzie przekraczał 1 roku od daty wejścia w życie poprawki lub wykraczał poza taki dłuższy okres, jaki może być wyznaczony przez Konferencję w chwili zatwierdzania poprawki.

11. Członek, który formalnie zgłosił brak zgody odnośnie do poprawki, może wycofać swój brak zgody w każdej chwili. Jeśli Dyrektor Generalny otrzyma powiadomienie o takim wycofaniu po tym jak poprawka weszła w życie, poprawka zacznie obowiązywać danego Członka po upływie sześciu miesięcy od daty zarejestrowania powiadomienia.

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

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

- (a) Członek, który przyjął poprawkę nie będzie zobowiązany do rozszerzenia korzyści wynikających z Konwencji w odniesieniu do morskich certyfikatów pracy wydawanych statkom podnoszącym banderę innego Członka, który:
  - (i) zgodnie z ustępem 7 niniejszego Artykułu formalnie zgłosił brak zgody odnośnie do poprawki i nie wycofał takiego braku zgody; lub
  - (ii) zgodnie z ustępem 8(a) niniejszego Artykułu powiadomił, że przyjęcie przez niego poprawki zależy od późniejszej wyrażonej notyfikacji i nie przyjął poprawki; oraz
- (b) Członek, który przyjął poprawkę rozszerzy korzyści wynikające z Konwencji w odniesieniu do morskich certyfikatów pracy wydawanych statkom podnoszącym banderę innego Członka, który powiadomił, zgodnie z ustępem 8(b) niniejszego Artykułu, że nie wprowadzi w życie poprawki przez okres wyznaczony zgodnie z ustępem 10 niniejszego Artykułu.

#### JĘZYKI AUTENTYCZNE

#### **Artykuł XVI**

Teksty angielski i francuski niniejszej Konwencji są jednakowo autentyczne.

## WYJAŚNIENIA DOTYCZĄCE PRAWIDEŁ I KODEKSU KONWENCJI O PRACY NA MORZU

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

2. Konwencja składa się z trzech różnych, ale powiązanych części: Artykułów, Prawideł i Kodeksu.

3. Artykuły i Prawidła ustanawiają podstawowe prawa, zasady i zobowiązania Członków ratyfikujących Konwencję. Artykuły i Prawidła mogą zostać zmienione tylko przez Konferencję w ramach artykułu 19 Konstytucji Międzynarodowej Organizacji Pracy (patrz Artykuł XIV Konwencji).

4. Kodeks zawiera szczegóły wdrażania Prawideł. Zawiera Część A (obowiązujące Normy) i Część B (niezobowiązujące Wytyczne). Kodeks może być zmieniany według uproszczonej procedury określonej w Artykule XV Konwencji. Ponieważ Kodeks dotyczy uszczegółowionej procedury wdrażania, poprawki do niego muszą zawierać się w ogólnym zakresie Artykułów i Prawideł.

5. Prawidła i Kodeksy podzielone są na ogólne obszary stanowiące pięć Tytułów:

*Tytuł 1:* Minimalne wymagania dla marynarzy do pracy na statku

*Tytuł 2:* Warunki zatrudnienia

*Tytuł 3:* Zakwaterowanie, zaplecze rekreacyjne, wyżywienie i zaopatrzenie w żywność

*Tytuł 4:* Ochrona zdrowia, opieka medyczna, zabezpieczenie społeczne i ochrona socjalna

*Tytuł 5:* Zgodność i egzekwowanie

6. Każdy Tytuł zawiera grupy postanowień dotyczących konkretnego prawa lub zasady (lub środków ich wdrażania w Tytule 5) związanych numeracją. Pierwsza grupa w Tytule 1, na przykład, składa się z Prawidła 1.1, Normy A1.1 i Wytycznej B1.1, dotyczących minimalnego wieku.

7. Konwencja ma trzy główne cele:

- (a) ustanowić poprzez swoje Artykuły i Prawidła pełny zestaw praw i zasad;
- (b) umożliwić, poprzez Kodeks, znaczny stopień elastyczności w sposobie wdrażania praw i zasad przez Członków; oraz
- (c) zapewnić, poprzez Tytuł 5, że prawa i zasady są odpowiednio przestrzegane i egzekwowane.

8. Istnieją dwa główne obszary służące elastyczności wdrażania: jeden to możliwość by Członek, tam gdzie to konieczne (patrz Artykuł VI, ustęp 3), wdrażał szczegółowe wymagania Części A Kodeksu poprzez środki zasadniczo równoważne pod względem merytorycznym (jak definiuje Artykuł VI, ustęp 4).

9. Drugi obszar elastyczności wdrażania stwarza sformułowanie obowiązkowych wymagań odnośnie do wielu przepisów Części A w sposób bardziej ogólny, pozostawiając szerszy zakres wyboru w kwestii działań na poziomie krajowym. W takich przypadkach wskazówki dotyczące wdrażania znajdują się w nieobowiązkowej Części B Kodeksu. W ten sposób Członkowie, którzy ratyfikowali

niniejszą Konwencję, mogą przystąpić do działań, których wymaga się od nich zgodnie z ogólnymi zobowiązaniami w Części A, jak też do działań, które nie będą konieczne wymagane. Na przykład Norma A4.1 wymaga, by na wszystkich statkach istniał dostęp do lekarstw koniecznych do udzielania pomocy medycznej na pokładzie statku (ustęp 1(b)) oraz aby „posiadały na pokładzie apteczkę” (ustęp 4(a)). Wypełnienie w dobrej wierze wspomnianego wymogu oznacza coś więcej niż po prostu posiadanie apteczki na pokładzie każdego statku. Precyzyjniejszą wskazówkę zawiera Wytyczna B4.1.1 (ustęp 4), której celem jest zapewnienie, by zawartość apteczki była odpowiednio przechowywana i utrzymywana.

10. Członkowie, którzy ratyfikowali niniejszą Konwencję nie są związani wytycznymi i, jak wskazują postanowienia zawarte w Tytule 5 dotyczące kontroli państwa portu, inspekcje będą zajmować się jedynie kwestią wypełniania wymagań niniejszej Konwencji (Artykuły, Prawidła i normy w Części A). Jednakże na podstawie ustępu 2 artykułu VI wymaga się jednak od Członków pełnego rozpatrzenia swych obowiązków wynikających z Części A Kodeksu w sposób przewidziany przez Część B. Jeśli po pełnym rozpatrzeniu uwzględnieniu odpowiednich Wytycznych Członek postanowi przyjąć inne rozwiązania, zapewniające odpowiednie przechowanie, użytkowanie i utrzymanie zawartości apteczki, posługując się powyższym przykładem, jak wymaga Norma określona w Części A, jest to do przyjęcia. Z drugiej strony, stosując się do wytycznych zawartych w Części B, dany Członek, jak również organy MOP odpowiedzialne za ocenę wdrożenia międzynarodowych Konwencji dotyczących pracy, mogą mieć pewność bez dodatkowej analizy, że kroki podjęte przez Członka są właściwe do wdrożenia obowiązków określonych w Części A, do których odnosi się wytyczna.

# PRAWIDŁA I KODEKS

## TYTUŁ 1. MINIMALNE WYMAGANIA DLA MARYNARZY DO PRACY NA STATKU

### *Prawidło 1.1 – Minimalny wiek*

*Cel: Zapewnienie, że na statku nie będą pracować osoby poniżej minimalnego wieku*

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

### Norma A1.1 – Minimalny wiek

1. Zatrudnianie, angażowanie do pracy oraz podejmowanie pracy na statku przez osoby w wieku poniżej 16 lat jest zabronione.
2. Zabrania się wykonywania pracy nocnej przez marynarzy w wieku poniżej 18 lat. Dla celów niniejszej Normy „noc” definiowana jest zgodnie z krajowym prawem i praktyką. Obejmuje okres przynajmniej dziewięciu godzin, zaczynający się nie później niż o północy i kończący nie wcześniej niż o 5 rano.
3. Właściwa władza może zezwolić na wyjątek wobec stosowania się do zakazu nocnej pracy w sytuacji gdy:
  - (a) doznałoby uszczerbku skuteczne szkolenie marynarzy zgodnie z ustalonymi programami i procedurami; lub
  - (b) specyficzny charakter służby lub program szkoleniowy wymaga, by marynarze objęci wyjątkiem wykonywali służbę w nocy, a władze ustalą, po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy, że praca ta nie będzie szkodliwa dla ich zdrowia lub dobrego samopoczucia.
4. Zatrudnienie, zaangażowanie do pracy lub praca marynarzy w wieku poniżej 18 lat zabroniona jest tam, gdzie może to zagrozić ich zdrowiu i bezpieczeństwu. Rodzaje takiej pracy będą określone przez krajowe przepisy prawne lub właściwą władzę po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy, przy uwzględnieniu odnośnych norm międzynarodowych.

### Wytuczna B1.1 – Minimalny wiek

1. Wprowadzając regulacje warunków pracy i życia, Członkowie powinni zwracać szczególną uwagę na potrzeby osób młodocianych w wieku poniżej 18 lat.

### **Prawidło 1.2 – Świadectwo zdrowia**

*Cel: Zapewnienie, że wszyscy marynarze będą z medycznego punktu widzenia zdolni do pełnienia służby na morzu.*

1. Marynarze nie będą pracować na statku bez świadectwa stwierdzającego medyczną zdolność do wykonywania ich obowiązków.
2. Wyjątki mogą być dozwolone tylko w sytuacjach określonych w Kodeksie.

#### **Norma A1.2 – Świadectwo zdrowia**

1. Właściwa władza będzie wymagać, by przed rozpoczęciem pracy na statku marynarze posiadali ważne świadectwo zdrowia potwierdzające, że są z medycznego punktu widzenia zdolni do pełnienia służby na morzu.
2. W celu zapewnienia, że świadectwa zdrowia faktycznie odzwierciedlają stan zdrowia marynarzy w kontekście obowiązków, które mają wykonywać, właściwa władza określi, po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy oraz biorąc pod uwagę odpowiednie wytyczne międzynarodowe, o których mowa w Części B niniejszego Kodeksu, naturę badania medycznego i świadectwa zdrowia.
3. Niniejsza Norma nie wpływa na obowiązki wynikające z Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykszolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., wraz z poprawkami (tzw. Konwencja STCW). Świadectwo zdrowia wydane zgodnie z wymogami STCW będzie uznane przez właściwą władzę dla celów Prawidła 1.2. W przypadku marynarzy, których nie dotyczy STCW świadectwo zdrowia spełniające w stopniu zasadniczym wspomniane wymagania również będzie uznane.
4. Świadectwo zdrowia może być wydane przez uprawnionego lekarza lub, jak w przypadku świadectwa dotyczącego wyłącznie wzroku, przez osobę uznaną przez właściwą władzę za odpowiednio wykwalifikowaną do wydania takiego świadectwa. Lekarze muszą się cieszyć pełną niezależnością w wydawaniu opinii na podstawie przeprowadzanych przez nich badań medycznych.
5. Marynarze, którym odmówiono wydania świadectwa lub mają narzucone ograniczenia w zakresie ich zdolności do pracy, szczególnie odnośnie do czasu, charakteru pracy lub zakresu działalności gospodarczej, będą mieć możliwość przeprowadzenia kolejnego badania przez innego uprawnionego lekarza lub niezależnego biegłego w sprawach medycznych.
6. Każde świadectwo zdrowia będzie w szczególności stwierdzać, że:
  - (a) słuch i wzrok marynarza oraz jego zdolność do rozpoznawania kolorów w przypadku, gdy jego zdolność do pracy uzależniona jest od zdolności rozpoznawania kolorów, są wystarczająco dobre; oraz
  - (b) marynarz nie cierpi na dolegliwość, która podczas pobytu na morzu może ulec pogorszeniu lub uczynić go niezdolnym do służby lub narazić zdrowie innych osób na statku.
7. O ile nie jest wymagany krótszy okres, z uwagi na szczególny charakter służby wykonywanej przez marynarza lub z uwagi na postanowienia STCW:

- (a) świadectwo zdrowia jest ważne przez okres najwyżej dwóch lat, a w przypadku, gdy marynarz ma mniej niż 18 lat, maksymalny okres ważności świadectwa wynosi jeden rok;
  - (b) świadectwo o zdolności do rozpoznawania kolorów będzie ważne maksymalnie przez okres sześciu lat.
8. W nagłych przypadkach właściwa władza może zezwolić marynarzowi na pracę bez ważnego świadectwa zdrowia do czasu zawinięcia do kolejnego portu, gdzie może otrzymać świadectwo zdrowia od uprawnionego lekarza, pod warunkiem, że:
- (a) okres takiego zezwolenia nie przekracza trzech miesięcy; oraz
  - (b) marynarz posiada świadectwo zdrowia, które niedawno utraciło ważność.
9. Jeśli świadectwo zdrowia utraci ważność w trakcie trwania rejsu, będzie pozostawać w mocy do czasu zawinięcia statku do kolejnego portu, w którym marynarz może uzyskać świadectwo zdrowia od uprawnionego lekarza, pod warunkiem że okres ten nie przekroczy trzech miesięcy.
10. Świadectwa zdrowia dla marynarzy zatrudnionych na statkach, odbywających podróże w żegludzie międzynarodowej, muszą być sporządzone co najmniej w języku angielskim.

### Wytyczna B1.2 – Świadectwo zdrowia

#### Wytyczna B1.2.1 – Wytyczne międzynarodowe

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

#### **Prawidło 1.3 – Wyszkolenie i kwalifikacje**

*Cel: Zapewnienie, że marynarze są odpowiednio wyszkoleni lub wykwalifikowani do pełnienia obowiązków na statku*

1. Marynarze nie będą pracować na statku, jeśli nie są wyszkoleni lub nie posiadają certyfikatów potwierdzających ich kompetencje lub nie są w inny sposób kwalifikowani do wykonywania obowiązków.
2. Marynarzom nie będzie wolno wykonywać pracy na statku, jeśli nie ukończyli pomyślnie szkolenia z zakresu bezpieczeństwa osobistego na pokładzie statku.
3. Szkolenia i wydawanie certyfikatów zgodnie z obowiązującymi dokumentami przyjętymi przez Międzynarodową Organizację Morską będą uważane za spełniające wymagania ustępów 1 i 2 niniejszego Prawidła.
4. Każdy Członek, którego w czasie ratyfikacji niniejszej Konwencji obowiązywała Konwencja Nr 74 dotycząca świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy z 1946 r., będzie nadal wykonywał obowiązki wynikające z tamtej Konwencji, o ile i dopóki obowiązujące postanowienia dotyczące jej przedmiotu nie zostaną przyjęte przez Międzynarodową Organizację Morską i nie wejdą w życie, lub



dopóki nie upłynie pięć lat od wejścia w życie niniejszej Konwencji zgodnie z ustępem 3 Artykułu VIII, w zależności od tego, która z tych dat jest wcześniejsza.

#### ***Prawidło 1.4 – Nabór i pośrednictwo pracy marynarzy***

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

1. Wszyscy marynarze będą mieć dostęp do sprawnego, odpowiedniego i godnego zaufania systemu poszukiwania zatrudnienia na statku bez konieczności wnoszenia opłat.
2. Służby naboru i pośrednictwa pracy marynarzy funkcjonujące na terytorium Członka powinny odpowiadać normom określonym w Kodeksie.
3. Każdy Członek będzie wymagał, odnośnie do marynarzy pracujących na statku podnoszącym jego banderę, by armatorzy, którzy korzystają ze służb naboru i pośrednictwa pracy marynarzy w krajach i na terytoriach, na których niniejsza Konwencja nie obowiązuje, stosowali się do wymagań określonych w Kodeksie.

#### **Norma A1.4 – Nabór i pośrednictwo pracy marynarzy**

1. Każdy Członek świadczący publiczne usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy zapewni, że usługi takie świadczone będą w sposób uporządkowany, który chroni i promuje prawa marynarzy w zakresie zatrudnienia zawarte w niniejszej Konwencji.
2. Tam, gdzie na terytorium Członka działają prywatne podmioty, których podstawą funkcją jest nabór i pośrednictwo pracy dla marynarzy, lub które dokonują naboru znaczącej liczby marynarzy, wymagane będzie, by podmioty takie działały wyłącznie zgodnie ze standaryzowanym systemem licencjonowania lub certyfikacji lub innych form regulacji. Taki system będzie ustanowiony i zmieniany tylko po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy. W przypadku wątpliwości, czy niniejsza Konwencja dotyczy danego prywatnego podmiotu świadczącego usługi w zakresie naboru i pośrednictwa pracy, kwestia ta zostanie rozstrzygnięta przez właściwą władzę działającą na terytorium każdego z Członków po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy. Nie będzie się popierać nadmiernego wzrostu liczby podmiotów świadczących usługi naboru i pośrednictwa pracy.
3. Postanowienia ustępu 2 niniejszej Normy będą mieć również zastosowanie – w zakresie w jakim uznane są przez właściwą władzę, po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy, za właściwe – w kontekście usług naboru i pośrednictwa pracy świadczonych przez organizacje marynarzy na terytorium Członka, zapewniających dopływ marynarzy, będących obywatelami tego Członka na statki podnoszące jego banderę. Usługi, których dotyczy niniejszy ustęp spełniają następujące warunki:
  - (a) usługa naboru i pośrednictwa pracy prowadzona jest zgodnie z postanowieniami układu zbiorowego pracy pomiędzy tą organizacją i armatorem;
  - (b) zarówno organizacja marynarzy, jak też armator mają siedzibę na terytorium Członka;
  - (c) Członek posiada prawo lub procedurę autoryzacji bądź rejestracji układów zbiorowych pracy, umożliwiającą świadczenie usług z zakresu naboru i pośrednictwa pracy; oraz

(d) usługi naboru i pośrednictwa pracy prowadzone są w sposób uporządkowany i stosowane są środki w celu ochrony i promocji praw pracowniczych marynarzy porównywalne z określonymi w ustępie 5 niniejszej Normy.

4. Żadne z postanowień niniejszej Normy lub Prawidła 1.4 nie będzie interpretowane jako:

(a) uniemożliwiający Członkowi świadczenie bezpłatnych usług naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy w ramach polityki zmierzającej do sprostania potrzebom marynarzy i armatorów, niezależnie czy usługi te stanowią część publicznych służb zatrudnienia dla pracowników i pracodawców czy też są z nimi skoordynowane; albo

(b) narzucający Członkowi obowiązek ustanowienia na swoim terytorium systemu prywatnych usług naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy.

5. Członek przyjmujący system, o którym mówi ustęp 2 niniejszej Normy będzie, za pomocą prawa lub innych rozwiązań, co najmniej:

(a) zakazywać podmiotom świadczącym usługi naboru i pośrednictwa pracy używania środków, mechanizmów lub list zmierzających do przeszkodzenia lub odwiedzenia marynarzy od uzyskania zatrudnienia, do którego są zakwalifikowani;

(b) wymagać, by żadne opłaty za nabór lub pośrednictwo pracy nie były w sposób bezpośredni lub pośredni, w całości lub w części, wnoszone przez marynarza, któremu świadczona jest usługa, za wyjątkiem kosztów otrzymania wymaganego przez prawo świadectwa zdrowia, krajowej książeczki żeglarskiej i paszportu lub innych podobnych dokumentów uprawniających do podróży, nie wliczając w to jednakże kosztów uzyskania wiz, które zostaną poniesione przez armatora; oraz

(c) gwarantować, że podmioty świadczące usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy na jego terytorium:

(i) posiadają aktualny rejestr wszystkich marynarzy rekrutowanych lub skierowanych do pracy za ich pośrednictwem, który będzie dostępny do inspekcji przeprowadzonej przez właściwą władzę;

(ii) dbają o to, by marynarze byli poinformowani o swoich prawach i obowiązkach wynikających z umowy o pracę przed lub w trakcie procesu zatrudnienia i by stworzono im możliwość zapoznania się z ich umowami o pracę przed i po ich podpisaniu oraz by otrzymali kopię umowy;

(iii) sprawdzają, że marynarze rekrutowani lub kierowani do pracy za ich pośrednictwem są wykwalifikowani i posiadają dokumenty niezbędne do wykonywania danej pracy i że umowy o pracę zawierane przez marynarzy są zgodne ze stosownymi prawami i przepisami oraz układami zbiorowymi pracy, które stanowią część umowy o pracę;

(iv) upewniają się, w granicach swych możliwości, że armator dysponuje środkami zabezpieczającymi marynarzy przed pozostawieniem w obcym porcie;

(v) zapoznają się i odpowiadają na wszelkie skargi dotyczące ich działalności i informują właściwą władzę o wszelkich nierozstrzygniętych skargach;

(vi) ustanawiają system ochrony, na drodze ubezpieczenia lub za pomocą innego stosownego rozwiązania, które zrekompensuje marynarzom straty pieniężne, które mogą ponieść w wyniku nieskuteczności usługi naboru i pośrednictwa pracy lub niewypełnienia przez armatora zobowiązań wynikających z umowy o pracę.

6. Właściwa władza będzie ściśle nadzorowała i kontrolowała podmioty świadczące usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy na terytorium Członka. Wszelkie zezwolenia lub certyfikaty lub podobne upoważnienia pozwalające na prowadzenie działalności polegającej na świadczeniu prywatnych usług na danym terytorium będą przyznawane lub odnawiane tylko po upewnieniu się, że usługa naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy jest zgodna z krajowym prawem i przepisami.

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

8. Każdy Członek, który ratyfikował niniejszą Konwencję będzie, w granicach możliwości, informować swoich obywateli o możliwych problemach wynikających z podjęcia pracy na statku podnoszącym banderę państwa, które nie ratyfikowało niniejszej Konwencji, dopóki nie upewni się, że stosowane są normy równoważne z ustalonymi przez niniejszą Konwencję. Rozwiązania przyjęte w tym celu przez Członka, który ratyfikował niniejszą Konwencję, nie będą sprzeczne z zasadą swobodnego przepływu pracowników wymaganą przez traktaty, których oba państwa są stronami.

9. Każdy Członek, który ratyfikował niniejszą Konwencję będzie wymagał, by armatorzy statków podnoszących jego banderę, którzy korzystają z usług naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy świadczonych przez podmioty zarejestrowane w krajach i na obszarach, na których niniejsza Konwencja nie obowiązuje, zagwarantuje, w granicach możliwości, że wspomniane usługi będą spełniać wymagania niniejszej Normy.

10. Żadne postanowienia niniejszej Normy nie będzie interpretowane jako pomniejszające zobowiązania i obowiązki armatorów lub Członka wobec statków podnoszących jego banderę.

#### Wytyczna B1.4 – Nabór i pośrednictwo pracy

##### Wytyczna B1.4.1 – Wytyczne organizacyjne i operacyjne

1. Wypełniając swoje zobowiązania zgodnie z normą A1.4, ustęp 1, właściwa władza powinna uwzględnić:

- (a) przyjęcie koniecznych rozwiązań służących promowaniu efektywnej współpracy między podmiotami świadczącymi usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy, zarówno publicznymi jak prywatnymi.
- (b) potrzeby przemysłu morskiego na poziomie zarówno krajowym jak i międzynarodowym w czasie rozwijania programów szkoleniowych dla marynarzy, którzy stanowią część załogi statku odpowiedzialną za bezpieczeństwo żeglugi i operacje zapobiegania zanieczyszczeniu morza, przy współdziałaniu armatorów, marynarzy i odpowiednich ośrodków szkoleniowych;
- (c) stworzenie odpowiednich warunków dla współpracy między przedstawicielami organizacji armatorów i marynarzy w organizowaniu i świadczeniu usług naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy, tam gdzie one istnieją;

- (d) ustalenie, przy zachowaniu prawa do prywatności i potrzeby ochrony poufności, warunków pod jakimi dane osobowe marynarzy mogą być przetwarzane przez podmioty świadczące usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy, wliczając w to zbieranie, przechowywanie, łączenie i przekazywanie takich danych podmiotom trzecim;
- (e) prowadzenie zbioru i analizy wszystkich ważnych informacji na temat rynku pracy w zakresie pracy na morzu, włączając w to obecne i spodziewane zatrudnienie marynarzy sklasyfikowanych według wieku, płci, stopnia i kwalifikacji oraz wymagań przemysłu morskiego, przy czym zbiór danych na temat wieku i płci dopuszczalny jest tylko dla celów statystycznych lub w ramach programu zapobiegania dyskryminacji ze względu na wiek lub płeć;
- (f) zapewnienie, że personel odpowiedzialny za nadzór nad podmiotami świadczącymi usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy, którzy mają być odpowiedzialni za bezpieczeństwo żeglugi i operacje zapobiegania zanieczyszczeniu morza, jest odpowiednio przeszkolony, wliczając w to doświadczenie w pracy na morzu, i posiada odpowiednią wiedzę na temat przemysłu morskiego, wliczając w to odpowiednie międzynarodowe dokumenty w zakresie wyszkolenia, certyfikacji i standardów pracy;
- (g) ustalenie standardów operacyjnych i przyjęcie kodeksów postępowania i etycznych praktyk w zakresie usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy; oraz
- (h) prowadzenie nadzoru nad systemem licencjonowania i certyfikacji w oparciu o system standardów jakości.

2. Ustanawiając system, o którym mówi Standard A1.4, ustęp 2, każdy Członek powinien uwzględnić wdrożenie i stosowanie wobec zarejestrowanych na jego terytorium podmiotów świadczących usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy wymogu prowadzenia praktyk operacyjnych, których jakość może być poddana weryfikacji. Wspomniane praktyki operacyjne w przypadku prywatnych podmiotów świadczących usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy oraz, w zakresie w jakim to ich dotyczy, publicznych podmiotów świadczących usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy, powinny odnosić się do takich kwestii jak:

- (a) badania lekarskie, dokumenty tożsamości marynarzy i inne dokumenty, których marynarz może potrzebować do uzyskania zatrudnienia;
- (b) utrzymywanie, przy zachowaniu prawa do prywatności i potrzeby ochrony poufności, pełnej ewidencji marynarzy korzystających z ich systemu naboru i pośrednictwa pracy, która powinna uwzględniać, ale bez ograniczania do wymienionych elementów:
  - (i) kwalifikacje marynarzy;
  - (ii) opis kariery zawodowej;
  - (iii) dane osobowe istotne przy zatrudnieniu; oraz
  - (iv) informacje medyczne istotne przy zatrudnieniu;
- (c) utrzymywanie aktualnych list statków, na które kierowani są marynarze przez podmioty świadczące usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy i zagwarantowanie, że będzie istnieć możliwość skontaktowania się z takimi podmiotami w sytuacjach awaryjnych przez całą dobę;
- (d) procedury zapewniające, że marynarze nie są wyzyskiwani przez podmioty świadczące usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy w zakresie oferty zatrudnienia na konkretnych statkach lub przez konkretne przedsiębiorstwa;

- (e) procedury zapobiegające możliwości wystąpienia wyzysku marynarzy polegającego na wpłacie zaliczek lub innych transakcji finansowych pomiędzy armatorem i marynarzami prowadzonych przez podmioty świadczące usługi naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy;
  - (f) wyraźnego podawania do publicznej wiadomości kosztów, jeśli takie występują, które marynarz poniesie w czasie procesu naboru;
  - (g) zapewnienie, że marynarze otrzymają wszelkie informacje na temat warunków pracy na stanowisku, na którym mają zostać zatrudnieni oraz o polityce armatora dotyczącej ich zatrudnienia;
  - (h) procedury, które są w zgodzie z zasadami naturalnej sprawiedliwości w postępowaniu w przypadkach niekompetencji lub braku dyscypliny, zgodne z krajowym prawem i praktyką i, tam gdzie ma to zastosowanie, z układami zbiorowymi pracy;
  - (i) procedury gwarantujące, w granicach możliwości, że wszystkie obowiązujące świadectwa i dokumenty wydane w związku z zatrudnieniem są aktualne i nie zostały uzyskane na drodze fałszerstwa oraz że referencje podlegają weryfikacji;
  - (j) procedury gwarantujące, że prośby o informację lub poradę zgłaszane przez rodziny marynarzy, gdy przebywają oni na morzu, zostaną spełnione szybko, należycie i bezpłatnie; oraz
  - (k) sprawdzanie, czy warunki pracy na statkach, na których marynarze zostaną zatrudnieni są zgodne z odpowiednimi układami zbiorowymi pracy, zawartymi pomiędzy armatorem i organizacją reprezentującą marynarzy i, w ramach prowadzonej przez siebie polityki, kierowanie marynarzy tylko do armatorów, którzy oferują warunki zatrudnienia marynarzy zgodne z odpowiednimi prawami i przepisami lub układami zbiorowymi pracy.
3. Powinno się zachęcać do międzynarodowej współpracy pomiędzy Członkami i właściwymi organizacjami, polegającej na:
- (a) systematycznej wymianie informacji o przemyśle morskim i morskim rynku pracy na zasadach dwustronnych, regionalnych i wielostronnych;
  - (b) wymianie informacji o morskim prawie pracy;
  - (c) harmonizacji polityki, metod pracy i prawa dotyczącego naboru i służb pośrednictwa pracy dla marynarzy;
  - (d) poprawie procedur i warunków międzynarodowego naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy; oraz
  - (e) prognozowaniu zatrudnienia, biorąc pod uwagę podaż i popyt na marynarzy i wymagania przemysłu morskiego.

## **TYTUŁ 2. WARUNKI ZATRUDNIENIA**

### ***Prawidło 2.1 – Marynarskie umowy o pracę***

*Cel: Zapewnienie, że marynarze posiadają uczciwą umowę o pracę*

1. Zasady i warunki zatrudnienia marynarza powinny być określone w umowie sporządzonej w sposób zrozumiały, której postanowienia można wyegzekwować na drodze prawnej i które będą zgodne z normami zawartymi w Kodeksie.
2. Umowy o pracę marynarzy powinny być zawierane przez marynarza w warunkach gwarantujących, że marynarz ma możliwość zapoznania się z umową i zasięgnięcia porady na temat jej postanowień oraz że dobrowolnie akceptuje te postanowienia przed podpisaniem umowy.
3. W zakresie zgodnym z krajowym prawem danego Członka oraz obowiązującą tam praktyką, będzie się uważać, że umowy o pracę zawierane przez marynarzy podlegają postanowieniom odpowiednich układów zbiorowych pracy.

### **Norma A2.1 – Marynarskie umowy o pracę**

1. Każdy Członek przyjmie ustawodawstwo wymagające, by statki podnoszące jego banderę spełniały następujące wymagania:

- (a) marynarze pracujący na statkach podnoszących jego banderę będą pracować na podstawie marynarskiej umowy o pracę podpisanej zarówno przez marynarza jak i przez armatora lub jego przedstawiciela (lub, jeśli nie są oni pracownikami, na podstawie dokumentu potwierdzającego istnienie uzgodnień umownych lub podobnych) zapewniających im godne warunki pracy i życia na statku, zgodnie z wymaganiami niniejszej Konwencji;
- (b) marynarze podpisujący marynarską umowę o pracę powinni mieć możliwość dokładnego zapoznania się z umową i zasięgnięcia porady na jej temat przed jej podpisaniem, jak też będą mieć zapewnione wszelkie inne warunki potrzebne do tego, by mogli dobrowolnie przystąpić do umowy z wystarczającym zrozumieniem swoich praw i obowiązków;
- (c) armator i marynarz będą posiadać podpisane oryginały umowy o pracę;
- (d) zostaną podjęte kroki w celu zapewnienia, że marynarze, wliczając w to kapitana statku, będą mogli łatwo pozyskać na statku jasne informacje na temat warunków ich zatrudnienia i że tego rodzaju informacje, wliczając w to kopie umów o pracę, będą dostępne do wglądu dla funkcjonariuszy właściwej władzy, również w portach, do których statek zawinie; oraz
- (e) marynarze powinni otrzymać dokument zawierający zapis najważniejszych faktów dotyczących ich zatrudnienia na statku.

2. Tam gdzie układ zbiorowy pracy stanowi całość lub część marynarskiej umowy o pracę, na statku powinna być dostępna kopia tego układu. Jeśli marynarska umowa o pracę i wszelkie dotyczące jej układy zbiorowe pracy nie są sporządzone w języku angielskim, następujące dokumenty powinny być również dostępne w języku angielskim (za wyjątkiem statków uprawiających jedynie żeglugę krajową):

- (a) kopia standardowego formularza umowy; oraz

(b) wyciąg z układu zbiorowego pracy, które podlegają inspekcji Państwa portu zgodnie z Prawidłem 5.2.

3. Dokument, o którym mówi ustęp 1(e) niniejszej Normy, nie będzie zawierał żadnych stwierdzeń na temat jakości pracy marynarzy oraz ich wynagrodzenia. Forma dokumentu, informacje, które powinny być w nim zawarte oraz sposób w jaki zostaną w nim zamieszczone, określi prawo danego kraju.

4. Każdy Członek przyjmie ustawodawstwo określające kwestie, które powinny znaleźć się w marynarskich umowach o pracę. Marynarskie umowy o pracę w każdym przypadku powinny zawierać następujące informacje:

- (a) pełne imię i nazwisko marynarza, data urodzenia lub wiek oraz miejsce urodzenia;
- (b) nazwę oraz adres armatora;
- (c) miejsce i datę zawarcia marynarskiej umowy o pracę;
- (d) zakres obowiązków marynarza;
- (e) wysokość wynagrodzenia marynarza lub, tam gdzie ma to zastosowanie, formuła wykorzystana do jego wyliczenia;
- (f) wymiar corocznego płatnego urlopu lub, tam gdzie ma to zastosowanie, formuła wykorzystana do jego wyliczenia;
- (g) warunki rozwiązania umowy, wliczając w to:
  - (i) jeśli umowa została zawarta na czas nieokreślony, warunki upoważniające każdą ze stron do jej wypowiedzenia, jak również wymagany okres wypowiedzenia, który nie będzie krótszy w przypadku armatora niż w przypadku marynarza;
  - (ii) jeśli umowa została zawarta na czas określony, datę jej wygaśnięcia; oraz
  - (iii) jeśli umowa została zawarta na czas trwania podróży, port docelowy i czas, który musi upłynąć od momentu przybycia na miejsce, zanim marynarz zakończy służbę;
- (h) świadczenia z tytułu ochrony zdrowia i zabezpieczenia społecznego ze strony armatora na rzecz marynarza;
- (i) uprawnienie marynarza do repatriacji;
- (j) odesłanie do układu zbiorowego pracy, jeśli ma to zastosowanie; oraz
- (k) inne informacje, których może wymagać prawo danego kraju.

5. Każdy Członek przyjmie ustawodawstwo ustanawiające minimalne okresy wypowiedzenia, których marynarze i właściciele statków muszą przestrzegać w przypadku rozwiązania umowy przed datą jej wygaśnięcia. Czas trwania tych minimalnych okresów zostanie ustalony po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy, lecz nie będzie krótszy niż siedem dni.

6. Okres wypowiedzenia krótszy niż minimalny może zostać przyznany w przypadkach, które zostaną uznane zgodnie z krajowym prawem i przepisami lub stosownymi układami zbiorowymi pracy za usprawiedliwiające rozwiązanie umowy o pracę z krótszym okresem wypowiedzenia lub bez takiego okresu. Określając takie okoliczności każdy Członek zagwarantuje, że zostanie wzięta pod uwagę potrzeba marynarza, by rozwiązać umowę, bez ponoszenia kary, z okresem wypowiedzenia krótszym lub bez takiego okresu, z powodów okolicznościowych lub innych ważnych powodów.

#### Wytyczna B2.1 – Marynarskie umowy o pracę

##### Wytyczna B2.1.1 – Dokument zatrudnienia

1. Ustalając informacje, które mają zostać zawarte w dokumencie zatrudnienia, o którym mowa w Normie A2.1, ustęp 1(e), Każdy Członek zapewni, że dokument ten będzie zawierał wystarczające informacje, wraz z ich tłumaczeniem na język angielski, w celu ułatwienia uzyskania kolejnej pracy lub spełnienia wymagań odnośnie służby na morzu potrzebnych dla uzyskania awansu. Książeczka żeglarska może spełnić wymagania ustępu 1(e) niniejszej Normy.

#### **Prawidło 2.2 – Wynagrodzenie**

*Cel: Zapewnienie, że marynarze otrzymują wynagrodzenie za swoją pracę*

1. Wszyscy marynarze powinni otrzymywać wynagrodzenie za swoją pracę regularnie i w całości - zgodnie z ich umowami o pracę.

#### Norma A2.2 – Wynagrodzenie

1. Każdy Członek będzie wymagać, by wynagrodzenie dla marynarzy pracujących na statkach podnoszących jego banderę było wypłacane w odstępach nie dłuższych niż miesiąc zgodnie z każdym układem zbiorowym pracy, który ma w tym przypadku zastosowanie.

2. Marynarze otrzymają miesięczne rozliczenie należnych im i wypłaconych płatności, wliczając w to pensje, dodatkowe płatności i zastosowany kurs wymiany, jeśli płatność dokonana jest w walucie innej niż uzgodniona lub jeśli zastosowany został inny niż uzgodniony kurs wymiany.

3. Każdy Członek będzie wymagać od armatorów udostępnienia marynarzom środków, takich jak określone w ustępie 4 niniejszej Normy, umożliwiających przesłanie całości lub części ich zarobków rodzinom, osobom będącym na ich utrzymaniu lub prawnym beneficjentom.

4. Środki zapewniające marynarzom możliwość przesłania zarobków rodzinom zawierają:

(a) system umożliwiający marynarzom, jeśli sobie tego życzą, w momencie podejmowania zatrudnienia lub w czasie trwania okresu zatrudnienia, przekazywanie w regularnych odstępach czasu pewnej części swoich zarobków rodzinom za pomocą przelewu bankowego lub podobnych środków; oraz

(b) wymóg by przekazy dokonywane były w odpowiednim czasie i bezpośrednio do osoby lub osób wskazanych przez marynarzy.

5. Wszelkie opłaty za usługę określoną w ustępach 3 i 4 niniejszej Normy powinny być w rozsądnej wysokości, a kurs wymiany, o ile nie zostanie uzgodnione inaczej, będzie, zgodnie z ustawodawstwem krajowym, przeważającym kursem rynkowym lub oficjalnym kursem wymiany i nie będzie to kurs niekorzystny dla marynarza.



6. Każdy Członek, które przyjmuje ustawodawstwo krajowe określające wynagrodzenie marynarzy, będzie brać pod uwagę wytyczne zawarte w Części B Kodeksu.

## Wytyczna B2.2 – Wynagrodzenie

### Wytyczna B2.2.1 – Szczególne definicje

1. Dla celów niniejszej Wytycznej termin:

- (a) *starszy marynarz* oznacza każdego marynarza, który zostanie uznany za kompetentnego do wykonywania wszelkich obowiązków związanych z pracą na statku innych niż obowiązki nadzorcze lub specjalistyczne lub którego zdefiniują jako takiego krajowe ustawodawstwo lub praktyka albo układ zbiorowy pracy;
- (b) *podstawowa płaca lub wynagrodzenie* oznacza płatność, bez względu na jej składniki, za zwykły czas pracy; nie zawierają się w nim płatności za nadgodziny, premie, zasiłki, płatny urlop lub inne dodatkowe wynagrodzenie;
- (c) *łącznie wynagrodzenie* oznacza wynagrodzenie, które zawiera podstawowe wynagrodzenie i inne związane z płacą korzyści; łącznie wynagrodzenie może zawierać wyrównanie za nadgodziny i inne związane z płacą korzyści lub może zawierać tylko niektóre korzyści;
- (d) *czas pracy* oznacza czas, w którym od marynarzy wymaga się pracy na rzecz statku;
- (e) *nadgodziny* oznacza czas przepracowany ponad zwykły czas pracy.

### Wytyczna B2.2.2 – Wyliczenie i płatność

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

- (a) dla celów obliczenia wynagrodzenia zwykły czas pracy na morzu i w porcie nie powinien przekraczać ośmiu godzin dziennie;
- (b) dla celów obliczania nadgodzin tygodniowy czas pracy objęty podstawowym wynagrodzeniem powinien być określony przez ustawodawstwo krajowe, jeśli nie określają jej układy zbiorowe pracy, ale nie powinna przekraczać 48 godzin w tygodniu; układy zbiorowe pracy mogą przyjąć inne, jednakże nie mniej korzystne rozwiązanie;
- (c) wysokość wyrównania za nadgodziny, która nie powinna być mniejsza niż jeden i jedna czwarta wynagrodzenia podstawowego za godzinę, powinna być określona przez prawo krajowe lub układy zbiorowe pracy, jeśli mają one zastosowanie; oraz
- (d) powinny być prowadzone zapisy wszystkich nadgodzin przez kapitana lub osobę przez niego upoważnioną i podpisywane przez marynarza w odstępach nie mniejszych niż jeden miesiąc.

2. W przypadku marynarzy, których wynagrodzenie jest skonsolidowane w pełni lub częściowo:

- (a) marynarska umowa o pracę powinna jasno wskazywać, tam gdzie jest to właściwe, liczbę godzin pracy wymaganych od marynarza w zamian za wynagrodzenie i wszelkie dodatkowe świadczenia, które mogą być mu należne dodatkowo wobec łącznego wynagrodzenia i w jakich okolicznościach może to mieć miejsce;

- (b) wynagrodzenie za nadgodziny przepracowane dodatkowo wobec godzin uwzględnionych w wysokości łącznego wynagrodzenia powinno być obliczone według stawki godzinowej nie mniejszej niż jeden i jedna czwarta podstawowej stawki godzinowej za zwykłe godziny pracy zdefiniowane w ustępie 1 niniejszej Wytycznej; ta sama zasada powinna być stosowana w przypadku nadgodzin uwzględnionych w łącznym wynagrodzeniu;
- (c) wynagrodzenie za tę część podstawowego lub łącznego wynagrodzenia, które reprezentuje zwykłe godziny pracy zgodnie z ich definicją w ustępie 1(a) niniejszej Wytycznej, nie powinno być mniejsze niż płaca minimalna; oraz
- (d) w przypadku marynarzy, których wynagrodzenie przekracza wynagrodzenie podstawowe, zapis wszystkich nadgodzin powinien być prowadzony i podpisany zgodnie z ustępem 1(d) niniejszej Wytycznej.

3. Ustawodawstwo krajowe lub układy zbiorowe pracy mogą wprowadzać możliwość przyznania wyrównania za godziny nadliczbowe przepracowane w dniach przeznaczonych na odpoczynek i w czasie świąt państwowych w postaci ekwiwalentnego czasu wypoczynku poza statkiem lub dodatkowego urlopu zamiast wyrównania finansowego.

4. Ustawodawstwo krajowe przyjęte po konsultacji z przedstawicielami organizacji armatorów i marynarzy lub, tam gdzie to właściwe, z uwzględnieniem układów zbiorowych pracy powinny brać pod uwagę następujące zasady:

- (a) równe wynagrodzenie za pracę tej samej wartości powinno dotyczyć wszystkich marynarzy zatrudnionych na tym samym statku bez dyskryminacji ze względu na rasę, kolor skóry, płeć, religię, poglądy polityczne, pochodzenie narodowe lub społeczne;
- (b) umowy o pracę zawarte przez marynarzy określające wynagrodzenia lub ich stawki powinny być przechowywane na statku; informacja na temat wynagrodzenia lub jego stawek powinna być dostępna dla każdego marynarza, albo poprzez udostępnienie co najmniej jednego podpisanego egzemplarza informacji w języku zrozumiałym dla marynarza lub poprzez umieszczenie egzemplarza umowy w miejscu dostępnym dla marynarzy lub poprzez inne odpowiednie środki;
- (c) wynagrodzenie powinno być wypłacane w prawnym środku płatniczym; tam gdzie to właściwe, może być wypłacane za pomocą przelewu bankowego, czeku, czeku pocztowego lub przekazu pieniężnego;
- (d) po zakończeniu okresu zatrudnienia całe wynagrodzenie powinno być wypłacone bez zbędnej zwłoki;
- (e) właściwa władza powinna nałożyć odpowiednie kary lub zastosować inne stosowne środki, jeśli armatorzy w sposób nieuzasadniony spóźniają się z wypłatą wynagrodzenia lub nie wypłacają pełnego należnego wynagrodzenia;
- (f) wynagrodzenie powinno być wpłacane bezpośrednio na konta bankowe wskazane przez marynarzy, o ile nie zażyczą sobie inaczej na piśmie;
- (g) z zastrzeżeniem punktu (h) niniejszego ustępu armator nie powinien ograniczać swobody marynarzy do dysponowania własnym wynagrodzeniem;
- (h) potrącenia od wynagrodzenia będą dozwolone tylko jeśli:

- (i) wyraźnie przewiduje to ustawodawstwo krajowe albo odpowiedni układ zbiorowy pracy i marynarz został o tym poinformowany w sposób uznany za najbardziej odpowiedni przez właściwą władzę o warunkach takiego potrącenia; oraz
  - (ii) potrącenia nie przekraczają łącznie limitu określonego przez ustawodawstwo krajowe albo układy zbiorowe pracy lub decyzje sądów orzekające o takich potrąceniach;
- (i) nie powinny następować żadne potrącenia od wynagrodzenia marynarza z tytułu otrzymania lub utrzymania zatrudnienia;
  - (j) kary pieniężne wobec marynarzy inne niż zatwierdzone przez ustawodawstwo krajowe, układy zbiorowe pracy lub w inny sposób, powinny być zakazane;
  - (k) właściwa władza powinna być uprawniona do przeprowadzania inspekcji sklepów i usług świadczonych na statku w celu upewnienia się, że stosowane są rozsądne, korzystne dla marynarzy ceny; oraz
  - (l) w zakresie, w jakim roszczenia marynarzy dotyczące wynagrodzenia lub innych sum należnych im z racji zatrudnienia nie są zaspokojone zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o przywilejach i hipotece morskiej z 1993 r., takie roszczenia powinny być zabezpieczone zgodnie z Konwencją Nr 173 dotyczącą ochrony roszczeń pracowników w wypadku niewypłacalności pracodawcy z 1992 r.
5. Każdy Członek powinien, po konsultacji z reprezentatywnymi organizacjami armatorów i marynarzy, ustanowić procedury rozstrzygnięcia skarg dotyczących kwestii zawartych w niniejszej Wytycznej.

#### Wytyczna B2.2.3 – Wynagrodzenie minimalne

1. Bez naruszania zasady wolności układów zbiorowych pracy każdy Członek powinien, po konsultacji z reprezentatywnymi organizacjami armatorów i marynarzy, ustanowić procedury określania płacy minimalnej dla marynarzy. Reprezentatywne organizacje armatorów i marynarzy powinny uczestniczyć w stosowaniu wspomnianych procedur.
2. Ustanawiając wspomniane procedury i ustalając płacę minimalną, powinno się wziąć pod uwagę międzynarodowe normy pracy dotyczące ustalania płacy minimalnej, jak również następujące zasady:
  - (a) poziom płacy minimalnej powinien uwzględniać naturę pracy na morzu, poziomy obsadzenia statków załogą i zwykły czas pracy marynarzy; oraz
  - (b) poziom płacy minimalnej powinien być dostosowywany do zmian kosztów utrzymania i potrzeb marynarzy.
3. Właściwa władza powinna zapewnić:
  - (a) za pomocą systemu nadzoru i sankcji, że wynagrodzenia nie będą niższe niż ustalona wysokość; oraz
  - (b) że wszyscy marynarze, którzy otrzymali wynagrodzenie niższe niż płaca minimalna, będą mogli odzyskać za pomocą niedrogiej i szybkiej sądowej lub innej procedury brakującą kwotę.

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

1. Podstawowa płaca lub wynagrodzenie za miesiąc kalendarzowy służby starszego marynarza nie powinno być niższe niż kwota okresowo ustalana przez Wspólną Komisję Morską lub inny organ upoważniony przez Radę Administracyjną Międzynarodowego Biura Pracy. Po podjęciu decyzji przez Radę Administracyjną Dyrektor Generalny powiadomi o zmienionej kwocie wszystkich Członków Organizacji.

2. Żadne postanowienie niniejszej Wytycznej nie powinno być interpretowane jako naruszające porozumienia pomiędzy armatorami lub ich organizacjami i organizacjami marynarzy odnośnie do regulacji standardowych minimalnych zasad i warunków zatrudnienia, pod warunkiem, że takie warunki uznane zostaną przez właściwą władzę.

#### **Prawidło 2.3 – Godziny pracy i wypoczynku**

*Cel: Zapewnienie, że godziny pracy i wypoczynku marynarzy będą podlegać regulacji*

1. Każdy Członek zapewni, że godziny pracy i godziny wypoczynku marynarzy będą podlegać regulacji.

2. Każdy Członek powinien ustanowić maksymalne godziny pracy lub minimalne godziny wypoczynku w danym okresie zgodnie z postanowieniami Kodeksu.

#### **Norma A2.3 – Godziny pracy i wypoczynku**

1. Dla potrzeb niniejszej Normy termin:

(a) *czas pracy* oznacza czas, podczas którego marynarze zobowiązani są wykonywać pracę na rzecz statku;

(b) *czas wypoczynku* oznacza czas poza godzinami pracy; termin ten nie zawiera krótkich przerw.

2. Każdy Członek w granicach określonych w ustępach 5 do 8 niniejszej Normy ustali albo maksymalną liczbę godzin pracy, której nie można przekroczyć w danym okresie, albo minimalną liczbę godzin wypoczynku w danym okresie.

3. Każdy Członek uznaje, że standard zwykłych godzin pracy dla marynarzy, podobnie jak innych pracowników, oparty będzie na ośmiogodzinnym dniu pracy z jednym dniem wypoczynku na tydzień i wypoczynkiem w czasie świąt państwowych. Jednakże nie przeszkodzi to Członkowi w ustanowieniu procedur zatwierdzenia lub rejestracji układu zbiorowego pracy, która określi zwykłe godziny pracy na zasadach nie mniej korzystnych niż określone w niniejszej Normie.

4. Określając normy krajowe Członek weźmie pod uwagę zagrożenia związane ze zmęczeniem marynarzy szczególnie tych, których obowiązki obejmują dbanie o bezpieczeństwo żeglugi oraz bezpieczną eksploatację statku

5. Limity godzin pracy i wypoczynku będą następujące:

(a) maksymalna liczba godzin pracy nie przekroczy:

(i) 14 godzin w każdym 24-godzinnym okresie; oraz

(ii) 72 godzin w każdym siedmiodniowym okresie;

albo

(b) minimalna liczba godzin wypoczynku nie będzie mniejsza niż:

(i) dziesięć godzin w każdym 24-godzinnym okresie; oraz

(ii) 77 godzin w każdym siedmiodniowym okresie.

6. Czas wypoczynku może zostać podzielony na nie więcej niż dwa okresy, z których jeden będzie wynosił co najmniej 6 godzin a przerwa między kolejnymi okresami wypoczynku nie przekroczy 14 godzin.

7. Zbiórki, ćwiczenia przeciwpożarowe i ratownicze, jak też inne ćwiczenia przewidziane przez prawo krajowe oraz międzynarodowe akty prawne, przeprowadzane będą w sposób, który minimalizuje naruszenia okresów wypoczynku i nie powoduje zmęczenia.

8. Jeśli marynarz zostanie wezwany do pracy w sytuacji awaryjnej, na przykład wtedy gdy brakuje osoby do pracy w pomieszczeniach siłowni, otrzyma rekompensatę w postaci odpowiedniego okresu wypoczynku, jeśli zwykły czas wypoczynku został naruszony poprzez wezwanie do pracy.

9. Jeśli nie istnieje układ zbiorowy pracy lub orzeczenie arbitrażowe lub jeśli właściwa władza stwierdzi, że postanowienia umowy lub orzeczenia odnośnie do ustępów 7 lub 8 niniejszej Normy są nieodpowiednie, właściwa władza ustali takie postanowienia, które zagwarantują marynarzom wystarczający wypoczynek.

10. Każdy Członek będzie wymagał umieszczenia w łatwo dostępnym miejscu tablicy informacyjnej z ustaleniami dotyczącymi pracy na statku, która będzie zawierać, dla każdego stanowiska, co najmniej:

(a) rozkład pracy na morzu i w porcie; oraz

(b) maksymalne godziny pracy i minimalne godziny wypoczynku wymagane przez prawo krajowe lub stosowne układy zbiorowe pracy.

11. Tablica, o której mowa w ustępie 10 niniejszej Normy będzie sporządzona w standardowej formie i w języku lub językach roboczych używanych na statku oraz w języku angielskim.

12. Każdy Członek będzie wymagać, by prowadzona była ewidencja dziennego czasu pracy marynarzy lub ich czasu wypoczynku, w celu umożliwienia prowadzenia nadzoru przestrzegania postanowień ustępów 5 do 11 włącznie niniejszej Normy. Zapisy prowadzone będą w standardowej formie ustalonej przez właściwą władzę, z uwzględnieniem wszelkich dostępnych wytycznych Międzynarodowej Organizacji Pracy lub w formacie przygotowanym przez Organizację. Będą one sporządzone w językach wymaganych przez ustęp 11 niniejszej Normy. Marynarze otrzymają egzemplarz ewidencji, która ich dotyczy, podpisanej przez kapitana lub osobę przez niego upoważnioną i przez marynarzy.

13. Żadne z postanowień ustępów 5 i 6 niniejszej Normy nie przeszkodzi Członkowi w posiadaniu ustawodawstwa krajowego lub procedur, dzięki którym właściwa władza będzie mogła zatwierdzić lub zarejestrować układ zbiorowy pracy pozwalający na wprowadzenie wyjątków wobec ustalonych

limitów. Takie wyjątki będą, na ile to możliwe, zgodne z postanowieniami niniejszej Normy, ale mogą uwzględniać częstsze lub dłuższe okresy urlopu lub przyznanie urlopu wyrównawczego dla marynarzy na wachcie lub marynarzy na statkach odbywających krótkie podróże.

14. Żadne z postanowień niniejszej Normy nie będzie interpretowane jako pomniejszające prawo kapitana statku do wymagania od marynarza pełnienia obowiązków przez tyle godzin, ile to konieczne ze względu na bezpieczeństwo statku, osób na pokładzie lub ładunku lub ze względu na potrzebę udzielenia pomocy statkom lub osobom, które takiej pomocy potrzebują. W związku z tym kapitan statku może zawiesić obowiązywanie rozkładu godzin pracy i wypoczynku i wymagać od marynarza pracy przez tyle godzin, ile to konieczne, dopóki sytuacja nie powróci do normy. Po powrocie sytuacji do normy kapitan statku, tak szybko jak to możliwe, przyzna marynarzom, którzy pracowali w czasie przeznaczonym zgodnie z rozkładem na wypoczynek, ekwiwalentne okresy wypoczynku.

### Wytyczna B2.3 – Godziny pracy i wypoczynku

#### Wytyczna B2.3.1 – Młodzi marynarze

1. Na morzu i w porcie następujące postanowienia będą stosowane wobec wszystkich młodych marynarzy w wieku poniżej 18 lat.

- (a) liczba godzin pracy nie przekroczy ośmiu godzin pracy dziennie i 40 godzin pracy tygodniowo, a praca w nadgodzinach powinna być wykonywana tylko gdy jest to nieuniknione ze względów bezpieczeństwa;
- (b) powinna być zapewniona wystarczająca ilość czasu na wszystkie posiłki i przynajmniej godzinna przerwa na główny posiłek dnia; oraz
- (c) powinna być przyznana możliwość 15-minutowej przerwy po każdym dwugodzinnym okresie ciągłej pracy.

2. W drodze wyjątku postanowienia ustępu 1 niniejszej Wytycznej nie muszą być stosowane gdy:

- (a) są niewykonalne dla młodych marynarzy na pokładzie, w siłowni i w kuchni, przydzielonych do pełnienia wachty lub pracy na zmianę; albo
- (b) zaszkodziłoby to efektywności szkolenia młodych marynarzy zgodnie z ustalonymi programami i planami.

3. Takie wyjątkowe sytuacje powinny być rejestrowane wraz z ich powodami i podpisane przez kapitana.

4. Ustęp 1 niniejszej Wytycznej nie zwalnia młodych marynarzy od dotyczącego wszystkich marynarzy ogólnego obowiązku pracy w jakichkolwiek sytuacjach kryzysowych, zgodnie z postanowieniami ustępu 14 Normy A2.3.

### **Prawidło 2.4 – Prawo do urlopu**

*Cel: Zapewnienie, że marynarzom będzie przysługiwać odpowiedni urlop*

1. Każdy Członek będzie wymagać, by marynarze zatrudnieni na statku podnoszącym jego banderę otrzymywali coroczny płatny urlop na odpowiednich warunkach, zgodnie z postanowieniami Kodeksu.

2. Marynarze otrzymają prawo do urlopu na lądzie w celu poprawy stanu swojego zdrowia i kondycji, stosownie do wymagań związanych z ich stanowiskiem.

#### Norma A2.4 – Prawo do urlopu

1. Każdy Członek przyjmie ustawodawstwo określające minimalne standardy corocznego urlopu dla marynarzy służących na statkach podnoszących jego banderę, zwracając właściwą uwagę na szczególne potrzeby marynarzy w zakresie takiego urlopu.

2. Z zastrzeżeniem wszelkich układów zbiorowych pracy lub ustawodawstwa wprowadzających odpowiednią metodę obliczeń uwzględniających szczególne potrzeby marynarzy w tym zakresie, coroczny płatny urlop będzie obliczany w oparciu o co najmniej 2,5 dnia kalendarzowego na miesiąc zatrudnienia. Sposób w jaki będzie obliczana długość służby zostanie określony przez właściwą władzę lub odpowiednie mechanizmy stosowane w danym kraju. Usprawiedliwione nieobecności w pracy nie będą wliczane do corocznego urlopu.

3. Wszelkie porozumienia naruszające prawo do minimalnego wymiaru płatnego urlopu określone w niniejszym Standardzie, z wyjątkiem przypadków określonych przez właściwą władzę, będą zabronione.

#### Wytyczna B2.4 – Prawo do urlopu

##### Wytyczna B2.4.1 – Obliczanie wymiaru

1. Zgodnie z warunkami określonymi przez właściwą władzę lub odpowiednimi mechanizmami w każdym kraju, służba nie wynikająca z postanowień umowy powinna być liczona jako część okresu służby.

2. Zgodnie z warunkami określonymi przez właściwą władzę lub odpowiedni układ zbiorowy pracy nieobecność w pracy w celu uczestniczenia w zatwierdzonym szkoleniu zawodowym lub z powodów takich jak choroba, uszkodzenie ciała lub macierzyństwo powinna być traktowana jako część okresu służby.

3. Poziom płacy podczas płatnego urlopu powinien być równy zwyczajnemu poziomowi wynagrodzenia marynarza wynikającemu z ustawodawstwa krajowego albo umowy o pracę. W przypadku marynarzy zatrudnionych na okresy krótsze niż jeden rok lub w przypadku ustania stosunku zatrudnienia prawo do urlopu powinno zostać obliczone proporcjonalnie.

4. Do corocznego płatnego urlopu nie powinno się zaliczać:

(a) państwowych i zwyczajowych świąt uznawanych w państwie bandery, bez względu na to czy przypadają one w czasie płatnego urlopu;

(b) okresów niezdolności do pracy wynikających z choroby lub uszkodzenia ciała lub macierzyństwa, zgodnie z warunkami określonymi przez właściwą władzę lub odpowiednie mechanizmy stosowane w poszczególnych krajach;

(c) tymczasowego urlopu na lądzie przyznanego marynarzowi zgodnie z umową o pracę; oraz

- (d) wszelkich urlopów wyrównawczych przyznanych zgodnie z warunkami określonymi przez właściwą władzę lub odpowiednie mechanizmy stosowane w poszczególnych krajach.

#### Wytyczna B2.4.2 – Korzystanie z corocznego urlopu

1. Początek i koniec corocznego urlopu powinien, o ile nie jest uregulowany przez odpowiedni przepis, układ zbiorowy pracy, orzeczenie arbitrażowe lub inne środki zgodne z praktyką krajową, być określony przez armatora po konsultacji i, w zakresie w jakim to możliwe, w porozumieniu z zainteresowanymi marynarzami lub ich przedstawicielami.
2. Marynarze powinni co do zasady mieć prawo do rozpoczęcia corocznego urlopu w miejscu, z którym mają znaczące więzy, z reguły będzie to miejsce właściwe dla ich repatriacji. Nie powinno się wymagać od marynarzy, bez ich zgody, rozpoczęcia należnego urlopu w innym miejscu, chyba że przewidują to postanowienia umowy o pracę lub ustawodawstwo krajowe.
3. Jeśli wymaga się od marynarzy rozpoczęcia urlopu w miejscu innym niż dopuszczone przez ustęp 2 niniejszej Wytycznej, powinni mieć prawo do bezpłatnego transportu do miejsca gdzie zostali zatrudnieni lub rekrutowani, w zależności od tego które z nich jest bliżej ich miejsca zamieszkania; diety i inne koszty bezpośrednio z tym związane powinien opłacić armator; czas potrzebny na podróż nie powinien zostać odjęty od corocznego płatnego urlopu należnego marynarzowi.
4. Marynarz odbywający coroczny urlop może być wezwany do pracy tylko w bardzo wyjątkowych przypadkach i po wyrażeniu zgody.

#### Wytyczna B2.4.3 – Podział i połączenie

1. Podział corocznego urlopu na części lub połączenie takiego urlopu z następującym po nim okresem urlopu mogą zostać zatwierdzone przez właściwą władzę lub odpowiednie mechanizmy w każdym z poszczególnych krajów.
2. Z zastrzeżeniem ustępu 1 niniejszej Wytycznej i, o ile nie zostanie inaczej stwierdzone w umowie między marynarzem i armatorem, coroczny płatny urlop zalecany w niniejszej Wytycznej powinien być okresem ciągłym.

#### Wytyczna B2.4.4 – Młodzi marynarze

1. Powinno się rozważyć zastosowanie specjalnego traktowania wobec marynarzy poniżej 18 lat, którzy odsłużyli bez urlopu sześć miesięcy lub inny krótszy okres zgodnie z układem zbiorowym pracy lub umową o pracę na statku odbywającym podróż zagraniczną, który nie wrócił do ich kraju zamieszkania w tym czasie i nie wróci przez następne trzy miesiące rejsu. Takie specjalne traktowanie może zawierać repatriację bez ponoszenia kosztów do miejsca zatrudnienia do pracy w kraju ich zamieszkania w celu spędzenia urlopu, do którego marynarze nabyli prawo w czasie podróży.

#### **Prawidło 2.5 – Repatriacja**

*Cel: Zapewnienie marynarzom możliwości powrotu do domu*

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



2. Każdy Członek będzie wymagać, by statki podnoszące jego banderę zapewniły środki finansowe umożliwiające marynarzom repatriację zgodnie z Kodeksem.

#### Norma A2.5 – Repatriacja

1. Każdy Członek upewni się, że marynarze na statkach podnoszących jego banderę upoważnieni są do repatriacji w następujących okolicznościach:

- (a) jeśli wygasają umowy o pracę zawarte przez marynarzy, gdy znajdują się oni za granicą;
- (b) gdy umowa o pracę zawarta przez marynarza zostaje rozwiązana:
  - (i) przez armatora; albo
  - (ii) przez marynarza z uzasadnionych powodów; a także
- (c) gdy marynarze nie są już dłużej zdolni wykonywać swoich obowiązków zgodnie z umową o pracę lub nie można się spodziewać, że wykonają je w szczególnych okolicznościach.

2. Każdy Członek zapewni istnienie odpowiednich postanowień w swoim ustawodawstwie lub w układach zbiorowych pracy, które określają:

- (a) okoliczności, w których marynarze mają prawo do repatriacji zgodnie z ustępem 1(b) i (c) niniejszej Normy;
- (b) maksymalny czas trwania okresów służby na statku, po których marynarz uzyskuje prawo do repatriacji – takie okresy muszą być krótsze niż 12 miesięcy; oraz
- (c) dokładne prawa przyznawane przez armatorów w związku z repatriacją, łącznie z prawami dotyczącymi miejsc repatriacji, środków transportu, ponoszonych kosztów i innych działań podejmowanych przez armatorów.

3. Każdy Członek zabroni armatorom domagania się od marynarzy wpłacenia zaliczek w związku z kosztami repatriacji na początku okresu zatrudnienia i potrącania kosztów repatriacji z wynagrodzenia marynarza lub zmniejszania jego praw, z wyjątkiem sytuacji gdy zostanie stwierdzone, zgodnie z ustawodawstwem krajowym lub postanowieniami układów zbiorowych pracy, że marynarz w sposób poważny nie wywiązał się ze swoich obowiązków.

4. Ustawodawstwo krajowe nie będzie naruszać praw armatora do odzyskania kosztów repatriacji marynarza wynikających z postanowień umów ze stronami trzecimi.

5. Jeśli armator nie podejmie działań zmierzających do pokrycia kosztów repatriacji marynarzy, którzy są do tego uprawnieni:

- (a) właściwa władza działająca na terytorium Członka, którego banderę statek podnosi zajmie się repatriacją marynarzy; jeśli się z tego nie wywiąże, państwo, z którego marynarze mają zostać repatriowani lub którego są obywatelami, może zająć się ich repatriacją i odzyskać koszty od Członka, którego banderę statek podnosi;
- (b) koszty poniesione przy repatriacji marynarzy będą mogły zostać odzyskane przez armatora od Członka którego banderę statek podnosi;

(c) marynarze nie zostaną w żadnym razie obciążeni wydatkami związanymi z repatriacją, z wyjątkiem sytuacji opisanej w ustępie 3 niniejszej Normy.

6. Biorąc pod uwagę stosowne międzynarodowe akty prawne, łącznie z Międzynarodową konwencją w sprawie aresztu statków morskich z 1999 r. Członek, który pokrył koszty repatriacji zgodnie z Kodeksem może zatrzymać, lub domagać się zatrzymania, statków danego armatora, dopóki nie nastąpi zwrot kosztów zgodnie z ustępem 5 niniejszej Normy.

7. Każdy Członek będzie ułatwiać repatriację marynarzy służących na statkach zawijających do jego portów lub przepływających przez jego wody terytorialne lub wewnętrzne, jak również zajęcie ich miejsca przez innych marynarzy.

8. W szczególności Członek nie odmówi prawa repatriacji żadnemu marynarzowi z powodu położenia finansowego armatora lub jego niezdolności lub braku woli zorganizowania zastępstwa dla marynarza.

9. Każdy Członek będzie wymagać, by statki podnoszące jego banderę posiadały na pokładzie i udostępniały marynarzom egzemplarze stosownych krajowych postanowień dotyczących repatriacji, napisanych w odpowiednim języku.

## Wytyczna B2.5 – Repatriacja

### Wytyczna B2.5.1 – Prawo do repatriacji

1. Marynarze powinni być uprawnieni do repatriacji:

(a) w przypadkach określonych w standardzie A2.5, ustęp 1(a), po upływie okresu wypowiedzenia przyznanego zgodnie z postanowieniami umowy o pracę zawartej przez marynarza;

(b) w przypadkach określonych w Standardzie A.2.5, ustęp 1 (b) i (c):

(i) w przypadku choroby lub uszkodzenia ciała lub innej sytuacji zdrowotnej wymagającej repatriacji, jeśli stan fizyczny marynarza zezwala na podróż;

(ii) w przypadku katastrofy statku;

(iii) w przypadku, gdy armator nie jest zdolny do wypełniania swych prawnych lub kontraktowych obowiązków jako pracodawcy, z powodu niewypłacalności, sprzedaży statku, zmiany jego rejestru lub jakiegokolwiek podobnego powodu;

(iv) w przypadku gdy statek zmierza do strefy wojennej, zgodnie z definicją zawartą w ustawodawstwie krajowym lub umowie o pracę, do której marynarz nie zgadza się płynąć; oraz

(v) w przypadku ustania lub przerwy w zatrudnieniu zgodnie z umową pracowniczą lub układem zbiorowym pracy lub ustania zatrudnienia z innych podobnych powodów.

2. Przy określaniu maksymalnego czasu trwania okresów służby na statku, po których marynarz jest upoważniony do repatriacji, zgodnie z Kodeksem, powinno się uwzględnić czynniki wpływające na środowisko pracy marynarza. Każdy Członek powinien starać się, tam gdzie to możliwe, zmniejszać

te okresy w świetle technologicznych zmian i nowych wydarzeń, opierając się na zaleceniach w tej sprawie wydanych przez Połączoną Komisję Morską.

3. Koszty repatriacji, które powinien ponieść armator zgodnie z Normą A2.5 powinny zawierać co najmniej:

- (a) przemieszczenie się do wybranego miejsca repatriacji zgodnie z ustępem 6 niniejszej Wytocznej;
- (b) zakwaterowanie i wyżywienie od momentu, gdy marynarz opuszcza statek do czasu dotarcia do miejsca repatriacji;
- (c) wynagrodzenie i diety od momentu opuszczenia statku przez marynarzy do czasu osiągnięcia miejsca repatriacji, jeśli stanowi tak ustawodawstwo krajowe lub układy zbiorowe pracy;
- (d) transport 30 kg osobistego bagażu marynarza do miejsca repatriacji; oraz
- (e) opiekę medyczną, jeśli jest to konieczne, dopóki stan zdrowia marynarza nie umożliwi mu podróży na miejsce repatriacji.

4. Czas spędzony w oczekiwaniu na repatriację i czas podróży do miejsca repatriacji nie powinien zostać odjęty od czasu płatnego urlopu należnego marynarzom.

5. Armatorzy powinni pokrywać koszty repatriacji dopóki marynarze nie wylądują w miejscu przeznaczenia określonego zgodnie z niniejszym Kodeksem lub dopóki nie otrzymają odpowiedniego zatrudnienia na statku zmierzającego do jednego z tych miejsc przeznaczenia.

6. Każdy Członek powinien domagać się od armatorów przejęcia odpowiedzialności za organizację repatriacji za pomocą odpowiednich i efektywnych czasowo środków. Normalnym w tych okolicznościach środkiem transportu powinien być transport powietrzny. Członek powinien określić miejsca przeznaczenia, do których marynarze mogą zostać repatriowani. Do miejsc przeznaczenia powinny zaliczać się kraje, z którymi marynarze z wszelkim prawdopodobieństwem mogą się czuć silnie związani, włączając w to:

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

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

8. Prawo do repatriacji może wygasnąć, jeśli marynarze nie upomną się o nie w rozsądnym okresie czasu zdefiniowanym przez ustawodawstwo krajowe lub układy zbiorowe pracy.

#### Wytoczna B2.5.2 – Wdrożenie przez Członków

1. Należy udzielić wszelkiej możliwej do zrealizowania pomocy marynarzowi pozostawionemu w porcie i oczekującemu na repatriację, a w przypadku opóźnienia w repatriacji marynarza właściwa

władza w zagranicznym porcie powinna zagwarantować, że konsularny lub lokalny przedstawiciel państwa bandery i państwa narodowości lub państwa zamieszkania marynarza, w zależności od przypadku, zostanie bezzwłocznie poinformowany.

2. Każdy Członek powinien zwrócić uwagę na to, czy poczynione zostały odpowiednie kroki w celu:

- (a) zapewnienia powrotu marynarzom zatrudnionym na statku podnoszącym banderę obcego kraju, którzy znaleźli się w obcym porcie z powodów przez siebie niezawinionych:
  - (i) do portu, w którym marynarz został zaangażowany do pracy; albo
  - (ii) do portu w kraju narodowości lub kraju zamieszkania marynarza, w zależności od przypadku; albo
  - (iii) do innego portu uzgodnionego pomiędzy marynarzem i kapitanem lub armatorem, za zgodą właściwej władzy lub z wykorzystaniem innych odpowiednich środków bezpieczeństwa;
- (b) zapewnienia opieki medycznej i pokrycia kosztów utrzymania marynarzy zatrudnionych na statku podnoszącym banderę obcego kraju, którzy pozostali w obcym porcie w konsekwencji choroby lub uszkodzenia ciała doznanego w trakcie służby na statku, nie wynikającego ze ich własnego i świadomego niewłaściwego postępowania.

3. Jeśli po odsłużeniu przez marynarzy w wieku poniżej 18 lat co najmniej czterech miesięcy na statku w czasie ich pierwszego rejsu zagranicznego stanie się jasne, że nie nadają się oni do życia na morzu, powinni otrzymać możliwość repatriacji bez ponoszenia przez nich kosztów z pierwszego odpowiedniego do tego celu portu, do którego statek zawinie, w którym istnieją usługi konsularne państwa bandery lub państwa narodowości lub zamieszkania młodego marynarza. Powiadomienie o takiej repatriacji, wraz z jej powodami, powinno zostać przesłane urzędowi, który wydał dokumenty umożliwiające młodym marynarzom podjęcie zatrudnienia na morzu.

#### ***Prawidło 2.6 – Odszkodowanie dla marynarza w przypadku utraty statku lub zatonięcia***

*Cel: Zagwarantowanie, że marynarze otrzymają odszkodowanie w przypadku, gdy statek zaginie lub zatoni*

1. Marynarze uprawnieni są do odpowiedniego odszkodowania w przypadku uszkodzenia ciała, straty lub bezrobocia wynikającego z utraty statku lub jego zatonięcia.

#### **Norma A2.6 – Odszkodowanie dla marynarza w przypadku utraty statku lub zatonięcia**

1. Każdy Członek podejmie działania zapewniające, że w każdym przypadku utraty statku lub zatonięcia, armator wypłaci każdemu marynarzowi na pokładzie odszkodowanie za okres pozostawania bez pracy wynikający z zaginięcia statku lub zatonięcia.

2. Reguły, o których mówi ustęp 1 niniejszej Normy, nie będą naruszać innych praw, które marynarz może posiadać zgodnie z krajowym prawem odpowiedniego Członka w związku ze stratami lub uszkodzeniami ciała wynikającymi z utraty statku lub zatonięcia.

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

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

1. Odszkodowanie za okres pozostawania bez pracy wynikające z utraty lub zatonięcia statku powinno zostać wypłacone za dni, w czasie których marynarz pozostaje faktycznie bez pracy w wysokości równej wynagrodzeniu za ten sam okres wynikającemu z umowy o pracę, ale całkowite odszkodowanie dla każdego marynarza może zostać ograniczone do wysokości dwumiesięcznego wynagrodzenia.

2. Każdy Członek zapewni, że marynarze będą mogli korzystać z tych samych środków prawnych w celu domagania się otrzymania odszkodowania, co w przypadku dochodzenia zaległego wynagrodzenia, zarobionego w czasie służby.

### **Prawidło 2.7 – Poziomy obsadzania statku załogą**

*Cel: Zapewnienie, że marynarze będą pracować na statkach posiadających wystarczający personel do zapewnienia bezpiecznego i wydajnego funkcjonowania statku*

1. Każdy Członek będzie wymagać, by wszystkie statki podnoszące jego banderę posiadały odpowiednią liczbę zatrudnionych marynarzy w celu zapewnienia bezpiecznego i wydajnego funkcjonowania statku z przykładaniem odpowiedniej troski do bezpieczeństwa w każdych warunkach, uwzględniając kwestię zmęczenia marynarzy oraz szczególną naturę i warunki podróży.

### Norma A2.7 - Poziomy obsadzania statku załogą

1. Każdy Członek będzie wymagać, by wszystkie statki podnoszące jego banderę posiadały odpowiednią liczbę zatrudnionych marynarzy w celu zapewnienia bezpiecznego i wydajnego funkcjonowania statku z przykładaniem odpowiedniej troski do bezpieczeństwa. Każdy statek będzie posiadał załogę, która jest odpowiednia w zakresie liczby i kwalifikacji, aby zapewnić bezpieczeństwo statku i jego personelu, we wszelkich warunkach operacyjnych, zgodnie z dokumentem stwierdzającym minimalne obsadzenie statku załogą lub jego ekwiwalentu wydanego przez właściwą władzę i spełnić normy zawarte w niniejszej Konwencji.

2. Określając, akceptując lub zmieniając poziomy obsadzania statków załogami, właściwa władza weźmie pod uwagę potrzebę minimalizacji nadmiernych godzin pracy w celu zapewnienia wystarczającego wypoczynku i ograniczenia zmęczenia, jak również zasady zawarte w stosownych międzynarodowych dokumentach, szczególnie tych wydanych przez Międzynarodową Organizację Morską dotyczących poziomów obsadzania statków załogą.

3. Określając poziomy obsadzania statku załogą właściwa władza weźmie pod uwagę wszystkie wymagania zawarte w Prawidle 3.2 i Normie A3.2 dotyczącej wyżywienia i przyrządzania posiłków.

### Wytyczna B2.7 – Poziomy obsadzania statku załogą

#### Wytyczna B2.7.1 – Rozstrzyganie sporów

1. Każdy Członek powinien posiadać, lub dbać o to by istniały, efektywne mechanizmy dochodzenia i rozstrzygania skarg i sporów dotyczących poziomu obsadzania statku załogą.

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

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

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

1. Każdy Członek będzie prowadził krajową politykę promującą zatrudnienie w sektorze morskim i zachęcającą do rozwoju kariery i umiejętności oraz szans na zatrudnienie marynarzy zamieszkujących na jego terytorium.

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

1. Każdy Członek będzie prowadził narodową politykę, która będzie zachęcać do rozwoju kariery i umiejętności marynarzy oraz służyć wzrostowi ich szans na zatrudnienie w celu doprowadzenia do stanu, w którym sektor morski będzie posiadał stabilną i wykwalifikowaną siłę roboczą.

2. Celem polityki, o której mówi ustęp 1 niniejszej Normy będzie pomoc marynarzom w podnoszeniu ich kompetencji, kwalifikacji i szans na zatrudnienie.

3. Każdy Członek będzie, po przeprowadzeniu konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy, ustalać jasne cele dla poradnictwa zawodowego, edukacji i szkoleń marynarzy, których obowiązki na statku dotyczą głównie bezpieczeństwa eksploatacyjnego i nawigacyjnego statku, włącznie z okresowymi szkoleniami.

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

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

1. Rozwiązania służące osiągnięciu celów określonych w normie A2.8 mogą zawierać:
- (a) umowy z armatorem lub organizacją armatorów dotyczące rozwoju zawodowego i szkolenia w zakresie umiejętności; albo
  - (b) działania służące promocji zatrudnienia poprzez założenie i zarządzanie rejestrami lub listami wykwalifikowanych marynarzy, według kategorii; albo
  - (c) promocję szans, zarówno na statku jak też na brzegu, na dalsze szkolenie i edukację marynarzy w celu poprawy rozwoju ich umiejętności i kompetencji, co pomoże im zdobyć i zachować godziwą pracę, poprawić perspektywy zatrudnienia oraz sprostać wyzwaniom związanym ze zmianami technologicznymi oraz zmianami warunków na rynku pracy w przemyśle morskim.

**Wytyczna B2.8.2 – Rejestr marynarzy**

1. Tam gdzie zatrudnienie marynarzy prowadzone jest przy wykorzystaniu rejestrów lub list, rejestry lub listy powinny zawierać wszystkie kategorie zawodowe marynarzy w sposób określony przez krajowe prawo lub praktykę lub układ zbiorowy pracy.

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

3. Od marynarzy ujętych w takich rejestrach lub listach powinno się wymagać gotowości do pracy w sposób określony przez krajowe prawo lub praktykę lub układ zbiorowy pracy.
4. W zakresie, w jakim pozwala na to ustawodawstwo krajowe liczba marynarzy ujętych w takich rejestrach lub listach powinna być okresowo weryfikowana w celu osiągnięcia poziomów dostosowanych do potrzeb przemysłu morskiego.
5. Gdy zajdzie potrzeba redukcji liczby marynarzy ujętych w rejestrze lub liście, powinny być podjęte wszelkie właściwe kroki w celu zapobieżenia lub minimalizacji negatywnego wpływu takiej redukcji na marynarzy, biorąc pod uwagę ekonomiczną i społeczną sytuację danego kraju.

### TYTUŁ 3. ZAKWATEROWANIE, ZAPLECZE REKREACYJNE I WYŻYWIENIE

#### ***Prawidło 3.1 – Zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne***

*Cel: Zapewnienie marynarzom godziwego zakwaterowania i zaplecza rekreacyjnego na statku*

1. Każdy Członek zagwarantuje, że statki podnoszące jego banderę zapewniają godziwe zakwaterowanie i zaplecza rekreacyjne marynarzom pracującym lub/i mieszkającym na nich, zgodnie z zasadą promowania zdrowia i dobrego samopoczucia marynarzy.
2. Wymagania zawarte w Kodeksie, wprowadzające w życie niniejsze Prawidło, które dotyczą konstrukcji statku i jego wyposażenia mają zastosowanie wyłącznie do statków konstruowanych w czasie lub po dacie wejścia w życie niniejszej Konwencji na terytorium danego Członka. W przypadku statków skonstruowanych przed tą datą wymagania dotyczące konstrukcji i wyposażenia statków określone w Konwencji Nr 92 dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (zrewidowana), 1949 r., oraz Konwencji Nr 133 dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (postanowienia uzupełniające), 1970 r. będą pozostawać w mocy w zakresie w jakim miały zastosowanie, przed tą datą, zgodnie z prawem lub praktyką danego Członka. Statek będzie uważany za skonstruowany w dniu, gdy położona zostaje stępka lub gdy jest na podobnym etapie konstrukcji.
3. O ile nie zostanie określone inaczej, wszelkie wymagania zawarte w poprawce do Kodeksu, dotyczące zakwaterowania i zaplecza rekreacyjnego dla marynarzy, będą miały zastosowanie tylko wobec statków konstruowanych w czasie lub po dacie wejścia w życie poprawki w danym Państwie Członkowskim.

#### **Norma A3.1 – Zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne**

1. Każdy Członek przyjmie ustawodawstwo wymagające, by statki podnoszące jego banderę:
  - (a) spełniały minimalne normy gwarantujące, że marynarze będą na nich pracować i/lub mieszkać w bezpiecznych, przyzwoitych warunkach, zgodnych z odpowiednimi postanowieniami niniejszej Normy; oraz
  - (b) poddawane były inspekcji w celu zagwarantowania początkowej i dalszej zgodności z tymi normami.
2. Rozwijając przepisy prawa służące wdrożeniu niniejszej Normy właściwa władza, po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy, będzie:
  - (a) brać pod uwagę Prawidło 4.3 i związane z nimi postanowienia Kodeksu w kwestii ochrony zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobiegania wypadkom, w świetle szczególnych potrzeb marynarzy, którzy zarówno mieszkają jak też pracują na statku, oraz
  - (b) zwracać odpowiednią uwagę na wskazówki zawarte w Części B niniejszego Kodeksu.
3. Inspekcje wymagane zgodnie z Prawidłem 5.1.4 będą przeprowadzane, gdy:
  - (a) statek jest rejestrowany lub powtórnie rejestrowany; albo
  - (b) w sposób znaczący zmieniły się warunki zakwaterowania marynarzy.
4. Właściwa władza będzie zwracała szczególną uwagę na zapewnienie wdrożenia wymagań niniejszej Konwencji w zakresie:



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

5. Właściwa władza działająca na terytorium każdego Członka będzie wymagała, by statki podnoszące banderę tego Członka spełniały minimalne normy w zakresie zakwaterowania i zaplecza rekreacyjnego na statku określone w ustępach od 6 do 17 niniejszej Normy.

6. W kwestii ogólnych wymagań dotyczących zakwaterowania:

- (a) wszystkie pomieszczenia mieszkalne dla marynarzy będą odpowiednio wysokie; najmniejsza dopuszczalna wysokość pomieszczeń mieszkalnych, gdzie konieczna jest swoboda ruchu, nie będzie mniejsza niż 203 centymetry; właściwa władza może pozwolić na pewną ograniczoną redukcję wymaganej wysokości pomieszczenia lub jego części, gdy będzie miał pewność, że taka redukcja:
  - (i) jest rozsądna; oraz
  - (ii) nie doprowadzi do dyskomfortu marynarzy;
- (b) pomieszczenia mieszkalne będą odpowiednio izolowane;
- (c) na statkach innych niż statki pasażerskie, zgodnie z definicją zawartą w Rozporządzeniu 2(e) i (f) Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r., wraz z poprawkami („Konwencja SOLAS”), kwatery sypialne będą umieszczone powyżej linii ładunkowej na śródokręciu lub na rufie, z wyjątkiem szczególnych przypadków, gdy ze względu na rozmiar, typ statku lub rodzaj świadczonej przez statek usługi ich inna lokalizacja jest niepraktyczna, kwatery sypialne mogą być zlokalizowane w przedniej części statku, ale w żadnym razie nie przed grodzią kolizyjną;
- (d) w statkach pasażerskich i w specjalnych statkach skonstruowanych zgodnie z Kodeksem bezpieczeństwa dla statków o specjalnym przeznaczeniu wydanym przez Międzynarodową Organizację Morską w 1983 r. i jego kolejnymi wersjami (zwanymi dalej „statkami o specjalnym przeznaczeniu”), właściwa władza może, pod warunkiem że poczynione zostaną odpowiednie kroki w celu zapewnienia wystarczającego oświetlenia i dopływu świeżego powietrza, zezwolić na umieszczenie pokoi sypialnych poniżej linii ładunkowej, ale w żadnym przypadku nie mogą one zostać zlokalizowane bezpośrednio pod przejściami, w których prowadzona jest praca;
- (e) nie będzie bezpośrednich przejść do pomieszczeń sypialnych z przestrzeni ładunkowych i maszynowni, ani z kuchni, spiżarni, suszarni lub pomieszczeń sanitarnych; ta część grodzi, która oddziela te miejsca od kwater mieszkalnych i grodzi zewnętrznych będzie odpowiednio skonstruowana ze stali lub innego zatwierdzonego materiału i będzie wodo- jak też gazoszczelna;
- (f) materiały użyte do skonstruowania wewnętrznych grodzi, wykładziny i pościel, podłogi i złączenia będą odpowiednie i sprzyjające zapewnieniu zdrowego środowiska;
- (g) zapewnione będzie odpowiednie oświetlenie i wystarczający system kanalizacyjny; oraz
- (h) zakwaterowanie oraz zaplecze rekreacyjne i przyrządzanie posiłków będą spełniać wymagania Prawidła 4.3 i związanych z nim postanowień Kodeksu dotyczących zdrowia, ochrony bezpieczeństwa i zapobiegania wypadkom, z uwzględnieniem zapobiegania ryzyku wystawienia

na niebezpieczne poziomy hałas i drgań i inne czynniki oraz substancje chemiczne obecne na statku oraz zapewniać akceptowalne warunki mieszkalne dla marynarzy.

7. W kwestii wymagań dotyczących wentylacji i ogrzewania:

- (a) pomieszczenia sypialne i mesy będą odpowiednio wentylowane;
- (b) statki, z wyjątkiem tych, które regularnie pływają na trasach, gdzie umiarkowane warunki klimatyczne tego nie wymagają, wyposażone będą w klimatyzację zainstalowaną w kwaterach mieszkalnych, pomieszczeniach z instalacjami radiowymi i pomieszczeniach, w których prowadzona jest scentralizowana kontrola urządzeń;
- (c) wszystkie pomieszczenia sanitarne będą wentylowane powietrzem pochodzącym bezpośrednio z zewnątrz statku w sposób niezależny od innych pomieszczeń mieszkalnych; oraz
- (d) zapewnione będzie odpowiednie ogrzewanie poprzez odpowiedni system grzewczy, za wyjątkiem statków pływających wyłącznie w klimatach tropikalnych.

8. Odnośnie do wymagań dotyczących oświetlenia, z zastrzeżeniem specjalnych rozwiązań dopuszczalnych na statkach pasażerskich, pomieszczenia mieszkalne i mesy będą oświetlone światłem naturalnym i wyposażone w odpowiednie oświetlenie sztuczne.

9. Gdy na statkach wymagane są pomieszczenia sypialne, obowiązywać będą następujące wymagania dotyczące pomieszczeń sypialnych:

- (a) w statkach innych niż pasażerskie każdy marynarz otrzyma pojedyncze pomieszczenie sypialne; w przypadku statków o tonażu brutto mniejszym niż 3.000 lub statków o specjalnym przeznaczeniu, odpowiedni urząd może wydać zgodę na odstąpienie od realizacji tego wymogu po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy;
- (b) będą zapewnione oddzielne pomieszczenia sypialne dla mężczyzn i kobiet;
- (c) pomieszczenia sypialne będą miały odpowiedni rozmiar i będą odpowiednio wyposażone by zapewnić, w rozsądnych granicach, komfort i ułatwić utrzymanie porządku;
- (d) każdy marynarz otrzyma oddzielną koję;
- (e) minimalne wewnętrzne rozmiary koi będą wynosiły co najmniej 198 centymetrów na 80 centymetrów;
- (f) w wyposażonych w jedną koję pomieszczeniach sypialnych dla marynarzy powierzchnia mieszkalna nie będzie mniejsza niż:
  - (i) 4,5 metra kwadratowego na statkach o tonażu brutto mniejszym niż 3.000 ton;
  - (ii) 5,5 metra kwadratowego na statkach o tonażu brutto wynoszącym 3.000 ton lub więcej, ale mniej niż 10.000 ton;
  - (iii) 7 metrów kwadratowych na statkach o tonażu brutto wynoszącym 10.000 ton lub więcej;
- (g) jednakże w celu zapewnienia pomieszczeń sypialnych z pojedynczą koją na statkach o tonażu mniejszym niż 3.000 ton, statkach pasażerskich lub statkach o specjalnym przeznaczeniu, właściwa władza może zezwolić na mniejszą powierzchnię mieszkalną;

- (h) na statkach o tonażu brutto mniejszym niż 3.000 ton innych niż statki pasażerskie lub statki o specjalnym przeznaczeniu, pomieszczenia sypialne mogą być zajmowane przez najwyżej dwóch marynarzy; powierzchnia mieszkalna takich pomieszczeń sypialnych nie będzie mniejsza niż 7 metrów kwadratowych;
- (i) na statkach pasażerskich i statkach o specjalnym przeznaczeniu powierzchnia mieszkalna pomieszczeń sypialnych dla osób nie pełniących obowiązków oficerów na statku powierzchnia mieszkalna będzie nie mniejsza niż:
  - (i) 7,5 metra kwadratowego w kwaterach dla dwóch osób;
  - (ii) 11,5 metra kwadratowego w kwaterach dla trzech osób;
  - (iii) 14,5 metra kwadratowego w kwaterach dla czterech osób;
- (j) na statkach o specjalnym przeznaczeniu w pomieszczeniach sypialnych mogą mieszkać więcej niż cztery osoby; powierzchnia mieszkalna w takich pomieszczeniach sypialnych nie będzie mniejsza niż 3,6 metra kwadratowego na osobę;
- (k) na statkach innych niż statki pasażerskie i statki o specjalnym przeznaczeniu, pomieszczenia sypialne dla marynarzy, którzy pełnią obowiązki oficerów na statku, na którym nie ma pokoju gościnnego lub dziennego, powierzchnia mieszkalna na osobę nie będzie mniejsza niż:
  - (i) 7,5 metra kwadratowego na statkach o tonażu brutto mniejszym niż 3.000 ton;
  - (ii) 8,5 metra kwadratowego na statkach o tonażu brutto wynoszącym 3.000 ton lub więcej, ale mniej niż 10.000 ton;
  - (iii) 10 metrów kwadratowych na statkach o tonażu brutto wynoszącym 10.000 ton lub więcej;
- (l) na statkach pasażerskich i statkach o specjalnym przeznaczeniu powierzchnia mieszkalna dla marynarzy pełniących obowiązki oficerów na statku, na którym nie ma pokoju gościnnego lub dziennego, będzie wynosić nie mniej niż 7,5 metra kwadratowego w przypadku młodszych oficerów i nie mniej niż 8,5 metra kwadratowego w przypadku starszych oficerów; przyjmuje się założenie, że młodszy oficerowie pełnią służbę na poziomie operacyjnym, a wyżsi oficerowie na poziomie zarządzania;
- (m) kapitan statku, starszy mechanik i starszy oficer pokładowy będą mieć, oprócz swoich pokoi sypialnych, przylegający pokój gościnny, pokój dzienny lub ekwiwalentną przestrzeń dodatkową; statki o tonażu brutto mniejszym niż 3.000 ton mogą być zwolnione przez właściwą władzę z konieczności stosowania się do tego wymogu po konsultacji z właściwymi organizacjami armatorów i marynarzy;
- (n) umeblowanie przypadające na każdą osobę zajmującą pomieszczenie będzie zawierać szafę na ubrania o wystarczającej objętości (co najmniej 475 litrów) i szafkę lub ekwiwalentną przestrzeń nie mniejszą niż 56 litrów; jeśli szafka stanowi część szafy na ubrania ich łączna objętość będzie wynosić co najmniej 500 litrów; będzie posiadać półkę i będzie ją można zamknąć w celu zapewnienia prywatności;
- (o) każde pomieszczenie sypialne będzie posiadać stół lub biurko, które mogą być przymocowane na miejscu, rozkładane lub wysuwane, z wygodnym miejscem do siedzenia.

10. W kwestii wymagań dotyczących mes:

- (a) mesy będą zlokalizowane jako odrębne pomieszczenia wobec pomieszczeń sypialnych i tak blisko kuchni okrętowej jak jest to, z praktycznego punktu widzenia, możliwe; statki o tonażu brutto mniejszym niż 3.000 ton mogą zostać zwolnione przez właściwą władzę z

konieczności spełnienia tego wymogu po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy; oraz

- (b) mesy będą miały odpowiedni rozmiar i będą zapewniać odpowiedni poziom komfortu oraz będą odpowiednio umeblowane i wyposażone (włączając w to działające stale urządzenia wydające napoje), biorąc pod uwagę liczbę marynarzy,

którzy mogą korzystać z nich jednocześnie; zarówno oddzielne, jak też wspólne mesy będą odpowiednio wyposażone.

11. W kwestii wymagań dotyczących pomieszczeń sanitarnych:

- (a) wszyscy marynarze na statku będą mieć zapewniony wygodny dostęp do pomieszczeń sanitarnych, spełniających minimalne normy w zakresie zdrowia i higieny oraz rozsądne standardy w zakresie komfortu, z oddzielnymi urządzeniami sanitarnymi dla mężczyzn i kobiet;
- (b) łatwo dostępne urządzenia sanitarne będą się znajdowały między innymi w pobliżu mostka nawigacyjnego, siłowni lub pomieszczenia, gdzie sprawowana jest kontrola nad pracą urządzeń; statki o tonażu brutto mniejszym niż 3.000 ton mogą zostać zwolnione przez właściwą władzę z konieczności spełnienia tego wymogu po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy;
- (c) na wszystkich statkach będzie się znajdowała dogodnie umiejscowiona co najmniej jedna toaleta, umywalka, wanna i/lub prysznic na każde sześć lub mniej osób, które nie posiadają osobistych pomieszczeń sanitarnych;
- (d) za wyjątkiem statków pasażerskich każde pomieszczenie sypialne wyposażone będzie w umywalkę z gorącą i zimną bieżącą wodą słodką, z wyjątkiem przypadku, gdy taka umywalka znajduje się w prywatnej łazience;
- (e) w przypadku statków pasażerskich odbywających zwykle nie dłuższe niż czterogodzinne podróże, właściwa władza może uwzględnić możliwość złagodzenia wymagań w zakresie liczby urządzeń sanitarnych; oraz
- (f) gorąca i zimna bieżąca woda słodka dostępna będzie we wszystkich miejscach, gdzie można się myć.

12. W kwestii wymagań dotyczących pomieszczeń szpitalnych, statki na których płynie 15 lub więcej marynarzy, odbywające podróż trwającą dłużej niż trzy dni, będą zapewniać oddzielne pomieszczenie szpitalne, wykorzystywane wyłącznie dla celów medycznych; właściwa władza może złagodzić ten wymóg w przypadku statków zatrudnionych w żegludze przybrzeżnej; zatwierdzając pomieszczenie szpitalne na statku, właściwa władza upewni się, że będzie ono łatwo dostępne we wszelkich warunkach pogodowych, zapewni wygodne warunki mieszkalne i będzie sprzyjać uzyskaniu szybkiej i właściwej opieki.

13. Dostępne będą odpowiednio umiejscowione i wyposażone pomieszczenia służące do prania.

14. Wszystkie statki będą posiadać przestrzeń lub przestrzenie na otwartym pokładzie, do których marynarze będą mieli dostęp poza godzinami służby, o powierzchni odpowiedniej względem rozmiaru statku i liczby marynarzy.

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

16. Statki zawijające regularnie do portów, w których występuje duża ilość komarów, będą wyposażone w odpowiednie urządzenia, zgodnie z wymogami określonymi przez właściwą władzę.

17. Biorąc pod uwagę Prawidło 4.3 i związane z nim postanowienia Kodeksu dotyczące ochrony zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobiegania wypadkom, statki będą wyposażone w przeznaczone do użytku przez wszystkich marynarzy odpowiednie zaplecze rekreacyjne oraz udogodnienia i usługi przystosowane do szczególnych potrzeb marynarzy, którzy muszą mieszkać i pracować na statkach.

18. Właściwa władza będzie wymagała, by przeprowadzane były częste inspekcje na statkach, przez lub z upoważnienia kapitana statku, w celu upewnienia się, że zakwaterowanie marynarzy jest czyste, zapewniające godziwe warunki mieszkalne i że wykonywane są w nim potrzebne naprawy. Wyniki każdej inspekcji zostaną zapisane i udostępnione do rewizji.

19. W przypadku statków, na których zachodzi potrzeba uwzględnienia, bez stosowania dyskryminacji, interesów marynarzy oddających się różniącym się względem siebie praktykom religijnym i społecznym, właściwa władza może, po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy, pozwolić na sprawiedliwie stosowane różnice w realizacji wymagań niniejszej Normy, pod warunkiem że takie różnice nie spowodują, że służące marynarzom urządzenia zapewnią im korzyści mniejsze niż wynikające ze stosowania się do wymagań niniejszej Normy.

20. Każdy Członek może, po konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy, wyłączyć statki o tonażu brutto mniejszym niż 200 ton, tam gdzie jest to wskazane ze względu na rozmiar statku i liczbę osób na nim, z obowiązku stosowania się do wymagań zawartych w następujących postanowieniach niniejszej Normy:

(a) ustępy 7(b), 11(d) i 13; oraz

(b) ustęp 9(f) i (h) do (l) włącznie, w odniesieniu jedynie do powierzchni mieszkalnej.

21. Wszelkie wyłączenia dotyczące wymagań niniejszej Normy mogą zostać dokonane tylko w przypadkach, w których niniejsza Norma w sposób wyraźny na to zezwala i tylko w szczególnych okolicznościach, w których takie wyłączenia są jasno i mocno uzasadnione, pod warunkiem przestrzegania zasad ochrony zdrowia i bezpieczeństwa marynarzy.

### Wytyczna B3.1 – Zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne

#### Wytyczna B3.1.1 – Projekt i konstrukcja

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

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

3. Powierzchnie grodzi i pokładów powinny być wykonane z materiału, którego czystość łatwo utrzymać. Nie powinno się stosować konstrukcji sprzyjających rozwojowi drobnoustrojów.

4. Powierzchnie grodzi i pokładów w pomieszczeniach sypialnych i mesach powinny być łatwe do utrzymania w czystości, mieć jasne barwy i pokryte być nietoksycznymi substancjami.
5. Pokłady w całej powierzchni mieszkalnej powinny być wykonane z zatwierdzonego materiału i posiadać zatwierdzoną konstrukcję, a ich powierzchnia powinna być odporna na wilgoć i łatwa do utrzymania w czystości.
6. Tam, gdzie pokrycie podłogi wykonane jest z różnych materiałów, połączenia powinny być wykonane w taki sposób, by uniknąć powstania szpar.

#### Wytyczna B3.1.2 – Wentylacja

1. System wentylacji w pomieszczeniach sypialnych i mesach powinien być poddany kontroli w celu utrzymania powietrza w satysfakcjonującym stanie i zapewnienia wystarczającego przepływu powietrza we wszystkich warunkach pogodowych i klimatycznych.
2. Systemy klimatyzacji, typu scentralizowanego lub indywidualnego, powinny być tak skonstruowane aby:
  - (a) utrzymać temperaturę i wilgotność względną odpowiednią wobec warunków zewnętrznych, zapewnić wystarczającą wymianę powietrza we wszystkich klimatyzowanych przestrzeniach, uwzględnić szczególne cechy operacji na morzu i nie wytwarzać nadmiernych hałasów i drgań; oraz
  - (b) ułatwić czyszczenie i dezynfekcję w celu zapobieżenia lub kontroli rozprzestrzeniania się choroby.
3. Zasilanie elektryczne systemów klimatyzacji i innych urządzeń służących wentylacji, wymaganych w poprzednim ustępie niniejszej Wytycznej, powinno być dostępne zawsze, gdy marynarze mieszkają lub pracują na statku i warunki tego wymagają. Zasilanie to nie może jednak pochodzić ze źródła awaryjnego.

#### Wytyczna B3.1.3 – Ogrzewanie

1. System ogrzewania pomieszczeń mieszkalnych powinien funkcjonować przez cały czas, gdy marynarze mieszkają i pracują na statku i warunki tego wymagają.
2. Na wszystkich statkach gdzie wymagany jest system ogrzewania, ogrzewanie powinno być zapewnione za pomocą gorącej wody, ciepłego powietrza, elektryczności, pary lub ekwiwalentnego środka. Jednakże w przestrzeni mieszkalnej nie powinno się używać pary jako środka przenoszenia ciepła. System ogrzewania powinien być zdolny do utrzymania temperatury w pomieszczeniach mieszkalnych marynarzy na satysfakcjonującym poziomie w normalnych warunkach pogodowych i klimatycznych, których można się spodziewać na trasach, na których statek pływa. Właściwa władza powinien ustanowić w tym zakresie odpowiednią normę.
3. Kaloryfery i inne urządzenia grzewcze powinny być w taki sposób umiejscowione, a jeśli to konieczne osłonięte, by uniknąć ryzyka pożaru lub dyskomfortu osób zajmujących pomieszczenia.

#### Wytyczna B3.1.4 – Oświetlenie

1. Na wszystkich statkach powinno być zapewnione światło elektryczne w pomieszczeniach mieszkalnych marynarzy. Jeśli nie ma dwóch niezależnych źródeł elektryczności, powinno być zapewnione dodatkowe oświetlenie dzięki odpowiednio skonstruowanym lampom lub sprzętowi oświetleniowemu do wykorzystania w sytuacjach awaryjnych.
2. W pomieszczeniach sypialnych powinna być zainstalowana lampka do czytania u wezglowia każdej koi.
3. Właściwa władza powinien sporządzić odpowiednie normy dotyczące naturalnego i sztucznego oświetlenia.

#### Wytyczna B3.1.5 – Pomieszczenia sypialne

1. Marynarze i ewentualne osoby towarzyszące powinny mieć zapewnione warunki sypialne tak komfortowe jak to możliwe.
2. Jeśli rozmiar statku, działalność prowadzona z jego wykorzystaniem i jego budowa czynią to rozsądnym i praktycznym, pomieszczenia mieszkalne powinny być zaplanowane i wyposażone w prywatną łazienkę, łącznie z toaletą, w celu zapewnienia komfortu osobom w nich mieszkającym i ułatwienia zachowania czystości.
3. W granicach w jakich jest to praktyczne, zajmowanie pomieszczeń sypialnych marynarzy powinno być zorganizowane w ten sposób, że marynarz pracujący w ciągu dnia nie powinien dzielić pokoju z marynarzem pełniącym wachtę nocną.
4. W przypadku marynarzy pełniących funkcję podoficerów nie powinno być więcej niż dwie osoby na pomieszczenie sypialne.
5. Należy rozważyć możliwość rozszerzenia udogodnienia, o którym mówi Norma A3.1, ustęp 9(m), na drugiego mechanika, jeśli takie rozwiązanie jest praktyczne.
6. Przestrzeń zajęta przez koje, szafy, szafki i siedzenia powinna być zaliczona do rozmiarów przestrzeni mieszkalnej. Nie powinno się zaliczać do przestrzeni mieszkalnej małych i nieregularnie ukształtowanych przestrzeni, które nie zwiększają efektywnie przestrzeni dla swobodnego ruchu, ani nie mogą być wykorzystane do zainstalowania meblowania.
7. Koje nie powinny być ustawione w więcej niż dwóch poziomach. W przypadku koi ustawionych wzdłuż boku statku, powinien być tylko jeden poziom, tam gdzie nad koją umiejscowiony jest otwór okienny.
8. Niższa koja w koi dwupoziomowej nie powinna znajdować się mniej niż 30 centymetrów ponad podłogą; wyższa koja powinna się znajdować mniej więcej w połowie między spodem niższej koi i najniższą powierzchnią belek sufitowych.
9. Konstrukcja koi i, jeśli występuje, zabezpieczenie przed wypadnięciem z koi w czasie przechyłu statku, powinny być wykonane z zatwierdzonego materiału, który jest twardy, gładki, niepodatny na korozję i niesprzyjający rozwojowi drobnoustrojów.
10. Jeśli do konstrukcji koi wykorzystane są ramy cylindryczne, powinny one być w pełni uszczelnione i nie mieć otworów, przez które mogą wnikać drobnoustroje.

11. Każda koja powinna być wyposażona w wygodny materac z wykładanym poduszką spodem lub materac, w którym połączone są sprężyny i poduszka. Materac i poduszka powinny być wykonane z zatwierdzonego materiału. Nie powinno się stosować materiału sprzyjającego rozwojowi drobnoustrojów.

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

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

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

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

#### Wytyczna B3.1.6 – Mesy

1. Mesy mogą być albo wspólne albo oddzielne. Decyzja w tym względzie powinna być podjęta po konsultacji z przedstawicielami marynarzy i armatorów i zatwierdzona przez właściwą władzę. Powinny być wzięte pod uwagę takie czynniki jak rozmiar statku i szczególne kulturowe, religijne i społeczne potrzeby marynarzy.

2. Tam gdzie oddzielne mesy występują, powinny one zostać przydzielone:

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

3. Na statkach innych niż pasażerskie, powierzchnia użytkowa mes dla marynarzy nie powinna być mniejsza niż 1.5 metra kwadratowego na osobę planowanej powierzchni do siedzenia.

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

5. Zawsze, gdy będą się znajdować na statku, marynarze powinni mieć dostęp do:

- (a) lodówki, która powinna być umiejscowiona w sposób zapewniający wygodny do niej dostęp i mającej wystarczającą pojemność względem liczby osób korzystających z mesy lub mes.
- (b) urządzeń do przyrządzania gorących napojów; oraz
- (c) urządzeń dostarczających zimną wodę.

6. Gdy spiżarnie nie są bezpośrednio dostępne z mes, powinny być zapewnione szafki o wystarczającej pojemności na przechowanie naczyń oraz sprzętu do mycia naczyń.

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

#### Wytyczna B3.1.7 – Pomieszczenia sanitarne

1. Umywalki i wanny powinny mieć odpowiednią wielkość, być skonstruowane z zatwierdzonych materiałów i posiadać gładką powierzchnię, nie podatną na pęknięcia, odłupywanie się fragmentów i korozję.



2. Wszystkie toalety powinny być wykonane według zatwierdzonego wzorca i posiadać odpowiednie możliwości w zakresie spłukiwania wodą lub zastosowania innych odpowiednich środków, takich jak powietrze, dostępnych zawsze i niezależnie kontrolowanych.

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

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

4. Przeznaczone do użytku marynarzy urządzenia do prania powinny zawierać:

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

#### Wytyczna B3.1.8 – Zakwaterowanie szpitalne

1. Zakwaterowanie szpitalne powinno być w taki sposób zaprojektowane by ułatwić konsultacje i udzielanie pomocy lekarskiej oraz zapobiegać rozprzestrzenianiu się chorób zakaźnych.

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

3. Liczbę wymaganych koi sypialnych powinna określić właściwa władza.

4. Osoby korzystające z pomieszczenia szpitalnego powinny mieć do dyspozycji pomieszczenia sanitarne na swój wyłączny użytek, albo jako część pomieszczenia, ale w jego bezpośrednim pobliżu. Takie pomieszczenia sanitarne powinny się składać z co najmniej jednej toalety, umywalki oraz wanny lub prysznicza.

#### Wytyczna B3.1.9 – Inne udogodnienia

1. Tam gdzie istnieją specjalne przebieralnie dla personelu siłowni, powinny być one:

- (a) umiejscowione na zewnątrz siłowni, ale z łatwym do niej dostępem; oraz

(b) wyposażone w indywidualne szafki na ubrania, jak również wanny i/lub prysznice i umywalki z bieżącą gorącą i zimną wodą słodką.

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

1. Każdy Członek powinien rozważyć zastosowanie następujących zasad:

- (a) armator powinien dostarczyć wszystkim marynarzom odbywającym służbę na statku czystą pościel i naczynia kuchenne, a marynarze powinni być odpowiedzialni za ich zwrot w dniach i godzinach wyznaczonych przez kapitana oraz po zakończeniu służby na statku;
- (b) pościel powinna być dobrej jakości, a talerze, kubki i inne naczynia kuchenne powinny być wykonane z zatwierdzonego materiału, który łatwo nadaje się do mycia; oraz
- (c) armator powinien dostarczyć wszystkim marynarzom ręczniki, mydła i papier toaletowy.

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

1. Zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne powinny podlegać częstej analizie ich przydatności w celu zapewnienia, że są odpowiednio dostosowane do zmian potrzeb marynarzy wynikających z następującego w przemyśle okrętowym rozwoju w zakresie techniki i działań operacyjnych.

2. Zaplecze rekreacyjne powinno zawierać co najmniej szafkę na książki i sprzęty wykorzystywane do czytania, pisania i, tam gdzie ma to praktyczne zastosowanie, gry.

3. W związku z planowaniem zaplecza rekreacyjnego właściwa władza rozważy zapewnienie kantyny.

4. Tam gdzie jest to wskazane z praktycznego punktu widzenia, powinno się również rozważyć zapewnienie następujących udogodnień bez ponoszenia kosztów przez marynarzy:

- (a) palarnia;
- (b) możliwość oglądania telewizji i słuchania audycji radiowych;
- (c) pokazy filmów, których zasób powinien być odpowiedni do czasu trwania podróży i, tam gdzie to konieczne, zmieniany odpowiednio często;
- (d) sprzęt do uprawiania sportu, włączając w to sprzęt do ćwiczeń siłowych, gry stołowe i gry pokładowe;
- (e) tam gdzie to możliwe – basen;
- (f) bibliotekę zawierającą książki specjalistyczne i inne, których zasób powinien być odpowiedni do czasu trwania podróży i, tam gdzie to konieczne, zmieniany odpowiednio często;
- (g) sprzęt służący do rekreacyjnego majsterkowania;
- (h) sprzęt elektroniczny taki jak radio, telewizor, odtwarzacze video, odtwarzacze DVD/CD, komputery osobiste i oprogramowanie do nich oraz magnetofony kasetowe;
- (i) tam gdzie to właściwe, zapewnienie barów dla marynarzy, o ile nie jest to sprzeczne z narodowymi, religijnymi lub społecznymi zwyczajami; oraz
- (j) pozostający w granicach rozsądku dostęp do urządzeń komunikacji telefonicznej, poczty elektronicznej i Internetu, bez wnoszenia przez marynarzy opłat za korzystanie z tych urządzeń, jeśli takie korzystanie nie przekracza rozsądnych granic.

5. Powinny być poczynione wszelkie starania w celu zapewnienia, że poczta marynarzy wysyłana będzie w sposób tak szybki i godny zaufania jak to możliwe. Powinny być także poczynione starania w celu uchronienia marynarzy przed koniecznością wnoszenia dodatkowych opłat, w przypadku gdy poczta marynarzy musi zostać preadresowana z przyczyn pozostających poza ich kontrolą.

6. Powinny być podjęte kroki w celu zapewnienia, z zastrzeżeniem odpowiednich krajowych i międzynarodowych praw i przepisów, że zawsze gdy nie ma ku temu poważnych przeciwwskazań, marynarze otrzymają pozwolenie, by partnerzy, krewni i przyjaciele odwiedzili ich na statku, gdy znajduje się on w porcie.

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

#### Wytyczna B3.1.12 – Zapobieganie hałasowi i drganiom

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

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

3. Siłownie i inne pomieszczenia, gdzie funkcjonują maszyny, powinny być wyposażone, tam gdzie nie ma praktycznych przeciwwskazań, w dźwiękoszczelne, scentralizowane pomieszczenia kontrolne dla personelu siłowni. Przestrzenie w których wykonywana jest praca, takie jak warsztat maszynowy, powinny być izolowane, w stopniu w jakim jest to praktycznie możliwe, od hałasu wytwarzanego przez maszyny. Powinno się też podjąć kroki w celu redukcji hałasu, który powstaje w czasie pracy maszyn.

4. Limity poziomu hałasu dla pomieszczeń w których wykonywana jest praca i pomieszczeń mieszkalnych powinny być zgodne z międzynarodowymi wytycznymi MOP w tym zakresie, włączając w to wytyczne zawarte w wydany przez MOP kodeksie praktyk zatytułowanym *Czynniki wpływające na miejsce pracy*, 2001 r. i, tam gdzie jest to wskazane, specjalną ochronę zalecaną przez Międzynarodową Organizację Morską, wraz z wszelkimi poprawkami i dokumentami dodatkowymi dotyczącymi poziomów hałasu na statkach. Na pokładzie powinna być trzymana i udostępniana marynarzom kopia odpowiednich dokumentów w języku angielskim lub używanym na statku języku roboczym.

5. Żadne pomieszczenia mieszkalne, rekreacyjne ani służące przyrządzaniu lub spożywaniu posiłków nie powinny być narażone na nadmierne drgania.

#### **Prawidło 3.2 – Wyżywienie i przyrządzanie posiłków**

*Cel: Zapewnienie marynarzom dostępu do dobrej jakości żywności i wody pitnej dostarczonej w objętych regulacją warunkach higienicznych*

1. Każdy Członek zapewni, że statki podnoszące jego banderę będą przewozić i podawać osobom płynącym żywność i wodę pitną o odpowiedniej jakości, wartości odżywczej i w ilości, która zaspokaja potrzeby statku, uwzględniając różnice kulturowe i religijne.

2. W czasie ich zatrudnienia żywność będzie zapewniana marynarzom bez opłat z ich strony.

3. Marynarze zatrudnieni w charakterze kucharzy odpowiedzialnych za przygotowywanie posiłków powinni być wyszkoleni i wykwalifikowani do pełnienia tej funkcji.

#### Norma A3.2 – Wyżywienie i przyrządzanie posiłków

1. Każdy Członek przyjmie ustawodawstwo lub zastosuje inne środki w celu zapewnienia minimalnych standardów w zakresie ilości i jakości żywności i wody pitnej oraz przyrządzania posiłków dla marynarzy na statkach podnoszących jego banderę i podejmie działalność edukacyjną w celu promowania świadomości i wdrażania standardów wspomnianych w niniejszym ustępie.

2. Każdy Członek zapewni, że statki podnoszące jego banderę spełniają następujące minimalne normy:

- (a) zapasy żywności i wody pitnej, przy uwzględnieniu liczby marynarzy na statku, ich wymagań odnośnie do praktyk religijnych, czasu i rodzaju rejsu, będą odpowiednie w zakresie ilości, wartości odżywczej, jakości i różnorodności;
- (b) organizacja i wyposażenie działu odpowiedzialnego za przyrządzanie posiłków będą pozwalały na zapewnienie marynarzom odpowiednich, zróżnicowanych i pożywnych posiłków przygotowywanych i serwowanych w higienicznych warunkach; oraz
- (c) personel przyrządzający posiłki będzie odpowiednio przeszkolony i poinstruowany do pełnienia tej funkcji.

3. Armatorzy zagwarantują, że marynarze zatrudnieni jako kucharze będą przeszkoleni, wykwalifikowani i kompetentni do pełnienia tej funkcji zgodnie z wymogami określonymi w ustawodawstwie obowiązującym na terytorium danego Członka.

4. Wymagania zawarte w ustępie 3 niniejszej Normy będą zawierać zakończenie szkolenia zatwierdzonego i uznawanego przez właściwą władzę, którego zakres będzie obejmować gotowanie, higienę żywności i higienę osobistą, przechowywanie żywności, kontrolę zapasów, ochronę środowiska oraz bezpieczne i zdrowe przyrządzanie posiłków.

5. Na statkach z załogą liczącą mniej niż dziesięć osób, które, z racji rozmiaru i prowadzonej działalności, nie podlegają określonemu przez właściwą władzę wymogowi posiadania na statku wykwalifikowanego kucharza, każda osoba przygotowująca posiłki w kuchni będzie przeszkolona i poinstruowana w zakresie obejmującym higienę żywności i higienę osobistą, jak również przechowywanie żywności na statkach.

6. W sytuacjach szczególnej konieczności właściwa władza może wydać pozwolenie, by nie w pełni wykwalifikowany kucharz przygotowywał posiłki na określonym statku przez określony czas, dopóki statek nie zawinie do kolejnego odpowiedniego portu lub przez okres nie przekraczający jednego miesiąca, pod warunkiem że osoba której dotyczy pozwolenie jest przeszkolona lub poinstruowana w zakresie obejmującym higienę żywności i higienę osobistą, jak również przechowywanie żywności na statkach.

7. Zgodnie z procedurami określonymi w Tytule 5, właściwa władza będzie wymagała, by przeprowadzane były częste, udokumentowane inspekcje na statkach, przez lub z upoważnienia kapitana, odnośnie do:

- (a) zapasów żywności i wody pitnej;
- (b) wszystkich przestrzeni i sprzętów wykorzystywanych do przechowywania i podawania żywności i wody pitnej; oraz
- (c) kuchni i sprzętów wykorzystywanych do przyrządzania posiłków.

8. Żaden marynarz w wieku poniżej 18 lat nie będzie zatrudniony, ani nie będzie pracował jako kucharz.

### Wytyczna B3.2 – Wyżywienie i przyrządzanie posiłków

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

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

2. Właściwa władza powinna wydać zalecenia w celu uniknięcia marnotrawstwa żywności, ułatwienia utrzymania właściwych standardów w zakresie higieny i zapewnienia maksymalnego możliwego komfortu pracy.

3. Właściwa władza powinna współpracować z odpowiednimi agencjami i organizacjami w celu rozwoju materiałów edukacyjnych i informacji na statku odnośnie do metod zapewniania właściwego poziomu usług żywieniowych.

4. Właściwa władza powinna blisko współpracować z organizacjami armatorów i marynarzy oraz z urzędami na poziomie krajowym i lokalnym, zajmującymi się kwestiami żywności i zdrowia i może, jeśli uzna to za konieczne, skorzystać z usług takich urzędów.

#### Wytyczne B3.2.2 – Kucharze na statkach

1. Marynarze powinni być zakwalifikowani jako kucharze tylko jeżeli:

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

2. Przeprowadzenie wymaganego egzaminu lub wręczenie odpowiedniego świadectwa leży w gestii właściwej władzy lub, pod jej kontrolą, zatwierdzonej szkoły prowadzącej kształcenie kucharzy.

3. Właściwa władza powinna zapewnić uznanie, tam gdzie jest to właściwe, świadectw kwalifikacji na kucharzy okrętowych wydanych przez innych Członków, którzy ratyfikowali niniejszą Konwencję lub Konwencję Nr 69 dotyczącą świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych z 1946 r., lub przez inny zatwierdzony organ.

## **TYTUŁ 4. OCHRONA ZDROWIA, OPIEKA MEDYCZNA, OPIEKA SPOŁECZNA I ZABEZPIECZENIE SPOŁECZNE**

### ***Prawidło 4.1 – Opieka medyczna na statku i na lądzie***

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

1. Każdy Członek zapewni, że wszyscy marynarze na statku, który pływa pod jego banderą, objęci będą odpowiednimi działaniami w zakresie ochrony zdrowia i że będą mieć dostęp do właściwej opieki medycznej podczas pracy na statku.
2. Ochrona określona w ustępie 1 niniejszego Prawidła będzie, co do zasady, zapewniana marynarzom bezpłatnie.
3. Każdy Członek zapewni, że potrzebujący natychmiastowej pomocy medycznej marynarze przebywający na statkach znajdujących się na jego terytorium, otrzymają dostęp do zakładów opieki zdrowotnej danego Członka.
4. Wymagania w zakresie ochrony zdrowia i opieki medycznej na statku określone w Kodeksie zawierają normy dla działań zmierzających do zapewnienia marynarzom ochrony zdrowia i opieki medycznej o standardzie tak zbliżonym jak to możliwe do tego, który jest dostępny dla pracowników na lądzie.

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

1. Każdy Członek zapewni, że podjęte zostaną kroki w zakresie ochrony zdrowia i opieki medycznej dla marynarzy pracujących na statkach podnoszących jego banderę, włączając w to podstawową opiekę dentystyczną, które:
  - (a) zapewnią marynarzom ogólne usługi w zakresie ochrony zdrowia i opieki medycznej istotne z punktu widzenia pełnionych przez nich obowiązków, jak również szczególne usługi związane ze specyfiką pracy na statku;
  - (b) zapewnią, że marynarze otrzymają ochronę zdrowia i opiekę medyczną o standardzie tak zbliżonym jak to możliwe do tego, który dostępny jest dla pracowników na lądzie, włączając w to szybki dostęp do niezbędnych lekarstw, sprzętu medycznego do diagnozowania i leczenia oraz do informacji i porady medycznej;
  - (c) zapewnią marynarzom, tam gdzie jest możliwe z praktycznego punktu widzenia, prawo do bezzwłocznych wizyt u lekarzy specjalistów i dentystów w porcie, do którego zawinie statek;
  - (d) zapewnią, że, w zakresie zgodnym z prawem krajowym i praktyką Członka, usługi opieki medycznej i ochrony zdrowia podczas pobytu marynarza na statku lub po jego zawinięciu do portu zagranicznego będą świadczone bez konieczności wnoszenia opłat przez marynarzy; oraz
  - (e) nie będą ograniczone tylko do marynarzy chorych i marynarzy, którzy ulegli wypadkom, ale zawierać będą środki o charakterze prewencyjnym, takie jak promocja zdrowia i programy edukacji zdrowotnej.

2. Właściwa władza wprowadzi standardowy formularz medyczny do wykorzystania przez armatorów i właściwy personel medyczny na statkach i na lądzie. Wypełniony formularz i jego zawartość będą utrzymywane w tajemnicy i wykorzystywane tylko w celu poprawy opieki medycznej marynarzy.

3. Każdy Członek przyjmie ustawodawstwo określające wymagania w zakresie wyposażenia i sprzętu medycznego oraz szkolenia na statkach podnoszących jego banderę.

4. Krajowe ustawodawstwo będzie zawierać co najmniej następujące wymagania:

- (a) wszystkie statki będą posiadać na pokładzie apteczkę, sprzęt medyczny i przewodnik lekarski, których specyfikacje zostaną określone i które będą poddawane regularnym inspekcjom przez właściwą władzę; wymagania krajowe będą uwzględniać rodzaj statku, liczbę osób na nim oraz naturę, miejsce przeznaczenia i czas trwania rejsów oraz właściwe krajowe i międzynarodowe normy medyczne;
- (b) statki przewożące 100 lub więcej osób i zwykle odbywające podróże międzynarodowe o czasie trwania dłuższym niż trzy dni będą miały na pokładzie wykwalifikowanego lekarza, który będzie odpowiedzialny za świadczenie opieki lekarskiej; prawo krajowe określi także, jakie inne statki będą musiały mieć na pokładzie lekarza, biorąc pod uwagę, między innymi, takie czynniki jak czas trwania, naturę i warunki podróży oraz liczbę marynarzy na pokładzie;
- (c) od statków, które nie mają na pokładzie lekarza będzie się wymagać, by miały na pokładzie przynajmniej jednego marynarza odpowiedzialnego za opiekę medyczną i podawanie lekarstw w ramach swych obowiązków lub przynajmniej jednego marynarza potrafiącego udzielać pierwszej pomocy medycznej; osoby odpowiedzialne za opiekę medyczną na statku, które nie są lekarzami, będą mieć ukończone szkolenie w zakresie opieki medycznej spełniające wymagania Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., wraz z poprawkami („STCW”); marynarze wyznaczeni do udzielania pierwszej pomocy medycznej będą mieć ukończone szkolenie w zakresie pierwszej pomocy medycznej, spełniające wymagania STCW; ustawodawstwo krajowe określi wymagany poziom wyszkolenia, biorąc pod uwagę, między innymi, takie czynniki jak czas trwania, natura i warunki podróży i liczbę marynarzy na pokładzie; oraz
- (d) właściwa władza zapewni za pomocą stworzonego systemu, że porady lekarskie świadczone na statku za pośrednictwem radia lub komunikacji satelitarnej, włączając w to porady specjalistyczne, dostępne będą 24 godziny na dobę; porady lekarskie, włączając w to transmisje informacji medycznej za pomocą radia lub komunikacji satelitarnej pomiędzy statkiem i osobami na lądzie udzielającymi porad, będą udzielane statkom bezpłatnie, bez względu na ich banderę.

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

##### Wytyczna B4.1.1 – Zapewnianie opieki medycznej

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

- (a) statki, które w normalnych warunkach mogą dotrzeć do placówki świadczącej opiekę medyczną w ciągu ośmiu godzin miały przynajmniej jednego wyznaczonego marynarza przeszkolonego w zakresie udzielania pierwszej pomocy wymaganym przez STCW, które umożliwi mu podjęcie natychmiastowego, skutecznego działania w przypadku wypadków lub chorób, które mogą wystąpić na statku i skorzystanie z porad lekarskich udzielanych za pośrednictwem radia lub komunikacji satelitarnej; oraz

(b) wszystkie inne statki miały przynajmniej jednego wyznaczonego marynarza z zatwierdzonym przeszkoleniem w zakresie opieki medycznej wymaganym przez STCW, włączając w to przeszkolenie praktyczne i przeszkolenie w zakresie technik ratowania życia takich jak terapia dożylna, które umożliwią efektywne uczestnictwo w skoordynowanych planach pomocy medycznej statkom na morzu i dostarczenie chorym i rannym satysfakcjonującego standardu opieki medycznej podczas okresu ich przebywania na statku.

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

3. Osoby, o których wspomina ustęp 1 niniejszej Wytycznej, i inni marynarze, od których może tego wymagać właściwa władza, powinny co około pięć lat przechodzić szkolenia, które pozwolą im zachować i zwiększyć wiedzę oraz umiejętności i dotrzymywać kroku postępowi.

4. Apteczka i jej zawartość, jak również sprzęt medyczny i przewodnik medyczny, powinny być właściwie utrzymywane i regularnie przeglądane w odstępach nie dłuższych niż 12 miesięcy przez osoby wyznaczone przez właściwą władzę, które powinny zagwarantować, że etykiety, daty ważności i warunki przechowywania wszystkich lekarstw oraz sposoby ich użycia będą sprawdzane i że cały sprzęt będzie funkcjonować prawidłowo. Przyjmując i rewidując przewodnik medyczny statku wykorzystywany na poziomie krajowym i określając zawartość apteczki i wyposażenia medycznego, właściwa władza powinien brać pod uwagę międzynarodowe zalecenia na tym polu, włączając w to ostatnie wydanie *Międzynarodowego przewodnika medycznego dla statków* i inne przewodniki wspomniane w ustępie 2 niniejszej Wytycznej.

5. Jeśli ładunek sklasyfikowany jako niebezpieczny nie został uwzględniony w najnowszym wydaniu *Przewodnika w zakresie udzielania pierwszej pomocy w wypadkach z udziałem ładunków niebezpiecznych* powinno się udostępnić marynarzom informacje na temat przewożonych substancji i związanego z nimi ryzyka, potrzebnych środków ochrony osobistej, odpowiednich medycznych procedur i specyficznych substancji pełniących funkcję antidotum. Takie substancje i środki ochrony osobistej powinny się znajdować na statkach przewożących towary niebezpieczne. Informacje takie powinny być zintegrowane z polityką statku i programami dotyczącymi bezpieczeństwa i zdrowia opisanymi w Prawidle 4.3 i związanymi z nim postanowieniami Kodeksu.

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

#### Wytyczna B4.1.2 – Formularz medyczny

1. Standardowy formularz medyczny dla marynarzy wymagany w Części A niniejszego Kodeksu powinien być tak zaprojektowany, by ułatwić wymianę informacji medycznych i z nimi



związanych dotyczących poszczególnych marynarzy pomiędzy statkiem i lądem w przypadkach chorób i uszkodzeń ciała.

#### Wytyczna B4.1.3 – Opieka medyczna na lądzie

1. Umiejscowione na lądzie placówki medyczne leczące marynarzy powinny być odpowiednie do tego celu. Lekarze, dentyści i inny personel medyczny powinien być odpowiednio wykwalifikowany.
2. Powinny zostać powzięte środki w celu zapewnienia marynarzom, którzy schodzą na ląd dostępu do:
  - (a) leczenia ambulatoryjnego w przypadkach choroby i uszkodzenia ciała;
  - (b) hospitalizacji, gdy jest to potrzebne; oraz
  - (c) placówek leczenia stomatologicznego, szczególnie w nagłych przypadkach.
3. Powinny być podjęte właściwe kroki w celu ułatwienia leczenia marynarzy cierpiących na choroby. W szczególności marynarze powinni być niezwłocznie i bez trudności przyjmowani do klinik i szpitali na lądzie, bez względu na ich narodowość i wierzenia religijne i, tam gdzie to możliwe, powinno się podjąć kroki w celu zapewnienia, tam gdzie to konieczne, kontynuacji ich leczenia w dostępnych dla nich placówkach medycznych.

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

1. Każdy Członek powinien przykładać właściwą wagę do uczestnictwa w międzynarodowej współpracy w zakresie pomocy, programów i badań dotyczących ochrony zdrowia i opieki medycznej. Taka współpraca powinna obejmować:
  - (a) rozwój i koordynację badań i wysiłków oraz organizację szybkiej pomocy medycznej i ewakuacji dla poważnie chorych i rannych z pokładu statku za pomocą takich środków jak okresowe systemy pozycjonowania statków, centra koordynacji i transport za pomocą śmigłowców, zgodnie z Międzynarodową konwencją o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, 1979, wraz z poprawkami i *Międzynarodowy lotniczy i morski podręcznik poszukiwania i ratowania – podręcznik IAMSAR*;
  - (b) optymalne wykorzystanie wszystkich statków mających na pokładzie lekarzy i przebywających na morzu statków, które mogą zapewnić hospitalizację i działania ratownicze;
  - (c) tworzenie międzynarodowej listy lekarzy i dostępnych placówek medycznych na całym świecie w celu zapewnienia marynarzom opieki medycznej w sytuacjach kryzysowych;
  - (d) umożliwianie marynarzom zejścia na ląd w celu otrzymania pomocy w nagłych wypadkach;
  - (e) repatriację marynarzy przebywających za granicą tak szybko jak jest to wykonalne, zgodnie z zaleceniami lekarzy zajmującymi się danym przypadkiem, uwzględniającymi życzenia i potrzeby marynarzy;
  - (f) organizację pomocy dla marynarzy w czasie repatriacji, zgodnie z zaleceniami lekarzy zajmującymi się danym przypadkiem, uwzględniającymi życzenia i potrzeby marynarzy;
  - (g) wysiłki zmierzające do utworzenia centrów zdrowia dla marynarzy w celu:

- (i) przeprowadzania badań dotyczących stanu zdrowia marynarzy, ich leczenia oraz prewencyjnej opieki zdrowotnej; oraz
- (ii) szkolenia personelu medycznego w zakresie medycyny morskiej;
- (h) zbieranie i ocenę statystyk dotyczących wypadków w miejscu pracy, chorób i ofiar śmiertelnych wśród marynarzy oraz integrację i harmonizację statystyk z istniejącym krajowym systemem statystycznym obejmującym wypadki w miejscu pracy i choroby innych kategorii pracowników;
- (i) organizację międzynarodowej wymiany informacji technicznej, materiałów szkoleniowych i personelu, jak również międzynarodowe kursy szkoleniowe, seminaria i grupy robocze;
- (j) zapewnianie marynarzom przebywającym w portach specjalnych usług w dziedzinie leczenia i profilaktyki lub udostępnienie im ogólnych usług w zakresie rehabilitacji zdrowotnej; oraz
- (k) podjęcie działań w celu repatriacji ciał i prochów zmarłych marynarzy, zgodnie z życzeniami ich najbliższych, tak szybko jak to możliwe.

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

#### Wytyczna B4.1.5 – Osoby będące na utrzymaniu marynarzy

1. Każdy Członek powinien przyjąć rozwiązania w celu zapewnienia właściwej i wystarczającej opieki medycznej dla osób będących na utrzymaniu marynarzy, zamieszkujących na jego terytorium, dopóki nie powstanie system usług medycznych obejmujący ogół pracowników wraz z osobami będącymi na ich utrzymaniu, jeśli taki system nie istnieje i powinien poinformować Międzynarodowe Biuro Pracy o przyjętych rozwiązaniach.

#### **Prawidło 4.2 – Odpowiedzialność finansowa armatorów**

*Cel: Zagwarantowanie, że marynarze będą chronieni przed ponoszeniem finansowych konsekwencji choroby, uszkodzenia ciała lub śmierci, jeśli zdarzenia te nastąpiły w związku z ich zatrudnieniem*

1. Każdy Członek zapewni, że podjęte zostaną kroki, zgodnie z Kodeksem, by marynarzom pracującym na statkach podnoszących jego banderę zapewnione zostało prawo do pomocy materialnej i wsparcia ze strony armatora w zakresie finansowych konsekwencji choroby, uszkodzenia ciała lub śmierci, jeśli zdarzenia te nastąpią podczas pełnienia lub w związku z pełnieniem przez marynarzy służby wynikającej z umowy o pracę.

2. Niniejsze Prawidło nie ma wpływu na inne środki prawne, z których marynarz może chcieć skorzystać.

#### Norma A4.2 - Odpowiedzialność finansowa armatorów

1. Każdy Członek przyjmie ustawodawstwo wymagające od armatorów podnoszących jego banderę ponoszenia odpowiedzialności za zapewnienie ochrony zdrowia i opieki medycznej wszystkim marynarzom pracującym na statkach podnoszących jego banderę zgodnie z następującymi minimalnymi normami:

- (a) armatorzy będą ponosić koszty związane z chorobami lub uszkodzeniami ciała marynarzy, mającymi miejsce pomiędzy datą rozpoczęcia służby a datą gdy można uznać, że marynarze zostali w sposób właściwy repatriowani lub wynikającymi z faktu zatrudnienia pomiędzy tymi datami;
- (b) armatorzy zapewnią zabezpieczenie finansowe celem zagwarantowania odszkodowania w przypadku śmierci lub długotrwałej niepełnosprawności marynarzy wynikłej z uszkodzenia ciała w związku z pełnieniem służby, choroby lub zagrożenia życia, zgodnie z krajowym prawem, umową o pracę zawartą przez marynarza lub układem zbiorowym pracy;
- (c) armatorzy pokryją koszty opieki medycznej, włączając w to leczenie i zapewnienie potrzebnych lekarstw i sprzętu terapeutycznego oraz zakwaterowania z wyżywieniem dopóki chory lub ranny marynarz nie dojdzie do zdrowia lub dopóki nie zostanie orzeczone, że choroba lub niepełnosprawność ma charakter trwały; oraz
- (d) armatorzy będą zobowiązani opłacić koszty pogrzebu w przypadku śmierci mającej miejsce na statku lub na lądzie w czasie zatrudnienia;

2. Prawo krajowe może ograniczyć zobowiązania armatora w zakresie pokrywania kosztów opieki medycznej oraz zakwaterowania z wyżywieniem do okresu nie krótszego niż 16 tygodni od daty wystąpienia uszkodzenia ciała lub początku choroby.

3. Jeśli choroba lub uszkodzenie ciała skutkuje niezdolnością do pracy armator będzie zobowiązany:

- (a) płacić pełne wynagrodzenie dopóki chorzy lub ranni marynarze przebywają na statku lub dopóki marynarze nie zostaną repatriowani zgodnie z niniejszą Konwencją; albo
- (b) wypłacać wynagrodzenie w całości lub w części, zgodnie z ustawodawstwem krajowym lub postanowieniami układów zbiorowych pracy, od czasu gdy marynarze zostają repatriowani lub schodzą na ląd do czasu ich powrotu do zdrowia lub, jeśli nastąpi to wcześniej, do uzyskania prawa do zasiłków zgodnie z prawem danego Członka.

4. Prawo krajowe może ograniczyć obowiązek armatora w zakresie wypłaty wynagrodzeń w całości lub w części w przypadku marynarzy nie przebywających już na statku, do okresu który nie będzie krótszy niż 16 tygodni od dnia uszkodzenia ciała lub początku choroby.

5. Prawo krajowe może zwolnić armatora ze zobowiązań dotyczących:

- (a) uszkodzeń ciała, które nie nastąpiły wskutek pełnienia służby na statku;
- (b) uszkodzeń ciała lub chorób wynikających z niewłaściwego postępowania chorego, rannego lub zmarłego marynarza; oraz
- (c) choroby lub niepełnosprawności celowo ukrywanej w czasie zawierania umowy o pracę.

6. Prawo krajowe może ograniczyć zobowiązania armatora do pokrywania kosztów opieki medycznej i zakwaterowania z wyżywieniem oraz kosztów pogrzebu w zakresie w jakim zobowiązania te przejmują władze publiczne.

7. Właściciele statków lub ich przedstawiciele podejmą kroki w celu zabezpieczenia własności pozostawionej na statku przez chorych, rannych lub zmarłych marynarzy i jej zwrotu tymże marynarzom lub ich najbliższym..

#### Wytyczna B4.2 – Odpowiedzialność finansowa armatorów

1. Pełne wynagrodzenie wypłacone zgodnie z Normą A4.2, ustęp 3, może nie zawierać premii.

2. Prawo krajowe może ustanowić, że armator będzie zwolniony z obowiązku pokrywania kosztów związanych z chorobą lub uszkodzeniem ciała marynarza od czasu, gdy marynarz będzie uprawniony do pobierania świadczeń z systemu obowiązkowych ubezpieczeń chorobowych, obowiązkowych ubezpieczeń od wypadków lub pracowniczych odszkodowań od wypadków.

3. Prawo krajowe może ustanowić, że wydatki pogrzebowe płacone przez armatora zostaną zwrócone przez instytucję ubezpieczeniową w przypadkach, gdy należy jest zasiłek pogrzebowy zgodnie z prawem dotyczącym ubezpieczenia społecznego lub odszkodowań pracowniczych.

#### ***Prawidło 4.3 – Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom***

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

1. Każdy Członek zapewni, że na statkach podnoszących jego banderę zdrowie marynarzy jest chronione w miejscu pracy i że mieszkają oni, pracują i szkolą się w bezpiecznym i higienicznym środowisku.

2. Każdy Członek stworzy i rozpowszechni krajowe wytyczne dotyczące zarządzania bezpieczeństwem i zdrowiem w miejscu pracy na statkach podnoszących jego banderę po konsultacji z reprezentatywnymi organizacjami armatorów i marynarzy i biorąc pod uwagę odpowiednie kodeksy, wytyczne i normy zalecane przez organizacje międzynarodowe, krajową administrację oraz organizacje przemysłu morskiego.

3. Każdy Członek przyjmie ustawodawstwo oraz inne rozwiązania dotyczące kwestii określonych w Kodeksie, biorąc pod uwagę odpowiednie dokumenty międzynarodowe i ustanawiając normy bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w miejscu pracy oraz zapobiegania wypadkom na statkach podnoszących jego banderę.

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

1. Przyjęte zgodnie z Prawidłem 4.3, ustęp 3, ustawodawstwo oraz inne rozwiązania będą zawierać następujące kwestie:

- (a) przyjęcie i efektywne wdrożenie oraz promowanie polityki i programów z zakresu bezpieczeństwa w miejscu pracy na statkach pływających pod banderą Członka, włączając w to ocenę ryzyka jak też szkolenie i instrukcje dla marynarzy;
- (b) rozsądne środki w celu zapobieżenia wypadkom w miejscu pracy, uszkodzeniom ciała i chorobom, włączając w to środki służące zapobieganiu ryzyku wystawienia na działanie szkodliwych czynników i substancji chemicznych jak również ryzyko uszkodzenia ciała lub choroby, które może wyniknąć z użycia sprzętu i maszyn na statkach;
- (c) wdrażane na statkach programy służące zapobieganiu wypadkom w miejscu pracy, uszkodzeniom ciała i chorobom i ciągłej poprawie bezpieczeństwa i ochronie zdrowia w miejscu pracy, angażujące przedstawicieli marynarzy i inne osoby zainteresowane ich wdrożeniem, uwzględniające środki zapobiegawcze, łącznie z kontrolą inżynierską i projektową, zmianą procesów i procedur dla zadań kolektywnych i indywidualnych oraz wykorzystaniem osobistego sprzętu ochronnego; oraz
- (d) wymagania dotyczące inspekcji, składania raportów i poprawy niebezpiecznych warunków oraz badania i składania raportów na temat wypadków w miejscu pracy.

2. Postanowienia, o których mówi ustęp 1 niniejszej Normy, będą:

- (a) brać pod uwagę istotne międzynarodowe dokumenty zajmujące się kwestią bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w miejscu pracy oraz szczególnymi zagrożeniami i odnosić się do wszystkich kwestii istotnych w zapobieganiu wypadkom w miejscu pracy, uszkodzeniom ciała i chorobom, które mogą mieć związek z pracą marynarzy, szczególnie tych związanych z zatrudnieniem na morzu;
- (b) jasno określać obowiązki armatorów, marynarzy i innych osób w związku z wymaganiem stosowania się do odpowiednich norm oraz polityki i programu bezpieczeństwa w miejscu pracy na danym statku ze szczególnym uwzględnieniem kwestii bezpieczeństwa i zdrowia marynarzy w wieku poniżej 18 lat;
- (c) określać obowiązki kapitana statku lub/i osoby wyznaczonej przez kapitana w zakresie przejęcia szczególnej odpowiedzialności za wdrożenie polityki i programu bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy; oraz
- (d) określać kompetencje przedstawicieli marynarzy na statku wyznaczonych lub wybranych jako przedstawiciele w kwestii bezpieczeństwa, którzy uczestniczyć będą w spotkaniach komitetu ds. bezpieczeństwa na statku. Taki komitet zostanie ustanowiony na statku na którym jest pięciu lub więcej marynarzy.

3. Ustawodawstwo oraz inne rozwiązania wspomniane w Prawidle 4.3, ustęp 3, będą regularnie rewidowane w konsultacji z przedstawicielami organizacji armatorów i marynarzy i, jeśli to konieczne, zmieniane z uwzględnieniem zmian w technologii i badaniach w celu ułatwienia ciągłej poprawy w zakresie bezpieczeństwa w miejscu pracy oraz polityki i programów zdrowotnych i w celu zapewnienia bezpiecznego środowiska pracy dla marynarzy na statkach podnoszących banderę danego Członka.

4. Spełnianie wymagań odpowiednich międzynarodowych dokumentów dotyczących dopuszczalnych poziomów narażenia na niebezpieczeństwa w miejscu pracy na statku i rozwoju oraz wdrożenia polityki i programów bezpieczeństwa w miejscu pracy uważane będzie za spełnienie wymagań niniejszej Konwencji.

5. Właściwa władza zapewni, że:

- (a) wypadki w miejscu pracy, związane z wykonywaniem pracy uszkodzenia ciała i choroby będą odpowiednio zgłaszane z uwzględnieniem wytycznych Międzynarodowej Organizacji Pracy w kwestii zgłaszania i rejestrowania wypadków i chorób związanych z wykonywaniem pracy;
- (b) kompleksowe statystyki tego rodzaju wypadków i chorób będą prowadzone, analizowane i publikowane i, tam gdzie to właściwe, towarzyszyć im będą badania ogólnych trendów w zakresie rozpoznanych zagrożeń; oraz
- (c) prowadzone będą dochodzenia w sprawie wypadków w miejscu pracy.

6. Raporty i dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa w miejscu pracy i kwestii zdrowotnych będą pomyślane w taki sposób, by chronić dane osobowe marynarzy i wezmą pod uwagę wytyczne Międzynarodowej Organizacji Pracy w tej sprawie.

7. Właściwa władza będzie współpracowała z organizacjami armatorów i marynarzy w celu podjęcia kroków zmierzających do zwrócenia uwagi marynarzy na informacje dotyczące szczególnych zagrożeń występujących na statkach, na przykład poprzez wysyłanie oficjalnych powiadomień zawierających odpowiednie instrukcje.

8. Właściwa władza będzie wymagała, by armatorzy przeprowadzający ocenę ryzyka odnośnie do zarządzania bezpieczeństwem i zdrowiem w miejscu pracy, korzystali z odpowiednich informacji statystycznych z ich statków i z ogólnych informacji statystycznych zapewnianych przez właściwą władzę.

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

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

1. Postanowienia wymagane zgodnie z Normą A4.3 powinny brać pod uwagę wydany przez Międzynarodową Organizację Pracy kodeks praktyk zatytułowany *Zapobieganie wypadkom na pokładach statków na morzu i w porcie, 1996 r.* i jego kolejne wersje i inne wydane przez MOP i inne organizacje międzynarodowe normy i wytyczne oraz kodeksy praktyk dotyczące bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, włączając w to ekspozycję na wszelkie zidentyfikowane przez nie zagrożenia.

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

- (a) ogólnych i podstawowych postanowień;
- (b) cech konstrukcyjnych statku, włączając w to środki dostępu i zagrożenia związane z azbestem;
- (c) maszyny;
- (d) skutki bardzo niskich lub wysokich temperatur powierzchni, z którymi stykają się marynarze;
- (e) skutki hałasu w miejscu pracy i w pomieszczeniach mieszkalnych na statku;
- (f) skutki drgań w miejscu pracy i w pomieszczeniach mieszkalnych na statku;
- (g) skutki oddziaływania innych czynników nie wymienionych w punktach (e) i (f), w miejscu pracy i w pomieszczeniach mieszkalnych na statku, włączając w to dym tytoniowy;
- (h) specjalne środki bezpieczeństwa na i pod pokładem;
- (i) sprzęt do załadunku i wyładunku;
- (j) ochrona przeciwpożarowa i gaszenie pożarów;
- (k) kotwice, łańcuchy i liny;
- (l) ładunki niebezpieczne i balast;
- (m) osobisty sprzęt ochronny dla marynarzy;
- (n) pracę w zamkniętych przestrzeniach;
- (o) wpływ zmęczenia na kondycję fizyczną i umysłową marynarzy;
- (p) skutki uzależnienia od narkotyków i alkoholu;
- (q) zapobieganie zarażeniu HIV/AIDS; oraz
- (r) reakcje na sytuacje awaryjne i wypadki.

3. Ocena i redukcja zagrożeń związanych z kwestiami wymienionymi w ustępie 2 niniejszej Wytycznej powinna brać pod uwagę skutki zdrowotne pracy fizycznej, w tym ręcznego przenoszenia ładunków, hałasu i drgań, skutki zdrowotne kontaktu z substancjami chemicznymi i biologicznymi, skutki pracy dla zdrowia psychicznego, wpływ zmęczenia na kondycję fizyczną i umysłową i wypadki w miejscu pracy. Niezbędne środki powinny uwzględniać zasadę prewencji, zgodnie z którą, między innymi, takie środki jak walka z zagrożeniem u jego źródła, przystosowanie pracy do konkretnej osoby, szczególnie w zakresie zaprojektowania miejsc gdzie odbywa się praca i zamiana niebezpiecznego na bezpieczne lub mniej niebezpieczne, powinny mieć pierwszeństwo nad osobistym sprzętem zabezpieczającym dla marynarzy.

4. Dodatkowo właściwa władza powinna zagwarantować, że brany będzie pod uwagę wpływ w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa w następujących obszarach:

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

#### Wytyczna B4.3.2 –Narażenie na hałas

1. Właściwa władza, łącznie z właściwymi organizacjami międzynarodowymi i przedstawicielami zainteresowanych organizacji armatorów i marynarzy, powinna kontrolować na stałych zasadach problem hałasu na statkach w celu poprawy ochrony marynarzy, w zakresie w jakim jest to praktycznie możliwe, przed negatywnymi skutkami wystawienia na działanie hałasu.

2. Kontrola, o której mówi ustęp 1 niniejszej Wytycznej powinna brać pod uwagę negatywne skutki wystawienia na działanie nadmiernego hałasu na słuch, zdrowie i samopoczucie marynarzy i obowiązkowe oraz zalecane środki w celu zmniejszenia hałasu z zamiarem ochrony marynarzy.

Środki takie powinny zawierać:

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

#### Wytyczna B4.3.3 – Wystawienie na działanie drgań

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

2. Kontrola, o której wspomina ustęp 1 niniejszej Wytycznej powinna obejmować skutki wystawienia na działanie nadmiernych drgań na zdrowie i wygodę marynarzy oraz obowiązkowe i zalecane środki w celu zmniejszenia drgań na statku z zamiarem ochrony marynarzy. Środki takie powinny zawierać:

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

#### Wytyczna B4.3.4 – Obowiązki armatorów

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

2. Powinna zostać zwrócona uwaga na Artykuły 7 i 11 Konwencji Nr 119 dotyczącej zabezpieczenia maszyn z 1963 r. i odpowiednich postanowień Zalecenia Nr 118 dotyczącego zabezpieczenia maszyn z 1963 r., zgodnie z którym obowiązek zagwarantowania spełnienia wymogu, by pracująca maszyna była odpowiednio zabezpieczona, a jej użycie bez odpowiednich zabezpieczeń uniemożliwione, spoczywa na pracodawcy, podczas gdy na pracowniku spoczywa obowiązek, by nie korzystać z maszyny bez zainstalowanych zabezpieczeń, ani nie powodować, że istniejące zabezpieczenia nie będą spełniać swej funkcji.

#### Wytyczna B4.3.5 – Zgłaszanie i zbieranie danych statystycznych

1. Wszystkie wypadki przy pracy oraz urazy i choroby zawodowe powinny być zgłaszane, aby mogły być przeprowadzone dochodzenie i mogły zostać zebrane, przeanalizowane i opublikowane kompleksowe statystyki, uwzględniając ochronę danych osobowych marynarzy. Raporty nie powinny ograniczać się do ofiar śmiertelnych lub wypadków statku.

2. Statystyki wspomniane w ustępie 1 niniejszej Wytycznej powinny zawierać liczbę, rodzaj, przyczyny i skutki wypadków przy pracy oraz urazy i chorób zawodowych, z jasnym wskazaniem, jeśli ma to zastosowanie, oddziały statku, typu wypadku i tego, czy zdarzył się na morzu czy w porcie.

3. Każdy Członek powinien odpowiednio brać pod uwagę każdy międzynarodowy system lub model rejestracji wypadków marynarzy, który może zostać ustanowiony przez Międzynarodową Organizację Pracy.

#### Wytyczna B4.3.6 – Dochodzenia

1. Właściwa władza powinna prowadzić dochodzenia w kwestii przyczyn i okoliczności wszystkich wypadków przy pracy oraz urazów i chorób zawodowych skutkujących utratą życia lub poważnym uszkodzeniem ciała i w innych przypadkach określonych w krajowych prawach lub przepisach.

2. Powinno się uwzględniać objęcie dochodzeniem następujących tematów:

- (a) środowisko pracy, takie jak powierzchnie, umiejscowienie maszyn, środki dostępu, oświetlenie i metody pracy;
- (b) zakres wszystkich wypadków przy pracy oraz urazów i chorób zawodowych w różnych grupach wiekowych;
- (c) specjalne fizjologiczne i psychologiczne problemy stwarzane przez środowisko statku;
- (d) problemy wynikające ze stresu fizycznego, szczególnie jako konsekwencji zwiększonego obciążenia pracą;
- (e) problemy i skutki wynikające z postępu technologicznego i jego wpływu na skład załóg; oraz
- (f) problemy wynikające z ludzkich błędów.

#### Wytyczna B4.3.7 – Krajowe programy ochrony i zapobiegania

1. W celu zapewnienia zdrowych podstaw dla środków służących promocji bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w miejscu pracy oraz zapobieganiu wypadkom, urazom i chorobom wynikającym ze szczególnych zagrożeń związanych z pracą na morzu, powinno się przeprowadzać badania w zakresie ogólnych trendów i zagrożeń ujętych w statystykach.

2. Wdrożenie programów ochrony i zapobiegania służących promocji bezpieczeństwa i higieny pracy powinno być zorganizowane w taki sposób, by właściwa władza, armatorzy i marynarze lub ich przedstawiciele i inne właściwe organizacje mogły odgrywać w nim aktywną rolę, włączając w to wykorzystanie takich środków jak sesje informacyjne, pokładowe przewodniki na temat



maksymalnych poziomów ekspozycji na działanie potencjalnie szkodliwych czynników w miejscu pracy i innych zagrożeń lub wyniki systematycznych procesów oceny zagrożeń. W szczególności powinno się powoływać krajowe lub lokalne połączone komitety do spraw bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz zapobiegania wypadkom przy pracy lub tworzone doraźnie grupy robocze i komitety na statkach, w których reprezentowane są organizacje armatorów i marynarzy.

#### Wytyczna B4.3.8 – Zawartość programów ochrony i zapobiegania

1. Powinno się uwzględnić włączenie następujących działań do funkcji komitetów i innych organizacji wspomnianych w Wytycznej B4.3.7, ustęp 2:

- (a) przygotowanie krajowych wytycznych i polityki dla systemów zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy oraz dla przepisów, reguł i podręczników dotyczących zapobiegania wypadkom;
- (b) organizowanie szkoleń i programów w zakresie ochrony bezpieczeństwa i zdrowia oraz zapobiegania wypadkom przy pracy.
- (c) organizowanie działań informacyjnych w zakresie ochrony bezpieczeństwa i zdrowia oraz zapobiegania wypadkom przy pracy, włączając w to filmy, plakaty, zawiadomienia i broszury; oraz
- (d) dystrybucja literatury i informacji na temat ochrony bezpieczeństwa i zdrowia oraz zapobiegania wypadkom przy pracy tak aby dotarły one do marynarzy na statkach.

2. Osoby przygotowujące teksty na temat środków i zalecanych praktyk w zakresie ochrony bezpieczeństwa i zdrowia oraz zapobiegania wypadkom przy pracy powinny brać pod uwagę właściwe przepisy i zalecenia przyjęte przez odpowiednie krajowe urzędy i organizacje międzynarodowe.

3. Tworząc programy z zakresu ochrony bezpieczeństwa i zdrowia i zapobiegania wypadkom przy pracy, każdy Członek powinien w sposób właściwy uwzględnić każdy kodeks praktyk dotyczący bezpieczeństwa i zdrowia marynarzy, który opublikuje Międzynarodowa Organizacja Pracy.

#### Wytyczna B4.3.9 – Instrukcja dotycząca ochrony bezpieczeństwa i zdrowia i zapobiegania wypadkom przy pracy

1. Program szkoleń wspomnianych w Normie A4.3, ustęp 1(a) powinien podlegać okresowej rewizji i aktualizacji w świetle rozwoju w zakresie typów i rozmiarów statków oraz ich wyposażenia, jak również zmian w praktykach obsadzania statku załogą, narodowości, języka i organizacji pracy na statkach.

2. Wiedzy na temat ochrony bezpieczeństwa i zdrowia oraz zapobiegania wypadkom przy pracy powinna być rozpowszechniana na stałych zasadach. Rozpowszechnianie tego rodzaju wiedzy może przybierać następujące formy:

- (a) edukacyjne materiały audiowizualne, takie jak filmy, wykorzystywane w centrach szkolenia zawodowego dla marynarzy i, tam gdzie to możliwe, na statkach;
- (b) plakaty na statkach;
- (c) artykuły w magazynach czytanych przez marynarzy na temat zagrożeń związanych z pracą na morzu i ochrony bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy oraz środków służących zapobieganiu wypadkom; oraz
- (d) specjalne kampanie wykorzystujące różne media w celu przekazywania instrukcji marynarzom, łącznie z kampaniami na temat bezpiecznych praktyk pracy.

3. Rozpowszechnianie wiedzy wspomniane w ustępie 2 niniejszej Wytycznej powinno uwzględniać różne narodowości, języki i kultury marynarzy.

#### Wytyczna B4.3.10 – Edukacja młodych marynarzy w zakresie bezpieczeństwa i zdrowia

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

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

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

3. Właściwa władza lub odpowiednie instytucje powinny podjąć praktyczne kroki w celu zwrócenia uwagi młodych marynarzy na informacje dotyczące zapobiegania wypadkom i ochrony i ochrony ich zdrowia na statkach. Takie kroki mogą zawierać odpowiednie instrukcje na kursach, oficjalne komunikaty na temat zapobiegania wypadkom adresowane do młodych marynarzy oraz profesjonalne kierownictwo i nadzór nad młodymi marynarzami.

4. Edukacja i szkolenie młodych marynarzy zarówno na lądzie jak też na statkach powinno zawierać informacje na temat szkodliwych skutków dla zdrowia i samopoczucia spożywania alkoholu, narkotyków i innych potencjalnie szkodliwych substancji oraz zagrożeń i obaw związanych z HIV/AIDS oraz innych rodzajów postępowania niosącego ze sobą zagrożenia.

#### Wytyczna B4.3.11 – Współpraca międzynarodowa

1. Członkowie, z pomocą międzyrządowych i innych międzynarodowych organizacji, powinni starać się, we współpracy ze sobą, osiągnąć największą możliwą zgodność działań w celu promowania ochrony bezpieczeństwa i zdrowia oraz zapobiegania wypadkom przy pracy.

2. Tworząc programy służące promowaniu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz zapobiegania wypadkom przy pracy zgodnie z Normą A4.3, każdy Członek powinien odpowiednio uwzględnić

właściwe kodeksy praktyki opublikowane przez Międzynarodową Organizację Pracy i odpowiednie normy organizacji międzynarodowych.

3. Członkowie powinni uwzględniać potrzebę międzynarodowej współpracy w ciągłej promocji działań sprzyjających bezpieczeństwu i ochronie zdrowia oraz zapobieganiu wypadkom przy pracy. Taka współpraca może przyjąć formę:

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

#### ***Prawidło 4.4 – Dostęp do umiejscowionych na łądzie udogodnień socjalnych***

*Cel: Zapewnienie, że marynarze pracujący na statku będą mieli dostęp do umiejscowionych na łądzie udogodnień socjalnych*

1. Każdy Członek zapewni, że umiejscowione na łądzie udogodnienia socjalne, tam gdzie istnieją, będą łatwo dostępne. Członek będzie również promował rozwój udogodnień, takich jak te wymienione w Kodeksie, w wyznaczonych portach w celu zapewnienia marynarzom na statkach przebywających w jego portach dostępu do odpowiednich udogodnień i usług socjalnych.

2. Obowiązki każdego Członka w zakresie umiejscowionych na łądzie udogodnień takich jak obiekty socjalne, zdrowotne, kulturalne i rekreacyjne, określone są w Kodeksie.

#### **Norma A4.4 – Dostęp do umiejscowionych na łądzie udogodnień socjalnych**

1. Każdy Członek będzie wymagał by, tam gdzie na jego terytorium występują obiekty socjalne, były one udostępnione do użytku wszystkich marynarzy, niezależnie od ich narodowości, rasy, koloru skóry, płci, religii, poglądów politycznych lub pochodzenia społecznego i niezależnie od państwa bandery statku, na którym są zatrudnieni lub zaangażowani do pracy.

2. Każdy Członek będzie promował rozwój udogodnień służących zdrowiu i dobremu samopoczuciu w odpowiednich portach kraju i określi, po konsultacji z zainteresowanymi organizacjami armatorów i marynarzy, które porty należy uważać za odpowiednie.

3. Każdy Członek będzie zachęcał do ustanawiania komisji, które będą regularnie kontrolować udogodnienia służące zdrowiu i dobremu samopoczuciu w celu zagwarantowania, że są one odpowiednie w świetle zmian w potrzebach marynarzy wynikających z postępu w zakresie techniki i działań operacyjnych w przemyśle okrętowym.

Wytyczna B4.4 – Dostęp do umiejscowionych na lądzie udogodnień służących zdrowiu i  
dobremu samopoczuciu

Wytyczna B4.4.1 – Obowiązki Członków

1. Każdy Członek powinien:
  - (a) podejmować kroki w celu zagwarantowania, że w wyznaczonych portach zapewnione będą do użytku marynarzy obiekty i usługi socjalne i że zapewniona będzie odpowiednia ochrona dla marynarzy korzystających z nich; oraz
  - (b) brać pod uwagę w czasie podejmowania tego typu kroków szczególne potrzeby marynarzy, zwłaszcza gdy przebywają w obcych krajach i w strefach wojennych, odnośnie do ich bezpieczeństwa, zdrowia i aktywności w czasie wolnym.
2. W porozumieniach dotyczących nadzoru nad obiektami socjalnymi powinny uczestniczyć zainteresowane przedstawicielskie organizacje armatorów i marynarzy.
3. Każdy Członek powinien podejmować kroki służące przyspieszeniu wolnej wymiany pomiędzy statkami, centralnymi agencjami ds. zaopatrzenia i obiektami socjalnymi materiałów takich jak filmy, książki, gazety i sprzęt sportowy do wykorzystania przez marynarzy na statkach i w obiektach znajdujących się na lądzie.
4. Członkowie powinni współpracować w celu promowania działań służących zdrowiu i dobremu samopoczuciu marynarzy na morzu i w porcie. Taka współpraca powinna obejmować:
  - (a) konsultacje pomiędzy właściwymi władzami zmierzające do zapewnienia i poprawy wykorzystywanych przez marynarzy udogodnień socjalnych, zarówno w portach jak i na statkach;
  - (b) porozumienia w sprawie łączenia zasobów i wspólnego zapewniania udogodnień socjalnych w głównych portach w celu uniknięcia niepotrzebnego powielania tych obiektów;
  - (c) organizację międzynarodowych zawodów sportowych i zachęcanie marynarzy do aktywności sportowej; oraz
  - (d) organizację międzynarodowych seminariów na temat potrzeb socjalnych marynarzy i ich zaspokajania na morzu i w porcie.

Wytyczna B4.4.2 – Udogodnienia służące zdrowiu i dobremu samopoczuciu znajdujące się  
w portach

1. Każdy Członek powinien zapewnić lub zagwarantować zapewnienie takich obiektów socjalnych, jakie będą potrzebne, w odpowiednich portach kraju.
2. Udogodnienia socjalne powinny zostać zapewnione, zgodnie z krajowymi warunkami i praktyką, przez jeden lub więcej następujących podmiotów:
  - (a) publiczne urzędy;
  - (b) zainteresowane organizacje armatorów i marynarzy na mocy układów zbiorowych pracy lub innych porozumień; oraz
  - (c) organizacje wolontariackie.
3. W portach powinny zostać założone lub rozwinięte niezbędne udogodnienia socjalne i rekreacyjne. Powinny się do nich zaliczać:
  - (a) pomieszczenia do spotkań i rekreacji odpowiednio do potrzeb;
  - (b) obiekty sportowe i obiekty otwarte, które mogą być wykorzystane do organizacji zawodów;
  - (c) obiekty edukacyjne; oraz

(d) tam gdzie to właściwe, obiekty umożliwiające odbywanie praktyk religijnych i uzyskiwanie porad osobistych.

4. Wspomniane obiekty i pomieszczenia można zapewnić marynarzom poprzez udostępnienie dla celów zaspokojenia ich potrzeb obiektów i pomieszczeń przeznaczonych do bardziej ogólnego użytku.

5. W przypadku, gdy wielu marynarzy o różnych narodowościach potrzebuje takich obiektów jak hotele, kluby i obiekty sportowe w konkretnym porcie, właściwe władze lub organizacje z krajów pochodzenia marynarzy i państw bandery, jak również zainteresowane międzynarodowe stowarzyszenia, powinny się konsultować i współpracować z właściwymi organami i organizacjami z kraju, w którym umiejscowiony jest port i ze sobą z myślą o połączeniu zasobów i uniknięciu niepotrzebnego powielenia.

6. Tam, gdzie istnieje taka potrzeba powinny być dostępne dla marynarzy hotele i schroniska. Powinny one zapewniać udogodnienia na poziomie zapewnionym w dobrej klasy hotelach i powinny być, tam gdzie to możliwe, umiejscowione w dobrej okolicy z dala od doków. Takie hotele lub schroniska powinny podlegać odpowiedniemu nadzorowi, a wysokość opłat powinna być na rozsądnym poziomie i, tam gdzie to konieczne i możliwe, powinno być zapewnione zakwaterowanie dla rodzin marynarzy.

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

8. Powinny zostać podjęte kroki w celu zagwarantowania, że w obiektach świadczących marynarzom usługi służące ich zdrowiu i dobremu samopoczuciu pracować będą osoby do tego celu technicznie kompetentne.

#### Wytyczna B4.4.3 – Rady do spraw udogodnień socjalnych

1. Powinny być ustanowione rady do spraw udogodnień socjalnych na poziomie portu, regionalnym lub krajowym, w zależności od potrzeb. Do ich funkcji powinno zaliczać się:

- (a) kontrolę w zakresie adekwatności do potrzeb istniejących obiektów socjalnych i monitorowanie zapotrzebowania na dostarczenie dodatkowych obiektów lub wycofanie z użycia istniejących; oraz
- (b) pomoc i poradę dla tych, którzy są odpowiedzialni za zapewnianie obiektów socjalnych i ich koordynację.

2. Rady do spraw udogodnień socjalnych marynarzy powinny mieć wśród swoich członków reprezentantów organizacji armatorów i marynarzy, właściwe władze i, tam gdzie to właściwe, organizacje wolontariackie i organizacje zajmujące się kwestiami socjalnymi.

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

#### Wytyczna B4.4.4 – Finansowanie udogodnień socjalnych

1. Zgodnie z krajowymi warunkami i praktyką wsparcie finansowe dla udogodnień socjalnych powinno pochodzić z jednego lub większej liczby spośród następujących źródeł:
  - (a) dotacje z funduszy publicznych;
  - (b) cła i inne należności związane z działalnością morską;
  - (c) dobrowolne wpłaty od armatorów, marynarzy lub ich organizacji; oraz
  - (d) dobrowolne wpłaty z innych źródeł.
2. Tam gdzie nakładane są podatki i inne obciążenia służące sfinansowaniu usług socjalnych powinny być one wykorzystane tylko do celów, dla których są pobierane.

#### Wytyczna B.4.5 – Rozpowszechnianie informacji i udogodnienia

1. Powinno się rozpowszechniać wśród marynarzy informacje na temat obiektów przeznaczonych do powszechnego użytku umiejscowionych w portach, szczególnie obiektów stanowiących element sieci transportowej, socjalnych, rozrywkowych i edukacyjnych oraz miejsc kultu, jak również obiektów przeznaczonych szczególnie dla marynarzy.
2. Powinny być dostępne odpowiednie środki transportu po umiarkowanych cenach i w rozsądnych godzinach w celu umożliwienia marynarzom dotarcia do obszarów miejskich z dogodnych lokalizacji w porcie.
3. Właściwa władza powinna podjąć wszelkie odpowiednie kroki w celu powiadomienia armatorów i marynarzy przybywających do portu o wszelkich specjalnych prawach i opłatach celnych, których niewypełnienie może zagrozić ich wolności.
4. Właściwa władza powinna zapewnić na obszarach portowych i drogach dostępu odpowiednie oświetlenie, oznakowanie i regularne patrole dla ochrony marynarzy.

#### Wytyczna B4.4.6 – Marynarze w porcie zagranicznym

1. W celu ochrony marynarzy przebywających w portach zagranicznych powinny być podjęte kroki ułatwiające:
  - (a) dostęp do konsułów państwa narodowości i państwa zamieszkania marynarzy; oraz
  - (b) efektywną współpracę pomiędzy konsułami i lokalnymi lub krajowymi władzami.
2. Marynarze zatrzymani przez władze w porcie zagranicznym powinni zostać bezzwłocznie poddani odpowiednim procedurom prawnym i powinna im być zapewniona odpowiednia ochrona konsularna.
3. Jeśli marynarz zostaje z jakiegoś powodu zatrzymany przez władze na terytorium Członka, właściwa władza powinna, jeśli marynarz o to poprosi, natychmiast poinformować o tym fakcie państwo bandery i państwo narodowości marynarza. Właściwa władza powinna bezzwłocznie poinformować marynarza o możliwości złożenia takiej prośby. Państwo narodowości marynarza powinno bezzwłocznie powiadomić najbliższych marynarza. Właściwa władza powinna zezwolić urzędnikom konsularnym tych państw na natychmiastowy kontakt osobisty z marynarzem i regularne wizyty przez cały czas przebywania marynarza w areszcie.
4. Każdy Członek powinien podjąć kroki, gdy jest konieczne, w celu zapewnienia marynarzom ochrony przed agresją i innymi niezgodnymi z prawem działaniami w czasie gdy statki przebywają na jego wodach terytorialnych, a szczególnie na wejściach do portu.

5. Powinny być poczynione wszelkie wysiłki przez osoby odpowiedzialne za tę kwestię w porcie i na statku w celu ułatwienia marynarzom uzyskania urlopu tak szybko jak to możliwe po zawinięciu statku do portu.

#### **Prawidło 4.5 – Zabezpieczenie społeczne**

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

1. Każdy Członek zapewni, że marynarze i, w zakresie określonym przez prawo krajowe, osoby będące na ich utrzymaniu, posiadać będą dostęp do zabezpieczenia społecznego zgodnie z Kodeksem, jednakże bez szkody dla wszelkich bardziej korzystnych warunków wspomnianych w ustępie 8 artykułu 19 Konstytucji.
2. Każdy Członek podejmie kroki, zgodnie z krajowymi uwarunkowaniami, samodzielnie lub w ramach współpracy międzynarodowej, w celu osiągnięcia jak najbardziej kompleksowego zabezpieczenia społecznego dla marynarzy.
3. Każdy Członek zagwarantuje, że marynarze podlegający prawodawstwu socjalnemu i, w zakresie określonym przez krajowe prawo, osoby będące na ich utrzymaniu, upoważnieni będą do świadczeń z tytułu zabezpieczenia społecznego nie mniej korzystnych niż oferowane pracownikom na lądzie.

#### **Norma A4.5 – Zabezpieczenie społeczne**

1. Rodzaje świadczeń, które powinny być uwzględnione z myślą o osiągnięciu pełnej ochrony w zakresie zabezpieczenia społecznego zgodnie z Prawidłem 4.5 to: opieka medyczna, zasiłki chorobowe, zasiłki dla bezrobotnych, świadczenia emerytalne, świadczenia z tytułu wypadków przy pracy, zasiłki rodzinne, zasiłki macierzyńskie, świadczenia inwalidzkie i świadczenia z tytułu śmierci żywiciela rodziny, uzupełniające świadczenia określone w Prawidle 4.1 w zakresie opieki medycznej i 4.2 w zakresie obowiązków armatorów i w innych częściach niniejszej Konwencji.
2. Zabezpieczenia zapewniane przez każdego Członka zgodnie z Prawidłem 4.5 ustęp 1 będą, w czasie gdy dokonywana zostaje ratyfikacja, zawierać co najmniej trzy z dziewięciu świadczeń wymienionych w ustępie 1 niniejszej Normy.
3. Każdy Członek podejmie kroki zgodne z krajowymi uwarunkowaniami w celu zapewnienia komplementarnego zabezpieczenia społecznego wspomnianego w ustępie 1 niniejszej Normy wszystkim marynarzom mającym miejsce stałego zamieszkania na jego terytorium. Obowiązek ten może zostać spełniony, na przykład, poprzez odpowiednie dwustronne i wielostronne porozumienia lub systemy oparte na składkach. Wynikająca z tego ochrona nie będzie mniej korzystna niż oferowana osobom pracującym na lądzie na terytorium Członka.
4. Niezależnie od obowiązków określonych w ustępie 3 niniejszej Normy, Członkowie mogą określić, na drodze dwustronnych i wielostronnych porozumień oraz poprzez postanowienia podjęte w ramach regionalnych organizacji integracji gospodarczej, inne zasady dotyczące prawodawstwa w zakresie zabezpieczenia społecznego, któremu podlegają marynarze.
5. Do obowiązków każdego Członka wobec marynarzy na statkach podnoszących jego banderę będą zaliczać się obowiązki określone w Prawidłach 4.1 i 4.2 i związanych z nimi postanowieniach Kodeksu, jak również obowiązki wynikające z obowiązujących go postanowień prawa międzynarodowego.

6. Każdy Członek rozważy różne sposoby zapewnienia marynarzom, w zgodzie z krajowym prawem i praktyką, porównywalnych świadczeń w przypadku braku świadczeń wymienionych w ustępie 1 niniejszej Normy.

7. Ochrona określona w Prawidle 4.5, ustęp 1, może być zapewniona przez ustawodawstwo, prywatne programy, układy zbiorowe pracy lub kombinacje wspomnianych uregulowań.

8. W zakresie zgodnym z prawem krajowym i praktyką, Członkowie będą współpracować, poprzez dwustronne lub wielostronne umowy lub inne porozumienia, w celu zagwarantowania praw w zakresie zabezpieczenia społecznego, zapewnianych przez programy oparte lub nie oparte na składkach, które marynarze uzyskali lub są w trakcie ich uzyskiwania, dotyczące wszystkich marynarzy niezależnie od ich miejsca zamieszkania.

9. Każdy Członek ustanowi sprawiedliwe i efektywne procedury rozstrzygania sporów.

10. W czasie ratyfikacji każdy Członek wyszczególni rodzaje świadczeń, które zapewnione są zgodnie z ustępem 2 niniejszej Normy. Następnie będzie informował Dyrektora Generalnego Międzynarodowego Biura Pracy, gdy wprowadzona zostanie ochrona socjalna odnośnie do jednej lub większej liczby rodzajów świadczeń wymienionych w ustępie 1 niniejszej Normy. Dyrektor Generalny będzie prowadził rejestr tego rodzaju informacji i udostępniał je wszystkim zainteresowanym stronom.

11. Sprawozdania składane do Międzynarodowego Biura Pracy zgodnie z artykułem 22 Konstytucji, będą również zawierać informacje dotyczące podjętych kroków zgodnie z Prawidłem 4.5, ustęp 2, w celu rozszerzenia zabezpieczenia na inne rodzaje świadczeń.

#### Wytuczna B4.5 – Zabezpieczenie społeczne

1. Zabezpieczenie społeczne zapewnione w czasie ratyfikacji zgodnie z Normą A4.5, ustęp 2, powinno obejmować co najmniej takie rodzaje świadczeń jak opieka medyczna, zasiłki chorobowe i świadczenia z tytułu wypadków przy pracy.

2. W okolicznościach wspomnianych w Normie A4.5, ustęp 6, można zapewnić świadczenia poprzez ubezpieczenia, dwustronne lub wielostronne porozumienia lub inne skuteczne środki, biorąc pod uwagę postanowienia odpowiednich układów zbiorowych pracy. Tam gdzie podejmowane są takie kroki, marynarzom nimi objętym powinny być udzielane porady na temat środków, za pomocą których zapewniane będą różne rodzaje świadczeń z zakresu zabezpieczenia społecznego.

3. W przypadku, gdy marynarze podlegają więcej niż jednemu krajowemu prawodawstwu z zakresu zabezpieczenia społecznego, zainteresowani Członkowie powinni współpracować w celu określenia na drodze obopólnego porozumienia, które prawodawstwo zastosować, biorąc pod uwagę takie czynniki jak poziom i rodzaj ochrony w ramach poszczególnych prawodawstw, które są bardziej korzystne dla zainteresowanego marynarza, jak też jego preferencje.

4. Procedury, które powinny zostać ustanowione zgodnie z Normą A4.5, ustęp 9, powinny być zaprojektowane w taki sposób, by objąć wszelkie spory wynikające z roszczeń zainteresowanych marynarzy, niezależnie od rodzaju tych procedur.

5. Każdy Członek, który ma na statkach podnoszących jego banderę zatrudnionych marynarzy będących jego obywatelami lub/i nie będących jego obywatelami powinien zapewnić zabezpieczenie społeczne zgodnie z Konwencją i okresowo kontrolować rodzaje świadczeń wymienione w Normie



A4.5, ustęp 1, z myślą o zidentyfikowaniu dodatkowych grup, które mogą być odpowiednie dla zainteresowanych marynarzy.

6. Umowy o pracę zawarte przez marynarzy powinny określać środki, za pomocą których zapewniane będą marynarzom przez armatora różne rodzaje świadczeń z zakresu zabezpieczenia społecznego, jak również inne istotne informacje na temat środków pozostających w dyspozycji armatora, takich jak ustawowe potrącenia z wynagrodzeń marynarzy i wpłaty armatorów, które mogą zostać dokonane zgodnie z wymogami określonych upoważnionych instytucji zgodnie z krajowymi systemami zabezpieczenia społecznego.

7. Członek, którego banderę podnosi dany statek powinien, efektywnie sprawując jurysdykcję nad kwestiami socjalnymi, upewnić się, że wypełniane są obowiązki armatorów w zakresie zapewniania zabezpieczenia społecznego, włączając w to wymagane składki w systemie zabezpieczenia społecznego.

## **TYTUŁ 5. ZGODNOŚĆ I EGZEKOWANIE**

1. Prawidła zawarte w niniejszym Tytule określają obowiązki każdego Członka w zakresie pełnego wdrożenia i egzekwowania zasad i praw określonych w Artykułach niniejszej Konwencji, jak również poszczególne obowiązki określone w Tytułach 1, 2, 3 i 4.
2. Ustępy 3 i 4 Artykułu VI, które pozwalają na wdrożenie Części A Kodeksu poprzez zasadniczo równoważne przepisy, nie dotyczą Części A Kodeksu w niniejszym Tytule.
3. Zgodnie z ustępem 2 Artykułu VI każdy Członek wypełni obowiązki wynikające z Prawideł w sposób określony w korespondujących Normach Części A Kodeksu, uwzględniając korespondujące Wytyczne w Części B Kodeksu.
4. Postanowienia niniejszego Tytułu będą wdrażane z uwzględnieniem faktu, że marynarze i armatorzy, tak jak wszystkie inne osoby, są równi wobec prawa i przysługuje im równa ochrona ze strony prawa i nie będą dyskryminowani w dostępie do sądów, trybunałów lub innych mechanizmów rozstrzygania sporów. Postanowienia niniejszego Tytułu nie określają jurysdykcji prawnej ani właściwości terytorialnej sądów.

### **Prawidło 5.1 – Obowiązki Państwa bandery**

*Cel: Zapewnienie, że każdy Członek wypełni swoje obowiązki wynikające z niniejszej Konwencji w stosunku do statków podnoszących jego banderę*

#### **Prawidło 5.1.1 – Zasady ogólne**

1. Każdy Członek odpowiedzialny jest za zapewnienie wypełnienia swych zobowiązań wynikających z niniejszej Konwencji na statkach podnoszących jego banderę.
2. Każdy Członek ustanowi efektywny system inspekcji i certyfikacji warunków pracy na morzu, zgodnie z Prawidłem 5.1.3 i 5.1.4, zapewniając, że warunki pracy i życia marynarzy na statkach podnoszących jego banderę spełniają i będą spełniać normy niniejszej Konwencji.
3. Ustanawiając skuteczny system inspekcji i certyfikacji warunków pracy na morzu Członek może, tam gdzie to właściwe, upoważnić instytucje publiczne lub inne organizacje (łącznie z instytucjami lub organizacjami innego Członka, jeśli ten wyrazi na to zgodę), które uważa za kompetentne i niezależne do przeprowadzenia inspekcji i/lub wydania certyfikatów. We wszystkich przypadkach Członek będzie ponosił pełną odpowiedzialność za inspekcje i certyfikacje warunków pracy i życia marynarzy na statkach podnoszących jego banderę.
4. Morski certyfikat pracy, uzupełniony przez deklarację zgodności, będą stanowić dowód oparty na domniemaniu faktycznym, że Członek którego banderę podnosi dany statek przeprowadził na nim odpowiednie inspekcje i że spełnione są wymagania niniejszej Konwencji odnośnie warunków pracy i życia marynarzy w zakresie poświadczonym przez wspomniane dokumenty.
5. Informacje na temat systemu, o którym mowa w ustępie 2 niniejszego Prawidła, łącznie z metodami wykorzystywanymi do oceny jego efektywności, zostaną zawarte w sprawozdaniach Członka składanych do Międzynarodowego Biura Pracy zgodnie z artykułem 22 Konstytucji.

#### *Norma A5.1.1 – Zasady ogólne*

1. Każdy Członek ustanowi jasne cele i normy dotyczące administrowania systemami inspekcji i certyfikacji, jak również odpowiednie ogólne procedury oceny stopnia w jakim te cele i normy są spełniane.

2. Każdy Członek będzie wymagał, by wszystkie statki podnoszące jego banderę posiadały na pokładzie kopię niniejszej Konwencji.

#### *Wytuczna B5.1.1 – Zasady ogólne*

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

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

#### ***Prawidło 5.1.2 – Uprawnienia uznanych organizacji***

1. Instytucje publiczne lub inne organizacje, o których mowa w ustępie 3 Prawidła 5.1.1 („uznane organizacje”) zostaną uznane przez właściwą władzę za spełniające wymagania Kodeksu w zakresie kompetencji i niezależności. Funkcje inspekcji lub certyfikacji, do których pełnienia uznane organizacje mogą zostać uprawnione, nie będą wykraczać poza zakres czynności wyraźnie wymienionych w Kodeksie jako wykonywane przez właściwą władzę lub uznaną organizację.

2. Sprawozdania wspomniane w ustępie 5 Prawidła 5.1.1 będą zawierać informacje dotyczące każdej uznanej organizacji, przyznany jej zakres uprawnień i działania podjęte przez Członka w celu zagwarantowania, że czynności, do przeprowadzenia których dana organizacja została uprawniona, wykonywane są całkowicie i skutecznie.

#### *Norma A5.1.2 – Uprawnienia uznanych organizacji*

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

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

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

3. Każdy Członek ustanowi:

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

4. Każdy Członek dostarczy Międzynarodowemu Biuru Pracy aktualną listę uznanych organizacji uprawnionych do działania w jego imieniu i będzie tę listę aktualizować. Na liście tej będą wyszczególnione funkcje, które uznane organizacje uprawnione są wykonywać. Biuro uczyni tę listę publicznie dostępną.

#### Wytuczna B5.1.2 – Uprawnienia uznanych organizacji

1. Organizacja ubiegająca się o przyznanie uprawnień powinna wykazać techniczną, administracyjną i menedżerską kompetencję i zdolność do świadczenia na czas usług o wystarczającej jakości.

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

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

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

- (a) zakres zastosowania;
- (b) cel;
- (c) warunki ogólne;
- (d) wykonywanie funkcji związanych z uprawnieniami;
- (e) podstawę prawną funkcji związanych z uprawnieniami;
- (f) składanie sprawozdań właściwej władzy;
- (g) specyfikację uprawnień przyznanych uznanej organizacji przez właściwą władzę; oraz
- (h) nadzór właściwej władzy nad czynnościami delegowanymi do uznanej organizacji.

4. Każdy Członek będzie wymagał od uznanych organizacji stworzenia systemu kwalifikacji personelu przez nie zatrudnionego do pełnienia funkcji inspektorów w celu zagwarantowania aktualizacji ich wiedzy i umiejętności.

5. Każdy Członek będzie wymagał od uznanych organizacji prowadzenia rejestrów usług przez nie wykonywanych, które pozwolą im wykazać osiągnięcie wymaganych standardów w zakresie świadczonych usług.

6. Ustanawiając procedury nadzoru wspomniane w Normie A5.1.2, ustęp 3(b), każdy Członek powinien wziąć pod uwagę *Wytuczne w sprawie uprawnień organizacji działających w imieniu administracji* przyjęte w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

### ***Prawidło 5.1.3 – Morski certyfikat pracy i deklaracja zgodności***

1. Niniejsze Prawidło stosuje się wobec statków:

- (a) tonażu brutto 500 ton lub więcej, pływających w rejsach międzynarodowych; oraz
- (b) tonażu brutto 500 ton lub więcej, podnoszących banderę danego Członka i operujących z portu, lub między portami, w innym kraju.

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

2. Na wniosek armatora skierowaną do danego Członka niniejsze Prawidło stosuje się również wobec każdego statku podnoszącego banderę danego Członka i nie objętego ustępem 1 niniejszego Prawidła.

3. Każdy Członek będzie wymagał od statków podnoszących jego banderę posiadania morskiego certyfikatu pracy zaświadczonego, że warunki pracy i życia marynarzy na statku, włączając w to środki służące zapewnieniu zgodności, które będą zawarte w deklaracji zgodności wspomnianej w ustępie 4 niniejszego Prawidła, zostały poddane inspekcji i spełniają wymagania ustawodawstwa krajowego lub innych środków służących realizacji postanowień niniejszej Konwencji.

4. Każdy Członek będzie wymagał od statków podnoszących jego banderę posiadania deklaracji zgodności określającej krajowe wymagania służące realizacji niniejszej Konwencji w zakresie warunków pracy i życia marynarzy i wymieniającej środki podejmowane przez armatorów w celu zagwarantowania zgodności ze wspomnianymi wymogami na pokładzie danego statku lub statków.

5. Morski certyfikat pracy i deklaracja zgodności będą zgodne z modelem określonym w Kodeksie.

6. Jeśli właściwa władza działająca na terytorium Członka lub uznana organizacja uprawniona do tego celu potwierdzi w drodze inspekcji, że statek podnoszący banderę Członka spełnił lub nadal spełnia normy niniejszej Konwencji, wyda lub odnowi morski certyfikat pracy poświadczający ten fakt i będzie utrzymywać publicznie dostępny zapis tego certyfikatu.

7. Szczegółowe wymagania morskiego certyfikatu pracy i deklaracji zgodności, włączając w to listę spraw, które muszą zostać poddane inspekcji i zatwierdzone, wymienione są w Części A Kodeksu.

### ***Norma A5.1.3 - Morski certyfikat pracy i deklaracja zgodności***

1. Dany statek otrzyma morski certyfikat pracy od właściwej władzy lub uznanej organizacji odpowiednio uprawnionej do tego celu, na okres który nie przekroczy pięciu lat. Lista spraw, które muszą zostać objęte inspekcją zanim zostanie wydany morski certyfikat pracy w celu potwierdzenia, że przestrzegane jest prawo krajowe lub wdrażane inne środki służące spełnieniu wymagań niniejszej Konwencji odnoszące się do warunków pracy i życia marynarzy, znajduje się w Załączniku A5-I.

2. Ważność morskiego certyfikatu będzie podlegać inspekcji przeprowadzanej w okresie jego obowiązywania przez właściwą władzę lub uznaną organizację odpowiednio do tego celu uprawnioną w celu zagwarantowania zgodności z krajowymi wymogami służącymi realizacji postanowień niniejszej Konwencji. Jeśli przeprowadzana jest tylko jedna inspekcja a okres obowiązywania certyfikatu wynosi pięć lat, nastąpi ona pomiędzy drugą i trzecią rocznicową datą obowiązywania certyfikatu. Rocznicowa data oznacza dzień i miesiąc każdego roku, który będzie korespondował z datą wygaśnięcia morskiego certyfikatu pracy. Zakres i dogłębność inspekcji przeprowadzanej w okresie obowiązywania certyfikatu będą takie same jak w przypadku inspekcji w celu jego

odnowienia. Jeśli inspekcja przyniesie zadowalające rezultaty ważność certyfikatu zostanie potwierdzona.

3. Niezależnie od ustępu 1 niniejszej Normy, gdy inspekcja przeprowadzana w celu odnowienia certyfikatu zostanie zakończona w okresie 3 miesięcy przed wygaśnięciem istniejącego morskiego certyfikatu pracy, nowy morski certyfikat pracy będzie obowiązywać od daty zakończenia inspekcji przez okres nie przekraczający pięciu lat od daty wygaśnięcia istniejącego certyfikatu.

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

5. Tymczasowy morski certyfikat pracy może zostać wydany:

- (a) nowym statkom przybywającym na miejsce odbioru;
- (b) gdy statek zmienia banderę; albo
- (c) gdy armator przejmuje odpowiedzialność za nowy statek.

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

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

- (a) przeprowadzona została inspekcja, w zakresie w jakim jest to rozsądne i praktyczne, w sprawach wymienionych w Załączniku A5-I, uwzględniając weryfikację elementów w punktach (b), (c) i (d) niniejszego ustępu;
- (b) armator wykazał właściwej władzy lub uznanej organizacji, że na statku stosowane są odpowiednie procedury w celu spełnienia wymagań niniejszej Konwencji.
- (c) kapitan statku zna wymagania niniejszej Konwencji i obowiązki związane z wdrożeniem; oraz
- (d) właściwej władzy lub uznanej organizacji zostały przekazane odpowiednie informacje w celu stworzenia deklaracji zgodności.

8. Przed datą wygaśnięcia tymczasowego certyfikatu zostanie przeprowadzona pełna inspekcja zgodnie z ustępem 1 niniejszej Normy w celu umożliwienia wydania morskiego certyfikatu pracy na pełny okres. Nie może zostać wydany kolejny tymczasowy certyfikat po zakończeniu okresu sześciu miesięcy, o którym mowa w ustępie 6 niniejszej Normy. Nie ma konieczności wydawania deklaracji zgodności na okres obowiązywania tymczasowego certyfikatu.

9. Morski certyfikat pracy, tymczasowy morski certyfikat pracy i deklaracja zgodności zostaną sporządzone w formie zgodnej ze wzorami zawartymi w Załączniku A5-II.

10. Deklaracja zgodności będzie załączona do morskiego certyfikatu pracy. Będzie się składać z dwóch części:

- (a) Część I zostanie sporządzona przez właściwą władzę, która: (i) określi listę spraw podlegających inspekcji zgodnie z ustępem 1 niniejszej Normy; (ii) określi krajowe wymagania służące wprowadzeniu w życie postanowień niniejszej Konwencji poprzez stworzenie odniesienia do właściwych przepisów krajowych jak również, w zakresie w jakim jest to konieczne, związane informacje na temat treści krajowych wymagań; (iii) wskaże określone w prawie krajowym wymagania specyficzne dla danego typu statku; (iv) będzie rejestrować wszelkie zasadniczo równoważne postanowienia przyjęte w związku z ustępem 3 Artykułu VI; oraz (v) jasno określi wszystkie zwolnienia przyznane przez właściwą władzę zgodnie z Tytułem 3; oraz

- (b) Część II zostanie sporządzona przez armatora i będzie określać środki przyjęte w celu zagwarantowania nieustającej zgodności w krajowych wymogami w okresie pomiędzy inspekcjami i proponowane środki w celu zagwarantowania ciągłej poprawy.

Właściwa władza lub uznana organizacja odpowiednio do tego celu uprawniona przeprowadzi certyfikację Części II i wyda deklarację zgodności.

11. Zostanie wykonany zapis wyników wszystkich kolejnych inspekcji lub innych weryfikacji przeprowadzanych w odniesieniu do danego statku wraz z wszelkimi stwierdzonymi nieprawidłowościami i datami stwierdzenia usunięcia nieprawidłowości. Ten zapis, wraz z jego anglojęzyczną wersją, jeśli nie został wykonany po angielsku, będzie, zgodnie z prawem krajowym, umieszczony w deklaracji zgodności lub do niej załączony lub udostępniony w inny sposób marynarzom, inspektorom państwa bandery, uprawnionym urzędnikom w państwach portu oraz przedstawicielom armatorów i marynarzy.

12. Na statku będzie znajdować się aktualnie ważny morski certyfikat pracy wraz z deklaracją zgodności, również w wersji anglojęzycznej, jeśli nie został sporządzony po angielsku, a jego kopia będzie wywieszona w dobrze widocznym i dostępnym dla marynarzy miejscu. Jego kopia będzie również, na ich wniosek, udostępniana zgodnie z krajowymi prawami i przepisami marynarzom, inspektorom Państwa bandery, uprawnionym funkcjonariuszom w państwach portu oraz przedstawicielom armatorów i marynarzy.

13. Zawarty w ustępach 11 i 12 niniejszej Normy wymóg posiadania tłumaczenia na język angielski nie ma zastosowania w przypadku statków nie odbywających podróży międzynarodowych.

14. Certyfikat wydany zgodnie z ustępem 1 do 5 niniejszej Normy traci ważność w jednym z następujących przypadków:

- (a) jeśli właściwe inspekcje nie zostały zakończone w okresach określonych w ustępie 2 niniejszej Normy;
- (b) jeśli nie została potwierdzona ważność certyfikatu zgodnie z ustępem 2 niniejszej Normy;
- (c) jeśli statek zmienia banderę;
- (d) jeśli armator przestaje ponosić odpowiedzialność za statek; oraz
- (e) gdy zostaną poczynione znaczące zmiany w konstrukcji lub wyposażeniu określonym w Tytule 3.

15. W sytuacji wspomnianej w ustępie 14(c), (d) lub (e) niniejszej Normy, nowy certyfikat zostanie wydany tylko wtedy, gdy właściwa władza lub uznana organizacja wydająca nowy certyfikat upewni się, że statek spełnia wymagania niniejszej Normy.

16. Właściwa władza lub uznana organizacja odpowiednio do tego celu upoważniona przez państwo bandery unieważni morski certyfikat pracy jeśli będą istnieć dowody, że dany statek nie spełnia wymagań niniejszej Konwencji i nie zostały podjęte żadne środki naprawcze.

17. Rozważając, czy morski certyfikat pracy powinien zostać unieważniony zgodnie z ustępem 16 niniejszej Normy, właściwa władza lub uznana organizacja wezmą pod uwagę jak powagę lub częstotliwość występowania nieprawidłowości.

#### Wytyczna B5.1.3 – Morski certyfikat pracy i deklaracja zgodności

1. Krajowe wymagania przedstawione w Części I deklaracji zgodności powinny zawierać lub występować łącznie z odniesieniami do przepisów prawnych dotyczących warunków pracy i życia marynarzy w każdej ze spraw wymienionych w Załączniku A5-I. Tam gdzie prawodawstwo krajowe

jest w pełni zgodne z wymogami określonymi w niniejszej Konwencji samo odniesienie może w pełni wystarczyć. Tam gdzie postanowienie Konwencji realizowane jest za pomocą środka zasadniczo równoważnego jak określa Artykuł VI, ustęp 3, przepis ten powinien zostać wskazany wraz ze zwięzłym wyjaśnieniem. Jeśli właściwa władza przyznaje zwolnienia zgodnie z postanowieniami Tytułu 3, powinny zostać jasno wskazane konkretne postanowienia lub postanowienie.

2. Środki wspomniane w Części II deklaracji zgodności, sporządzonej przez armatora, powinny, w szczególności, wskazywać kiedy nastąpi weryfikacja ciągłości trwania zgodności z konkretnymi wymogami krajowymi, osoby odpowiedzialne za przeprowadzenie weryfikacji, zapisy, których należy dokonać, jak też procedury, które należy zastosować, gdy stwierdzony zostanie brak zgodności. Część II może przyjąć wiele form. Może odnosić się do innej bardziej kompleksowej dokumentacji obejmującej politykę i procedury odnoszące się do innych aspektów sektora morskiego, na przykład dokumentów wymaganych przez *Międzynarodowy Kodeks Bezpiecznego Zarządzania Statkiem (Kodeks ISM)* lub informacji wymaganych przez Prawidło 5 Konwencji SOLAS, Rozdział XI-1 dotyczący ciągłego skrótego zapisu historii statku.

3. Środki podejmowane w celu zapewnienia trwałej zgodności powinny zawierać ogólne międzynarodowe wymagania dotyczące zaznajamiania się armatora i kapitana z najnowszymi osiągnięciami technologicznymi i naukowymi w zakresie projektowania stanowisk pracy, uwzględniając niebezpieczeństwa pracy marynarza, oraz informowania o tych osiągnięciach przedstawicieli marynarzy, gwarantując w ten sposób lepszy poziom ochrony warunków pracy i życia marynarzy na statku.

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

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

6. Gdy statek zmienia banderę, jak wskazuje Norma A5.1.3, ustęp 14(c), i gdy oba zainteresowane państwa ratyfikowały niniejszą Konwencję, Członek którego banderę statek dotychczas podnosił powinien, tak szybko jak to możliwe, przekazać właściwej władzy działającemu na terytorium drugiego Członka kopie morskiego certyfikatu pracy i deklaracji zgodności danego statku przed zmianą bandery i, jeśli ma to zastosowanie, kopie odpowiednich sprawozdań inspekcyjnych, jeśli właściwa władza sobie tego zażyczy, w ciągu trzech miesięcy od daty zmiany bandery.

#### ***Prawidło 5.1.4 – Inspekcje i egzekwowanie***

1. Każdy Członek upewni się, poprzez efektywny i skoordynowany system regularnych inspekcji, monitorowania i innych środków kontroli, że statki podnoszące jego banderę przestrzegają wymagań niniejszej Konwencji wdrożonych do ustawodawstwa krajowego.

2. Szczegółowe wymagania dotyczące systemu inspekcji i egzekwowania wspomniane w ustępie 1 niniejszego Prawidła określone są w Części A Kodeksu.

#### ***Norma A5.1.4 – Inspekcje i egzekwowanie***

1. Każdy Członek będzie posiadał system inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statkach, które podnoszą jego banderę, zawierający weryfikację, czy wdrażane są środki dotyczące pracy i życia wymienione w deklaracji zgodności i czy spełniane są wymagania niniejszej Konwencji.



2. Właściwa władza wyznaczy wystarczającą liczbę wykwalifikowanych inspektorów w celu wypełnienia swych obowiązków określonych w ustępie 1 niniejszej Normy. Jeśli do przeprowadzania inspekcji uprawniono uznane organizacje, Członek będzie wymagał, by personel przeprowadzający inspekcję był wykwalifikowany do podjęcia się tego zadania i przyzna mu w tym celu odpowiednie uprawnienia.
3. Przyjęte zostaną odpowiednie przepisy gwarantujące, że inspektorzy posiadają konieczne lub pożądane wykształcenie, kompetencje, zakres działania, uprawnienia, status i niezależność, umożliwiające im przeprowadzenie weryfikacji i zagwarantowanie zgodności wspomnianej w ustępie 1 niniejszej Normy.
4. Inspekcje będą przeprowadzane w odstępach czasowych wymaganych w Normie A5.1.3, jeśli ma to zastosowanie. Odstęp czasowy pomiędzy inspekcjami nie może w żadnym wypadku przekroczyć trzech lat.
5. Jeśli Członek otrzyma skargę, której nie uzna za ewidentnie nieuzasadnioną lub wejdzie w posiadanie dowodu, że statek, który podnosi jego banderę nie spełnia wymagań niniejszej Konwencji, lub że istnieją poważne nieprawidłowości we wdrażaniu środków wymienionych w deklaracji zgodności, Członek podejmie kroki konieczne do zbadania sprawy i zagwarantowania, że podjęte zostały działania w celu naprawienia nieprawidłowości.
6. Każdy Członek ustanowi i będzie skutecznie egzekwował zasady gwarantujące, że inspektorzy posiadają status i warunki służby umożliwiające im zachowanie niezależności od zmian rządów i niewłaściwych wpływów zewnętrznych.
7. Inspektorzy, zaopatrzeni w jasne wytyczne dotyczące ich zadań i wyposażeni w stosowne dokumenty, będą uprawnieni do:
  - (a) wejścia na statek podnoszący banderę Członka;
  - (b) przeprowadzenia badań, testów lub wywiadów, które mogą uznać za konieczne w celu upewnienia się, że normy są ściśle przestrzegane; oraz
  - (c) domagania się naprawy nieprawidłowości i, jeśli mają powody uważać, że nieprawidłowości stanowią poważne naruszenie wymagań niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy) lub stwarzają znaczące zagrożenie dla zdrowia lub bezpieczeństwa marynarzy, zabronienia statkowi opuszczenia portu, dopóki nie zostaną podjęte konieczne działania.
8. Wszelkie działania wynikające z realizacji uprawnień określonych w ustępie 7(c) niniejszej Normy będą podlegać prawu do apelacji w sądzie lub organie administracji.
9. Inspektorzy będą mogli, według własnego uznania, udzielić porady zamiast wszczęcia postępowania lub zalecić postępowania w przypadkach gdy nie występuje wyraźne naruszenie wymagań niniejszej Konwencji, które stwarzałoby zagrożenie dla zdrowia i bezpieczeństwa marynarzy i gdy nie pojawiały się wcześniej podobne naruszenia.
10. Inspektorzy będą zachowywać poufność w odniesieniu do źródeł zażaleń lub skarg dotyczących rzekomych zagrożeń lub nieprawidłowości w zakresie warunków pracy lub życia marynarzy lub naruszenia aktów ustawowych i wykonawczych i nie dadzą w żaden sposób do zrozumienia armatorowi, jego przedstawicielowi lub operatorowi statku, że inspekcja została przeprowadzona na skutek otrzymania zażalenia lub skargi.

11. Inspektorom nie zostaną powierzone obowiązki, które mogłyby, z powodu swej liczby lub charakteru, przeszkadzać w efektywnym przeprowadzeniu inspekcji lub w jakikolwiek sposób naruszać ich uprawnienia lub bezstronność w relacjach z armatorem, marynarzami lub innymi zainteresowanymi stronami. W szczególności inspektorom zabrania się:

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

12. Inspektorzy przedłożą sprawozdanie z każdej inspekcji właściwej władzy. Jeden egzemplarz sprawozdania w języku angielskim lub roboczym języku używanym na statku zostanie przekazany kapitanowi statku, a kolejny egzemplarz zostanie umieszczony na tablicy ogłoszeń na statku do wiadomości marynarzy i, na ich wniosek, przekazany ich przedstawicielom.

13. Właściwa władza na terytorium każdego Członka będzie posiadała zapisy inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statkach podnoszących jego banderę. Będzie też publikować coroczne sprawozdanie na temat działań inspekcyjnych, w rozsądnym czasie, nie przekraczającym sześciu miesięcy, po końcu roku.

14. W przypadku śledztwa wynikającego z poważnego wypadku, sprawozdanie zostanie przekazane właściwej władzy tak szybko jak to możliwe, lecz nie później niż miesiąc po zakończeniu śledztwa.

15. Gdy przeprowadzana jest inspekcja lub wdrażane środki wynikające z realizacji niniejszej Normy, podjęte zostaną wszelkie wysiłki w celu uniknięcia niepotrzebnego zatrzymania lub przestoju statku.

16. Zgodnie z prawem krajowym wypłacane będzie odszkodowanie za wszelkie straty poniesione na skutek niewłaściwego wykonywania przez inspektorów swoich funkcji. W każdym przypadku ciężar dowodu spoczywa na stronie skarżącej.

17. Każdy Członek wprowadzi i będzie skutecznie egzekwować odpowiednie kary i inne środki naprawcze w przypadku naruszenia wymagań niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy) i utrudniania inspektorom wykonywania ich obowiązków.

#### Wytyczna B5.1.4 – Inspekcje i egzekwowanie

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

- (a) każdy Członek powinien wdrożyć niezbędne środki, aby odpowiednio wykwalifikowani eksperci techniczni i specjaliści mogli zostać powołani, gdy zajdzie taka potrzeba, do pomocy inspektorom; oraz
- (b) inspektorom należy zapewnić wygodnie usytuowane kwatery, sprzęt i środki transportu odpowiednie do skutecznego wykonywania obowiązków.

2. Właściwa władza powinna opracować politykę w zakresie zgodności i egzekwowania w celu zapewnienia spójności działań, a także zapewniać inne wskazówki dla działań inspekcyjnych i egzekucyjnych związanych z niniejszą Konwencją. Egzemplarze programu działań w zakresie takiej

polityki powinny być dostarczone wszystkim inspektorom i urzędnikom odpowiedzialnym za egzekwowanie prawa oraz udostępnione społeczeństwu, armatorom i marynarzom.

3. Właściwa władza powinna ustanowić proste procedury umożliwiające poufne pozyskiwanie informacji dotyczących możliwych naruszeń wymagań niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy) dostarczonych przez marynarzy bezpośrednio lub za pośrednictwem przedstawicieli marynarzy i pozwalające inspektorom szybko przeprowadzać dochodzenia, w tym:

- (a) umożliwienie kapitanom, marynarzom lub reprezentantom marynarzy złożenie wniosku o inspekcję, gdy uznają to za niezbędne; oraz
- (b) dostarczenie armatorom i marynarzom oraz ich organizacjom informacji i porad na temat najbardziej efektywnych sposobów stosowania się do wymagań niniejszej Konwencji i zapewnienia ciągłej poprawy warunków pracy i życia marynarzy na statku.

4. Inspektorzy powinni być w pełni wyszkoleni i ich liczba powinna być wystarczająca do zapewnienia skutecznego wypełniania obowiązków, z odpowiednim uwzględnieniem:

- (a) wagi obowiązków, a szczególnie liczby, natury i rozmiaru statków poddanych inspekcji oraz liczby i złożoności przepisów prawnych, które mają zostać wyegzekwowane;
- (b) środków którymi dysponują inspektorzy; oraz
- (c) praktyczne warunki, które muszą zostać spełnione, aby inspekcja była skuteczna.

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

6. Powinny zostać podjęte kroki w celu zapewnienia inspektorom odpowiedniego dalszego szkolenia w okresie ich zatrudnienia.

7. Wszyscy inspektorzy powinni dobrze rozumieć okoliczności, w których przeprowadzana powinna być inspekcja, zakres inspekcji w różnych okolicznościach oraz ogólną metodę przeprowadzania inspekcji.

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

- (a) swobodnego wchodzenia na statek bez uprzedniego powiadomienia; jednakże rozpoczynając inspekcję statku inspektorzy powinni powiadomić o swojej obecności kapitana lub osobę ponoszącą odpowiedzialność za statek i, tam gdzie to właściwe, marynarzy lub ich przedstawicieli;
- (b) zadawania pytań kapitanowi statku, marynarzom lub innym osobom, w tym armatorowi lub jego przedstawicielowi, na temat kwestii dotyczących spełniania wymagań wynikających z praw i przepisów, w obecności każdego świadka, którego dana osoba zażąda;
- (c) domagania się przedstawienia wszelkich książek, dzienników, rejestrów, certyfikatów lub innych dokumentów lub informacji bezpośrednio związanych z przedmiotem inspekcji, w celu zweryfikowania przestrzegania prawa krajowego wdrażającego niniejszą Konwencję;
- (d) egzekwowania obowiązku wywieszenia zawiadomień wymaganych zgodnie z prawem krajowym wdrażającym niniejszą Konwencję;
- (e) pobierania lub usuwania, dla celów analizy, próbek produktów, ładunku, wody pitnej, zaopatrzenia, materiałów i substancji z którymi mają styczność osoby przebywające na statku;
- (f) niezwłocznego zwrócenia uwagi, po przeprowadzeniu inspekcji, armatorowi, operatorowi statku lub kapitanowi na nieprawidłowości, które mogą mieć wpływ na zdrowie i bezpieczeństwo osób przebywających na statku;

- (g) alarmowania właściwej władzy i, jeśli ma to zastosowanie, uznanej organizacji w sprawie wszelkich nieprawidłowości lub nadużyć nie objętych istniejącymi prawami lub przepisami i przedstawienia propozycji poprawy praw i przepisów; oraz
- (h) zawiadomienia właściwej władzy o wszelkich wynikających z wykonywania pracy uszkodzeniach ciała i chorobach marynarzy w przypadkach i w sposób określony w przepisach ustawowych i wykonawczych.

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

10. Coroczne sprawozdanie opublikowane przez właściwą władzę każdego Członka dotyczące statków, które podnoszą jego banderę powinien zawierać:

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

#### ***Prawidło 5.1.5 – Procedury rozpatrywania skarg na statku***

1. Każdy Członek będzie wymagał, by statki podnoszące jego banderę stosowały procedury zapewniające sprawiedliwe, skuteczne i szybkie rozpatrywanie skarg marynarzy na rzekome naruszenia wymagań niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy)
2. Każdy Członek zabroni jakiegokolwiek represjonowania marynarzy wnoszących skargi i będzie karał przypadki takiego represjonowania.
3. Postanowienia zawarte w niniejszym Prawidło i związane z nią fragmenty Kodeksu nie mają wpływu na prawa marynarzy do domagania się zadośćuczynienia za pomocą wszelkich środków prawnych, które uznają za stosowne.

#### ***Norma A5.1.5 – Procedury rozpatrywania skarg na statku***

1. Bez szkody dla szerszego zakresu procedur zapewnianych przez prawo krajowe oraz układy zbiorowe pracy, stosowane na statkach procedury mogą zostać wykorzystane przez marynarzy w celu składania skarg dotyczących wszelkich kwestii stanowiących rzekome naruszenie wymagań niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy).
2. Każdy Członek zagwarantuje poprzez ustawodawstwo, że na statkach stosowane będą odpowiednie procedury w celu spełnienia wymagań Normy 5.1.5. Takie procedury będą zmierzać do rozpatrzenia skarg na najniższym możliwym poziomie. Jednakże, we wszystkich przypadkach, marynarze będą mieli prawo do złożenia skargi bezpośrednio kapitanowi i, jeśli uznają to za konieczne, odpowiednim organom zewnętrznym.

3. Procedury składania skarg na statku będą zawierać prawo marynarza do składania skarg w ramach procedury w towarzystwie lub będąc reprezentowanym, jak również zabezpieczenia przeciwko możliwości stania się ofiarą represji w związku ze złożeniem skargi. Termin „represjonowanie” obejmuje wszelkie niekorzystne dla marynarza działania podjęte wobec niego przez jakąkolwiek osobę w związku ze złożeniem przez niego skargi, która nie jest w sposób ewidentny bezpodstawna lub złośliwa.

4. Wraz z egzemplarzem umowy o pracę wszyscy marynarze otrzymają egzemplarz stosowanych na statku procedur składania skarg. Będą tam zawarte dane kontaktowe do właściwej władzy w państwie bandery i, jeśli się różnią, w kraju zamieszkania marynarzy, a także imię i nazwisko osoby lub osób na statku, które mogą, na zasadzie poufności, udzielić marynarzom bezstronnej porady w sprawie ich skargi lub w inny sposób dopomóc im w skorzystaniu z dostępnych na statku procedur składania skarg.

#### Wytyczna B5.1.5 - Procedury rozpatrywania skarg na statku

1. Z zastrzeżeniem wszelkich postanowień stosownych układów zbiorowych pracy, właściwa władza powinna, w drodze konsultacji z organizacjami armatorów i marynarzy, stworzyć wzór sprawiedliwych, szybkich i dobrze udokumentowanych procedur rozpatrywania skarg dla wszystkich statków podnoszących banderę danego Członka. W czasie tworzenia wspomnianych procedur powinny być brane pod uwagę następujące kwestie:

- (a) wiele skarg może dotyczyć w szczególności tych osób, do których powinny zostać skierowane lub nawet kapitana statku. We wszystkich przypadkach marynarze powinni mieć możliwość składania skarg bezpośrednio do kapitana, jak też do odpowiednich organów zewnętrznych; oraz
- (b) aby pomóc marynarzom w uniknięciu problemów związanych z represjami w związku ze składaniem skarg dotyczących kwestii regulowanych przez niniejszą Konwencję, procedury powinny zachęcać do wyznaczenia osoby na statku, która może marynarzom udzielać porad na temat dostępnych procedur i, na wniosek składającego skargę marynarza, uczestniczyć w spotkaniach i przesłuchaniach dotyczących przedmiotu skargi.

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

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

### **Prawidło 5.1.6 – Wypadki morskie**

1. Każdy Członek przeprowadzi oficjalne dochodzenie w sprawie każdego poważnego wypadku morskiego, prowadzącego do obrażeń lub utraty życia, z udziałem statku, który podnosi jego banderę. Zwyczajowo ujawnia się raport końcowy z dochodzenia.

2. Członkowie będą współpracować ze sobą w celu ułatwienia przeprowadzenia dochodzenia w sprawie poważnego wypadku morskiego, o którym mowa w ustępie 1 niniejszego Prawidła.

*Norma A5.1.6 – Wypadki morskie*

(Brak przepisów)

*Wytyczna B5.1.6 – Wypadki morskie*

(Brak przepisów)

### **Prawidło 5.2 – Zakres obowiązków Państwa portu**

*Cel: Umożliwienie każdemu Członkowi, w ramach niniejszej Konwencji, wypełnienia własnych obowiązków, odnoszących się do współpracy międzynarodowej oraz wdrażania i egzekwowania norm wyznaczonych w niniejszej Konwencji w odniesieniu do statków zagranicznych*

#### **Prawidło 5.2.1 – Inspekcje w porcie**

1. Każdy zagraniczny statek wpływający, w ramach swoich zwykłych działań lub z przyczyn operacyjnych do portu Członka, może podlegać inspekcji zgodnie z ustępem 4 w Artykule V w celu dokonania rewizji zgodności z wymogami niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy) odnoszącymi się do warunków pracy i życia marynarzy znajdujących się na statku.

2. Każdy Członek zaakceptuje certyfikat pracy oraz deklarację zgodności wymagane na podstawie Prawidła 5.1.3 jako dowód oparty na domniemaniu faktycznym zgodności z wymogami niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy). W związku z tym inspekcje w tych portach będą ograniczone do sprawdzenia certyfikatu oraz deklaracji, z wyłączeniem okoliczności określonych w Kodeksie.

3. Inspekcje w porcie będą przeprowadzane przez uprawnionych inspektorów zgodnie z postanowieniami Kodeksu, a także zgodnie z innymi stosownym międzynarodowymi porozumieniami, dotyczącymi inspekcji przeprowadzanych w ramach kontroli w Państwie portu na terytorium Członka. Każda taka inspekcja będzie ograniczona do weryfikacji zgodności kontrolowanej kwestii z odpowiednimi wymogami określonymi w Artykułach i Prawidłach niniejszej Konwencji oraz wyłącznie w Części A Kodeksu.

4. Inspekcje, które mogą być przeprowadzane zgodnie z niniejszym Prawidłem będą oparte o skuteczną inspekcję Państwa portu oraz system monitorujący w celu zagwarantowania, że warunki pracy i życia marynarzy w porcie zainteresowanego Członka spełniają wymogi niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy).

5. Informacje o systemie, o którym mowa w ustępie 4 niniejszego Prawidła, włącznie z metodą wykorzystaną do oceny jego skuteczności, będą zawierane w sprawozdaniach Członka składanych w trybie artykułu 22 Konstytucji.

### *Norma A5.2.1 – Inspekcje w porcie*

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

- (a) wymagane dokumenty nie zostały sporządzone lub prawdą ich prowadzenie jest nieprawidłowe, lub, że sporządzone dokumenty nie zawierają informacji wymaganych postanowieniami niniejszej Konwencji lub zawierają nieważne informacje; lub
- (b) istnieją wyraźne podstawy, aby sądzić, że warunki pracy i życia na statku nie są zgodne z wymogami niniejszej Konwencji; lub
- (c) istnieją uzasadnione podstawy, aby sądzić, że statek zmienił banderę w celu uniknięcia zgodności z postanowieniami Konwencji; lub
- (d) wniesiono skargę, zarzucającą rzekomą niezgodność konkretnych warunków pracy i życia na statku z wymogami niniejszej Konwencji;

można przeprowadzić bardziej szczegółową inspekcję, aby określić warunki pracy i warunki mieszkaniowe na statku. Inspekcję taką należy przeprowadzić w każdym przypadku, gdy pada podejrzenie lub zarzut nieprawidłowych warunków pracy oraz warunków mieszkaniowych mogących stanowić zagrożenie bezpieczeństwa, zdrowia marynarzy lub w przypadku, kiedy inspektor posiada podstawę, aby sądzić, że wszelkie nieprawidłowości stanowią poważne naruszenie wymagań niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy).

2. W przypadku przeprowadzania przez uprawnionego inspektora bardziej szczegółowej inspekcji na zagranicznym statku w porcie Członka w okolicznościach określonych w punkcie (a), (b) lub (c) ustępu 1 niniejszej Normy, będzie ona zasadniczo obejmować wszystkie kwestie wymienione w Załączniku A5-III.

3. W przypadku skargi określonej w ustępie 1(d) niniejszej Normy, inspekcja będzie ograniczona w zasadzie do kwestii objętych skargą, pomimo tego, że skarga ta lub dochodzenie prowadzone w jej sprawie, może dać wyraźne podstawy do przeprowadzenia inspekcji szczegółowej zgodnie z ustępem 1(b) niniejszej Normy. W rozumieniu ustępu 1(d) niniejszej Normy „skarga” oznacza informację zgłoszoną przez marynarza, organizacja zawodowa, lub stowarzyszenie, związek zawodowy lub, ogólnie rzecz biorąc, jakąkolwiek osobę w interesie której leży bezpieczeństwo statku, włącznie z interesem wynikającym z kwestii bezpieczeństwa lub zagrożenia zdrowia marynarzy przebywających na pokładzie.

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

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

5. Członek, na którego terytorium jest przeprowadzana inspekcja, ma prawo do otrzymania kopii sprawozdania oficera, który musi zawierać każdą odpowiedź otrzymaną od władz właściwych Państwa bandery w nakazanym terminie do Dyrektora Generalnego Międzynarodowego Biura Pracy z opinią na temat takiego działania, która może być uważana za stosowną, a także wskazaną w celu zapewnienia, że informacja ta została odnotowana i że strony zainteresowane skorzystaniem z odpowiednich procedur regresu zostaną o nich poinformowane.

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

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

uprawniony inspektor podejmie kroki gwarantujące, że statek nie wypłynie w morze zanim wszelkie niezgodności, które mieszczą się w zakresie opisanym w punkcie (a) lub (b) niniejszego ustępu nie zostaną naprawione, lub do momentu zaakceptowania planu działań mającego na celu naprawienie takich niezgodności przez uprawnionego inspektora i do chwili, kiedy inspektor uzna, że plan ten zostanie wdrożony w sposób niezwłoczny. Jeżeli dalsza żegluga zostanie uniemożliwiona, uprawniony inspektor niezwłocznie powiadomi o tym Państwo bandery i zwróci się z wnioskiem do przedstawiciela Państwa bandery o stawienie się oraz, jeżeli będzie to możliwe, o udzielenie odpowiedzi w określonym terminie. Upoważniony inspektor niezwłocznie powiadomi właściwe organizacje armatorów oraz marynarzy w porcie Państwa portu, gdzie przeprowadzono inspekcję.

7. Każdy Członek zagwarantuje, że jego upoważniony inspektor otrzyma wskazówki, zgodnie z wytycznymi Części B Kodeksu, w odniesieniu do rodzajów okoliczności uzasadniających zatrzymanie statku na podstawie ustępu 6 niniejszej Normy.

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

#### Wytyczna B5.2.1 – Inspekcje w porcie

1. Właściwa władza powinna opracować politykę inspekcji dla uprawnionych inspektorów przeprowadzających inspekcje na podstawie Prawidła 5.2.1. Celem Polityki powinno być zapewnienie spójności, oraz w inny sposób wskazanie działań dotyczących inspekcji i egzekwowania, związanych z wymaganiami niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy). Kopie takiej polityki należy dostarczyć wszystkim uprawnionym inspektorom i podać do informacji publicznej, a także armatorów i marynarzy.

2. Opracowując politykę związaną z okolicznościami dającymi podstawę do zatrzymania statku zgodnie z Normą A5.2.1, ustęp 6, właściwa władza powinien wziąć pod uwagę, w odniesieniu do naruszeń wymienionych w Normie A5.2.1, ustęp 6(b), że waga naruszeń może być powodowana charakterem przedmiotowej nieprawidłowości. Byłoby to szczególnie istotne w przypadku pogwałcenia podstawowych praw i zasad lub praw socjalnych i prawa do zatrudnienia marynarzy w ramach Artykułu III oraz IV. Na przykład, zatrudnienie osoby małoletniej może zostać uznane za poważne naruszenie nawet, gdy na statku znajduje się tylko jedna taka osoba. W innych przypadkach powinno się uwzględnić liczbę naruszeń stwierdzonych podczas konkretnej inspekcji, dopiero wiele braków związanych z zakwaterowaniem lub wyżywieniem oraz przyrządzaniem posiłków, które nie zagrażają bezpieczeństwu lub zdrowiu, może być potrzebne do uznania, że zaistniało poważne naruszenie.

3. Członkowie powinni współpracować ze sobą, w maksymalnym możliwym zakresie, w zakresie przyjęcia ustalonych międzynarodowych wytycznych dotyczących polityk inspekcji, zwłaszcza tych odnoszących się do okoliczności dających podstawę do zatrzymania statku.



### ***Prawidło 5.2.2 – Procedury dotyczące rozpatrywania skarg marynarzy na lądzie***

1. Każdy Członek zapewni, że każdemu marynarzowi znajdującemu się na statku wpływającym do portu na terytorium Członka, który utrzymuje, że nastąpiło naruszenie wymagań niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy), przysługuje prawo zgłoszenia takiej skargi w celu ułatwienia podjęcia natychmiastowych i praktycznych środków zadośćuczynienia.

#### ***Norma A5.2.2 – Procedury dotyczące rozpatrywania skarg marynarzy na lądzie***

1. Marynarz zarzucający naruszenie wymagań niniejszej Konwencji (włącznie z prawami marynarzy) może wnieść skargę do upoważnionego inspektora w porcie, do którego wpłynął statek marynarza. W takich przypadkach, uprawniony inspektor może wszcząć wstępne dochodzenie.

2. Tam gdzie ma to zastosowanie, z uwagi na charakter skargi, dochodzenie wstępne rozważy, czy zastosowano pokładowe procedury rozpatrywania skarg, zawarte w Prawidło 5.1.5. Uprawniony inspektor może również przeprowadzić bardziej szczegółową inspekcję zgodnie z Normą A5.2.1.

3. Uprawniony inspektor, tam gdzie ma to zastosowanie, będzie starał się promować rozstrzygnięcie skargi na statku.

4. W przypadku, gdy dochodzenie lub inspekcja przewidziane niniejszą Normą wykażą niezgodność zawartą w ramach ustępu 6 Normy A5.2.1, zastosowanie będą miały przepisy zawarte w tym ustępie.

5. W przypadkach, gdy ustęp 4 niniejszej Normy nie ma zastosowania, a skarga nie została rozpatrzona na statku, uprawniony inspektor niezwłocznie zawiadomi Państwo bandery, starając się, w określonym terminie, znaleźć rozwiązanie i określić plan działań naprawczych.

6. W przypadku, gdy skarga nie została rozwiązana w następstwie działań podjętych zgodnie z ustępem 5 niniejszej Normy, Państwo portu przekaże kopię sprawozdania uprawnionego inspektora Dyrektorowi Generalnemu. Do sprawozdania należy dołączyć wszelkie odpowiedzi otrzymane w określonym terminie od właściwej władzy Państwa bandery. Poinformowane zostaną również odpowiednie organizacje zrzeszające armatorów oraz marynarzy. Dodatkowo, Państwo portu regularnie składa dane statystyczne oraz informacje dotyczące skarg, które zostały rozpatrzone, Dyrektorowi Generalnemu. W obu przypadkach dane oraz informacje są składane, aby na podstawie takich działań, co może być uważane za właściwe oraz wskazane, prowadzić ewidencję takich informacji i powiadamiać o tym strony, włącznie z organizacjami armatorów oraz marynarzy, które mogłyby być zainteresowane korzystaniem z odpowiednich procedur regresu.

7. Podjęte zostaną odpowiednie kroki w celu ochrony poufności skarg wnoszonych przez marynarzy.

#### ***Wytyczna B5.2.2 – Procedury dotyczące rozpatrywania skarg marynarzy na lądzie***

1. Jeżeli uprawniony inspektor rozpatruje skargę, o której mowa w Normie A5.2.2, inspektor ten powinien najpierw sprawdzić, czy skarga ma charakter ogólny, odnoszący się do wszystkich marynarzy na statku, czy też do pewnej ich kategorii, lub czy odnosi się do poszczególnych przypadków zainteresowanych marynarzy.

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

3. Jeżeli skarga odnosi się do przypadku indywidualnego, należy przeanalizować wyniki wszelkich procedur skarg na statku w celu rozpatrzenia danej skargi. Jeżeli nie zastosowano takich procedur,

wtedy uprawniony inspektor powinien zaproponować skorzystanie z wszelkich dostępnych procedur w celu rozpatrzenia skargi. Powinien istnieć dobry powód dla rozważania skargi przed zastosowaniem pokładowych procedur skarg. Powody te obejmować mogą niedostateczność lub opóźnienie procedur wewnętrznych lub też obawę osoby składającej skargę przed reperkusjami za złożenie skargi.

4. W przypadku każdego dochodzenia w sprawie skargi, uprawniony inspektor powinien umożliwić w sposób należyty wyrażenie opinii kapitanowi, armatorowi oraz wszelkim innym osobom, których skarga dotyczy.

5. W przypadku, gdy Państwo bandery wykaże, w odpowiedzi na zawiadomienie przez Państwo portu zgodnie z ustępem 5 Normy A5.2.2, że zajmie się sprawą, oraz że posiada wszelkie skuteczne procedury w tym celu, a także przedstawiło akceptowalny plan działania, uprawniony inspektor może powstrzymać się od dalszego zaangażowania w rozpatrywanie skargi.

### **Prawidło 5.3 – Obowiązki państwa dostarczającego siły roboczej**

*Cel: Zapewnienie wdrożenia przez każdego Członka jego obowiązków zawartych w ramach niniejszej Konwencji, odnoszących się do naboru i pośrednictwa pracy marynarzy oraz zapewnienia zabezpieczenia społecznego jego marynarzy.*

1. Bez szkody dla zasady odpowiedzialności każdego Członka za warunki pracy i życia marynarzy na statkach znajdujących się pod ich banderą, Członek jest również zobowiązany do wdrożenia wymogów niniejszej Konwencji w odniesieniu do naboru i pośrednictwa pracy marynarzy, a także do zabezpieczenia społecznego marynarzy, którzy są jego obywatelami lub rezydentami lub w jakikolwiek inny sposób zamieszkują jego terytorium, w stopniu, w jakim takie zobowiązanie jest określone przez niniejszą Konwencję.

2. Szczegółowe wymagania zastosowania ustępu 1 niniejszego Prawidła można znaleźć w Kodeksie.

3. Każdy Członek ustanowi skuteczny system inspekcji oraz monitoringu w celu wdrożenia jego obowiązków, jako państwa dostarczającego siłę roboczą, określonych niniejszą Konwencją.

4. Informacje na temat systemu, o którym mowa w ustępie 3 niniejszego Prawidła, włącznie z metodą wykorzystaną w celu określenia jego skuteczności, zostaną włączane do sprawozdań Członka składanych w trybie artykułu 22 Konstytucji.

### **Norma A5.3 – Obowiązki państwa dostarczającego siłę roboczą**

1. Każdy Członek egzekwować będzie wymagania niniejszej Konwencji mające zastosowanie w działaniu oraz w praktyce usług naboru i pośrednictwa pracy marynarzy, które zostały ustanowione na jego terytorium poprzez system inspekcji i monitoringu, a także procedur prawnych odnoszących się do naruszeń licencji oraz innych wymagań operacyjnych określonych w Normie A1.4.

### **Wytyczna B5.3 – Obowiązki związane z zapewnieniem pracy**

1. W przypadku prywatnych usług naboru i pośrednictwa pracy marynarzy ustanowionych na terytorium Członka i zabezpieczających usługi armatorów, powinny one, bez względu na lokalizację, brać na siebie odpowiedzialność za zapewnienie prawidłowego wypełnienia przez armatorów warunków umów o pracę zawieranych z marynarzami.

## **ZAŁĄCZNIK A5-I**

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

Minimalny wiek

Świadectwo zdrowia

Kwalifikacje marynarzy

Marynarskie umowy o pracę

Wykorzystanie wszelkiego rodzaju prywatnych, licencjonowanych, certyfikowanych, prywatnie uregulowanych usług naboru i pośrednictwa pracy

Godziny pracy i wypoczynku

Poziomy obsadzania statku załogą

Zakwaterowanie

Zaplecze rekreacyjne na statku

Wyżywienie i przyrządzanie posiłków

Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom

Opieka medyczna na statku

Procedury rozpatrywania skarg na statku

Wypłata wynagrodzenia

**ZAŁĄCZNIK A5-II**  
**Morski Certyfikat Pracy**

*(Uwaga: Do niniejszego Certyfikatu dołączona jest Deklaracja Zgodności)*

Wydany na podstawie przepisów zawartych w Artykule V Tytuł 5  
Konwencji o pracy na morzu z 2006 roku  
(zwanej dalej „Konwencją”)  
w z upoważnienia Rządu:

.....  
(pełna nazwa Państwa, którego banderę statek upoważniony jest podnosić)  
przez .....  
(pełna nazwa oraz adres właściwej władzy lub uznanej organizacji należycie upoważnionej na mocy  
przepisów niniejszej Konwencji)

**Dane statku**

Nazwa statku .....  
Sygnał rozpoznawczy .....  
Port macierzysty.....  
Data rejestracji .....  
Tonaż brutto <sup>1</sup> .....  
Numer IMO.....  
Typ statku.....  
Nazwa i adres armatora <sup>2</sup> .....  
.....  
.....

Niniejszym zaświadcza się, że:

1. Statek został poddany inspekcji oraz skontrolowany pod względem zgodności z wymogami niniejszej Konwencji oraz przepisami załączonej Deklaracji Zgodności.
2. Warunki pracy i życia marynarzy określone w Załączniku A5-I niniejszej Konwencji odpowiadają wyżej wymienionym wymaganiom krajów wdrażających niniejszą Konwencję. Wymagania krajowe zostały streszczone w Deklaracji Zgodności, Część I.

<sup>1</sup> Dla statków objętych tymczasowym planem pomiaru tonażu przyjętym przez IMO, tonaż brutto to tonaż ujęty w kolumnie UWAGI Międzynarodowego Certyfikaty Tonażu (1969 r.). Patrz artykuł II(1)(c) niniejszej Konwencji.

<sup>2</sup> *Armator* oznacza właściciela statku lub inną organizację lub osobę, taką jak osoba zarządzająca statkiem, agent lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku oraz która poprzez przejęcie tej odpowiedzialności zgodziła się przejąć obowiązki i odpowiedzialność nakładaną na właścicieli statków zgodnie z niniejszą Konwencją, bez względu na to, czy organizacje lub osoby wypełniają poszczególne obowiązki i odpowiedzialność w imieniu właściciela statku. Patrz artykuł II(1)(j) niniejszej Konwencji.

Niniejszy Certyfikat jest ważny do ..... i podlega inspekcjom zgodnie z Normami A5.1.3 oraz A5.1.4 niniejszej Konwencji.

Niniejszy Certyfikat jest ważny jedynie w przypadku, gdy dołączona jest do niego Deklaracja Zgodności wydana

przez.....dnia.....

Data zakończenia inspekcji, na podstawie której oparto Certyfikat, to.....

Wydany przez .....dnia .....

Podpis właściwie umocowanego urzędnika wydającego Certyfikat

(Odpowiednio pieczęć lub stempel organu wydającego)

*Potwierdzenie obowiązkowej okresowej inspekcji oraz, w miarę konieczności, inspekcji dodatkowej*

Niniejszym zaświadcza się, że statek został poddany inspekcji zgodnie z Normami A5.1.3 i A5.1.4 Konwencji oraz, że warunki pracy i życia marynarzy określone w Załączniku A5-I Konwencji zostały uznane za odpowiadające wyżej wymienionym wymaganiom krajowym wdrażającym Konwencję.

*Inspekcja okresowa:* Podpisano.....

(należy ukończyć pomiędzy (Podpis uprawnionego funkcjonariusza)

drugą a trzecią datą rocznicową)

.....

Miejsce .....

Data .....

(Odpowiednio pieczęć lub stempel organu)

*Dodatkowe potwierdzenie (w miarę konieczności)*

Niniejszym zaświadcza się, że statek został poddany dodatkowej inspekcji w celu zweryfikowania, że pozostaje on w zgodzie z krajowymi wymaganiami wdrażającymi Konwencję, zawartymi w Normie A3.1, ustęp 3 niniejszej Konwencji (powtórna rejestracja lub zasadnicza zmiana warunków zakwaterowania) lub z innych powodów.

*Dodatkowa inspekcja:*

(w miarę konieczności)

Podpisano.....

(Podpis uprawnionego funkcjonariusza)

.....

Miejsce .....

Data .....

(Odpowiednio pieczęć lub stempel organu)

*Dodatkowa inspekcja:* Podpisano.....

(w miarę konieczności)

(Podpis uprawnionego funkcjonariusza)

.....

Miejsce .....

Data .....

(Odpowiednio pieczęć lub stempel organu)

*Dodatkowa inspekcja:* Podpisano.....

(w miarę konieczności)

(Podpis uprawnionego funkcjonariusza)

.....

Miejsce .....

Data .....

(Odpowiednio pieczęć lub stempel organu)

### Konwencja o pracy na morzu z 2006 roku

#### Deklaracja Zgodności – Część I

(Uwaga: Do niniejszej Deklaracji musi być dołączony Morski Certyfikat Pracy statku)

Wydana z upoważnienia: ..... (wstawić nazwę właściwej władzy, jak zostało to określone w artykule II, ustęp 1(a), Konwencji)

W związku z postanowieniami Konwencji o pracy na morzu z 2006 roku, niżej wymieniony statek:

Nazwa statku	Numer IMO	Tonaż brutto
--------------	-----------	--------------

jest utrzymywany zgodnie z Normą A5.1.3 Konwencji.

Niżej podpisany oświadcza w imieniu wyżej wymienionej władzy, że:

- (a) postanowienia Konwencji o pracy na morzu są w pełni ujęte w niżej wymienionych wymaganiach krajowych;
- (b) wymagania krajowe są zawarte w przepisach krajowych wymienionych poniżej;  
Wyjaśnienia dotyczące treści tych przepisów zostały ujęte w miarę konieczności;
- (c) szczegóły wszelkich zasadniczych odpowiedników na mocy artykułu VI, ustęp 3 i 4, zostały zapewnione <w ramach odpowiednich niżej wymienionych wymagań krajowych> <w odpowiedniej sekcji zamieszczonej w tym celu poniżej> (należy wykreślić stwierdzenie, które nie ma tu zastosowania);
- (d) wszelkie zwolnienia udzielone przez właściwe władze zgodnie z Tytułem 3 są wyraźnie określone w sekcji zamieszczonej w tym celu poniżej, oraz
- (e) Odnośne wymagania odnoszą się również do wszelkich wymagań dotyczących konkretnego rodzaju statku w ramach legislacji krajowej.

- 1. Minimalny wiek (Prawidło 1.1) .....
- 2. Świadectwo zdrowia (Prawidło 1.2) .....
- 3. Kwalifikacje marynarzy (Prawidło 1.3) .....
- 4. Marynarskie umowy o pracę (Prawidło 2.1) .....
- 5. Wykorzystanie wszelkiego rodzaju prywatnych, licencjonowanych, certyfikowanych, prywatnie uregulowanych usług naboru i pośrednictwa pracy (Prawidło 1.4).....
- 6. Godziny pracy lub wypoczynku (Prawidło 2.3).....
- 7. Poziomy obsadzania statku załogą (Prawidło 2.7).....
- 8. Zakwaterowanie (Prawidło 3.1) .....
- 9. Zaplecze rekreacyjne na statku (Prawidło 3.1).....
- 10. Wyżywienie i przyrządzanie posiłków (Prawidło 3.2) .....
- 11. Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom (Prawidło 4.3).....
- 12. Opieka medyczna na statku (Prawidło 4.1).....
- 13. Procedury rozpatrywania skarg na statku (Prawidło 5.1.5) .....
- 14. Wypłata wynagrodzenia (Prawidło 2.2) .....

Nazwisko: .....

Stanowisko:.....

Podpis: .....

Miejsce: .....

Data: .....

(Odpowiednio pieczęć lub stempel władzy)

### Zasadnicze ekwiwalenty

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

Przyznano poniższe zasadnicze ekwiwalenty, zgodnie z artykułem VI, ustępy 3 i 4 Konwencji, z wyjątkiem wyżej wymienionych przypadków, co zostało odnotowane (w stosownych przypadkach należy wprowadzić opis):

.....  
.....

Nie przyznano żadnego ekwiwalentu.

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

### Zwolnienia

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

Właściwa władza udzieliła niniejszych zwolnień, zgodnie z Tytułem 3 Konwencji, co zostało odnotowane:

Nie udzielono żadnego zwolnienia.

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

## **Deklaracja Zgodności – Część II**

### *Środki zastosowane w celu zapewnienia ciągłej zgodności pomiędzy inspekcjami*

*(Poniżej należy wymienić środki określone w celu zapewnienia zgodności z każdym punktem w Części I)*

Armatorzy ustanowili następujące środki, określone w Morskim Certyfikacie Pracy, do którego załączona jest niniejsza Deklaracja, w celu zapewnienia ciągłości zgodności pomiędzy inspekcjami:

1. Minimalny wiek (Prawidło 1.1)   
.....
2. Świadectwo zdrowia (Prawidło 1.2)   
.....
3. Kwalifikacje marynarzy (Prawidło 1.3)   
.....
4. Marynarskie umowy o pracę (Prawidło 2.1)   
.....
5. Wykorzystanie wszelkiego rodzaju prywatnych licencjonowanych,  
certyfikowanych, prywatnie uregulowanych usług naboru i pośrednictwa  
pracy (Prawidło 1.4)   
.....
6. Godziny pracy lub wypoczynku (Prawidło 2.3)   
.....
7. s Poziomy obsadzania statku załogą (Prawidło 2.7)   
.....
8. Zakwaterowanie (Prawidło 3.1)   
.....
9. Zaplecze rekreacyjne na statku (Prawidło 3.1)   
.....
10. Wyżywienie i przyrządzanie posiłków (Prawidło 3.2)   
.....
11. Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom (Prawidło 4.3)   
.....
12. Opieka medyczna na statku (Prawidło 4.1)   
.....
13. Procedury rozpatrywania skarg na statku (Prawidło 5.1.5)   
.....
14. Wypłata wynagrodzenia (Prawidło 2.2)   
.....

Niniejszym zaświadczam, że powyższe środki zostały ustanowione w celu zapewnienia ciągłości zgodności pomiędzy inspekcjami z wymaganiami określonymi w Części I.

Nazwisko armatora : .....

Adres firmy:.....

Nazwisko uprawnionego sygnatariusza:.....

Stanowisko: .....

Podpis uprawnionego sygnatariusza:

Data: .....

(Pieczęć lub stempel armatora 1)



Powyższe środki zostały skontrolowane przez (*należy wpisać nazwę właściwej władzy lub należycie uznanej organizacji*), a po dokonaniu inspekcji statku ustalono, że wypełniają one cele wyznaczone w ramach Normy A5.1.3, ustęp 10(b), w odniesieniu do środków zapewniających wstępną i ciągłą zgodność z wymaganiami wyznaczonymi w Części I niniejszej Deklaracji.

Nazwisko: .....

Stanowisko: .....

Adres: .....

.....

.....

Podpis: .....

Miejsce: .....

Data: .....

(Odpowiednio pieczęć lub stempel władzy)

<sup>1</sup>

*Armator* oznacza właściciela statku lub inną organizację lub osobę, taką jak osoba zarządzająca statkiem, agent lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku oraz która poprzez przejęcie tej odpowiedzialności zgodziła się przejąć obowiązki i odpowiedzialność nakładaną na właścicieli statków zgodnie z niniejszą Konwencją, bez względu na to, czy organizacje lub osoby wypełniają poszczególne obowiązki i odpowiedzialność w imieniu właściciela statku. Patrz artykuł II(1)(j) niniejszej Konwencji.

## Tymczasowy Morski Certyfikat Pracy

Wydany na podstawie przepisów zawartych w Artykule V Tytuł 5  
Konwencji o pracy na morzu z 2006 roku  
(zwanej dalej „Konwencją”)  
z upoważnienia Rządu:

.....  
(pełna nazwa Państwa, którego banderę statek upoważniony jest podnosić)  
przez .....  
(pełna nazwa oraz adres właściwej władzy lub uznanej organizacji należycie upoważnionej na  
mocy przepisów niniejszej Konwencji)

### Dane statku

Nazwa statku .....  
Sygnał rozpoznawczy .....  
Port macierzysty.....  
Data rejestracji .....  
Tonaż brutto .....  
Numer IMO .....  
Typ statku.....  
Nazwa i adres armatora .....  
.....

Niniejszym zaświadcza się, że dla celów Normy A5.1.3, ustęp 7, Konwencji:

- (a) niniejszy statek został skontrolowany, w zakresie w jakim to uzasadnione i praktyczne, pod względem wszystkich kwestii wymienionych w Załączniku A5-I Konwencji, biorąc pod uwagę weryfikację pozycji zawartych w podpunktach (b), (c) i (d) poniżej;
- (b) armator udowodnił właściwej władzy lub uznanej organizacji, że statek posiada zadowalające procedury zapewniające zgodność z Konwencją;
- (c) kapitan zna wymagania Konwencji oraz obowiązki wynikające z ich wdrażania; oraz
- (d) istotne informacje zostały przedłożone właściwej władzy lub uznanej organizacji w celu przedstawienia Deklaracji Zgodności.

Niniejszy Certyfikat jest ważny do ..... i podlega inspekcjom zgodnie z Normami A5.1.3 oraz A5.1.4

Data zakończenia inspekcji opisanej w powyższym punkcie (a) .....

Wydany przez .....dnia .....

Podpis właściwie umocowanego urzędnika wydającego certyfikat tymczasowy

.....  
(Odpowiednio pieczęć lub stempel władzy wydającej)

<sup>1</sup> Dla statków objętych tymczasowym planem pomiaru tonażu przyjętym przez IMO, tonaż brutto to tonaż zawarty w kolumnie UWAGI Międzynarodowego Certyfikaty Tonażu (1969 r.). Patrz artykuł II(1)(c) niniejszej Konwencji.

<sup>2</sup> *Armator* oznacza właściciela statku lub inną organizację lub osobę, taką jak osoba zarządzająca statkiem, agent lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku oraz która poprzez przejście tej odpowiedzialności zgodziła się przejąć obowiązki i odpowiedzialność nakładaną na właścicieli statków zgodnie z niniejszą Konwencją, bez względu na to, czy organizacje lub osoby wypełniają poszczególne obowiązki i odpowiedzialność w imieniu właściciela statku. Patrz artykuł II(1)(j) niniejszej Konwencji.

## **ZAŁĄCZNIK A5-III**

Ogólne obszary podlegające szczegółowej inspekcji przez uprawnionego inspektora w porcie Członka przeprowadzającego inspekcję Państwa portu na mocy Normy A5.2.1:

Minimalny wiek

Świadectwo zdrowia

Kwalifikacje marynarzy

Marynarskie umowy o pracę

Wykorzystanie wszelkiego rodzaju prywatnych licencjonowanych, certyfikowanych, prywatnie uregulowanych usług naboru i pośrednictwa pracy Godziny pracy i wypoczynku

Poziomy obsadzania statku załogą

Zakwaterowanie

Zaplecze rekreacyjne na statku

Wyżywienie i przyrządzanie posiłków

Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom

Opieka medyczna na statku

Procedury rozpatrywania skarg na statku

Wypłata wynagrodzenia

## ZAŁĄCZNIK B5-I – PRZYKŁAD DEKLARACJI KRAJOWEJ

Patrz Wytyczna B5.1.3, ustęp 5

### Konwencja o pracy na morzu z 2006 roku

#### Deklaracja Zgodności – Część I

(Uwaga: Do niniejszej Deklaracji musi być dołączony Morski Certyfikat Pracy statku)

Wydana z upoważnienia: **Ministerstwa Transportu Morskiego Xxxxxx**

W związku z postanowieniami Konwencji o pracy na morzu z 2006 roku, niżej wymieniony statek:

Nazwa statku	Numer IMO	Tonaż brutto
M.S. PRZYKŁAD	12345	1.000

jest utrzymywany zgodnie z Normą A5.1.3 Konwencji.

Niżej podpisani oświadczają w imieniu wyżej wymienionej właściwej władzy, że:

- (a) postanowienia Konwencji o pracy na morzu są w pełni zawarte w niżej wymienionych wymaganiach krajowych;
- (b) wymagania krajowe są ujęte w przepisach krajowych opisanych poniżej; Wyjaśnienia dotyczące treści tych przepisów zostały zawarte w miarę konieczności;
- (c) szczegóły wszelkich zasadniczych odpowiedników na mocy artykułu VI, ustęp 3 i 4, zostały zapewnione <w ramach odpowiednich niżej wymienionych wymagań krajowych> <w odpowiedniej sekcji zamieszczonej w tym celu poniżej> (należy wykreślić stwierdzenie, które nie ma tu zastosowania);
- (d) wszelkie zwolnienia udzielone przez właściwą władzę zgodnie z Tytułem 3 są wyraźnie określone w sekcji zamieszczonej w tym celu poniżej, oraz
- (e) Odnośne wymagania odnoszą się również do wszelkich wymagań dotyczących konkretnego rodzaju statku w ramach legislacji krajowej.

#### 1. Minimalny wiek (Prawidło 1.1)

*Prawo Żeglugowe, nr 123 z 1905 roku, z późniejszymi zmianami ("Prawo"), Rozdział X; Rozporządzenia dotyczące transportu morskiego*

*(„Rozporządzenia”), 2006, Przepisy 1111-1222.*

*Minimalny wiek to ten określony w Konwencji.*

*„Noc” oznacza okres od 21:00 do 06:00, chyba, że Ministerstwo Transportu Morskiego*

*(„Ministerstwo”) zatwierdzi inny okres.*

*Przykłady prac niebezpiecznych, wykonywanie których zostało ograniczone do osób, które ukończyły co najmniej 18 rok życia, zostały przedstawione w Załączniku A do niniejszej Deklaracji. W przypadku łodzi frachtowych, osoby, które nie ukończyły 18 roku życia nie mogą pracować w strefach zaznaczonych na planie statku (należy załączyć do Deklaracji) jako „strefy niebezpieczne”.*

#### 2. Świadectwo zdrowia (Prawidło 1.2)

*Prawo, Rozdział XI; Rozporządzenia, Przepisy 1223-1233.*

*W stosownych przypadkach świadectwa zdrowia odpowiadać będą wymaganiom STCW; a w pozostałych przypadkach stosowane będą wymagania STCW wraz z wszelkimi koniecznymi zmianami.*

*Zaświadczenia o dobrym wzroku może wydać licencjonowany optyk, znajdujący się na liście zatwierdzonej przez Ministerstwo.*

*Badania lekarskie są zgodne z Wytycznymi MOP/WHO wspomnianych w Wytycznej B1.2.1*

.....  
.....

## Deklaracja Zgodności – Część II

*Środki zastosowane w celu zapewnienia ciągłej zgodności*

*między inspekcjami*

Armatorzy ustanowili następujące środki, określone w Morskim Certyfikacie Pracy, do którego załączona jest niniejsza Deklaracja, w celu zapewnienia ciągłości zgodności pomiędzy inspekcjami:

*(Poniżej należy wymienić środki określone w celu zapewnienia zgodności z każdym punktem w Części I)*

### 1. Minimalny wiek (Prawidło 1.1)



*Data urodzenia każdego marynarza jest odnotowywana przy jego/jej nazwisku na wykazie załogi.*

*Wykaz jest sprawdzany na początku każdego rejsu przez kapitana lub oficera działającego w jego imieniu („kompetentny oficer”), który zapisuje datę takiej weryfikacji.*

*Każdy marynarz w wieku poniżej 18 roku życia w chwili zaciągnięcia, otrzymuje notę zabraniającą jemu/jej wykonywania prac nocnych lub prac konkretnie wymienionych jako niebezpieczne (patrz Część I, sekcja 1, powyżej) oraz wszelkich innych prac niebezpiecznych, i zobowiązuje jego/ją do skonsultowania się z kompetentnym oficerem w przypadku wątpliwości. Kopia noty, wraz z podpisem pod słowami „otrzymałem i zapoznałem się z treścią”, oraz data podpisu, przechowywane są przez kompetentnego oficera.*

### 2. Świadectwo zdrowia (Prawidło 1.2)



*Świadectwa zdrowia są przechowywane w ścisłej poufności przez kompetentnego oficera, wraz z wykazem przygotowanym w ramach obowiązków kompetentnego oficera i określającym dla każdego marynarza na statku: funkcje marynarza, datę aktualnego świadectwa (świadectw) zdrowia oraz stan zdrowia odnotowany na odnośnym świadectwie.*

*W każdym przypadku zaistnienia ewentualnych wątpliwości na temat tego, czy marynarz jest w odpowiedniej formie, aby wykonywać konkretną funkcję lub funkcje, kompetentny oficer konsultuje się z lekarzem marynarza lub z innym dyplomowanym lekarzem i załącza streszczenie wniosków lekarza do ewidencji, jak również imię i nazwisko lekarza, numer telefonu a także datę konsultacji.*

.....

.....

Powyższy tekst jest autentycznym tekstem Konwencji przyjętej należycie przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy na jej dziewięćdziesiątej czwartej sesji, która odbyła się w Genewie i została ogłoszona za zamkniętą w dniu 23 lutego 2006 r.

Na dowód czego w dniu dwudziestego trzeciego lutego 2006 r. złożyli swe podpisy.

Za zgodność tłumaczenia z oryginałem:

Marek Wałęskiewicz  
Dyrektor Departamentu Dialogu i Partnerstwa Społecznego  
Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej