

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2007 Nr. 93

A. TITEL

*Maritiem arbeidsverdrag, 2006;
Genève, 23 februari 2006*

B. TEKST¹⁾

Maritime Labour Convention, 2006

Preamble

The General Conference of the International Labour Organization,

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

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

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

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

¹⁾ De Franse tekst is niet afgedrukt.

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

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

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

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

Recalling that the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, sets out a general legal framework within which all activities in the oceans and seas must be carried out and is of strategic importance as the basis for national, regional and global action and cooperation in the marine sector, and that its integrity needs to be maintained, and

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

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

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

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

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

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

General Obligations

Article I

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

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

Definitions and Scope of Application

Article II

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

a) *competent authority* means the minister, government department or other authority having power to issue and enforce regulations, orders or other instructions having the force of law in respect of the subject matter of the provision concerned;

b) *declaration of maritime labour compliance* means the declaration referred to in Regulation 5.1.3;

c) *gross tonnage* means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor Convention; for ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the International Maritime Organization, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969);

d) *maritime labour certificate* means the certificate referred to in Regulation 5.1.3;

e) *requirements of this Convention* refers to the requirements in these Articles and in the Regulations and Part A of the Code of this Convention;

f) *seafarer* means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies;

g) *seafarers' employment agreement* includes both a contract of employment and articles of agreement;

h) *seafarer recruitment and placement service* means any person, company, institution, agency or other organization, in the public or the private sector, which is engaged in recruiting seafarers on behalf of shipowners or placing seafarers with shipowners;

i) *ship* means a ship other than one which navigates exclusively in inland waters or waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply;

j) *shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has

assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organization or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner.

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

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

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

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

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

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

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

Fundamental Rights and Principles

Article III

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

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

Seafarers' Employment and Social Rights

Article IV

1. Every seafarer has the right to a safe and secure workplace that complies with safety standards.
2. Every seafarer has a right to fair terms of employment.
3. Every seafarer has a right to decent working and living conditions on board ship.
4. Every seafarer has a right to health protection, medical care, welfare measures and other forms of social protection.
5. Each Member shall ensure, within the limits of its jurisdiction, that the seafarers' employment and social rights set out in the preceding paragraphs of this Article are fully implemented in accordance with the requirements of this Convention. Unless specified otherwise in the Convention, such implementation may be achieved through national laws or regulations, through applicable collective bargaining agreements or through other measures or in practice.

Implementation and Enforcement Responsibilities

Article V

1. Each Member shall implement and enforce laws or regulations or other measures that it has adopted to fulfil its commitments under this Convention with respect to ships and seafarers under its jurisdiction.
2. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over ships that fly its flag by establishing a system for ensuring compliance with the requirements of this Convention, including regular inspections, reporting, monitoring and legal proceedings under the applicable laws.
3. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry a maritime labour certificate and a declaration of maritime labour compliance as required by this Convention.
4. A ship to which this Convention applies may, in accordance with international law, be inspected by a Member other than the flag State, when the ship is in one of its ports, to determine whether the ship is in compliance with the requirements of this Convention.

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

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

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

Regulations and Parts A and B of the Code

Article VI

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

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

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

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

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

Consultation with Shipowners' and Seafarers' Organizations

Article VII

Any derogation, exemption or other flexible application of this Convention for which the Convention requires consultation with shipowners' and seafarers' organizations may, in cases where representative

organizations of shipowners or of seafarers do not exist within a Member, only be decided by that Member through consultation with the Committee referred to in Article XIII.

Entry into Force

Article VIII

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

Denunciation

Article IX

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

Effect of Entry into Force

Article X

This Convention revises the following Conventions:

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

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

- Placing of Seamen Convention, 1920 (No. 9)
- Medical Examination of Young Persons (Sea) Convention, 1921 (No. 16)
- Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No. 22)
- Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23)
- Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53)
- Holidays with Pay (Sea) Convention, 1936 (No. 54)
- Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55)
- Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (No. 56)
- Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1936 (No. 57)
- Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 58)
- Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No. 68)
- Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69)
- Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70)
- Paid Vacations (Seafarers) Convention, 1946 (No. 72)
- Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73)
- Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74)
- Accommodation of Crews Convention, 1946 (No. 75)
- Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946 (No. 76)
- Paid Vacations (Seafarers) Convention (Revised), 1949 (No. 91)
- Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92)
- Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1949 (No. 93)
- Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958 (No. 109)
- Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133)
- Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134)
- Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976 (No. 145)
- Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976 (No. 146)
- Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)
- Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)

Seafarers' Welfare Convention, 1987 (No. 163)
Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987
(No. 164)
Social Security (Seafarers) Convention (Revised), 1987 (No. 165)
Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166)
Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996 (No. 178)
Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 (No. 179)
Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996
(No. 180).

Depositary Functions

Article XI

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

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

Article XII

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

Special Tripartite Committee

Article XIII

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

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

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

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

Amendment of this Convention

Article XIV

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

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

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

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

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

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

7. Subject to paragraph 9 of this Article, for Members referred to in paragraph 3 of this Article, the Convention as amended shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4

of this Article or 12 months after the date on which their ratifications of the Convention have been registered, whichever date is later.

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

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

Amendments to the Code

Article XV

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

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

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

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

a) at least half the governments of Members that have ratified this Convention are represented in the meeting at which the proposal is considered; and

b) a majority of at least two-thirds of the Committee members vote in favour of the amendment; and

c) this majority comprises the votes in favour of at least half the government voting power, half the Shipowner voting power and half the Seafarer voting power of the Committee members registered at the meeting when the proposal is put to the vote.

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

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

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

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

a) before the end of the prescribed period, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it shall be bound by the amendment only after a subsequent express notification of its acceptance; and

b) before the date of entry into force of the amendment, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it will not give effect to that amendment for a specified period.

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

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

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

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

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

a) a Member that has accepted that amendment shall not be obliged to extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member which:

- (i) pursuant to paragraph 7 of this Article, has formally expressed disagreement to the amendment and has not withdrawn such disagreement; or
- (ii) pursuant to paragraph 8a) of this Article, has given notice that its acceptance is subject to its subsequent express notification and has not accepted the amendment; and

b) a Member that has accepted the amendment shall extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member that has given notice, pursuant to paragraph 8b) of this Article, that it will not give effect to that amendment for the period specified in accordance with paragraph 10 of this Article.

Authoritative Languages

Article XVI

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

Explanatory Note to the Regulations and Code of the Maritime Labour Convention

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

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

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

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

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

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

Title 2: Conditions of employment

Title 3: Accommodation, recreational facilities, food and catering

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

Title 5: Compliance and enforcement

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

7. The Convention has three underlying purposes:

a) to lay down, in its Articles and Regulations, a firm set of rights and principles;

b) to allow, through the Code, a considerable degree of flexibility in the way Members implement those rights and principles; and

c) to ensure, through Title 5, that the rights and principles are properly complied with and enforced.

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

9. The second area of flexibility in implementation is provided by formulating the mandatory requirements of many provisions in Part A in a

more general way, thus leaving a wider scope for discretion as to the precise action to be provided for at the national level. In such cases, guidance on implementation is given in the non-mandatory Part B of the Code. In this way, Members which have ratified this Convention can ascertain the kind of action that might be expected of them under the corresponding general obligation in Part A, as well as action that would not necessarily be required. For example, Standard A4.1 requires all ships to provide prompt access to the necessary medicines for medical care on board ship (paragraph 1b)) and to carry a medicine chest (paragraph 4a)). The fulfilment in good faith of this latter obligation clearly means something more than simply having a medicine chest on board each ship. A more precise indication of what is involved is provided in the corresponding Guideline B4.1.1 (paragraph 4) so as to ensure that the contents of the chest are properly stored, used and maintained.

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

The Regulations and the Code

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

Regulation 1.1 – Minimum age

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

1. No person below the minimum age shall be employed or engaged or work on a ship.
2. The minimum age at the time of the initial entry into force of this Convention is 16 years.

3. A higher minimum age shall be required in the circumstances set out in the Code.

Standard A1.1 – Minimum age

1. The employment, engagement or work on board a ship of any person under the age of 16 shall be prohibited.

2. Night work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited. For the purposes of this Standard, night shall be defined in accordance with national law and practice. It shall cover a period of at least nine hours starting no later than midnight and ending no earlier than 5 a.m.

3. An exception to strict compliance with the night work restriction may be made by the competent authority when:

- a) the effective training of the seafarers concerned, in accordance with established programmes and schedules, would be impaired; or
- b) the specific nature of the duty or a recognized training programme requires that the seafarers covered by the exception perform duties at night and the authority determines, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, that the work will not be detrimental to their health or well-being.

4. The employment, engagement or work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited where the work is likely to jeopardize their health or safety. The types of such work shall be determined by national laws or regulations or by the competent authority, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, in accordance with relevant international standards.

Guideline B1.1 – Minimum age

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

Regulation 1.2 – Medical certificate

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

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

Standard A1.2 – Medical certificate

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

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

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

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

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

6. Each medical certificate shall state in particular that:

a) the hearing and sight of the seafarer concerned, and the colour vision in the case of a seafarer to be employed in capacities where fitness for the work to be performed is liable to be affected by defective colour vision, are all satisfactory; and

b) the seafarer concerned is not suffering from any medical condition likely to be aggravated by service at sea or to render the seafarer unfit for such service or to endanger the health of other persons on board.

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

a) a medical certificate shall be valid for a maximum period of two years unless the seafarer is under the age of 18, in which case the maximum period of validity shall be one year;

b) a certification of colour vision shall be valid for a maximum period of six years.

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

a) the period of such permission does not exceed three months; and

b) the seafarer concerned is in possession of an expired medical certificate of recent date.

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

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

Guideline B1.2 – Medical certificate

Guideline B1.2.1 – International guidelines

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

Regulation 1.3 – Training and qualifications

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

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are trained or certified as competent or otherwise qualified to perform their duties.

2. Seafarers shall not be permitted to work on a ship unless they have successfully completed training for personal safety on board ship.

3. Training and certification in accordance with the mandatory instruments adopted by the International Maritime Organization shall be considered as meeting the requirements of paragraphs 1 and 2 of this Regulation.

4. Any Member which, at the time of its ratification of this Convention, was bound by the Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74), shall continue to carry out the obligations under that Convention unless and until mandatory provisions covering its subject matter have been adopted by the International Maritime Organization and entered into force, or until five years have elapsed since the entry into force of this Convention in accordance with paragraph 3 of Article VIII, whichever date is earlier.

Regulation 1.4 – Recruitment and placement

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

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

Standard A1.4 – Recruitment and placement

1. Each Member that operates a public seafarer recruitment and placement service shall ensure that the service is operated in an orderly manner that protects and promotes seafarers' employment rights as provided in this Convention.
2. Where a Member has private seafarer recruitment and placement services operating in its territory whose primary purpose is the recruitment and placement of seafarers or which recruit and place a significant number of seafarers, they shall be operated only in conformity with a standardized system of licensing or certification or other form of regulation. This system shall be established, modified or changed only after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a private recruitment and placement service, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. Undue proliferation of private seafarer recruitment and placement services shall not be encouraged.
3. The provisions of paragraph 2 of this Standard shall also apply – to the extent that they are determined by the competent authority, in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, to be appropriate – in the context of recruitment and placement services operated by a seafarers' organization in the territory of the Member for the supply of seafarers who are nationals of that Member to ships which fly its flag. The services covered by this paragraph are those fulfilling the following conditions:
 - a) the recruitment and placement service is operated pursuant to a collective bargaining agreement between that organization and a shipowner;

b) both the seafarers' organization and the shipowner are based in the territory of the Member;

c) The Member has national laws or regulations or a procedure to authorize or register the collective bargaining agreement permitting the operation of the recruitment and placement service; and

d) the recruitment and placement service is operated in an orderly manner and measures are in place to protect and promote seafarers' employment rights comparable to those provided in paragraph 5 of this Standard.

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

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

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

a) prohibit seafarer recruitment and placement services from using means, mechanisms or lists intended to prevent or deter seafarers from gaining employment for which they are qualified;

b) require that no fees or other charges for seafarer recruitment or placement or for providing employment to seafarers are borne directly or indirectly, in whole or in part, by the seafarer, other than the cost of the seafarer obtaining a national statutory medical certificate, the national seafarer's book and a passport or other similar personal travel documents, not including, however, the cost of visas, which shall be borne by the shipowner; and

c) ensure that seafarer recruitment and placement services operating in its territory:

(i) maintain an up-to-date register of all seafarers recruited or placed through them, to be available for inspection by the competent authority;

(ii) make sure that seafarers are informed of their rights and duties under their employment agreements prior to or in the process of engagement and that proper arrangements are made for seafarers to examine their employment agreements before and after they are signed and for them to receive a copy of the agreements;

(iii) verify that seafarers recruited or placed by them are qualified and hold the documents necessary for the job concerned, and that the seafarers' employment agreements are in accordance with applicable laws and regulations and any collective bargaining agreement that forms part of the employment agreement;

(iv) make sure, as far as practicable, that the shipowner has the means

- to protect seafarers from being stranded in a foreign port;
- (v) examine and respond to any complaint concerning their activities and advise the competent authority of any unresolved complaint;
- (vi) establish a system of protection, by way of insurance or an equivalent appropriate measure, to compensate seafarers for monetary loss that they may incur as a result of the failure of a recruitment and placement service or the relevant shipowner under the seafarers' employment agreement to meet its obligations to them.

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

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

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

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

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

Guideline B1.4 – Recruitment and placement

Guideline B1.4.1 – Organizational and operational guidelines

1. When fulfilling its obligations under Standard A1.4, paragraph 1, the competent authority should consider:
 - a) taking the necessary measures to promote effective cooperation among seafarer recruitment and placement services, whether public or private;

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

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

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

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

3. Consideration should be given to encouraging international cooperation between Members and relevant organizations, such as:
- a) the systematic exchange of information on the maritime industry and labour market on a bilateral, regional and multilateral basis;
 - b) the exchange of information on maritime labour legislation;
 - c) the harmonization of policies, working methods and legislation governing recruitment and placement of seafarers;

- d) the improvement of procedures and conditions for the international recruitment and placement of seafarers; and
- e) workforce planning, taking account of the supply of and demand for seafarers and the requirements of the maritime industry.

TITLE 2. CONDITIONS OF EMPLOYMENT

Regulation 2.1 – Seafarers’ employment agreements

Purpose: To ensure that seafarers have a fair employment agreement

1. The terms and conditions for employment of a seafarer shall be set out or referred to in a clear written legally enforceable agreement and shall be consistent with the standards set out in the Code.
2. Seafarers’ employment agreements shall be agreed to by the seafarer under conditions which ensure that the seafarer has an opportunity to review and seek advice on the terms and conditions in the agreement and freely accepts them before signing.
3. To the extent compatible with the Member’s national law and practice, seafarers’ employment agreements shall be understood to incorporate any applicable collective bargaining agreements.

Standard A2.1 – Seafarers’ employment agreements

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

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

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

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

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

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

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

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

Guideline B2.1 – Seafarers' employment agreements

Guideline B2.1.1 – Record of employment

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

Regulation 2.2 – Wages

Purpose: To ensure that seafarers are paid for their services

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

Standard A2.2 – Wages

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

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

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

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

a) a system for enabling seafarers, at the time of their entering employment or during it, to allot, if they so desire, a proportion of their wages for remittance at regular intervals to their families by bank transfers or similar means; and

b) a requirement that allotments should be remitted in due time and directly to the person or persons nominated by the seafarers.

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

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

Guideline B2.2 – Wages

Guideline B2.2.1 – Specific definitions

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

a) *able seafarer* means any seafarer who is deemed competent to perform any duty which may be required of a rating serving in the deck department, other than the duties of a supervisory or specialist rating, or who is defined as such by national laws, regulations or practice, or by collective agreement;

b) *basic pay or wages* means the pay, however composed, for normal hours of work; it does not include payments for overtime worked, bonuses, allowances, paid leave or any other additional remuneration;

c) *consolidated wage* means a wage or salary which includes the basic pay and other pay-related benefits; a consolidated wage may include compensation for all overtime hours which are worked and all other pay-related benefits, or it may include only certain benefits in a partial consolidation;

d) *hours of work* means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;

e) *overtime* means time worked in excess of the normal hours of work.

Guideline B2.2.2 – Calculation and payment

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

a) for the purpose of calculating wages, the normal hours of work at sea and in port should not exceed eight hours per day;

b) for the purpose of calculating overtime, the number of normal hours per week covered by the basic pay or wages should be prescribed by national laws or regulations, if not determined by collective agreements, but should not exceed 48 hours per week; collective agreements may provide for a different but not less favourable treatment;

c) the rate or rates of compensation for overtime, which should be not less than one and one-quarter times the basic pay or wages per hour, should be prescribed by national laws or regulations or by collective agreements, if applicable; and

d) records of all overtime worked should be maintained by the master, or a person assigned by the master, and endorsed by the seafarer at no greater than monthly intervals.

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

a) the seafarers' employment agreement should specify clearly, where appropriate, the number of hours of work expected of the seafarer in return for this remuneration, and any additional allowances which might be due in addition to the consolidated wage, and in which circumstances;

b) where hourly overtime is payable for hours worked in excess of those covered by the consolidated wage, the hourly rate should be not less than one and one-quarter times the basic rate corresponding to the normal hours of work as defined in paragraph 1 of this Guideline; the same principle should be applied to the overtime hours included in the consolidated wage;

c) remuneration for that portion of the fully or partially consolidated wage representing the normal hours of work as defined in paragraph 1a) of this Guideline should be no less than the applicable minimum wage; and

d) for seafarers whose wages are partially consolidated, records of all overtime worked should be maintained and endorsed as provided for in paragraph 1d) of this Guideline.

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

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

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

b) the seafarers' employment agreement specifying the applicable wages or wage rates should be carried on board the ship; information on the amount of wages or wage rates should be made available to each seafarer, either by providing at least one signed copy of the relevant

information to the seafarer in a language which the seafarer understands, or by posting a copy of the agreement in a place accessible to seafarers or by some other appropriate means;

c) wages should be paid in legal tender; where appropriate, they may be paid by bank transfer, bank cheque, postal cheque or money order;

d) on termination of engagement all remuneration due should be paid without undue delay;

e) adequate penalties or other appropriate remedies should be imposed by the competent authority where shipowners unduly delay, or fail to make, payment of all remuneration due;

f) wages should be paid directly to seafarers' designated bank accounts unless they request otherwise in writing;

g) subject to subparagraph h) of this paragraph, the shipowner should impose no limit on seafarers' freedom to dispose of their remuneration;

h) deduction from remuneration should be permitted only if:

(i) there is an express provision in national laws or regulations or in an applicable collective agreement and the seafarer has been informed, in the manner deemed most appropriate by the competent authority, of the conditions for such deductions; and

(ii) the deductions do not in total exceed the limit that may have been established by national laws or regulations or collective agreements or court decisions for making such deductions;

i) no deductions should be made from a seafarer's remuneration in respect of obtaining or retaining employment;

j) monetary fines against seafarers other than those authorized by national laws or regulations, collective agreements or other measures should be prohibited;

k) the competent authority should have the power to inspect stores and services provided on board ship to ensure that fair and reasonable prices are applied for the benefit of the seafarers concerned; and

l) to the extent that seafarers' claims for wages and other sums due in respect of their employment are not secured in accordance with the provisions of the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, such claims should be protected in accordance with the Protection of Workers' Claims (Employer's Insolvency) Convention, 1992 (No. 173).

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

Guideline B2.2.3 – Minimum wages

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

wages for seafarers. Representative shipowners' and seafarers' organizations should participate in the operation of such procedures.

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

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

3. The competent authority should ensure:

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

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

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

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

Regulation 2.3 – Hours of work and hours of rest

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

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

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

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

1. For the purpose of this Standard, the term:
 - a) *hours of work* means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;
 - b) *hours of rest* means time outside hours of work; this term does not include short breaks.
2. Each Member shall within the limits set out in paragraphs 5 to 8 of this Standard fix either a maximum number of hours of work which shall not be exceeded in a given period of time, or a minimum number of hours of rest which shall be provided in a given period of time.
3. Each Member acknowledges that the normal working hours' standard for seafarers, like that for other workers, shall be based on an eight-hour day with one day of rest per week and rest on public holidays. However, this shall not prevent the Member from having procedures to authorize or register a collective agreement which determines seafarers' normal working hours on a basis no less favourable than this standard.
4. In determining the national standards, each Member shall take account of the danger posed by the fatigue of seafarers, especially those whose duties involve navigational safety and the safe and secure operation of the ship.
5. The limits on hours of work or rest shall be as follows:
 - a) maximum hours of work shall not exceed:
 - (i) 14 hours in any 24-hour period; and
 - (ii) 72 hours in any seven-day period;or
 - b) minimum hours of rest shall not be less than:
 - (i) ten hours in any 24-hour period; and
 - (ii) 77 hours in any seven-day period.
6. Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.
7. Musters, fire-fighting and lifeboat drills, and drills prescribed by national laws and regulations and by international instruments, shall be conducted in a manner that minimizes the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.
8. When a seafarer is on call, such as when a machinery space is unattended, the seafarer shall have an adequate compensatory rest period if the normal period of rest is disturbed by call-outs to work.
9. If no collective agreement or arbitration award exists or if the competent authority determines that the provisions in the agreement or award in respect of paragraph 7 or 8 of this Standard are inadequate, the competent authority shall determine such provisions to ensure the seafarers concerned have sufficient rest.

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

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

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

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

13. Nothing in paragraphs 5 and 6 of this Standard shall prevent a Member from having national laws or regulations or a procedure for the competent authority to authorize or register collective agreements permitting exceptions to the limits set out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the provisions of this Standard but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watchkeeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.

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

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

Guideline B2.3.1 – Young seafarers

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

a) working hours should not exceed eight hours per day and 40 hours per week and overtime should be worked only where unavoidable for safety reasons;

b) sufficient time should be allowed for all meals, and a break of at least one hour for the main meal of the day should be assured; and

c) a 15-minute rest period as soon as possible following each two hours of continuous work should be allowed.

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

a) they are impracticable for young seafarers in the deck, engine room and catering departments assigned to watchkeeping duties or working on a rostered shift-work system; or

b) the effective training of young seafarers in accordance with established programmes and schedules would be impaired.

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

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

Regulation 2.4 – Entitlement to leave

Purpose: To ensure that seafarers have adequate leave

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

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

Standard A2.4 – Entitlement to leave

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

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

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

Guideline B2.4 – Entitlement to leave

Guideline B2.4.1 – Calculation of entitlement

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

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

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

4. The following should not be counted as part of annual leave with pay:

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

Guideline B2.4.2 – Taking of annual leave

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

2. Seafarers should in principle have the right to take annual leave in the place with which they have a substantial connection, which would normally be the same as the place to which they are entitled to be repat-

riated. Seafarers should not be required without their consent to take annual leave due to them in another place except under the provisions of a seafarers' employment agreement or of national laws or regulations.

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

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

Guideline B2.4.3 – Division and accumulation

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

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

Guideline B2.4.4 – Young seafarers

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

Regulation 2.5 – Repatriation

Purpose: To ensure that seafarers are able to return home

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

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

Standard A2.5 – Repatriation

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Guideline B2.5 – Repatriation

Guideline B2.5.1 – Entitlement

1. Seafarers should be entitled to repatriation:

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

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

3. The costs to be borne by the shipowner for repatriation under Standard A2.5 should include at least the following:

- a) passage to the destination selected for repatriation in accordance with paragraph 6 of this Guideline;
- b) accommodation and food from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination;
- c) pay and allowances from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination, if provided for by national laws or regulations or collective agreements;
- d) transportation of 30 kg of the seafarers' personal luggage to the repatriation destination; and
- e) medical treatment when necessary until the seafarers are medically fit to travel to the repatriation destination.

4. Time spent awaiting repatriation and repatriation travel time should not be deducted from paid leave accrued to the seafarers.

5. Shipowners should be required to continue to cover the costs of repatriation until the seafarers concerned are landed at a destination prescribed pursuant to this Code or are provided with suitable employment on board a ship proceeding to one of those destinations.

6. Each Member should require that shipowners take responsibility for repatriation arrangements by appropriate and expeditious means. The normal mode of transport should be by air. The Member should prescribe the destinations to which seafarers may be repatriated. The destinations should include the countries with which seafarers may be deemed to have a substantial connection including:

- a) the place at which the seafarer agreed to enter into the engagement;
- b) the place stipulated by collective agreement;
- c) the seafarer's country of residence; or
- d) such other place as may be mutually agreed at the time of engagement.

7. Seafarers should have the right to choose from among the prescribed destinations the place to which they are to be repatriated.

8. The entitlement to repatriation may lapse if the seafarers concerned do not claim it within a reasonable period of time to be defined by national laws or regulations or collective agreements.

Guideline B2.5.2 – Implementation by Members

1. Every possible practical assistance should be given to a seafarer stranded in a foreign port pending repatriation and in the event of delay in the repatriation of the seafarer, the competent authority in the foreign port should ensure that the consular or local representative of the flag State and the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate, is informed immediately.

2. Each Member should have regard to whether proper provision is made:

a) for the return of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port for reasons for which they are not responsible:

- (i) to the port at which the seafarer concerned was engaged; or
- (ii) to a port in the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate; or
- (iii) to another port agreed upon between the seafarer and the master or shipowner, with the approval of the competent authority or under other appropriate safeguards;

b) for medical care and maintenance of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port in consequence of sickness or injury incurred in the service of the ship and not due to their own wilful misconduct.

3. If, after young seafarers under the age of 18 have served on a ship for at least four months during their first foreign-going voyage, it becomes apparent that they are unsuited to life at sea, they should be given the opportunity of being repatriated at no expense to themselves from the first suitable port of call in which there are consular services of the flag State, or the State of nationality or residence of the young seafarer. Notification of any such repatriation, with the reasons therefor, should be given to the authority which issued the papers enabling the young seafarers concerned to take up seagoing employment.

Regulation 2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

Purpose: To ensure that seafarers are compensated when a ship is lost or has foundered

1. Seafarers are entitled to adequate compensation in the case of injury, loss or unemployment arising from the ship's loss or foundering.

Standard A2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

1. Each Member shall make rules ensuring that, in every case of loss or foundering of any ship, the shipowner shall pay to each seafarer on board an indemnity against unemployment resulting from such loss or foundering.

2. The rules referred to in paragraph 1 of this Standard shall be without prejudice to any other rights a seafarer may have under the national law of the Member concerned for losses or injuries arising from a ship's loss or foundering.

Guideline B2.6 – Seafarer compensation for the ship’s loss or foundering

Guideline B2.6.1 – Calculation of indemnity against unemployment

1. The indemnity against unemployment resulting from a ship’s foundering or loss should be paid for the days during which the seafarer remains in fact unemployed at the same rate as the wages payable under the employment agreement, but the total indemnity payable to any one seafarer may be limited to two months’ wages.

2. Each Member should ensure that seafarers have the same legal remedies for recovering such indemnities as they have for recovering arrears of wages earned during the service.

Regulation 2.7 – Manning levels

Purpose: To ensure that seafarers work on board ships with sufficient personnel for the safe, efficient and secure operation of the ship

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers employed on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security under all conditions, taking into account concerns about seafarer fatigue and the particular nature and conditions of the voyage.

Standard A2.7 – Manning levels

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security. Every ship shall be manned by a crew that is adequate, in terms of size and qualifications, to ensure the safety and security of the ship and its personnel, under all operating conditions, in accordance with the minimum safe manning document or an equivalent issued by the competent authority, and to comply with the standards of this Convention.

2. When determining, approving or revising manning levels, the competent authority shall take into account the need to avoid or minimize excessive hours of work to ensure sufficient rest and to limit fatigue, as well as the principles in applicable international instruments, especially those of the International Maritime Organization, on manning levels.

3. When determining manning levels, the competent authority shall take into account all the requirements within Regulation 3.2 and Standard A3.2 concerning food and catering.

Guideline B2.7 – Manning levels

Guideline B2.7.1 – Dispute settlement

1. Each Member should maintain, or satisfy itself that there is maintained, efficient machinery for the investigation and settlement of complaints or disputes concerning the manning levels on a ship.

2. Representatives of shipowners' and seafarers' organizations should participate, with or without other persons or authorities, in the operation of such machinery.

Regulation 2.8 – Career and skill development and opportunities for seafarers' employment

Purpose: To promote career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Each Member shall have national policies to promote employment in the maritime sector and to encourage career and skill development and greater employment opportunities for seafarers domiciled in its territory.

Standard A2.8 – Career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Each Member shall have national policies that encourage career and skill development and employment opportunities for seafarers, in order to provide the maritime sector with a stable and competent workforce.

2. The aim of the policies referred to in paragraph 1 of this Standard shall be to help seafarers strengthen their competencies, qualifications and employment opportunities.

3. Each Member shall, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, establish clear objectives for the vocational guidance, education and training of seafarers whose duties on board ship primarily relate to the safe operation and navigation of the ship, including ongoing training.

Guideline B2.8 – Career and skill development and employment opportunities for seafarers

Guideline B2.8.1 – Measures to promote career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Measures to achieve the objectives set out in Standard A2.8 might include:

- a) agreements providing for career development and skills training with a shipowner or an organization of shipowners; or
- b) arrangements for promoting employment through the establishment and maintenance of registers or lists, by categories, of qualified seafarers; or
- c) promotion of opportunities, both on board and ashore, for further training and education of seafarers to provide for skill development and portable competencies in order to secure and retain decent work, to improve individual employment prospects and to meet the changing technology and labour market conditions of the maritime industry.

Guideline B2.8.2 – Register of seafarers

1. Where registers or lists govern the employment of seafarers, these registers or lists should include all occupational categories of seafarers in a manner determined by national law or practice or by collective agreement.
2. Seafarers on such a register or list should have priority of engagement for seafaring.
3. Seafarers on such a register or list should be required to be available for work in a manner to be determined by national law or practice or by collective agreement.
4. To the extent that national laws or regulations permit, the number of seafarers on such registers or lists should be periodically reviewed so as to achieve levels adapted to the needs of the maritime industry.
5. When a reduction in the number of seafarers on such a register or list becomes necessary, all appropriate measures should be taken to prevent or minimize detrimental effects on seafarers, account being taken of the economic and social situation of the country concerned.

TITLE 3. ACCOMMODATION, RECREATIONAL FACILITIES, FOOD AND CATERING

Regulation 3.1 – Accommodation and recreational facilities

Purpose: To ensure that seafarers have decent accommodation and recreational facilities on board

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag provide and maintain decent accommodations and recreational facilities for seafarers working or living on board, or both, consistent with promoting the seafarers' health and well-being.
2. The requirements in the Code implementing this Regulation which relate to ship construction and equipment apply only to ships constructed on or after the date when this Convention comes into force for the Member concerned. For ships constructed before that date, the requirements

relating to ship construction and equipment that are set out in the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92), and the Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133), shall continue to apply to the extent that they were applicable, prior to that date, under the law or practice of the Member concerned. A ship shall be deemed to have been constructed on the date when its keel is laid or when it is at a similar stage of construction.

3. Unless expressly provided otherwise, any requirement under an amendment to the Code relating to the provision of seafarer accommodation and recreational facilities shall apply only to ships constructed on or after the amendment takes effect for the Member concerned.

Standard A3.1 – Accommodation and recreational facilities

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that ships that fly its flag:

- a) meet minimum standards to ensure that any accommodation for seafarers, working or living on board, or both, is safe, decent and in accordance with the relevant provisions of this Standard; and
- b) are inspected to ensure initial and ongoing compliance with those standards.

2. In developing and applying the laws and regulations to implement this Standard, the competent authority, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, shall:

- a) take into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention, in light of the specific needs of seafarers that both live and work on board ship, and
- b) give due consideration to the guidance contained in Part B of this Code.

3. The inspections required under Regulation 5.1.4 shall be carried out when:

- a) a ship is registered or re-registered; or
- b) the seafarer accommodation on a ship has been substantially altered.

4. The competent authority shall pay particular attention to ensuring implementation of the requirements of this Convention relating to:

- a) the size of rooms and other accommodation spaces;
- b) heating and ventilation;
- c) noise and vibration and other ambient factors;
- d) sanitary facilities;
- e) lighting; and
- f) hospital accommodation.

5. The competent authority of each Member shall require that ships that fly its flag meet the minimum standards for on-board accommodation and recreational facilities that are set out in paragraphs 6 to 17 of this Standard.

6. With respect to general requirements for accommodation:

a) there shall be adequate headroom in all seafarer accommodation; the minimum permitted headroom in all seafarer accommodation where full and free movement is necessary shall be not less than 203 centimetres; the competent authority may permit some limited reduction in headroom in any space, or part of any space, in such accommodation where it is satisfied that such reduction:

(i) is reasonable; and

(ii) will not result in discomfort to the seafarers;

b) the accommodation shall be adequately insulated;

c) in ships other than passenger ships, as defined in Regulation 2e) and f) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (the "SOLAS Convention"), sleeping rooms shall be situated above the load line amidships or aft, except that in exceptional cases, where the size, type or intended service of the ship renders any other location impracticable, sleeping rooms may be located in the fore part of the ship, but in no case forward of the collision bulkhead;

d) in passenger ships, and in special ships constructed in compliance with the IMO Code of Safety for Special Purpose Ships, 1983, and subsequent versions (hereinafter called "special purpose ships"), the competent authority may, on condition that satisfactory arrangements are made for lighting and ventilation, permit the location of sleeping rooms below the load line, but in no case shall they be located immediately beneath working alleyways;

e) there shall be no direct openings into sleeping rooms from cargo and machinery spaces or from galleys, storerooms, drying rooms or communal sanitary areas; that part of a bulkhead separating such places from sleeping rooms and external bulkheads shall be efficiently constructed of steel or other approved substance and be watertight and gas-tight;

f) the materials used to construct internal bulkheads, panelling and sheeting, floors and joinings shall be suitable for the purpose and conducive to ensuring a healthy environment;

g) proper lighting and sufficient drainage shall be provided; and

h) accommodation and recreational and catering facilities shall meet the requirements in Regulation 4.3, and the related provisions in the Code, on health and safety protection and accident prevention, with respect to preventing the risk of exposure to hazardous levels of noise and vibration and other ambient factors and chemicals on board ships, and to provide an acceptable occupational and on-board living environment for seafarers.

7. With respect to requirements for ventilation and heating:

a) sleeping rooms and mess rooms shall be adequately ventilated;

b) ships, except those regularly engaged in trade where temperate climatic conditions do not require this, shall be equipped with air condi-

tioning for seafarer accommodation, for any separate radio room and for any centralized machinery control room;

c) all sanitary spaces shall have ventilation to the open air, independently of any other part of the accommodation; and

d) adequate heat through an appropriate heating system shall be provided, except in ships exclusively on voyages in tropical climates.

8. With respect to requirements for lighting, subject to such special arrangements as may be permitted in passenger ships, sleeping rooms and mess rooms shall be lit by natural light and provided with adequate artificial light.

9. When sleeping accommodation on board ships is required, the following requirements for sleeping rooms apply:

a) in ships other than passenger ships, an individual sleeping room shall be provided for each seafarer; in the case of ships of less than 3,000 gross tonnage or special purpose ships, exemptions from this requirement may be granted by the competent authority after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;

b) separate sleeping rooms shall be provided for men and for women;

c) sleeping rooms shall be of adequate size and properly equipped so as to ensure reasonable comfort and to facilitate tidiness;

d) a separate berth for each seafarer shall in all circumstances be provided;

e) the minimum inside dimensions of a berth shall be at least 198 centimetres by 80 centimetres;

f) in single berth seafarers' sleeping rooms the floor area shall not be less than:

(i) 4.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;

(ii) 5.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;

(iii) 7 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;

g) however, in order to provide single berth sleeping rooms on ships of less than 3,000 gross tonnage, passenger ships and special purpose ships, the competent authority may allow a reduced floor area;

h) in ships of less than 3,000 gross tonnage other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms may be occupied by a maximum of two seafarers; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 7 square metres;

i) on passenger ships and special purpose ships the floor area of sleeping rooms for seafarers not performing the duties of ships' officers shall not be less than:

(i) 7.5 square metres in rooms accommodating two persons;

(ii) 11.5 square metres in rooms accommodating three persons;

(iii) 14.5 square metres in rooms accommodating four persons;

j) on special purpose ships sleeping rooms may accommodate more than four persons; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 3.6 square metres per person;

k) on ships other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms for seafarers who perform the duties of ships' officers, where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person shall not be less than:

- (i) 7.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;
- (ii) 8.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;
- (iii) 10 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;

l) on passenger ships and special purpose ships the floor area for seafarers performing the duties of ships' officers where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person for junior officers shall not be less than 7.5 square metres and for senior officers not less than 8.5 square metres; junior officers are understood to be at the operational level, and senior officers at the management level;

m) the master, the chief engineer and the chief navigating officer shall have, in addition to their sleeping rooms, an adjoining sitting room, day room or equivalent additional space; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;

n) for each occupant, the furniture shall include a clothes locker of ample space (minimum 475 litres) and a drawer or equivalent space of not less than 56 litres; if the drawer is incorporated in the clothes locker then the combined minimum volume of the clothes locker shall be 500 litres; it shall be fitted with a shelf and be able to be locked by the occupant so as to ensure privacy;

o) each sleeping room shall be provided with a table or desk, which may be of the fixed, drop-leaf or slide-out type, and with comfortable seating accommodation as necessary.

10. With respect to requirements for mess rooms:

a) mess rooms shall be located apart from the sleeping rooms and as close as practicable to the galley; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned; and

b) mess rooms shall be of adequate size and comfort and properly furnished and equipped (including ongoing facilities for refreshment), taking account of the number of seafarers likely to use them at any one time; provision shall be made for separate or common mess room facilities as appropriate.

11. With respect to requirements for sanitary facilities:

a) all seafarers shall have convenient access on the ship to sanitary facilities meeting minimum standards of health and hygiene and reasonable standards of comfort, with separate sanitary facilities being provided for men and for women;

b) there shall be sanitary facilities within easy access of the navigating bridge and the machinery space or near the engine room control centre; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;

c) in all ships a minimum of one toilet, one wash basin and one tub or shower or both for every six persons or less who do not have personal facilities shall be provided at a convenient location;

d) with the exception of passenger ships, each sleeping room shall be provided with a washbasin having hot and cold running fresh water, except where such a washbasin is situated in the private bathroom provided;

e) in passenger ships normally engaged on voyages of not more than four hours' duration, consideration may be given by the competent authority to special arrangements or to a reduction in the number of facilities required; and

f) hot and cold running fresh water shall be available in all wash places.

12. With respect to requirements for hospital accommodation, ships carrying 15 or more seafarers and engaged in a voyage of more than three days' duration shall provide separate hospital accommodation to be used exclusively for medical purposes; the competent authority may relax this requirement for ships engaged in coastal trade; in approving on-board hospital accommodation, the competent authority shall ensure that the accommodation will, in all weathers, be easy of access, provide comfortable housing for the occupants and be conducive to their receiving prompt and proper attention.

13. Appropriately situated and furnished laundry facilities shall be available.

14. All ships shall have a space or spaces on open deck to which the seafarers can have access when off duty, which are of adequate area having regard to the size of the ship and the number of seafarers on board.

15. All ships shall be provided with separate offices or a common ship's office for use by deck and engine departments; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.

16. Ships regularly trading to mosquito-infested ports shall be fitted with appropriate devices as required by the competent authority.

17. Appropriate seafarers' recreational facilities, amenities and services, as adapted to meet the special needs of seafarers who must live and work on ships, shall be provided on board for the benefit of all seafarers, taking into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention.

18. The competent authority shall require frequent inspections to be carried out on board ships, by or under the authority of the master, to ensure that seafarer accommodation is clean, decently habitable and maintained in a good state of repair. The results of each such inspection shall be recorded and be available for review.

19. In the case of ships where there is need to take account, without discrimination, of the interests of seafarers having differing and distinctive religious and social practices, the competent authority may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, permit fairly applied variations in respect of this Standard on condition that such variations do not result in overall facilities less favourable than those which would result from the application of this Standard.

20. Each Member may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, exempt ships of less than 200 gross tonnage where it is reasonable to do so, taking account of the size of the ship and the number of persons on board in relation to the requirements of the following provisions of this Standard:

- a) paragraphs 7b), 11d) and 13; and
- b) paragraph 9f) and h) to (l) inclusive, with respect to floor area only.

21. Any exemptions with respect to the requirements of this Standard may be made only where they are expressly permitted in this Standard and only for particular circumstances in which such exemptions can be clearly justified on strong grounds and subject to protecting the seafarers' health and safety.

Guideline B3.1 – Accommodation and recreational facilities

Guideline B3.1.1 – Design and construction

1. External bulkheads of sleeping rooms and mess rooms should be adequately insulated. All machinery casings and all boundary bulkheads of galleys and other spaces in which heat is produced should be adequately insulated where there is a possibility of resulting heat effects in adjoining accommodation or passageways. Measures should also be taken to provide protection from heat effects of steam or hot-water service pipes or both.

2. Sleeping rooms, mess rooms, recreation rooms and alleyways in the accommodation space should be adequately insulated to prevent condensation or overheating.

3. The bulkhead surfaces and deckheads should be of material with a surface easily kept clean. No form of construction likely to harbour vermin should be used.

4. The bulkhead surfaces and deckheads in sleeping rooms and mess rooms should be capable of being easily kept clean and light in colour with a durable, nontoxic finish.

5. The decks in all seafarer accommodation should be of approved material and construction and should provide a non-slip surface impervious to damp and easily kept clean.

6. Where the floorings are made of composite materials, the joints with the sides should be profiled to avoid crevices.

Guideline B3.1.2 – Ventilation

1. The system of ventilation for sleeping rooms and mess rooms should be controlled so as to maintain the air in a satisfactory condition and to ensure a sufficiency of air movement in all conditions of weather and climate.

2. Air-conditioning systems, whether of a centralized or individual unit type, should be designed to:

a) maintain the air at a satisfactory temperature and relative humidity as compared to outside air conditions, ensure a sufficiency of air changes in all air-conditioned spaces, take account of the particular characteristics of operations at sea and not produce excessive noises or vibrations; and

b) facilitate easy cleaning and disinfection to prevent or control the spread of disease.

3. Power for the operation of the air conditioning and other aids to ventilation required by the preceding paragraphs of this Guideline should be available at all times when seafarers are living or working on board and conditions so require. However, this power need not be provided from an emergency source.

Guideline B3.1.3 – Heating

1. The system of heating the seafarer accommodation should be in operation at all times when seafarers are living or working on board and conditions require its use.

2. In all ships in which a heating system is required, the heating should be by means of hot water, warm air, electricity, steam or equivalent. However, within the accommodation area, steam should not be used as a medium for heat transmission. The heating system should be capable of maintaining the temperature in seafarer accommodation at a satisfactory level under normal conditions of weather and climate likely to be met within the trade in which the ship is engaged. The competent authority should prescribe the standard to be provided.

3. Radiators and other heating apparatus should be placed and, where necessary, shielded so as to avoid risk of fire or danger or discomfort to the occupants.

Guideline B3.1.4 – Lighting

1. In all ships, electric light should be provided in the seafarer accommodation. If there are not two independent sources of electricity for lighting, additional lighting should be provided by properly constructed lamps or lighting apparatus for emergency use.

2. In sleeping rooms an electric reading lamp should be installed at the head of each berth.

3. Suitable standards of natural and artificial lighting should be fixed by the competent authority.

Guideline B3.1.5 – Sleeping rooms

1. There should be adequate berth arrangements on board, making it as comfortable as possible for the seafarer and any partner who may accompany the seafarer.

2. Where the size of the ship, the activity in which it is to be engaged and its layout make it reasonable and practicable, sleeping rooms should be planned and equipped with a private bathroom, including a toilet, so as to provide reasonable comfort for the occupants and to facilitate tidiness.

3. As far as practicable, sleeping rooms of seafarers should be so arranged that watches are separated and that no seafarers working during the day share a room with watchkeepers.

4. In the case of seafarers performing the duty of petty officers there should be no more than two persons per sleeping room.

5. Consideration should be given to extending the facility referred to in Standard A3.1, paragraph 9(m), to the second engineer officer when practicable.

6. Space occupied by berths and lockers, chests of drawers and seats should be included in the measurement of the floor area. Small or irregularly shaped spaces which do not add effectively to the space available for free movement and cannot be used for installing furniture should be excluded.

7. Berths should not be arranged in tiers of more than two; in the case of berths placed along the ship's side, there should be only a single tier where a sidelight is situated above a berth.

8. The lower berth in a double tier should be not less than 30 centimetres above the floor; the upper berth should be placed approximately midway between the bottom of the lower berth and the lower side of the deckhead beams.

9. The framework and the lee-board, if any, of a berth should be of approved material, hard, smooth, and not likely to corrode or to harbour vermin.

10. If tubular frames are used for the construction of berths, they should be completely sealed and without perforations which would give access to vermin.

11. Each berth should be fitted with a comfortable mattress with cushioning bottom or a combined cushioning mattress, including a spring bottom or a spring mattress. The mattress and cushioning material used should be made of approved material. Stuffing of material likely to harbour vermin should not be used.

12. When one berth is placed over another, a dust-proof bottom should be fitted beneath the bottom mattress or spring bottom of the upper berth.

13. The furniture should be of smooth, hard material not liable to warp or corrode.

14. Sleeping rooms should be fitted with curtains or equivalent for the sidelights.

15. Sleeping rooms should be fitted with a mirror, small cabinets for toilet requisites, a book rack and a sufficient number of coat hooks.

Guideline B3.1.6 – Mess rooms

1. Mess room facilities may be either common or separate. The decision in this respect should be taken after consultation with seafarers' and shipowners' representatives and subject to the approval of the competent authority. Account should be taken of factors such as the size of the ship and the distinctive cultural, religious and social needs of the seafarers.

2. Where separate mess room facilities are to be provided to seafarers, then separate mess rooms should be provided for:

- a) master and officers; and
- b) petty officers and other seafarers.

3. On ships other than passenger ships, the floor area of mess rooms for seafarers should be not less than 1.5 square metres per person of the planned seating capacity.

4. In all ships, mess rooms should be equipped with tables and appropriate seats, fixed or movable, sufficient to accommodate the greatest number of seafarers likely to use them at any one time.

5. There should be available at all times when seafarers are on board:
 - a) a refrigerator, which should be conveniently situated and of sufficient capacity for the number of persons using the mess room or mess rooms;
 - b) facilities for hot beverages; and
 - c) cool water facilities.
6. Where available pantries are not accessible to mess rooms, adequate lockers for mess utensils and proper facilities for washing utensils should be provided.
7. The tops of tables and seats should be of damp-resistant material.

Guideline B3.1.7 – Sanitary accommodation

1. Washbasins and tub baths should be of adequate size and constructed of approved material with a smooth surface not liable to crack, flake or corrode.
2. All toilets should be of an approved pattern and provided with an ample flush of water or with some other suitable flushing means, such as air, which are available at all times and independently controllable.
3. Sanitary accommodation intended for the use of more than one person should comply with the following:
 - a) floors should be of approved durable material, impervious to damp, and should be properly drained;
 - b) bulkheads should be of steel or other approved material and should be watertight up to at least 23 centimetres above the level of the deck;
 - c) the accommodation should be sufficiently lit, heated and ventilated;
 - d) toilets should be situated convenient to, but separate from, sleeping rooms and wash rooms, without direct access from the sleeping rooms or from a passage between sleeping rooms and toilets to which there is no other access; this requirement does not apply where a toilet is located in a compartment between two sleeping rooms having a total of not more than four seafarers; and
 - e) where there is more than one toilet in a compartment, they should be sufficiently screened to ensure privacy.
4. The laundry facilities provided for seafarers' use should include:
 - a) washing machines;
 - b) drying machines or adequately heated and ventilated drying rooms; and
 - c) irons and ironing boards or their equivalent.

Guideline B3.1.8 – Hospital accommodation

1. The hospital accommodation should be designed so as to facilitate consultation and the giving of medical first aid and to help prevent the spread of infectious diseases.
2. The arrangement of the entrance, berths, lighting, ventilation, heating and water supply should be designed to ensure the comfort and facilitate the treatment of the occupants.
3. The number of hospital berths required should be prescribed by the competent authority.
4. Sanitary accommodation should be provided for the exclusive use of the occupants of the hospital accommodation, either as part of the accommodation or in close proximity thereto. Such sanitary accommodation should comprise a minimum of one toilet, one washbasin and one tub or shower.

Guideline B3.1.9 – Other facilities

1. Where separate facilities for engine department personnel to change their clothes are provided, they should be:
 - a) located outside the machinery space but with easy access to it; and
 - b) fitted with individual clothes lockers as well as with tubs or showers or both and washbasins having hot and cold running fresh water.

Guideline B3.1.10 – Bedding, mess utensils and miscellaneous provisions

1. Each Member should consider applying the following principles:
 - a) clean bedding and mess utensils should be supplied by the shipowner to all seafarers for use on board during service on the ship, and such seafarers should be responsible for their return at times specified by the master and on completion of service in the ship;
 - b) bedding should be of good quality, and plates, cups and other mess utensils should be of approved material which can be easily cleaned; and
 - c) towels, soap and toilet paper for all seafarers should be provided by the shipowner.

Guideline B3.1.11 – Recreational facilities, mail and ship visit arrangements

1. Recreational facilities and services should be reviewed frequently to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.

2. Furnishings for recreational facilities should as a minimum include a bookcase and facilities for reading, writing and, where practicable, games.

3. In connection with the planning of recreation facilities, the competent authority should give consideration to the provision of a canteen.

4. Consideration should also be given to including the following facilities at no cost to the seafarer, where practicable:

- a) a smoking room;
- b) television viewing and the reception of radio broadcasts;
- c) showing of films, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and, where necessary, changed at reasonable intervals;
- d) sports equipment including exercise equipment, table games and deck games;
- e) where possible, facilities for swimming;
- f) a library containing vocational and other books, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and changed at reasonable intervals;
- g) facilities for recreational handicrafts;
- h) electronic equipment such as a radio, television, video recorders, DVD/CD player, personal computer and software and cassette recorder/player;
- i) where appropriate, the provision of bars on board for seafarers unless these are contrary to national, religious or social customs; and
- j) reasonable access to ship-to-shore telephone communications, and email and Internet facilities, where available, with any charges for the use of these services being reasonable in amount.

5. Every effort should be given to ensuring that the forwarding of seafarers' mail is as reliable and expeditious as possible. Efforts should also be considered for avoiding seafarers being required to pay additional postage when mail has to be readdressed owing to circumstances beyond their control.

6. Measures should be considered to ensure, subject to any applicable national or international laws or regulations, that whenever possible and reasonable seafarers are expeditiously granted permission to have their partners, relatives and friends as visitors on board their ship when in port. Such measures should meet any concerns for security clearances.

7. Consideration should be given to the possibility of allowing seafarers to be accompanied by their partners on occasional voyages where this is practicable and reasonable. Such partners should carry adequate insurance cover against accident and illness; the shipowners should give every assistance to the seafarer to effect such insurance.

Guideline B3.1.12 – Prevention of noise and vibration

1. Accommodation and recreational and catering facilities should be located as far as practicable from the engines, steering gear rooms, deck winches, ventilation, heating and air-conditioning equipment and other noisy machinery and apparatus.
2. Acoustic insulation or other appropriate sound-absorbing materials should be used in the construction and finishing of bulkheads, deckheads and decks within the sound-producing spaces as well as self-closing noise-isolating doors for machinery spaces.
3. Engine rooms and other machinery spaces should be provided, wherever practicable, with soundproof centralized control rooms for engine-room personnel. Working spaces, such as the machine shop, should be insulated, as far as practicable, from the general engine-room noise and measures should be taken to reduce noise in the operation of machinery.
4. The limits for noise levels for working and living spaces should be in conformity with the ILO international guidelines on exposure levels, including those in the ILO code of practice entitled Ambient factors in the workplace, 2001, and, where applicable, the specific protection recommended by the International Maritime Organization, and with any subsequent amending and supplementary instruments for acceptable noise levels on board ships. A copy of the applicable instruments in English or the working language of the ship should be carried on board and should be accessible to seafarers.
5. No accommodation or recreational or catering facilities should be exposed to excessive vibration.

Regulation 3.2 – Food and catering

Purpose: To ensure that seafarers have access to good quality food and drinking water provided under regulated hygienic conditions

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry on board and serve food and drinking water of appropriate quality, nutritional value and quantity that adequately covers the requirements of the ship and takes into account the differing cultural and religious backgrounds.
2. Seafarers on board a ship shall be provided with food free of charge during the period of engagement.
3. Seafarers employed as ships' cooks with responsibility for food preparation must be trained and qualified for their position on board ship.

Standard A3.2 – Food and catering

1. Each Member shall adopt laws and regulations or other measures to provide minimum standards for the quantity and quality of food and drinking water and for the catering standards that apply to meals provided to seafarers on ships that fly its flag, and shall undertake educational activities to promote awareness and implementation of the standards referred to in this paragraph.

2. Each Member shall ensure that ships that fly its flag meet the following minimum standards:

a) food and drinking water supplies, having regard to the number of seafarers on board, their religious requirements and cultural practices as they pertain to food, and the duration and nature of the voyage, shall be suitable in respect of quantity, nutritional value, quality and variety;

b) the organization and equipment of the catering department shall be such as to permit the provision to the seafarers of adequate, varied and nutritious meals prepared and served in hygienic conditions; and

c) catering staff shall be properly trained or instructed for their positions.

3. Shipowners shall ensure that seafarers who are engaged as ships' cooks are trained, qualified and found competent for the position in accordance with requirements set out in the laws and regulations of the Member concerned.

4. The requirements under paragraph 3 of this Standard shall include a completion of a training course approved or recognized by the competent authority, which covers practical cookery, food and personal hygiene, food storage, stock control, and environmental protection and catering health and safety.

5. On ships operating with a prescribed manning of less than ten which, by virtue of the size of the crew or the trading pattern, may not be required by the competent authority to carry a fully qualified cook, anyone processing food in the galley shall be trained or instructed in areas including food and personal hygiene as well as handling and storage of food on board ship.

6. In circumstances of exceptional necessity, the competent authority may issue a dispensation permitting a non-fully qualified cook to serve in a specified ship for a specified limited period, until the next convenient port of call or for a period not exceeding one month, provided that the person to whom the dispensation is issued is trained or instructed in areas including food and personal hygiene as well as handling and storage of food on board ship.

7. In accordance with the ongoing compliance procedures under Title 5, the competent authority shall require that frequent documented inspections be carried out on board ships, by or under the authority of the master, with respect to:

- a) supplies of food and drinking water;
 - b) all spaces and equipment used for the storage and handling of food and drinking water; and
 - c) galley and other equipment for the preparation and service of meals.
8. No seafarer under the age of 18 shall be employed or engaged or work as a ship's cook.

Guideline B3.2 – Food and catering

Guideline B3.2.1 – Inspection, education, research and publication

1. The competent authority should, in cooperation with other relevant agencies and organizations, collect up-to-date information on nutrition and on methods of purchasing, storing, preserving, cooking and serving food, with special reference to the requirements of catering on board a ship. This information should be made available, free of charge or at reasonable cost, to manufacturers of and traders in ships' food supplies and equipment, masters, stewards and cooks, and to shipowners' and seafarers' organizations concerned. Appropriate forms of publicity, such as manuals, brochures, posters, charts or advertisements in trade journals, should be used for this purpose.

2. The competent authority should issue recommendations to avoid wastage of food, facilitate the maintenance of a proper standard of hygiene, and ensure the maximum practicable convenience in working arrangements.

3. The competent authority should work with relevant agencies and organizations to develop educational materials and on-board information concerning methods of ensuring proper food supply and catering services.

4. The competent authority should work in close cooperation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and with national or local authorities dealing with questions of food and health, and may where necessary utilize the services of such authorities.

Guideline B3.2.2 – Ships' cooks

1. Seafarers should only be qualified as ships' cooks if they have:
 - a) served at sea for a minimum period to be prescribed by the competent authority, which could be varied to take into account existing relevant qualifications or experience;
 - b) passed an examination prescribed by the competent authority or passed an equivalent examination at an approved training course for cooks.

2. The prescribed examination may be conducted and certificates granted either directly by the competent authority or, subject to its control, by an approved school for the training of cooks.

3. The competent authority should provide for the recognition, where appropriate, of certificates of qualification as ships' cooks issued by other Members, which have ratified this Convention or the Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69), or other approved body.

TITLE 4. HEALTH PROTECTION, MEDICAL CARE, WELFARE AND SOCIAL
SECURITY PROTECTION

Regulation 4.1 – Medical care on board ship and ashore

Purpose: To protect the health of seafarers and ensure their prompt access to medical care on board ship and ashore

1. Each Member shall ensure that all seafarers on ships that fly its flag are covered by adequate measures for the protection of their health and that they have access to prompt and adequate medical care whilst working on board.

2. The protection and care under paragraph 1 of this Regulation shall, in principle, be provided at no cost to the seafarers.

3. Each Member shall ensure that seafarers on board ships in its territory who are in need of immediate medical care are given access to the Member's medical facilities on shore.

4. The requirements for on-board health protection and medical care set out in the Code include standards for measures aimed at providing seafarers with health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore.

Standard A4.1 – Medical care on board ship and ashore

1. Each Member shall ensure that measures providing for health protection and medical care, including essential dental care, for seafarers working on board a ship that flies its flag are adopted which:

a) ensure the application to seafarers of any general provisions on occupational health protection and medical care relevant to their duties, as well as of special provisions specific to work on board ship;

b) ensure that seafarers are given health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore, including prompt access to the necessary medicines, medical equipment and facilities for diagnosis and treatment and to medical information and expertise;

c) give seafarers the right to visit a qualified medical doctor or dentist without delay in ports of call, where practicable;

d) ensure that, to the extent consistent with the Member's national law and practice, medical care and health protection services while a seafarer is on board ship or landed in a foreign port are provided free of charge to seafarers; and

e) are not limited to treatment of sick or injured seafarers but include measures of a preventive character such as health promotion and health education programmes.

2. The competent authority shall adopt a standard medical report form for use by the ships' masters and relevant onshore and on-board medical personnel. The form, when completed, and its contents shall be kept confidential and shall only be used to facilitate the treatment of seafarers.

3. Each Member shall adopt laws and regulations establishing requirements for on-board hospital and medical care facilities and equipment and training on ships that fly its flag.

4. National laws and regulations shall as a minimum provide for the following requirements:

a) all ships shall carry a medicine chest, medical equipment and a medical guide, the specifics of which shall be prescribed and subject to regular inspection by the competent authority; the national requirements shall take into account the type of ship, the number of persons on board and the nature, destination and duration of voyages and relevant national and international recommended medical standards;

b) ships carrying 100 or more persons and ordinarily engaged on international voyages of more than three days' duration shall carry a qualified medical doctor who is responsible for providing medical care; national laws or regulations shall also specify which other ships shall be required to carry a medical doctor, taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board;

c) ships which do not carry a medical doctor shall be required to have either at least one seafarer on board who is in charge of medical care and administering medicine as part of their regular duties or at least one seafarer on board competent to provide medical first aid; persons in charge of medical care on board who are not medical doctors shall have satisfactorily completed training in medical care that meets the requirements of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended ("STCW"); seafarers designated to provide medical first aid shall have satisfactorily completed training in medical first aid that meets the requirements of STCW; national laws or regulations shall specify the level of approved training required taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board; and

d) the competent authority shall ensure by a prearranged system that medical advice by radio or satellite communication to ships at sea,

including specialist advice, is available 24 hours a day; medical advice, including the onward transmission of medical messages by radio or satellite communication between a ship and those ashore giving the advice, shall be available free of charge to all ships irrespective of the flag that they fly.

Guideline B4.1 – Medical care on board ship and ashore

Guideline B4.1.1 – Provision of medical care

1. When determining the level of medical training to be provided on board ships that are not required to carry a medical doctor, the competent authority should require that:

a) ships which ordinarily are capable of reaching qualified medical care and medical facilities within eight hours should have at least one designated seafarer with the approved medical first-aid training required by STCW which will enable such persons to take immediate, effective action in case of accidents or illnesses likely to occur on board a ship and to make use of medical advice by radio or satellite communication; and

b) all other ships should have at least one designated seafarer with approved training in medical care required by STCW, including practical training and training in life-saving techniques such as intravenous therapy, which will enable the persons concerned to participate effectively in coordinated schemes for medical assistance to ships at sea, and to provide the sick or injured with a satisfactory standard of medical care during the period they are likely to remain on board.

2. The training referred to in paragraph 1 of this Guideline should be based on the contents of the most recent editions of the International Medical Guide for Ships, the Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods, the Document for Guidance – An International Maritime Training Guide, and the medical section of the International Code of Signals as well as similar national guides.

3. Persons referred to in paragraph 1 of this Guideline and such other seafarers as may be required by the competent authority should undergo, at approximately five-year intervals, refresher courses to enable them to maintain and increase their knowledge and skills and to keep up-to-date with new developments.

4. The medicine chest and its contents, as well as the medical equipment and medical guide carried on board, should be properly maintained and inspected at regular intervals, not exceeding 12 months, by responsible persons designated by the competent authority, who should ensure that the labelling, expiry dates and conditions of storage of all medicines and directions for their use are checked and all equipment functioning as required. In adopting or reviewing the ship's medical guide used nationally, and in determining the contents of the medicine chest and

medical equipment, the competent authority should take into account international recommendations in this field, including the latest edition of the International Medical Guide for Ships, and other guides mentioned in paragraph 2 of this Guideline.

5. Where a cargo which is classified dangerous has not been included in the most recent edition of the Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods, the necessary information on the nature of the substances, the risks involved, the necessary personal protective devices, the relevant medical procedures and specific antidotes should be made available to the seafarers. Such specific antidotes and personal protective devices should be on board whenever dangerous goods are carried. This information should be integrated with the ship's policies and programmes on occupational safety and health described in Regulation 4.3 and related Code provisions.

6. All ships should carry a complete and up-to-date list of radio stations through which medical advice can be obtained; and, if equipped with a system of satellite communication, carry an up-to-date and complete list of coast earth stations through which medical advice can be obtained. Seafarers with responsibility for medical care or medical first aid on board should be instructed in the use of the ship's medical guide and the medical section of the most recent edition of the International Code of Signals so as to enable them to understand the type of information needed by the advising doctor as well as the advice received.

Guideline B4.1.2 – Medical report form

1. The standard medical report form for seafarers required under Part A of this Code should be designed to facilitate the exchange of medical and related information concerning individual seafarers between ship and shore in cases of illness or injury.

Guideline B4.1.3 – Medical care ashore

1. Shore-based medical facilities for treating seafarers should be adequate for the purposes. The doctors, dentists and other medical personnel should be properly qualified.

2. Measures should be taken to ensure that seafarers have access when in port to:

- a) outpatient treatment for sickness and injury;
- b) hospitalization when necessary; and
- c) facilities for dental treatment, especially in cases of emergency.

3. Suitable measures should be taken to facilitate the treatment of seafarers suffering from disease. In particular, seafarers should be promptly admitted to clinics and hospitals ashore, without difficulty and irrespec-

tive of nationality or religious belief, and, whenever possible, arrangements should be made to ensure, when necessary, continuation of treatment to supplement the medical facilities available to them.

Guideline B4.1.4 – Medical assistance to other ships and international cooperation

1. Each Member should give due consideration to participating in international cooperation in the area of assistance, programmes and research in health protection and medical care. Such cooperation might cover:

- a) developing and coordinating search and rescue efforts and arranging prompt medical help and evacuation at sea for the seriously ill or injured on board a ship through such means as periodic ship position reporting systems, rescue coordination centres and emergency helicopter services, in conformity with the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, as amended, and the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual;
- b) making optimum use of all ships carrying a doctor and stationing ships at sea which can provide hospital and rescue facilities;
- c) compiling and maintaining an international list of doctors and medical care facilities available worldwide to provide emergency medical care to seafarers;
- d) landing seafarers ashore for emergency treatment;
- e) repatriating seafarers hospitalized abroad as soon as practicable, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;
- f) arranging personal assistance for seafarers during repatriation, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;
- g) endeavouring to set up health centres for seafarers to:
 - (i) conduct research on the health status, medical treatment and preventive health care of seafarers; and
 - (ii) train medical and health service staff in maritime medicine;
- h) collecting and evaluating statistics concerning occupational accidents, diseases and fatalities of seafarers and integrating and harmonizing the statistics with any existing national system of statistics on occupational accidents and diseases covering other categories of workers;
- i) organizing international exchanges of technical information, training material and personnel, as well as international training courses, seminars and working groups;
- j) providing all seafarers with special curative and preventive health and medical services in port, or making available to them general health, medical and rehabilitation services; and
- k) arranging for the repatriation of the bodies or ashes of deceased seafarers, in accordance with the wishes of the next of kin and as soon as practicable.

2. International cooperation in the field of health protection and medical care for seafarers should be based on bilateral or multilateral agreements or consultations among Members.

Guideline B4.1.5 – Dependants of seafarers

1. Each Member should adopt measures to secure proper and sufficient medical care for the dependants of seafarers domiciled in its territory pending the development of a medical care service which would include within its scope workers generally and their dependants where such services do not exist and should inform the International Labour Office concerning the measures taken for this purpose.

Regulation 4.2 – Shipowners' liability

Purpose: To ensure that seafarers are protected from the financial consequences of sickness, injury or death occurring in connection with their employment

1. Each Member shall ensure that measures, in accordance with the Code, are in place on ships that fly its flag to provide seafarers employed on the ships with a right to material assistance and support from the shipowner with respect to the financial consequences of sickness, injury or death occurring while they are serving under a seafarers' employment agreement or arising from their employment under such agreement.

2. This Regulation does not affect any other legal remedies that a seafarer may seek.

Standard A4.2 – Shipowners' liability

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that shipowners of ships that fly its flag are responsible for health protection and medical care of all seafarers working on board the ships in accordance with the following minimum standards:

a) shipowners shall be liable to bear the costs for seafarers working on their ships in respect of sickness and injury of the seafarers occurring between the date of commencing duty and the date upon which they are deemed duly repatriated, or arising from their employment between those dates;

b) shipowners shall provide financial security to assure compensation in the event of the death or long-term disability of seafarers due to an occupational injury, illness or hazard, as set out in national law, the seafarers' employment agreement or collective agreement;

c) shipowners shall be liable to defray the expense of medical care, including medical treatment and the supply of the necessary medicines and therapeutic appliances, and board and lodging away from home until the sick or injured seafarer has recovered, or until the sickness or incapacity has been declared of a permanent character; and

d) shipowners shall be liable to pay the cost of burial expenses in the case of death occurring on board or ashore during the period of engagement.

2. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to defray the expense of medical care and board and lodging to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.

3. Where the sickness or injury results in incapacity for work the shipowner shall be liable:

a) to pay full wages as long as the sick or injured seafarers remain on board or until the seafarers have been repatriated in accordance with this Convention; and

b) to pay wages in whole or in part as prescribed by national laws or regulations or as provided for in collective agreements from the time when the seafarers are repatriated or landed until their recovery or, if earlier, until they are entitled to cash benefits under the legislation of the Member concerned.

4. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to pay wages in whole or in part in respect of a seafarer no longer on board to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.

5. National laws or regulations may exclude the shipowner from liability in respect of:

a) injury incurred otherwise than in the service of the ship;

b) injury or sickness due to the wilful misconduct of the sick, injured or deceased seafarer; and

c) sickness or infirmity intentionally concealed when the engagement is entered into.

6. National laws or regulations may exempt the shipowner from liability to defray the expense of medical care and board and lodging and burial expenses in so far as such liability is assumed by the public authorities.

7. Shipowners or their representatives shall take measures for safeguarding property left on board by sick, injured or deceased seafarers and for returning it to them or to their next of kin.

Guideline B4.2 – Shipowners' liability

1. The payment of full wages required by Standard A4.2, paragraph 3a), may be exclusive of bonuses.

2. National laws or regulations may provide that a shipowner shall cease to be liable to bear the costs of a sick or injured seafarer from the time at which that seafarer can claim medical benefits under a scheme of compulsory sickness insurance, compulsory accident insurance or workers' compensation for accidents.

3. National laws or regulations may provide that burial expenses paid by the shipowner shall be reimbursed by an insurance institution in cases in which funeral benefit is payable in respect of the deceased seafarer under laws or regulations relating to social insurance or workers' compensation.

Regulation 4.3 – Health and safety protection and accident prevention

Purpose: To ensure that seafarers' work environment on board ships promotes occupational safety and health

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are provided with occupational health protection and live, work and train on board ship in a safe and hygienic environment.

2. Each Member shall develop and promulgate national guidelines for the management of occupational safety and health on board ships that fly its flag, after consultation with representative shipowners' and seafarers' organizations and taking into account applicable codes, guidelines and standards recommended by international organizations, national administrations and maritime industry organizations.

3. Each Member shall adopt laws and regulations and other measures addressing the matters specified in the Code, taking into account relevant international instruments, and set standards for occupational safety and health protection and accident prevention on ships that fly its flag.

Standard A4.3 – Health and safety protection and accident prevention

1. The laws and regulations and other measures to be adopted in accordance with Regulation 4.3, paragraph 3, shall include the following subjects:

a) the adoption and effective implementation and promotion of occupational safety and health policies and programmes on ships that fly the Member's flag, including risk evaluation as well as training and instruction of seafarers;

b) reasonable precautions to prevent occupational accidents, injuries and diseases on board ship, including measures to reduce and prevent the risk of exposure to harmful levels of ambient factors and chemicals as well as the risk of injury or disease that may arise from the use of equipment and machinery on board ships;

c) on-board programmes for the prevention of occupational accidents, injuries and diseases and for continuous improvement in occupational safety and health protection, involving seafarers' representatives and all other persons concerned in their implementation, taking account of preventive measures, including engineering and design control, substitution of processes and procedures for collective and individual tasks, and the use of personal protective equipment; and

d) requirements for inspecting, reporting and correcting unsafe conditions and for investigating and reporting on-board occupational accidents.

2. The provisions referred to in paragraph 1 of this Standard shall:

a) take account of relevant international instruments dealing with occupational safety and health protection in general and with specific risks, and address all matters relevant to the prevention of occupational accidents, injuries and diseases that may be applicable to the work of seafarers and particularly those which are specific to maritime employment;

b) clearly specify the obligation of shipowners, seafarers and others concerned to comply with the applicable standards and with the ship's occupational safety and health policy and programme with special attention being paid to the safety and health of seafarers under the age of 18;

c) specify the duties of the master or a person designated by the master, or both, to take specific responsibility for the implementation of and compliance with the ship's occupational safety and health policy and programme; and

d) specify the authority of the ship's seafarers appointed or elected as safety representatives to participate in meetings of the ship's safety committee. Such a committee shall be established on board a ship on which there are five or more seafarers.

3. The laws and regulations and other measures referred to in Regulation 4.3, paragraph 3, shall be regularly reviewed in consultation with the representatives of the shipowners' and seafarers' organizations and, if necessary, revised to take account of changes in technology and research in order to facilitate continuous improvement in occupational safety and health policies and programmes and to provide a safe occupational environment for seafarers on ships that fly the Member's flag.

4. Compliance with the requirements of applicable international instruments on the acceptable levels of exposure to workplace hazards on board ships and on the development and implementation of ships' occupational safety and health policies and programmes shall be considered as meeting the requirements of this Convention.

5. The competent authority shall ensure that:

a) occupational accidents, injuries and diseases are adequately reported, taking into account the guidance provided by the International Labour Organization with respect to the reporting and recording of occupational accidents and diseases;

b) comprehensive statistics of such accidents and diseases are kept, analysed and published and, where appropriate, followed up by research into general trends and into the hazards identified; and

c) occupational accidents are investigated.

6. Reporting and investigation of occupational safety and health matters shall be designed to ensure the protection of seafarers' personal data, and shall take account of the guidance provided by the International Labour Organization on this matter.

7. The competent authority shall cooperate with shipowners' and seafarers' organizations to take measures to bring to the attention of all seafarers information concerning particular hazards on board ships, for instance, by posting official notices containing relevant instructions.

8. The competent authority shall require that shipowners conducting risk evaluation in relation to management of occupational safety and health refer to appropriate statistical information from their ships and from general statistics provided by the competent authority.

Guideline B4.3 – Health and safety protection and accident prevention

Guideline B4.3.1 – Provisions on occupational accidents, injuries and diseases

1. The provisions required under Standard A4.3 should take into account the ILO code of practice entitled *Accident prevention on board ship at sea and in port, 1996*, and subsequent versions and other related ILO and other international standards and guidelines and codes of practice regarding occupational safety and health protection, including any exposure levels that they may identify.

2. The competent authority should ensure that the national guidelines for the management of occupational safety and health address the following matters, in particular:

- a) general and basic provisions;
- b) structural features of the ship, including means of access and asbestos-related risks;
- c) machinery;
- d) the effects of the extremely low or high temperature of any surfaces with which seafarers may be in contact;
- e) the effects of noise in the workplace and in shipboard accommodation;
- f) the effects of vibration in the workplace and in shipboard accommodation;
- g) the effects of ambient factors, other than those referred to in subparagraphs e) and f), in the workplace and in shipboard accommodation, including tobacco smoke;
- h) special safety measures on and below deck;
- i) loading and unloading equipment;
- j) fire prevention and fire-fighting;
- k) anchors, chains and lines;
- l) dangerous cargo and ballast;
- m) personal protective equipment for seafarers;

- n) work in enclosed spaces;
- o) physical and mental effects of fatigue;
- p) the effects of drug and alcohol dependency;
- q) HIV/AIDS protection and prevention; and
- r) emergency and accident response.

3. The assessment of risks and reduction of exposure on the matters referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the physical occupational health effects, including manual handling of loads, noise and vibration, the chemical and biological occupational health effects, the mental occupational health effects, the physical and mental health effects of fatigue, and occupational accidents. The necessary measures should take due account of the preventive principle according to which, among other things, combating risk at the source, adapting work to the individual, especially as regards the design of workplaces, and replacing the dangerous by the non-dangerous or the less dangerous, have precedence over personal protective equipment for seafarers.

4. In addition, the competent authority should ensure that the implications for health and safety are taken into account, particularly in the following areas:

- a) emergency and accident response;
- b) the effects of drug and alcohol dependency; and
- c) HIV/AIDS protection and prevention.

Guideline B4.3.2 – Exposure to noise

1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned, should review on an ongoing basis the problem of noise on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of exposure to noise.

2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should take account of the adverse effects of exposure to excessive noise on the hearing, health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard noise to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:

- a) instruction of seafarers in the dangers to hearing and health of prolonged exposure to high noise levels and in the proper use of noise protection devices and equipment;
- b) provision of approved hearing protection equipment to seafarers where necessary; and
- c) assessment of risk and reduction of exposure levels to noise in all accommodation and recreational and catering facilities, as well as engine rooms and other machinery spaces.

Guideline B4.3.3 – Exposure to vibration

1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned, and taking into account, as appropriate, relevant international standards, should review on an ongoing basis the problem of vibration on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of vibration.

2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should cover the effect of exposure to excessive vibration on the health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard vibration to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:

- a) instruction of seafarers in the dangers to their health of prolonged exposure to vibration;
- b) provision of approved personal protective equipment to seafarers where necessary; and
- c) assessment of risks and reduction of exposure to vibration in all accommodation and recreational and catering facilities by adopting measures in accordance with the guidance provided by the ILO code of practice entitled *Ambient factors in the workplace, 2001*, and any subsequent revisions, taking account of the difference between exposure in those areas and in the workplace.

Guideline B4.3.4 – Obligations of shipowners

1. Any obligation on the shipowner to provide protective equipment or other accident prevention safeguards should, in general, be accompanied by provisions requiring their use by seafarers and by a requirement for seafarers to comply with the relevant accident prevention and health protection measures.

2. Account should also be taken of Articles 7 and 11 of the Guarding of Machinery Convention, 1963 (No. 119), and the corresponding provisions of the Guarding of Machinery Recommendation, 1963 (No. 118), under which the obligation to ensure compliance with the requirement that machinery in use is properly guarded, and its use without appropriate guards prevented, rests on the employer, while there is an obligation on the worker not to use machinery without the guards being in position nor to make inoperative the guards provided.

Guideline B4.3.5 – Reporting and collection of statistics

1. All occupational accidents and occupational injuries and diseases

should be reported so that they can be investigated and comprehensive statistics can be kept, analysed and published, taking account of protection of the personal data of the seafarers concerned. Reports should not be limited to fatalities or to accidents involving the ship.

2. The statistics referred to in paragraph 1 of this Guideline should record the numbers, nature, causes and effects of occupational accidents and occupational injuries and diseases, with a clear indication, as applicable, of the department on board a ship, the type of accident and whether at sea or in port.

3. Each Member should have due regard to any international system or model for recording accidents to seafarers which may have been established by the International Labour Organization.

Guideline B4.3.6 – Investigations

1. The competent authority should undertake investigations into the causes and circumstances of all occupational accidents and occupational injuries and diseases resulting in loss of life or serious personal injury, and such other cases as may be specified in national laws or regulations.

2. Consideration should be given to including the following as subjects of investigation:

- a) working environment, such as working surfaces, layout of machinery, means of access, lighting and methods of work;
- b) incidence in different age groups of occupational accidents and occupational injuries and diseases;
- c) special physiological or psychological problems created by the shipboard environment;
- d) problems arising from physical stress on board a ship, in particular as a consequence of increased workload;
- e) problems arising from and effects of technical developments and their influence on the composition of crews; and
- f) problems arising from any human failures.

Guideline B4.3.7 – National protection and prevention programmes

1. In order to provide a sound basis for measures to promote occupational safety and health protection and prevention of accidents, injuries and diseases which are due to particular hazards of maritime employment, research should be undertaken into general trends and into such hazards as are revealed by statistics.

2. The implementation of protection and prevention programmes for the promotion of occupational safety and health should be so organized that the competent authority, shipowners and seafarers or their representatives and other appropriate bodies may play an active role, including through such means as information sessions, on-board guidelines on maximum exposure levels to potentially harmful ambient workplace fac-

tors and other hazards or outcomes of a systematic risk evaluation process. In particular, national or local joint occupational safety and health protection and accident prevention committees or ad hoc working parties and on-board committees, on which shipowners' and seafarers' organizations concerned are represented, should be established.

3. Where such activity takes place at company level, the representation of seafarers on any safety committee on board that shipowner's ships should be considered.

Guideline B4.3.8 – Content of protection and prevention programmes

1. Consideration should be given to including the following in the functions of the committees and other bodies referred to in Guideline B4.3.7, paragraph 2:

- a) the preparation of national guidelines and policies for occupational safety and health management systems and for accident prevention provisions, rules and manuals;
- b) the organization of occupational safety and health protection and accident prevention training and programmes;
- c) the organization of publicity on occupational safety and health protection and accident prevention, including films, posters, notices and brochures; and
- d) the distribution of literature and information on occupational safety and health protection and accident prevention so that it reaches seafarers on board ships.

2. Relevant provisions or recommendations adopted by the appropriate national authorities or organizations or international organizations should be taken into account by those preparing texts of occupational safety and health protection and accident prevention measures or recommended practices.

3. In formulating occupational safety and health protection and accident prevention programmes, each Member should have due regard to any code of practice concerning the safety and health of seafarers which may have been published by the International Labour Organization.

Guideline B4.3.9 – Instruction in occupational safety and health protection and the prevention of occupational accidents

1. The curriculum for the training referred to in Standard A4.3, paragraph 1a), should be reviewed periodically and brought up to date in the light of development in types and sizes of ships and in their equipment, as well as changes in manning practices, nationality, language and the organization of work on board ships.

2. There should be continuous occupational safety and health protection and accident prevention publicity. Such publicity might take the following forms:

- a) educational audiovisual material, such as films, for use in vocational training centres for seafarers and where possible shown on board ships;
- b) display of posters on board ships;
- c) inclusion in periodicals read by seafarers of articles on the hazards of maritime employment and on occupational safety and health protection and accident prevention measures; and
- d) special campaigns using various publicity media to instruct seafarers, including campaigns on safe working practices.

3. The publicity referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the different nationalities, languages and cultures of seafarers on board ships.

Guideline B4.3.10 – Safety and health education of young seafarers

1. Safety and health regulations should refer to any general provisions on medical examinations before and during employment and on the prevention of accidents and the protection of health in employment, which may be applicable to the work of seafarers. Such regulations should specify measures which will minimize occupational dangers to young seafarers in the course of their duties.

2. Except where a young seafarer is recognized as fully qualified in a pertinent skill by the competent authority, the regulations should specify restrictions on young seafarers undertaking, without appropriate supervision and instruction, certain types of work presenting special risk of accident or of detrimental effect on their health or physical development, or requiring a particular degree of maturity, experience or skill. In determining the types of work to be restricted by the regulations, the competent authority might consider in particular work involving:

- a) the lifting, moving or carrying of heavy loads or objects;
- b) entry into boilers, tanks and cofferdams;
- c) exposure to harmful noise and vibration levels;
- d) operating hoisting and other power machinery and tools, or acting as signallers to operators of such equipment;
- e) handling mooring or tow lines or anchoring equipment;
- f) rigging;
- g) work aloft or on deck in heavy weather;
- h) nightwatch duties;
- i) servicing of electrical equipment;
- j) exposure to potentially harmful materials, or harmful physical agents such as dangerous or toxic substances and ionizing radiations;
- k) the cleaning of catering machinery; and
- l) the handling or taking charge of ships' boats.

3. Practical measures should be taken by the competent authority or through the appropriate machinery to bring to the attention of young seafarers information concerning the prevention of accidents and the protection of their health on board ships. Such measures could include adequate instruction in courses, official accident prevention publicity intended for young persons and professional instruction and supervision of young seafarers.

4. Education and training of young seafarers both ashore and on board ships should include guidance on the detrimental effects on their health and well-being of the abuse of alcohol and drugs and other potentially harmful substances, and the risk and concerns relating to HIV/AIDS and of other health risk related activities.

Guideline B4.3.11 – International cooperation

1. Members, with the assistance as appropriate of intergovernmental and other international organizations, should endeavour, in cooperation with each other, to achieve the greatest possible uniformity of action for the promotion of occupational safety and health protection and prevention of accidents.

2. In developing programmes for promoting occupational safety and health protection and prevention of accidents under Standard A4.3, each Member should have due regard to relevant codes of practice published by the International Labour Organization and the appropriate standards of international organizations.

3. Members should have regard to the need for international cooperation in the continuous promotion of activity related to occupational safety and health protection and prevention of occupational accidents. Such cooperation might take the form of:

- a) bilateral or multilateral arrangements for uniformity in occupational safety and health protection and accident prevention standards and safeguards;
- b) exchange of information on particular hazards affecting seafarers and on means of promoting occupational safety and health protection and preventing accidents;
- c) assistance in testing of equipment and inspection according to the national regulations of the flag State;
- d) collaboration in the preparation and dissemination of occupational safety and health protection and accident prevention provisions, rules or manuals;
- e) collaboration in the production and use of training aids; and
- f) joint facilities for, or mutual assistance in, the training of seafarers in occupational safety and health protection, accident prevention and safe working practices.

Regulation 4.4 – Access to shore-based welfare facilities

Purpose: To ensure that seafarers working on board a ship have access to shore-based facilities and services to secure their health and well-being

1. Each Member shall ensure that shore-based welfare facilities, where they exist, are easily accessible. The Member shall also promote the development of welfare facilities, such as those listed in the Code, in designated ports to provide seafarers on ships that are in its ports with access to adequate welfare facilities and services.

2. The responsibilities of each Member with respect to shore-based facilities, such as welfare, cultural, recreational and information facilities and services, are set out in the Code.

Standard A4.4 – Access to shore-based welfare facilities

1. Each Member shall require, where welfare facilities exist on its territory, that they are available for the use of all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work.

2. Each Member shall promote the development of welfare facilities in appropriate ports of the country and determine, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, which ports are to be regarded as appropriate.

3. Each Member shall encourage the establishment of welfare boards which shall regularly review welfare facilities and services to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.

Guideline B4.4 – Access to shore-based welfare facilities

Guideline B4.4.1 – Responsibilities of Members

1. Each Member should:

a) take measures to ensure that adequate welfare facilities and services are provided for seafarers in designated ports of call and that adequate protection is provided to seafarers in the exercise of their profession; and

b) take into account, in the implementation of these measures, the special needs of seafarers, especially when in foreign countries and when entering war zones, in respect of their safety, health and spare-time activities.

2. Arrangements for the supervision of welfare facilities and services should include participation by representative shipowners' and seafarers' organizations concerned.

3. Each Member should take measures designed to expedite the free circulation among ships, central supply agencies and welfare establishments of welfare materials such as films, books, newspapers and sports equipment for use by seafarers on board their ships and in welfare centres ashore.

4. Members should cooperate with one another in promoting the welfare of seafarers at sea and in port. Such cooperation should include the following:

- a) consultations among competent authorities aimed at the provision and improvement of seafarers' welfare facilities and services, both in port and on board ships;
- b) agreements on the pooling of resources and the joint provision of welfare facilities in major ports so as to avoid unnecessary duplication;
- c) organization of international sports competitions and encouragement of the participation of seafarers in sports activities; and
- d) organization of international seminars on the subject of welfare of seafarers at sea and in port.

Guideline B4.4.2 – Welfare facilities and services in ports

1. Each Member should provide or ensure the provision of such welfare facilities and services as may be required, in appropriate ports of the country.

2. Welfare facilities and services should be provided, in accordance with national conditions and practice, by one or more of the following:

- a) public authorities;
- b) shipowners' and seafarers' organizations concerned under collective agreements or other agreed arrangements; and
- c) voluntary organizations.

3. Necessary welfare and recreational facilities should be established or developed in ports. These should include:

- a) meeting and recreation rooms as required;
- b) facilities for sports and outdoor facilities, including competitions;
- c) educational facilities; and
- d) where appropriate, facilities for religious observances and for personal counselling.

4. These facilities may be provided by making available to seafarers in accordance with their needs facilities designed for more general use.

5. Where large numbers of seafarers of different nationalities require facilities such as hotels, clubs and sports facilities in a particular port, the competent authorities or bodies of the countries of origin of the sea-

farers and of the flag States, as well as the international associations concerned, should consult and cooperate with the competent authorities and bodies of the country in which the port is situated and with one another, with a view to the pooling of resources and to avoiding unnecessary duplication.

6. Hotels or hostels suitable for seafarers should be available where there is need for them. They should provide facilities equal to those found in a good-class hotel, and should wherever possible be located in good surroundings away from the immediate vicinity of the docks. Such hotels or hostels should be properly supervised, the prices charged should be reasonable in amount and, where necessary and possible, provision should be made for accommodating seafarers' families.

7. These accommodation facilities should be open to all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work. Without in any way infringing this principle, it may be necessary in certain ports to provide several types of facilities, comparable in standard but adapted to the customs and needs of different groups of seafarers.

8. Measures should be taken to ensure that, as necessary, technically competent persons are employed full time in the operation of seafarers' welfare facilities and services, in addition to any voluntary workers.

Guideline B4.4.3 – Welfare boards

1. Welfare boards should be established, at the port, regional and national levels, as appropriate. Their functions should include:

- a) keeping under review the adequacy of existing welfare facilities and monitoring the need for the provision of additional facilities or the withdrawal of underutilized facilities; and
- b) assisting and advising those responsible for providing welfare facilities and ensuring coordination between them.

2. Welfare boards should include among their members representatives of shipowners' and seafarers' organizations, the competent authorities and, where appropriate, voluntary organizations and social bodies.

3. As appropriate, consuls of maritime States and local representatives of foreign welfare organizations should, in accordance with national laws and regulations, be associated with the work of port, regional and national welfare boards.

Guideline B4.4.4 – Financing of welfare facilities

1. In accordance with national conditions and practice, financial support for port welfare facilities should be made available through one or more of the following:

- a) grants from public funds;
 - b) levies or other special dues from shipping sources;
 - c) voluntary contributions from shipowners, seafarers, or their organizations; and
 - d) voluntary contributions from other sources.
2. Where welfare taxes, levies and special dues are imposed, they should be used only for the purposes for which they are raised.

Guideline B4.4.5 – Dissemination of information and facilitation measures

1. Information should be disseminated among seafarers concerning facilities open to the general public in ports of call, particularly transport, welfare, entertainment and educational facilities and places of worship, as well as facilities provided specifically for seafarers.
2. Adequate means of transport at moderate prices should be available at any reasonable time in order to enable seafarers to reach urban areas from convenient locations in the port.
3. All suitable measures should be taken by the competent authorities to make known to shipowners and to seafarers entering port any special laws and customs, the contravention of which may jeopardize their freedom.
4. Port areas and access roads should be provided by the competent authorities with adequate lighting and signposting and regular patrols for the protection of seafarers.

Guideline B4.4.6 – Seafarers in a foreign port

1. For the protection of seafarers in foreign ports, measures should be taken to facilitate:
 - a) access to consuls of their State of nationality or State of residence; and
 - b) effective cooperation between consuls and the local or national authorities.
2. Seafarers who are detained in a foreign port should be dealt with promptly under due process of law and with appropriate consular protection.
3. Whenever a seafarer is detained for any reason in the territory of a Member, the competent authority should, if the seafarer so requests, immediately inform the flag State and the State of nationality of the seafarer. The competent authority should promptly inform the seafarer of the right to make such a request. The State of nationality of the seafarer should promptly notify the seafarer's next of kin. The competent authority should allow consular officers of these States immediate access to the seafarer and regular visits thereafter so long as the seafarer is detained.

4. Each Member should take measures, whenever necessary, to ensure the safety of seafarers from aggression and other unlawful acts while ships are in their territorial waters and especially in approaches to ports.

5. Every effort should be made by those responsible in port and on board a ship to facilitate shore leave for seafarers as soon as possible after a ship's arrival in port.

Regulation 4.5 – Social security

Purpose: To ensure that measures are taken with a view to providing seafarers with access to social security protection

1. Each Member shall ensure that all seafarers and, to the extent provided for in its national law, their dependants have access to social security protection in accordance with the Code without prejudice however to any more favourable conditions referred to in paragraph 8 of article 19 of the Constitution.

2. Each Member undertakes to take steps, according to its national circumstances, individually and through international cooperation, to achieve progressively comprehensive social security protection for seafarers.

3. Each Member shall ensure that seafarers who are subject to its social security legislation, and, to the extent provided for in its national law, their dependants, are entitled to benefit from social security protection no less favourable than that enjoyed by shoreworkers.

Standard A4.5 – Social security

1. The branches to be considered with a view to achieving progressively comprehensive social security protection under Regulation 4.5 are: medical care, sickness benefit, unemployment benefit, old-age benefit, employment injury benefit, family benefit, maternity benefit, invalidity benefit and survivors' benefit, complementing the protection provided for under Regulations 4.1, on medical care, and 4.2, on ship-owners' liability, and under other titles of this Convention.

2. At the time of ratification, the protection to be provided by each Member in accordance with Regulation 4.5, paragraph 1, shall include at least three of the nine branches listed in paragraph 1 of this Standard.

3. Each Member shall take steps according to its national circumstances to provide the complementary social security protection referred to in paragraph 1 of this Standard to all seafarers ordinarily resident in its territory. This responsibility could be satisfied, for example, through appropriate bilateral or multilateral agreements or contribution-based systems. The resulting protection shall be no less favourable than that enjoyed by shoreworkers resident in their territory.

4. Notwithstanding the attribution of responsibilities in paragraph 3 of this Standard, Members may determine, through bilateral and multi-lateral agreements and through provisions adopted in the framework of regional economic integration organizations, other rules concerning the social security legislation to which seafarers are subject.

5. Each Member's responsibilities with respect to seafarers on ships that fly its flag shall include those provided for by Regulations 4.1 and 4.2 and the related provisions of the Code, as well as those that are inherent in its general obligations under international law.

6. Each Member shall give consideration to the various ways in which comparable benefits will, in accordance with national law and practice, be provided to seafarers in the absence of adequate coverage in the branches referred to in paragraph 1 of this Standard.

7. The protection under Regulation 4.5, paragraph 1, may, as appropriate, be contained in laws or regulations, in private schemes or in collective bargaining agreements or in a combination of these.

8. To the extent consistent with their national law and practice, Members shall cooperate, through bilateral or multilateral agreements or other arrangements, to ensure the maintenance of social security rights, provided through contributory or non-contributory schemes, which have been acquired, or are in the course of acquisition, by all seafarers regardless of residence.

9. Each Member shall establish fair and effective procedures for the settlement of disputes.

10. Each Member shall at the time of ratification specify the branches for which protection is provided in accordance with paragraph 2 of this Standard. It shall subsequently notify the Director-General of the International Labour Office when it provides social security protection in respect of one or more other branches stated in paragraph 1 of this Standard. The Director-General shall maintain a register of this information and shall make it available to all interested parties.

11. The reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution, shall also include information regarding steps taken in accordance with Regulation 4.5, paragraph 2, to extend protection to other branches.

Guideline B4.5 – Social security

1. The protection to be provided at the time of ratification in accordance with Standard A4.5, paragraph 2, should at least include the branches of medical care, sickness benefit and employment injury benefit.

2. In the circumstances referred to in Standard A4.5, paragraph 6, comparable benefits may be provided through insurance, bilateral and multilateral agreements or other effective means, taking into consi-

deration the provisions of relevant collective bargaining agreements. Where such measures are adopted, seafarers covered by such measures should be advised of the means by which the various branches of social security protection will be provided.

3. Where seafarers are subject to more than one national legislation covering social security, the Members concerned should cooperate in order to determine by mutual agreement which legislation is to apply, taking into account such factors as the type and level of protection under the respective legislations which is more favourable to the seafarer concerned as well as the seafarer's preference.

4. The procedures to be established under Standard A4.5, paragraph 9, should be designed to cover all disputes relevant to the claims of the seafarers concerned, irrespective of the manner in which the coverage is provided.

5. Each Member which has national seafarers, non-national seafarers or both serving on ships that fly its flag should provide the social security protection in the Convention as applicable, and should periodically review the branches of social security protection in Standard A4.5, paragraph 1, with a view to identifying any additional branches appropriate for the seafarers concerned.

6. The seafarers' employment agreement should identify the means by which the various branches of social security protection will be provided to the seafarer by the shipowner as well as any other relevant information at the disposal of the shipowner, such as statutory deductions from the seafarers' wages and shipowners' contributions which may be made in accordance with the requirements of identified authorized bodies pursuant to relevant national social security schemes.

7. The Member whose flag the ship flies should, in effectively exercising its jurisdiction over social matters, satisfy itself that the shipowners' responsibilities concerning social security protection are met, including making the required contributions to social security schemes.

TITLE 5. COMPLIANCE AND ENFORCEMENT

1. The Regulations in this Title specify each Member's responsibility to fully implement and enforce the principles and rights set out in the Articles of this Convention as well as the particular obligations provided for under its Titles 1, 2, 3 and 4.

2. Paragraphs 3 and 4 of Article VI, which permit the implementation of Part A of the Code through substantially equivalent provisions, do not apply to Part A of the Code in this Title.

3. In accordance with paragraph 2 of Article VI, each Member shall implement its responsibilities under the Regulations in the manner set out in the corresponding Standards of Part A of the Code, giving due consideration to the corresponding Guidelines in Part B of the Code.

4. The provisions of this Title shall be implemented bearing in mind that seafarers and shipowners, like all other persons, are equal before the law and are entitled to the equal protection of the law and shall not be subject to discrimination in their access to courts, tribunals or other dispute resolution mechanisms. The provisions of this Title do not determine legal jurisdiction or a legal venue.

Regulation 5.1 – Flag State responsibilities

Purpose: To ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention with respect to ships that fly its flag

Regulation 5.1.1 – General principles

1. Each Member is responsible for ensuring implementation of its obligations under this Convention on ships that fly its flag.

2. Each Member shall establish an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, in accordance with Regulations 5.1.3 and 5.1.4 ensuring that the working and living conditions for seafarers on ships that fly its flag meet, and continue to meet, the standards in this Convention.

3. In establishing an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, a Member may, where appropriate, authorize public institutions or other organizations (including those of another Member, if the latter agrees) which it recognizes as competent and independent to carry out inspections or to issue certificates or to do both. In all cases, the Member shall remain fully responsible for the inspection and certification of the working and living conditions of the seafarers concerned on ships that fly its flag.

4. A maritime labour certificate, complemented by a declaration of maritime labour compliance, shall constitute prima facie evidence that the ship has been duly inspected by the Member whose flag it flies and that the requirements of this Convention relating to working and living conditions of the seafarers have been met to the extent so certified.

5. Information about the system referred to in paragraph 2 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.1.1 – General principles

1. Each Member shall establish clear objectives and standards covering the administration of its inspection and certification systems, as well as adequate overall procedures for its assessment of the extent to which those objectives and standards are being attained.

2. Each Member shall require all ships that fly its flag to have a copy of this Convention available on board.

Guideline B5.1.1 – General principles

1. The competent authority should make appropriate arrangements to promote effective cooperation between public institutions and other organizations, referred to in Regulations 5.1.1 and 5.1.2, concerned with seafarers' shipboard working and living conditions.

2. In order to better ensure cooperation between inspectors and shipowners, seafarers and their respective organizations, and to maintain or improve seafarers' working and living conditions, the competent authority should consult the representatives of such organizations at regular intervals as to the best means of attaining these ends. The manner of such consultation should be determined by the competent authority after consulting with shipowners' and seafarers' organizations.

Regulation 5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. The public institutions or other organizations referred to in paragraph 3 of Regulation 5.1.1 (recognized organizations) shall have been recognized by the competent authority as meeting the requirements in the Code regarding competency and independence. The inspection or certification functions which the recognized organizations may be authorized to carry out shall come within the scope of the activities that are expressly mentioned in the Code as being carried out by the competent authority or a recognized organization.

2. The reports referred to in paragraph 5 of Regulation 5.1.1 shall contain information regarding any recognized organization, the extent of authorizations given and the arrangements made by the Member to ensure that the authorized activities are carried out completely and effectively.

Standard A5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. For the purpose of recognition in accordance with paragraph 1 of Regulation 5.1.2, the competent authority shall review the competency and independence of the organization concerned and determine whether the organization has demonstrated, to the extent necessary for carrying out the activities covered by the authorization conferred on it, that the organization:

a) has the necessary expertise in the relevant aspects of this Convention and an appropriate knowledge of ship operations, including the minimum requirements for seafarers to work on a ship, conditions of

employment, accommodation, recreational facilities, food and catering, accident prevention, health protection, medical care, welfare and social security protection;

b) has the ability to maintain and update the expertise of its personnel;

c) has the necessary knowledge of the requirements of this Convention as well as of applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and

d) is of the appropriate size, structure, experience and capability commensurate with the type and degree of authorization.

2. Any authorizations granted with respect to inspections shall, as a minimum, empower the recognized organization to require the rectification of deficiencies that it identifies in seafarers' working and living conditions and to carry out inspections in this regard at the request of a port State.

3. Each Member shall establish:

a) a system to ensure the adequacy of work performed by recognized organizations, which includes information on all applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and

b) procedures for communication with and oversight of such organizations.

4. Each Member shall provide the International Labour Office with a current list of any recognized organizations authorized to act on its behalf and it shall keep this list up to date. The list shall specify the functions that the recognized organizations have been authorized to carry out. The Office shall make the list publicly available.

Guideline B5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. The organization seeking recognition should demonstrate the technical, administrative and managerial competence and capacity to ensure the provision of timely service of satisfactory quality.

2. In evaluating the capability of an organization, the competent authority should determine whether the organization:

a) has adequate technical, managerial and support staff;

b) has sufficient qualified professional staff to provide the required service, representing an adequate geographical coverage;

c) has proven ability to provide a timely service of satisfactory quality; and

d) is independent and accountable in its operations.

3. The competent authority should conclude a written agreement with any organization that it recognizes for purposes of an authorization. The agreement should include the following elements:

a) scope of application;

b) purpose;

- c) general conditions;
- d) the execution of functions under authorization;
- e) legal basis of the functions under authorization;
- f) reporting to the competent authority;
- g) specification of the authorization from the competent authority to the recognized organization; and
- h) the competent authority's supervision of activities delegated to the recognized organization.

4. Each Member should require the recognized organizations to develop a system for qualification of staff employed by them as inspectors to ensure the timely updating of their knowledge and expertise.

5. Each Member should require the recognized organizations to maintain records of the services performed by them such that they are able to demonstrate achievement of the required standards in the items covered by the services.

6. In establishing the oversight procedures referred to in Standard A5.1.2, paragraph 3b), each Member should take into account the Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration, adopted in the framework of the International Maritime Organization.

Regulation 5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. This Regulation applies to ships of:
- a) 500 gross tonnage or over, engaged in international voyages; and
 - b) 500 gross tonnage or over, flying the flag of a Member and operating from a port, or between ports, in another country.

For the purpose of this Regulation, international voyage means a voyage from a country to a port outside such a country.

2. This Regulation also applies to any ship that flies the flag of a Member and is not covered by paragraph 1 of this Regulation, at the request of the shipowner to the Member concerned.

3. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a maritime labour certificate certifying that the working and living conditions of seafarers on the ship, including measures for ongoing compliance to be included in the declaration of maritime labour compliance referred to in paragraph 4 of this Regulation, have been inspected and meet the requirements of national laws or regulations or other measures implementing this Convention.

4. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a declaration of maritime labour compliance stating the national requirements implementing this Convention for the working and living

conditions for seafarers and setting out the measures adopted by the shipowner to ensure compliance with the requirements on the ship or ships concerned.

5. The maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall conform to the model prescribed by the Code.

6. Where the competent authority of the Member or a recognized organization duly authorized for this purpose has ascertained through inspection that a ship that flies the Member's flag meets or continues to meet the standards of this Convention, it shall issue or renew a maritime labour certificate to that effect and maintain a publicly available record of that certificate.

7. Detailed requirements for the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, including a list of the matters that must be inspected and approved, are set out in Part A of the Code.

Standard A5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. The maritime labour certificate shall be issued to a ship by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, for a period which shall not exceed five years. A list of matters that must be inspected and found to meet national laws and regulations or other measures implementing the requirements of this Convention regarding the working and living conditions of seafarers on ships before a maritime labour certificate can be issued is found in Appendix A5-I.

2. The validity of the maritime labour certificate shall be subject to an intermediate inspection by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, to ensure continuing compliance with the national requirements implementing this Convention. If only one intermediate inspection is carried out and the period of validity of the certificate is five years, it shall take place between the second and third anniversary dates of the certificate. Anniversary date means the day and month of each year which will correspond to the date of expiry of the maritime labour certificate. The scope and depth of the intermediate inspection shall be equal to an inspection for renewal of the certificate. The certificate shall be endorsed following satisfactory intermediate inspection.

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Standard, when the renewal inspection has been completed within three months before the expiry of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid from the date of completion of the renewal inspection for a period not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

4. When the renewal inspection is completed more than three months before the expiry date of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid for a period not exceeding five years starting from the date of completion of the renewal inspection.

5. A maritime labour certificate may be issued on an interim basis:

- a) to new ships on delivery;
- b) when a ship changes flag; or
- c) when a shipowner assumes responsibility for the operation of a ship which is new to that shipowner.

6. An interim maritime labour certificate may be issued for a period not exceeding six months by the competent authority or a recognized organization duly authorized for this purpose.

7. An interim maritime labour certificate may only be issued following verification that:

- a) the ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I, taking into account verification of items under subparagraphs b), c) and d) of this paragraph;
- b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with this Convention;
- c) the master is familiar with the requirements of this Convention and the responsibilities for implementation; and
- d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a declaration of maritime labour compliance.

8. A full inspection in accordance with paragraph 1 of this Standard shall be carried out prior to expiry of the interim certificate to enable issue of the full-term maritime labour certificate. No further interim certificate may be issued following the initial six months referred to in paragraph 6 of this Standard. A declaration of maritime labour compliance need not be issued for the period of validity of the interim certificate.

9. The maritime labour certificate, the interim maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall be drawn up in the form corresponding to the models given in Appendix A5-II.

10. The declaration of maritime labour compliance shall be attached to the maritime labour certificate. It shall have two parts:

- a) Part I shall be drawn up by the competent authority which shall:
 - (i) identify the list of matters to be inspected in accordance with paragraph 1 of this Standard;
 - (ii) identify the national requirements embodying the relevant provisions of this Convention by providing a reference to the relevant national legal provisions as well as, to the extent necessary, concise information on the main content of the national requirements;
 - (iii) refer to ship-type specific requirements under national legislation;
 - (iv) record any substantially equivalent provisions adopted

pursuant to paragraph 3 of Article VI; and (v) clearly indicate any exemption granted by the competent authority as provided in Title 3; and

b) Part II shall be drawn up by the shipowner and shall identify the measures adopted to ensure ongoing compliance with the national requirements between inspections and the measures proposed to ensure that there is continuous improvement.

The competent authority or recognized organization duly authorized for this purpose shall certify Part II and shall issue the declaration of maritime labour compliance.

11. The results of all subsequent inspections or other verifications carried out with respect to the ship concerned and any significant deficiencies found during any such verification shall be recorded, together with the date when the deficiencies were found to have been remedied. This record, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall, in accordance with national laws or regulations, be inscribed upon or appended to the declaration of maritime labour compliance or made available in some other way to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States and shipowners' and seafarers' representatives.

12. A current valid maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall be carried on the ship and a copy shall be posted in a conspicuous place on board where it is available to the seafarers. A copy shall be made available in accordance with national laws and regulations, upon request, to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States, and shipowners' and seafarers' representatives.

13. The requirement for an English-language translation in paragraphs 11 and 12 of this Standard does not apply in the case of a ship not engaged in an international voyage.

14. A certificate issued under paragraph 1 or 5 of this Standard shall cease to be valid in any of the following cases:

- a) if the relevant inspections are not completed within the periods specified under paragraph 2 of this Standard;
- b) if the certificate is not endorsed in accordance with paragraph 2 of this Standard;
- c) when a ship changes flag;
- d) when a shipowner ceases to assume the responsibility for the operation of a ship; and
- e) when substantial changes have been made to the structure or equipment covered in Title 3.

15. In the case referred to in paragraph 14c), d) or e) of this Standard, a new certificate shall only be issued when the competent authority or recognized organization issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of this Standard.

16. A maritime labour certificate shall be withdrawn by the competent authority or the recognized organization duly authorized for this purpose by the flag State, if there is evidence that the ship concerned does not comply with the requirements of this Convention and any required corrective action has not been taken.

17. When considering whether a maritime labour certificate should be withdrawn in accordance with paragraph 16 of this Standard, the competent authority or the recognized organization shall take into account the seriousness or the frequency of the deficiencies.

Guideline B5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. The statement of national requirements in Part I of the declaration of maritime labour compliance should include or be accompanied by references to the legislative provisions relating to seafarers' working and living conditions in each of the matters listed in Appendix A5-1. Where national legislation precisely follows the requirements stated in this Convention, a reference may be all that is necessary. Where a provision of the Convention is implemented through substantial equivalence as provided under Article VI, paragraph 3, this provision should be identified and a concise explanation should be provided. Where an exemption is granted by the competent authority as provided in Title 3, the particular provision or provisions concerned should be clearly indicated.

2. The measures referred to in Part II of the declaration of maritime labour compliance, drawn up by the shipowner, should, in particular, indicate the occasions on which ongoing compliance with particular national requirements will be verified, the persons responsible for verification, the records to be taken, as well as the procedures to be followed where non-compliance is noted. Part II may take a number of forms. It could make reference to other more comprehensive documentation covering policies and procedures relating to other aspects of the maritime sector, for example documents required by the International Safety Management (ISM) Code or the information required by Regulation 5 of the SOLAS Convention, Chapter XI-1 relating to the ship's Continuous Synopsis Record.

3. The measures to ensure ongoing compliance should include general international requirements for the shipowner and master to keep themselves informed of the latest advances in technology and scientific findings concerning workplace design, taking into account the inherent dangers of seafarers' work, and to inform the seafarers' representatives accordingly, thereby guaranteeing a better level of protection of the seafarers' working and living conditions on board.

4. The declaration of maritime labour compliance should, above all, be drafted in clear terms designed to help all persons concerned, such as

flag State inspectors, authorized officers in port States and seafarers, to check that the requirements are being properly implemented.

5. An example of the kind of information that might be contained in a declaration of maritime labour compliance is given in Appendix B5-I.

6. When a ship changes flag as referred to in Standard A5.1.3, paragraph 14c), and where both States concerned have ratified this Convention, the Member whose flag the ship was formerly entitled to fly should, as soon as possible, transmit to the competent authority of the other Member copies of the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance carried by the ship before the change of flag and, if applicable, copies of the relevant inspection reports if the competent authority so requests within three months after the change of flag has taken place.

Regulation 5.1.4 – Inspection and enforcement

1. Each Member shall verify, through an effective and coordinated system of regular inspections, monitoring and other control measures, that ships that fly its flag comply with the requirements of this Convention as implemented in national laws and regulations.

2. Detailed requirements regarding the inspection and enforcement system referred to in paragraph 1 of this Regulation are set out in Part A of the Code.

Standard A5.1.4 – Inspection and enforcement

1. Each Member shall maintain a system of inspection of the conditions for seafarers on ships that fly its flag which shall include verification that the measures relating to working and living conditions as set out in the declaration of maritime labour compliance, where applicable, are being followed, and that the requirements of this Convention are met.

2. The competent authority shall appoint a sufficient number of qualified inspectors to fulfil its responsibilities under paragraph 1 of this Standard. Where recognized organizations have been authorized to carry out inspections, the Member shall require that personnel carrying out the inspection are qualified to undertake these duties and shall provide them with the necessary legal authority to perform their duties.

3. Adequate provision shall be made to ensure that the inspectors have the training, competence, terms of reference, powers, status and independence necessary or desirable so as to enable them to carry out the verification and ensure the compliance referred to in paragraph 1 of this Standard.

4. Inspections shall take place at the intervals required by Standard A5.1.3, where applicable. The interval shall in no case exceed three years.

5. If a Member receives a complaint which it does not consider manifestly unfounded or obtains evidence that a ship that flies its flag does not conform to the requirements of this Convention or that there are serious deficiencies in the implementation of the measures set out in the declaration of maritime labour compliance, the Member shall take the steps necessary to investigate the matter and ensure that action is taken to remedy any deficiencies found.

6. Adequate rules shall be provided and effectively enforced by each Member in order to guarantee that inspectors have the status and conditions of service to ensure that they are independent of changes of government and of improper external influences.

7. Inspectors, issued with clear guidelines as to the tasks to be performed and provided with proper credentials, shall be empowered:

- a) to board a ship that flies the Member's flag;
- b) to carry out any examination, test or inquiry which they may consider necessary in order to satisfy themselves that the standards are being strictly observed; and
- c) to require that any deficiency is remedied and, where they have grounds to believe that deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights), or represent a significant danger to seafarers' safety, health or security, to prohibit a ship from leaving port until necessary actions are taken.

8. Any action taken pursuant to paragraph 7c) of this Standard shall be subject to any right of appeal to a judicial or administrative authority.

9. Inspectors shall have the discretion to give advice instead of instituting or recommending proceedings when there is no clear breach of the requirements of this Convention that endangers the safety, health or security of the seafarers concerned and where there is no prior history of similar breaches.

10. Inspectors shall treat as confidential the source of any grievance or complaint alleging a danger or deficiency in relation to seafarers' working and living conditions or a violation of laws and regulations and give no intimation to the shipowner, the shipowner's representative or the operator of the ship that an inspection was made as a consequence of such a grievance or complaint.

11. Inspectors shall not be entrusted with duties which might, because of their number or nature, interfere with effective inspection or prejudice in any way their authority or impartiality in their relations with shipowners, seafarers or other interested parties. In particular, inspectors shall:

- a) be prohibited from having any direct or indirect interest in any operation which they are called upon to inspect; and

b) subject to appropriate sanctions or disciplinary measures, not reveal, even after leaving service, any commercial secrets or confidential working processes or information of a personal nature which may come to their knowledge in the course of their duties.

12. Inspectors shall submit a report of each inspection to the competent authority. One copy of the report in English or in the working language of the ship shall be furnished to the master of the ship and another copy shall be posted on the ship's notice board for the information of the seafarers and, upon request, sent to their representatives.

13. The competent authority of each Member shall maintain records of inspections of the conditions for seafarers on ships that fly its flag. It shall publish an annual report on inspection activities within a reasonable time, not exceeding six months, after the end of the year.

14. In the case of an investigation pursuant to a major incident, the report shall be submitted to the competent authority as soon as practicable, but not later than one month following the conclusion of the investigation.

15. When an inspection is conducted or when measures are taken under this Standard, all reasonable efforts shall be made to avoid a ship being unreasonably detained or delayed.

16. Compensation shall be payable in accordance with national laws and regulations for any loss or damage suffered as a result of the wrongful exercise of the inspectors' powers. The burden of proof in each case shall be on the complainant.

17. Adequate penalties and other corrective measures for breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) and for obstructing inspectors in the performance of their duties shall be provided for and effectively enforced by each Member.

Guideline B5.1.4 – Inspection and enforcement

1. The competent authority and any other service or authority wholly or partly concerned with the inspection of seafarers' working and living conditions should have the resources necessary to fulfil their functions. In particular:

- a) each Member should take the necessary measures so that duly qualified technical experts and specialists may be called upon, as needed, to assist in the work of inspectors; and
- b) inspectors should be provided with conveniently situated premises, equipment and means of transport adequate for the efficient performance of their duties.

2. The competent authority should develop a compliance and enforcement policy to ensure consistency and otherwise guide inspection and enforcement activities related to this Convention. Copies of this policy should be provided to all inspectors and relevant law-enforcement officials and should be made available to the public and shipowners and seafarers.

3. The competent authority should establish simple procedures to enable it to receive information in confidence concerning possible breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) presented by seafarers directly or by representatives of the seafarers, and permit inspectors to investigate such matters promptly, including:

- a) enabling masters, seafarers or representatives of the seafarers to request an inspection when they consider it necessary; and
- b) supplying technical information and advice to shipowners and seafarers and organizations concerned as to the most effective means of complying with the requirements of this Convention and of bringing about a continual improvement in seafarers' on-board conditions.

4. Inspectors should be fully trained and sufficient in numbers to secure the efficient discharge of their duties with due regard to:

- a) the importance of the duties which the inspectors have to perform, in particular the number, nature and size of ships subject to inspection and the number and complexity of the legal provisions to be enforced;
- b) the resources placed at the disposal of the inspectors; and
- c) the practical conditions under which inspections must be carried out in order to be effective.

5. Subject to any conditions for recruitment to the public service which may be prescribed by national laws and regulations, inspectors should have qualifications and adequate training to perform their duties and where possible should have a maritime education or experience as a seafarer. They should have adequate knowledge of seafarers' working and living conditions and of the English language.

6. Measures should be taken to provide inspectors with appropriate further training during their employment.

7. All inspectors should have a clear understanding of the circumstances in which an inspection should be carried out, the scope of the inspection to be carried out in the various circumstances referred to and the general method of inspection.

8. Inspectors provided with proper credentials under the national law should at a minimum be empowered:

- a) to board ships freely and without previous notice; however, when commencing the ship inspection, inspectors should provide notification of their presence to the master or person in charge and, where appropriate, to the seafarers or their representatives;

- b) to question the master, seafarer or any other person, including the shipowner or the shipowner's representative, on any matter concerning the application of the requirements under laws and regulations, in the presence of any witness that the person may have requested;
- c) to require the production of any books, log books, registers, certificates or other documents or information directly related to matters subject to inspection, in order to verify compliance with the national laws and regulations implementing this Convention;
- d) to enforce the posting of notices required under the national laws and regulations implementing this Convention;
- e) to take or remove, for the purpose of analysis, samples of products, cargo, drinking water, provisions, materials and substances used or handled;
- f) following an inspection, to bring immediately to the attention of the shipowner, the operator of the ship or the master, deficiencies which may affect the health and safety of those on board ship;
- g) to alert the competent authority and, if applicable, the recognized organization to any deficiency or abuse not specifically covered by existing laws or regulations and submit proposals to them for the improvement of the laws or regulations; and
- h) to notify the competent authority of any occupational injuries or diseases affecting seafarers in such cases and in such manner as may be prescribed by laws and regulations.

9. When a sample referred to in paragraph 8e) of this Guideline is being taken or removed, the shipowner or the shipowner's representative, and where appropriate a seafarer, should be notified or should be present at the time the sample is taken or removed. The quantity of such a sample should be properly recorded by the inspector.

10. The annual report published by the competent authority of each Member, in respect of ships that fly its flag, should contain:

- a) a list of laws and regulations in force relevant to seafarers' working and living conditions and any amendments which have come into effect during the year;
- b) details of the organization of the system of inspection;
- c) statistics of ships or other premises subject to inspection and of ships and other premises actually inspected;
- d) statistics on all seafarers subject to its national laws and regulations;
- e) statistics and information on violations of legislation, penalties imposed and cases of detention of ships; and
- f) statistics on reported occupational injuries and diseases affecting seafarers.

Regulation 5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Each Member shall require that ships that fly its flag have on-board procedures for the fair, effective and expeditious handling of seafarer complaints alleging breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).
2. Each Member shall prohibit and penalize any kind of victimization of a seafarer for filing a complaint.
3. The provisions in this Regulation and related sections of the Code are without prejudice to a seafarer's right to seek redress through whatever legal means the seafarer considers appropriate.

Standard A5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Without prejudice to any wider scope that may be given in national laws or regulations or collective agreements, the on-board procedures may be used by seafarers to lodge complaints relating to any matter that is alleged to constitute a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).
2. Each Member shall ensure that, in its laws or regulations, appropriate on board complaint procedures are in place to meet the requirements of Regulation 5.1.5. Such procedures shall seek to resolve complaints at the lowest level possible. However, in all cases, seafarers shall have a right to complain directly to the master and, where they consider it necessary, to appropriate external authorities.
3. The on-board complaint procedures shall include the right of the seafarer to be accompanied or represented during the complaints procedure, as well as safeguards against the possibility of victimization of seafarers for filing complaints. The term "victimization" covers any adverse action taken by any person with respect to a seafarer for lodging a complaint which is not manifestly vexatious or maliciously made.
4. In addition to a copy of their seafarers' employment agreement, all seafarers shall be provided with a copy of the on-board complaint procedures applicable on the ship. This shall include contact information for the competent authority in the flag State and, where different, in the seafarers' country of residence, and the name of a person or persons on board the ship who can, on a confidential basis, provide seafarers with impartial advice on their complaint and otherwise assist them in following the complaint procedures available to them on board the ship.

Guideline B5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Subject to any relevant provisions of an applicable collective agreement, the competent authority should, in close consultation with shipowners' and seafarers' organizations, develop a model for fair, expe-

ditious and well-documented on-board complaint-handling procedures for all ships that fly the Member's flag. In developing these procedures the following matters should be considered:

a) many complaints may relate specifically to those individuals to whom the complaint is to be made or even to the master of the ship. In all cases seafarers should also be able to complain directly to the master and to make a complaint externally; and

b) in order to help avoid problems of victimization of seafarers making complaints about matters under this Convention, the procedures should encourage the nomination of a person on board who can advise seafarers on the procedures available to them and, if requested by the complainant seafarer, also attend any meetings or hearings into the subject matter of the complaint. 2. At a minimum the procedures discussed during the consultative process referred to in paragraph 1 of this Guide-line should include the following:

a) complaints should be addressed to the head of the department of the seafarer lodging the complaint or to the seafarer's superior officer;

b) the head of department or superior officer should then attempt to resolve the matter within prescribed time limits appropriate to the seriousness of the issues involved;

c) if the head of department or superior officer cannot resolve the complaint to the satisfaction of the seafarer, the latter may refer it to the master, who should handle the matter personally;

d) seafarers should at all times have the right to be accompanied and to be represented by another seafarer of their choice on board the ship concerned;

e) all complaints and the decisions on them should be recorded and a copy provided to the seafarer concerned;

f) if a complaint cannot be resolved on board, the matter should be referred ashore to the shipowner, who should be given an appropriate time limit for resolving the matter, where appropriate, in consultation with the seafarers concerned or any person they may appoint as their representative; and

g) in all cases seafarers should have a right to file their complaints directly with the master and the shipowner and competent authorities.

Regulation 5.1.6 – Marine casualties

1. Each Member shall hold an official inquiry into any serious marine casualty, leading to injury or loss of life, that involves a ship that flies its flag. The final report of an inquiry shall normally be made public.

2. Members shall cooperate with each other to facilitate the investigation of serious marine casualties referred to in paragraph 1 of this Regulation.

Standard A5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

Guideline B5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

Regulation 5.2 – Port State responsibilities

Purpose: To enable each Member to implement its responsibilities under this Convention regarding international cooperation in the implementation and enforcement of the Convention standards on foreign ships

Regulation 5.2.1 – Inspections in port

1. Every foreign ship calling, in the normal course of its business or for operational reasons, in the port of a Member may be the subject of inspection in accordance with paragraph 4 of Article V for the purpose of reviewing compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights) relating to the working and living conditions of seafarers on the ship.

2. Each Member shall accept the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance required under Regulation 5.1.3 as prima facie evidence of compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Accordingly, the inspection in its ports shall, except in the circumstances specified in the Code, be limited to a review of the certificate and declaration.

3. Inspections in a port shall be carried out by authorized officers in accordance with the provisions of the Code and other applicable international arrangements governing port State control inspections in the Member. Any such inspection shall be limited to verifying that the matter inspected is in conformity with the relevant requirements set out in the Articles and Regulations of this Convention and in Part A only of the Code.

4. Inspections that may be carried out in accordance with this Regulation shall be based on an effective port State inspection and monitoring system to help ensure that the working and living conditions for seafarers on ships entering a port of the Member concerned meet the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

5. Information about the system referred to in paragraph 4 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.2.1 – Inspections in port

1. Where an authorized officer, having come on board to carry out an inspection and requested, where applicable, the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, finds that:

a) the required documents are not produced or maintained or are falsely maintained or that the documents produced do not contain the information required by this Convention or are otherwise invalid; or

b) there are clear grounds for believing that the working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention; or

c) there are reasonable grounds to believe that the ship has changed flag for the purpose of avoiding compliance with this Convention; or

d) there is a complaint alleging that specific working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention;

a more detailed inspection may be carried out to ascertain the working and living conditions on board the ship. Such inspection shall in any case be carried out where the working and living conditions believed or alleged to be defective could constitute a clear hazard to the safety, health or security of seafarers or where the authorized officer has grounds to believe that any deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Where a more detailed inspection is carried out on a foreign ship in the port of a Member by authorized officers in the circumstances set out in subparagraph a), b) or c) of paragraph 1 of this Standard, it shall in principle cover the matters listed in Appendix A5-III.

3. In the case of a complaint under paragraph 1d) of this Standard, the inspection shall generally be limited to matters within the scope of the complaint, although a complaint, or its investigation, may provide clear grounds for a detailed inspection in accordance with paragraph 1b) of this Standard. For the purpose of paragraph 1d) of this Standard, complaint means information submitted by a seafarer, a professional body, an association, a trade union or, generally, any person with an interest in the safety of the ship, including an interest in safety or health hazards to seafarers on board.

4. Where, following a more detailed inspection, the working and living conditions on the ship are found not to conform to the requirements of this Convention, the authorized officer shall forthwith bring the deficiencies to the attention of the master of the ship, with required deadlines for their rectification. In the event that such deficiencies are considered by the authorized officer to be significant, or if they relate to a complaint made in accordance with paragraph 3 of this Standard, the authorized officer shall bring the deficiencies to the attention of the appropriate seafarers' and shipowners' organizations in the Member in which the inspection is carried out, and may:

- a) notify a representative of the flag State;
- b) provide the competent authorities of the next port of call with the relevant information.

5. The Member in which the inspection is carried out shall have the right to transmit a copy of the officer's report, which must be accompanied by any reply received from the competent authorities of the flag State within the prescribed deadline, to the Director-General of the International Labour Office with a view to such action as may be considered appropriate and expedient in order to ensure that a record is kept of such information and that it is brought to the attention of parties which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.

6. Where, following a more detailed inspection by an authorized officer, the ship is found not to conform to the requirements of this Convention and:

- a) the conditions on board are clearly hazardous to the safety, health or security of seafarers; or
- b) the non-conformity constitutes a serious or repeated breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights);

the authorized officer shall take steps to ensure that the ship shall not proceed to sea until any non-conformities that fall within the scope of subparagraph a) or b) of this paragraph have been rectified, or until the authorized officer has accepted a plan of action to rectify such non-conformities and is satisfied that the plan will be implemented in an expeditious manner. If the ship is prevented from sailing, the authorized officer shall forthwith notify the flag State accordingly and invite a representative of the flag State to be present, if possible, requesting the flag State to reply within a prescribed deadline. The authorized officer shall also inform forthwith the appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State in which the inspection was carried out.

7. Each Member shall ensure that its authorized officers are given guidance, of the kind indicated in Part B of the Code, as to the kinds of circumstances justifying detention of a ship under paragraph 6 of this Standard.

8. When implementing their responsibilities under this Standard, each Member shall make all possible efforts to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is found to be unduly detained or delayed, compensation shall be paid for any loss or damage suffered. The burden of proof in each case shall be on the complainant.

Guideline B5.2.1 – Inspections in port

1. The competent authority should develop an inspection policy for authorized officers carrying out inspections under Regulation 5.2.1. The objective of the policy should be to ensure consistency and to otherwise guide inspection and enforcement activities related to the requirements

of this Convention (including seafarers' rights). Copies of this policy should be provided to all authorized officers and should be available to the public and shipowners and seafarers.

2. When developing a policy relating to the circumstances warranting a detention of the ship under Standard A5.2.1, paragraph 6, of the competent authority should consider that, with respect to the breaches referred to in Standard A5.2.1, paragraph 6b), the seriousness could be due to the nature of the deficiency concerned. This would be particularly relevant in the case of the violation of fundamental rights and principles or seafarers' employment and social rights under Articles III and IV. For example, the employment of a person who is under age should be considered as a serious breach even if there is only one such person on board. In other cases, the number of different defects found during a particular inspection should be taken into account: for example, several instances of defects relating to accommodation or food and catering which do not threaten safety or health might be needed before they should be considered as constituting a serious breach.

3. Members should cooperate with each other to the maximum extent possible in the adoption of internationally agreed guidelines on inspection policies, especially those relating to the circumstances warranting the detention of a ship.

Regulation 5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships calling at a port in the Member's territory who allege a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) have the right to report such a complaint in order to facilitate a prompt and practical means of redress.

Standard A5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. A complaint by a seafarer alleging a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) may be reported to an authorized officer in the port at which the seafarer's ship has called. In such cases, the authorized officer shall undertake an initial investigation.

2. Where appropriate, given the nature of the complaint, the initial investigation shall include consideration of whether the on-board complaint procedures provided under Regulation 5.1.5 have been explored. The authorized officer may also conduct a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.

3. The authorized officer shall, where appropriate, seek to promote a resolution of the complaint at the ship-board level.

4. In the event that the investigation or the inspection provided under this Standard reveals a non-conformity that falls within the scope of paragraph 6 of Standard A5.2.1, the provisions of that paragraph shall be applied.

5. Where the provisions of paragraph 4 of this Standard do not apply, and the complaint has not been resolved at the ship-board level, the authorized officer shall forthwith notify the flag State, seeking, within a prescribed deadline, advice and a corrective plan of action.

6. Where the complaint has not been resolved following action taken in accordance with paragraph 5 of this Standard, the port State shall transmit a copy of the authorized officer's report to the Director-General. The report must be accompanied by any reply received within the prescribed deadline from the competent authority of the flag State. The appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State shall be similarly informed. In addition, statistics and information regarding complaints that have been resolved shall be regularly submitted by the port State to the Director-General. Both such submissions are provided in order that, on the basis of such action as may be considered appropriate and expedient, a record is kept of such information and is brought to the attention of parties, including shipowners' and seafarers' organizations, which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.

7. Appropriate steps shall be taken to safeguard the confidentiality of complaints made by seafarers.

Guideline B5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Where a complaint referred to in Standard A5.2.2 is dealt with by an authorized officer, the officer should first check whether the complaint is of a general nature which concerns all seafarers on the ship, or a category of them, or whether it relates only to the individual case of the seafarer concerned.

2. If the complaint is of a general nature, consideration should be given to undertaking a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.

3. If the complaint relates to an individual case, an examination of the results of any on-board complaint procedures for the resolution of the complaint concerned should be undertaken. If such procedures have not been explored, the authorized officer should suggest that the complainant take advantage of any such procedures available. There should be good reasons for considering a complaint before any on-board complaint procedures have been explored. These would include the inadequacy of, or undue delay in, the internal procedures or the complainant's fear of reprisal for lodging a complaint.

4. In any investigation of a complaint, the authorized officer should give the master, the shipowner and any other person involved in the complaint a proper opportunity to make known their views.

5. In the event that the flag State demonstrates, in response to the notification by the port State in accordance with paragraph 5 of Standard A5.2.2, that it will handle the matter, and that it has in place effective procedures for this purpose and has submitted an acceptable plan of action, the authorized officer may refrain from any further involvement with the complaint.

Regulation 5.3 – Labour-supplying responsibilities

Purpose: To ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention as pertaining to seafarer recruitment and placement and the social protection of its seafarers

1. Without prejudice to the principle of each Member's responsibility for the working and living conditions of seafarers on ships that fly its flag, the Member also has a responsibility to ensure the implementation of the requirements of this Convention regarding the recruitment and placement of seafarers as well as the social security protection of seafarers that are its nationals or are resident or are otherwise domiciled in its territory, to the extent that such responsibility is provided for in this Convention.

2. Detailed requirements for the implementation of paragraph 1 of this Regulation are found in the Code.

3. Each Member shall establish an effective inspection and monitoring system for enforcing its labour-supplying responsibilities under this Convention.

4. Information about the system referred to in paragraph 3 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.3 – Labour-supplying responsibilities

1. Each Member shall enforce the requirements of this Convention applicable to the operation and practice of seafarer recruitment and placement services established on its territory through a system of inspection and monitoring and legal proceedings for breaches of licensing and other operational requirements provided for in Standard A1.4.

Guideline B5.3 – Labour-supplying responsibilities

1. Private seafarer recruitment and placement services established in the Member's territory and securing the services of a seafarer for a shipowner, wherever located, should be required to assume obligations to ensure the proper fulfilment by shipowners of the terms of their employment agreements concluded with seafarers.

Appendix A5-I

The working and living conditions of seafarers that must be inspected and approved by the flag State before certifying a ship in accordance with Standard A5.1.3, paragraph 1:

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

Appendix A5-II

Interim Maritime Labour Certificate

(Note: This Certificate shall have a Declaration of Maritime Labour Compliance attached)

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the Maritime Labour Convention, 2006

(referred to below as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by

(full designation and address of the competent authority or recognized organization duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

- Name of ship
 - Distinctive number or letters.....
 - Port of registry.....
 - Date of registry
 - Gross tonnage¹
 - IMO number
 - Type of ship.....
 - Name and address of the shipowner²
-

¹ For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

² *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II (1)(j) of the Convention.

This is to certify:

1. That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.
2. That the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.

This Certificate is valid until subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued at on is attached.

Completion date of the inspection on which this Certificate is based was
 Issued at on
 Signature of the duly authorized official issuing the Certificate
 (Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

Endorsements for mandatory intermediate inspection and, if required, any additional inspection

This is to certify that the ship was inspected in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention.

Intermediate inspection:
 (to be completed between the second and third anniversary dates)

Signed
 (Signature of authorized official)
 Place
 Date
 (Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional endorsements (if required)

This is to certify that the ship was the subject of an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accommodation) or for other reasons.

Additional inspection:
(if required)

Signed
.....
(Signature of authorized official)
Place.....
Date.....
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Additional inspection:
(if required)

Signed
.....
(Signature of authorized official)
Place.....
Date.....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional inspection:
(if required)

Signed
.....
(Signature of authorized official)
Place.....
Date.....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Maritime Labour Convention, 2006

Declaration of Maritime Labour Compliance - Part I

(Note: This Declaration must be attached to the ship's Maritime Labour Certificate)

Issued under the authority of: *(insert name of competent authority as defined in Article II, paragraph 1 (a), of the Convention)*

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

- (a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;
- (b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;
- (c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;
- (d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and
- (e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.
 - 1. Minimum age (Regulation 1.1).....
 - 2. Medical certification (Regulation 1.2)
 - 3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)
 - 4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)
 - 5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)
 - 6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)
 - 7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7)
 - 8. Accommodation (Regulation 3.1)
 - 9. On-board recreational facilities (Regulation 3.2)
 - 10. Food and catering (Regulation 3.2)

- 11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)
- 12. On-board medical care (Regulation 4.1)
- 13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)
- 14. Payment of wages (Regulation 2.2)

Name:
 Title:
 Signature:
 Place:
 Date:
 (Seal or stamp of the authority,
 as appropriate)

Substantial equivalencies

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following substantial equivalencies, as provided under Article VI, paragraphs 3 and 4, of the Convention, except where stated above, are noted *(insert description if applicable)*:

.....

No equivalency has been granted.

Name:
 Title:
 Signature:
 Place:
 Date:
 (Seal or stamp of the authority,
 as appropriate)

Exemptions

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following exemptions granted by the competent authority as provided in Title 3 of the Convention are noted:

.....

No exemption has been granted.

Name:
 Title:
 Signature:
 Place:
 Date:
 (Seal or stamp of the authority,
 as appropriate)

Declaration of Maritime Labour Compliance - Part II

Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

- | | | |
|-----|--|--------------------------|
| 1. | Minimum age (Regulation 1.1)
..... | <input type="checkbox"/> |
| 2. | Medical certification (Regulation 1.2)
..... | <input type="checkbox"/> |
| 3. | Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)
..... | <input type="checkbox"/> |
| 4. | Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)
..... | <input type="checkbox"/> |
| 5. | Use of any licensed or certified or regulated
private recruitment and placement service (Regulation 1.4)
..... | <input type="checkbox"/> |
| 6. | Hours of work or rest (Regulation 2.3)
..... | <input type="checkbox"/> |
| 7. | Manning levels for the ship (Regulation 2.7)
..... | <input type="checkbox"/> |
| 8. | Accommodation (Regulation 3.1)
..... | <input type="checkbox"/> |
| 9. | On-board recreational facilities (Regulation 3.1)
..... | <input type="checkbox"/> |
| 10. | Food and catering (Regulation 3.2)
..... | <input type="checkbox"/> |
| 11. | Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)
..... | <input type="checkbox"/> |
| 12. | On-board medical care (Regulation 4.1)
..... | <input type="checkbox"/> |
| 13. | On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)
..... | <input type="checkbox"/> |
| 14. | Payment of wages (Regulation 2.2)
..... | <input type="checkbox"/> |

I hereby certify that the above measures have been drawn up to ensure ongoing compliance, between inspections, with the requirements listed in Part I.

Name of shipowner:¹
.....
Company address:
.....
Name of the authorized signatory:
.....
Title:
Signature of the authorized signatory:
.....
Date:
(Stamp or seal of the shipowner¹)

The above measures have been reviewed by *(insert name of competent authority or duly recognized organization)* and, following inspection of the ship, have been determined as meeting the purposes set out under Standard A5.1.3, paragraph 10(b), regarding measures to ensure initial and ongoing compliance with the requirements set out in Part I of this Declaration.

Name:
Title:
Address:
.....
.....
Signature:
Place:
Date:
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

¹ *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II (1)(j) of the Convention.

Interim Maritime Labour Certificate

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the Maritime Labour Convention, 2006 (referred to below as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by
(full designation and address of the competent authority or recognized organization duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship
Distinctive number or letters.....
Port of registry
Date of registry
Gross tonnage¹
IMO number
Type of ship
Name and address of the shipowner²
.....

¹ For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

² *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II (1)(j) of the Convention.

This is to certify, for the purposes of Standard A5.1.3, paragraph 7, of the Convention, that:

- (a) this ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I to the Convention, taking into account verification of items under (b), (c) and (d) below;
- (b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with the Convention;
- (c) the master is familiar with the requirements of the Convention and the responsibilities for implementation; and
- (d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a Declaration of Maritime Labour Compliance.

This Certificate is valid until subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4.

Completion date of the inspection referred to under (a) above was

Issued at on.....

Signature of the duly authorized official issuing the interim certificate

.....

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

Appendix A5-III

General areas that are subject to a detailed inspection by an authorized officer in a port of a Member carrying out a port State inspection pursuant to Standard A5.2.1:

Minimum age

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

Appendix B5-I - EXAMPLE OF A NATIONAL DECLARATION

See Guideline B5.1.3, paragraph 5

Maritime Labour Convention, 2006

Declaration of Maritime Labour Compliance - Part I

(Note: This Declaration must be attached to the ship's Maritime Labour Certificate)

Issued under the authority of: The Ministry of Maritime Transport of Xxxxxx

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO-number	Gross tonnage
M.S. EXAMPLE	12345	1,000

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

- (a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;
- (b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;
- (c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;
- (d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and
- (e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1. Minimum age (Regulation 1.1)

Shipping Law, No. 123 of 1905, as amended ("Law"), Chapter X; Shipping Regulations ("Regulations"), 2006, Rules 1111-1222.

Minimum ages are those referred to in the Convention.

"Night" means 9 p.m. to 6 a.m. unless the Ministry of Maritime Transport ("Ministry") approves a different period.

Examples of hazardous work restricted to 18-year-olds or over are listed in Schedule A hereto. In the case of cargo ships, no one under 18 may work in the areas marked on the ship's plan (to be attached to this Declaration) as "hazardous area".

2. Medical certification (Regulation 1.2)

Law, Chapter XI; Regulations, Rules 1223-1233.

Medical certificates shall conform to the STCW requirements, where applicable; in other cases, the STCW requirements are applied with any necessary adjustments.

Qualified opticians on list approved by Ministry may issue certificates concerning eyesight.

Medical examinations follow the ILO/WHO Guidelines referred to in Guideline B1.2.1

.....
.....

Declaration of Maritime Labour Compliance - Part II

Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

- 1. Minimum age (Regulation 1.1) X

Date of birth of each seafarer is noted against his/her name on the crew list.

The list is checked at the beginning of each voyage by the master or officer acting on his or her behalf ("competent officer"), who records the date of such verification.

Each seafarer under 18 receives, at the time of engagement, a note prohibiting him/ her from performing night work or the work specifically listed as hazardous (see Part I, section I, above) and any other hazardous work, and requiring him/her to consult the competent officer in case of doubt. A copy of the note, with the seafarer's signature under "received and read", and the date of signature, is kept by the competent officer.

- 2. Medical certification (Regulation 1.2) X

The medical certificates are kept in strict confidence by the competent officer, together with a list, prepared under the competent officer's responsibility and stating for each seafarer on board: the functions of the seafarer, the date of the current medical certificate(s) and the health status noted on the certificate concerned.

In any case of possible doubt as to whether the seafarer is medically fit for a particular function or functions, the competent officer consults the seafarer's doctor or another qualified practitioner and records a summary of the practitioner's conclusions, as well as the practitioner's name and telephone number and the date of the consultation.

.....
.....

The foregoing is the authentic text of the Convention duly adopted by the General Conference of the International Labour Organization during its Ninety-fourth Session which was held at Geneva and declared closed the 23 February 2006.

IN FAITH WHEREOF we have appended our signatures this twenty-third day of February 2006.

C. VERTALING**Maritiem arbeidsverdrag, 2006****Preambule**

De Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie,

Bijeengeroepen te Genève door de Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau en aldaar bijeengekomen in haar vierennegentigste zitting op 7 februari 2006, en

Geleid door de wens een enkel, samenhangend instrument te creëren waarin voor zover mogelijk alle actuele normen van bestaande verdragen en aanbevelingen inzake internationale maritieme arbeid worden opgenomen, alsmede de grondbeginselen van andere internationale arbeidsverdragen, in het bijzonder:

- het Verdrag betreffende gedwongen of verplichte arbeid, 1930 (Nr. 29);
- het Verdrag betreffende de vrijheid tot het oprichten van vakverenigingen en de bescherming van het vakverenigingsrecht, 1948 (Nr. 87);
- het Verdrag betreffende toepassing van het recht van organisatie en collectieve onderhandeling, 1949 (Nr. 98);
- het Verdrag betreffende gelijke beloning, 1951 (Nr. 100);
- het Verdrag betreffende afschaffing van gedwongen arbeid, 1957 (Nr. 105);
- het Verdrag betreffende discriminatie in arbeid en beroep, 1958 (Nr. 111);
- het Verdrag betreffende de minimumleeftijd, 1973 (Nr. 138);
- het Verdrag betreffende de ergste vormen van kinderarbeid, 1999 (Nr. 182); en

Indachtig het kernmandaat van de Organisatie, dat bestaat uit het bevorderen van goede arbeidsomstandigheden; en

In herinnering roepend de Verklaring van de Internationale Arbeidsorganisatie inzake de fundamentele beginselen en rechten in verband met werk, 1998, en

Tevens indachtig het feit dat op zeevarenden bepalingen van andere instrumenten van de Internationale Arbeidsorganisatie van toepassing zijn en dat zij andere rechten hebben die worden aangemerkt als fundamentele rechten en vrijheden die op alle personen van toepassing zijn, en

Overwegend dat, gezien het mondiale karakter van de scheepvaartbranche, zeevarenden bijzondere bescherming behoeven, en

Voorts indachtig de internationale normen inzake de veiligheid van schepen, de beveiliging van mensen en deugdelijk scheepsbeheer vervat in het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, als gewijzigd, het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, als gewijzigd, en de

vereisten voor zeevarenden inzake opleiding en vaardigheden vervat in het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978, als gewijzigd, en

In herinnering roepend dat het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, 1982, een algemeen juridisch kader vormt waarbinnen alle activiteiten op de oceanen en zeeën moeten plaatsvinden en dat dat Verdrag van strategisch belang is als basis voor nationale, regionale en mondiale maatregelen en samenwerking in de mariene sector, en dat de integriteit ervan moet worden gehandhaafd, en

In herinnering roepend dat in artikel 94 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, 1982, de taken en verplichtingen van een vlaggenstaat zijn vastgelegd met betrekking tot, onder andere, arbeidsomstandigheden, bemannen en sociale aangelegenheden op schepen die de vlag van die Staat voeren, en

In herinnering roepend artikel 19, achtste lid, van het Statuut van de Internationale Arbeidsorganisatie dat bepaalt dat het aannemen van een verdrag of een aanbeveling door de Conferentie, of de bekrachtiging van een verdrag door een Lid, in geen geval wordt beschouwd als zijnde van invloed op een wet, uitspraak, gewoonte of overeenkomst die de betrokken werknemers gunstiger voorwaarden biedt dan dat verdrag of die aanbeveling, en

Vastbesloten dat dit nieuwe instrument zodanig moet worden geformuleerd dat gewaarborgd wordt dat het zo breed mogelijk wordt aanvaard door regeringen, reders en zeevarenden die de beginselen van volwaardig werk onderschrijven, dat het gemakkelijk kan worden geactualiseerd en dat het effectief kan worden uitgevoerd en gehandhaafd, en

Besloten hebbend tot het aannemen van bepaalde voorstellen met betrekking tot het in het leven roepen van een dergelijk instrument, welk onderwerp als enig punt op de agenda van de zitting staat, en

Vastgesteld hebbend dat deze voorstellen de vorm dienen te krijgen van een verdrag;

Neemt heden, de drieëntwintigste februari van het jaar tweeduizendenzes, het volgende Verdrag aan, dat kan worden aangehaald als het Marietiem arbeidsverdrag, 2006.

Algemene verplichtingen

Artikel I

1. Elk Lid dat dit Verdrag bekrachtigt, verplicht zich ertoe de bepalingen ervan volledig op de in artikel VI vervatte wijze ten uitvoer te leggen om het recht op volwaardig werk voor alle zeevarenden te waarborgen.

2. De Leden werken met elkaar samen om de effectieve uitvoering en handhaving van dit Verdrag te waarborgen.

Begripsomschrijvingen en reikwijdte

Artikel II

1. Voor de toepassing van dit Verdrag wordt, tenzij in specifieke bepalingen anders wordt bepaald, verstaan onder:

a. *bevoegde autoriteit*, de minister die, het ministerie dat of een andere autoriteit die bevoegd is voorschriften, reglementen of andere instructies met kracht van wet uit te vaardigen en te handhaven met betrekking tot het onderwerp van de desbetreffende bepaling;

b. *verklaring naleving maritieme arbeid*, de in voorschrift 5.1.3 bedoelde verklaring;

c. *brutotonnage*, de brutotonnage berekend in overeenstemming met de voorschriften voor tonnagemetingen vervat in Bijlage I bij het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen, of elk volgend verdrag; voor schepen waarop de door de Internationale Maritieme Organisatie aangenomen voorlopige regeling voor tonnagemetingen van toepassing is, is de brutotonnage hetgeen is opgenomen in de kolom OPMERKINGEN van het internationaal tonnagecertificaat (1969);

d. *maritiem arbeidscertificaat*, het in voorschrift 5.1.3 bedoelde certificaat;

e. *vereisten van dit Verdrag*, de vereisten in deze artikelen en in de voorschriften en Deel A van de Code van dit Verdrag;

f. *zeevarende*, elke persoon die werkzaam is of is gecontracteerd of in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een schip waarop dit Verdrag van toepassing is;

g. *arbeidsovereenkomst van zeevarende*, zowel een tewerkstellingscontract als een arbeidsovereenkomst;

h. *wervings- en arbeidsbemiddelingsdienst voor zeevarenden*, personen, bedrijven, instellingen, bureaus of andere organisaties in de publieke of private sector, die zich bezighouden met de werving van zeevarenden in opdracht van reders of de plaatsing van zeevarenden bij reders;

i. *schip*, een schip anders dan een schip dat uitsluitend vaart op binnenwateren of wateren binnen, of dicht grenzend aan, beschutte wateren of gebieden waar havenvoorschriften gelden;

j. *reder*, de eigenaar van het schip of een andere organisatie of persoon, zoals de manager, de agent of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de eigenaar heeft overgenomen en die, bij het aangaan van die verantwoordelijkheid, ermee heeft ingestemd de taken en verantwoordelijkheden die in overeenstemming met dit Verdrag aan reders worden opgelegd, te aanvaarden ongeacht het feit of andere organisaties of personen bepaalde taken of verantwoordelijkheden namens de reder vervullen.

2. Behoudens waar uitdrukkelijk anders wordt bepaald, is dit Verdrag van toepassing op alle zeevarenden.

3. In geval van twijfel of bepaalde categorieën personen voor de toepassing van dit Verdrag al dan niet moeten worden beschouwd als zeevarenden, doet de bevoegde autoriteit in elke lidstaat na overleg met de bij deze kwestie betrokken organisaties van reders en zeevarenden uitspraak.

4. Behoudens waar uitdrukkelijk anders wordt bepaald, is dit Verdrag van toepassing op alle schepen, hetzij in staatseigendom hetzij in private eigendom, die doorgaans worden gebruikt voor commerciële activiteiten, anders dan schepen die worden gebruikt voor de visvangst of voor soortgelijke doeleinden en op traditioneel gebouwde schepen zoals dhows en jonken. Dit Verdrag is niet van toepassing op oorlogsschepen of mariene hulpschepen.

5. Indien twijfel bestaat omtrent de vraag of dit Verdrag van toepassing is op een schip of een specifieke categorie schepen doet de bevoegde autoriteit in elke lidstaat na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden uitspraak.

6. Wanneer de bevoegde autoriteit bepaalt dat het op dat tijdstip niet praktisch uitvoerbaar of niet redelijk is bepaalde onderdelen van de in artikel VI, eerste lid, bedoelde Code toe te passen op een schip of bepaalde categorieën schepen die de vlag van het Lid voeren, zijn de desbetreffende bepalingen van de Code niet van toepassing voor zover het onderwerp in de nationale wet- en regelgeving of in collectieve arbeidsovereenkomsten of via andere maatregelen wordt geregeld. Een dergelijke uitspraak kan uitsluitend worden gedaan in overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden en uitsluitend ten aanzien van schepen met een brutotonnage van minder dan 200 ton die geen internationale reizen maken.

7. Elke beslissing die door een Lid ingevolge het derde, vijfde, of zesde lid van dit artikel wordt genomen, moet aan de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau worden medegedeeld, die de Leden van de Organisatie hiervan in kennis stelt.

8. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, vormt een verwijzing naar dit Verdrag tegelijkertijd een verwijzing naar de voorschriften en de Code.

Fundamentele rechten en beginselen

Artikel III

Elk Lid vergewist zich ervan dat de bepalingen van zijn wet- en regelgeving, in de context van dit Verdrag, de volgende fundamentele rechten eerbiedigen:

- a. de vrijheid van vereniging en de daadwerkelijke erkenning van het recht op collectieve onderhandelingen;
- b. de uitbanning van alle vormen van gedwongen of verplichte arbeid;

- c. de daadwerkelijke afschaffing van kinderarbeid; en
- d. de uitbanning van discriminatie ten aanzien van werkgelegenheid en beroepsuitoefening.

Arbeids- en sociale rechten van zeevarenden

Artikel IV

1. Elke zeevarende heeft recht op een veilige werkplek die aan de veiligheidsnormen voldoet.
2. Elke zeevarende heeft recht op eerlijke arbeidsvoorwaarden.
3. Elke zeevarende heeft recht op behoorlijke arbeids- en leefomstandigheden aan boord van een schip.
4. Elke zeevarende heeft recht op bescherming op het gebied van gezondheid, medische zorg, welzijnsmaatregelen en andere vormen van sociale bescherming.
5. Elk Lid draagt er, binnen de grenzen van zijn rechtsbevoegdheid, zorg voor dat de rechten op het gebied van arbeid en sociale rechten van zeevarenden als vervat in de voorgaande leden van dit artikel volledig worden geïmplementeerd in overeenstemming met de vereisten van dit Verdrag. Tenzij in het Verdrag anders is bepaald, kan dit worden bewerkstelligd door middel van nationale wet- en regelgeving, via geldende collectieve arbeidsovereenkomsten, via andere maatregelen of in de praktijk.

Verantwoordelijkheden op het gebied van uitvoering en handhaving

Artikel V

1. Elk Lid implementeert en handhaaft wet- en regelgeving of andere maatregelen die het heeft aangenomen ter nakoming van de verplichtingen ingevolge dit Verdrag ten aanzien van schepen en zeevarenden die onder zijn rechtsbevoegdheid vallen.
2. Elk Lid oefent daadwerkelijk zijn rechtsbevoegdheid en toezicht uit ten aanzien van schepen die zijn vlag voeren door instelling van een systeem ter waarborging van de naleving van de vereisten van dit Verdrag, met inbegrip van regelmatige inspecties, verslaglegging, monitoring en gerechtelijke procedures ingevolge de geldende wetgeving.
3. Elk Lid draagt er zorg voor dat schepen die zijn vlag voeren een maritiem arbeidscertificaat en een verklaring naleving maritieme arbeid aan boord hebben zoals door dit Verdrag vereist.
4. Een schip waarop dit Verdrag van toepassing is, kan, in overeenstemming met het internationaal recht, worden geïnspecteerd door een

ander Lid dan de vlaggenstaat, wanneer het schip zich in een van zijn havens bevindt, teneinde vast te stellen of het schip voldoet aan de vereisten van dit Verdrag.

5. Elk Lid oefent daadwerkelijk zijn rechtsbevoegdheid en toezicht uit ten aanzien van wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten, indien deze op zijn grondgebied zijn gevestigd.

6. Elk Lid verbiedt schendingen van de vereisten van dit Verdrag en stelt, in overeenstemming met het internationaal recht, sancties op of verlangt het nemen, ingevolge zijn wetgeving, van corrigerende maatregelen die afdoende zijn om dergelijke schendingen te ontmoedigen.

7. Elk Lid komt zijn verplichtingen ingevolge dit Verdrag op zodanige wijze na dat gewaarborgd wordt dat de schepen die de vlag voeren van een Staat die dit Verdrag niet heeft bekrachtigd geen gunstiger behandeling ontvangen dan de schepen die de vlag voeren van een Staat die het Verdrag wel heeft bekrachtigd.

Voorschriften en Delen A en B van de Code

Artikel VI

1. De voorschriften en de bepalingen van Deel A van de Code zijn dwingend. De bepalingen van Deel B van de Code zijn niet dwingend.

2. Elk Lid verplicht zich ertoe de in de voorschriften vervatte rechten en beginselen te eerbiedigen en elk voorschrift te implementeren op de in de overeenkomstige bepalingen van Deel A van de Code genoemde wijze. Bovendien moet het Lid bij de nakoming van zijn verplichtingen de nodige aandacht schenken aan de manier die wordt geboden in Deel B van de Code.

3. Een Lid dat niet in staat is de rechten en beginselen op de in Deel A van de Code vervatte wijze te implementeren, kan, tenzij in dit Verdrag uitdrukkelijk anders is bepaald, Deel A implementeren door middel van bepalingen in zijn wet- en regelgeving of andere maatregelen die wezenlijk gelijkwaardig zijn aan de bepalingen van Deel A.

4. Voor het enkele doel van het derde lid van dit artikel worden alle wetten, regelgevingen, collectieve overeenkomsten of andere uitvoeringsmaatregelen, in de context van dit Verdrag, aangemerkt als wezenlijk gelijkwaardig, indien het Lid ervan overtuigd is dat:

a. deze bevorderlijk zijn voor het volledig realiseren van het algemene doel van de bepaling of bepalingen van Deel A van de desbetreffende Code; en

b. hiermee uitvoering wordt gegeven aan de bepaling of bepalingen van Deel A van de desbetreffende Code.

Overleg met organisaties van reders en zeevarenden

Artikel VII

Ten aanzien van afwijkingen, uitzonderingen of andere flexibele toepassingen van dit Verdrag waarvoor het Verdrag overleg verlangt met organisaties van reders en zeevarenden mag, in de gevallen waarin binnen een Lid geen representatieve organisaties van reders of van zeevarenden bestaan, door dat Lid uitsluitend een besluit worden genomen door middel van overleg met het in artikel XIII bedoelde Comité.

Inwerkingtreding

Artikel VIII

1. De formele bekrachtigingen van dit Verdrag worden medegedeeld aan de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau ten behoeve van registratie.
2. Dit Verdrag is alleen verbindend voor de Leden van de Internationale Arbeidsorganisatie waarvan de bekrachtigingen door de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau zijn geregistreerd.
3. Het Verdrag treedt in werking 12 maanden na de datum waarop de bekrachtigingen zijn geregistreerd van ten minste 30 Leden die tezamen een aandeel hebben van 33% in het wereldbrutoscheepstonnage.
4. Vervolgens treedt dit Verdrag voor elk Lid in werking 12 maanden na de datum waarop zijn bekrachtiging is geregistreerd.

Opzegging

Artikel IX

1. Een Lid dat dit Verdrag heeft bekrachtigd, kan het opzeggen na afloop van een termijn van tien jaar na de datum waarop het Verdrag voor het eerst in werking is getreden, door middel van een aan de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau gerichte akte ten behoeve van registratie. Deze opzegging wordt eerst van kracht een jaar na de datum waarop zij is geregistreerd.
2. Elk Lid dat niet binnen een jaar na afloop van de termijn van tien jaar bedoeld in het eerste lid van dit artikel, gebruik maakt van de bevoegdheid tot opzegging voorzien in dit artikel, is voor een nieuwe termijn van tien jaar gebonden en kan daarna dit Verdrag opzeggen na het verstrijken van elke nieuwe termijn van tien jaar onder de voorwaarden voorzien in dit artikel.

Gevolgen van de inwerkingtreding

Artikel X

Dit Verdrag herziet de volgende Verdragen:

Verdrag betreffende de minimumleeftijd (arbeid op zee), 1920 (Nr. 7)

Verdrag betreffende de werkloosheidsuitkering (schipbreuk), 1920 (Nr. 8)
Verdrag betreffende plaatsing van zeelieden, 1920 (Nr. 9)

Verdrag betreffende het geneeskundig onderzoek van kinderen en jeugdige personen werkzaam aan boord van schepen, 1921 (Nr. 16)

Verdrag betreffende de arbeidsovereenkomst van schepelingen, 1926 (Nr. 22)

Verdrag betreffende repatriëring van schepelingen, 1926 (Nr. 23)

Verdrag betreffende de minimumeisen van beroepsbekwaamheid van kapiteins en officieren ter koopvaardij, 1936 (Nr. 53)

Verdrag betreffende betaald verlof (arbeid op zee), 1936 (Nr. 54)

Verdrag betreffende aansprakelijkheid van reders (ziekte en ongeval zeelieden), 1936 (Nr. 55)

Verdrag betreffende ziekteverzekering van zeelieden, 1936 (Nr. 56)

Verdrag betreffende de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte, 1936 (Nr. 57)

Verdrag betreffende de minimumleeftijd (arbeid op zee) (herzien), 1936 (Nr. 58)

Verdrag betreffende de voeding en de daarmee verband houdende verzorging (bemanning van schepen), 1946 (Nr. 68)

Verdrag inzake het diploma van bekwaamheid als scheepskok, 1946 (Nr. 69)

Verdrag betreffende de sociale zekerheid van zeelieden, 1946 (Nr. 70)

Verdrag betreffende vakantie met behoud van loon voor zeelieden, 1946 (Nr. 72)

Verdrag betreffende het geneeskundig onderzoek van zeelieden, 1946 (Nr. 73)

Verdrag inzake bewijzen van bekwaamheid als volmatroos, 1946 (Nr. 74)

Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen, 1946 (Nr. 75)

Verdrag betreffende de lonen, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte, 1946 (Nr. 76)

Verdrag betreffende de vakantie met behoud van loon van zeelieden (herzien), 1949 (Nr. 91)

Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (herzien), 1949 (Nr. 92)

Verdrag betreffende de lonen, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte (herzien), 1949 (Nr. 93)

Verdrag betreffende de lonen, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte (herzien), 1958 (Nr. 109)

Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (aanvullende bepalingen), 1970 (Nr. 133)

Verdrag betreffende het voorkomen van ongevallen bij zeevarenden, 1970 (Nr. 134)

Verdrag betreffende de continuering van werkgelegenheid voor zeevarenden, 1976 (Nr. 145)

Verdrag betreffende jaarlijks verlof met behoud van loon voor zeevarenden, 1976 (Nr. 146)

Verdrag betreffende minimumnormen op koopvaardij schepen, 1976 (Nr. 147)

Protocol van 1996 bij het Koopvaardijverdrag (minimumnormen), 1976 (Nr. 147)

Verdrag betreffende het welzijn van zeevarenden, 1987 (Nr. 163)

Verdrag betreffende de bescherming van de gezondheid en de medische zorg, 1987 (Nr. 164)

Verdrag betreffende de sociale zekerheid van zeevarenden (herzien), 1987 (Nr. 165)

Verdrag betreffende de repatriëring van zeevarenden (herzien), 1987 (Nr. 166)

Arbeidsinspectieverdrag zeevarenden, 1996 (Nr. 178)

Verdrag betreffende werving van en arbeidsbemiddeling voor zeevarenden, 1996 (Nr. 179)

Verdrag betreffende de werktijden van zeevarenden en de bemanning van schepen, 1996 (Nr. 180).

Taken van Depositaris

Artikel XI

1. De Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau stelt alle Leden van de Internationale Arbeidsorganisatie in kennis van de registratie van alle bekrachtigingen, aanvaardingen en opzeggingen in-gevolge dit Verdrag.

2. Wanneer de in het artikel VIII, derde lid, bedoelde voorwaarden zijn vervuld, vestigt de Directeur-Generaal de aandacht van de Leden van de Organisatie op de datum waarop het Verdrag in werking treedt.

Artikel XII

De Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau doet aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties mededeling, ten behoeve van registratie in overeenstemming met artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties, van alle bijzonderheden omtrent alle bekrachtigingen, aanvaarding en opzeggingen die ingevolge dit Verdrag worden geregistreerd.

Bijzonder Tripartiet Comité

Artikel XIII

1. De Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau zorgt voor permanente toetsing van de werking van dit Verdrag door middel van een door hem ingesteld comité met bijzondere bevoegdheden op het gebied van maritieme arbeidsnormen.

2. Voor aangelegenheden die in overeenstemming met dit Verdrag worden behandeld, is het Comité samengesteld uit twee vertegenwoordigers benoemd door de Regering van elk Lid dat dit Verdrag heeft bekrachtigd, en uit de door de Raad van Beheer, na overleg met de Gemengde Maritieme Commissie, benoemde vertegenwoordigers van reders en zeevarenden.

3. De regeringsvertegenwoordigers van Leden die dit Verdrag nog niet hebben bekrachtigd, mogen in het Comité zitting hebben, maar hebben geen stemrecht ten aanzien van aangelegenheden die in overeenstemming met dit Verdrag worden behandeld. De Raad van Beheer kan andere organisaties of instellingen uitnodigen zich in het Comité door waarnemers te laten vertegenwoordigen.

4. De stemmen van elke vertegenwoordiger van reders en zeevarenden in het Comité worden zodanig gewogen dat gewaarborgd wordt dat de redersgroep en de zeevarendengroep elk de helft van het aantal stemmen bezitten van alle regeringen die op de betrokken vergadering vertegenwoordigd zijn en stemrecht hebben.

Wijziging van dit Verdrag

Artikel XIV

1. Wijzigingen van de bepalingen van dit Verdrag kunnen door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie worden aangenomen in het kader van artikel 19 van het Statuut van de Interna-

tionale Arbeidsorganisatie en het reglement van orde van de Organisatie voor het aannemen van verdragen. Wijzigingen van de Code kunnen ook worden aangenomen volgens de procedures van artikel XV.

2. Aan Leden wier bekrachtigingen van dit Verdrag werden geregistreerd voorafgaand aan het aannemen van de wijziging, wordt de tekst van de wijziging ten behoeve van bekrachtiging aan hen toegezonden.

3. Aan de andere Leden van de Organisatie wordt de tekst van het Verdrag als gewijzigd toegezonden ten behoeve van bekrachtiging in overeenstemming met artikel 19 van het Statuut.

4. Een wijziging wordt geacht te zijn aanvaard op de datum waarop geregistreerde bekrachtigingen, van de wijziging of van het Verdrag als gewijzigd, naargelang van het geval, zijn ontvangen van ten minste 30 Leden met een gezamenlijk aandeel in de wereldbrutoscheepstonnage van ten minste 33 procent.

5. Een wijziging die is aangenomen in het kader van artikel 19 van het Statuut is uitsluitend verbindend voor de Leden van de Organisatie wier bekrachtigingen zijn geregistreerd door de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau.

6. Ten aanzien van elk in het tweede lid van dit artikel genoemde Lid wordt een wijziging van kracht 12 maanden na de datum van de in het vierde lid van dit artikel bedoelde aanvaarding of 12 maanden na de datum waarop zijn bekrachtiging van de wijziging is geregistreerd, naargelang van welke datum later valt.

7. Onverminderd het negende lid van dit artikel treedt het Verdrag als gewijzigd, ten aanzien van de in het derde lid van dit artikel bedoelde Leden, in werking 12 maanden na de datum van aanvaarding bedoeld in het vierde lid van dit artikel of 12 maanden na de datum waarop hun bekrachtigingen van het Verdrag zijn geregistreerd, naargelang van welke datum later valt.

8. Ten aanzien van de Leden wier bekrachtiging van dit Verdrag werd geregistreerd voorafgaand aan het aannemen van een wijziging, maar die de wijziging niet hebben bekrachtigd, blijft dit Verdrag van kracht zonder de desbetreffende wijziging.

9. Elk Lid waarvan de bekrachtiging van dit Verdrag is geregistreerd na het aannemen van de wijziging, doch voor de in het vierde lid van dit artikel bedoelde datum, kan – in een verklaring bij de akte van bekrachtiging – aangeven dat zijn bekrachtiging betrekking heeft op het Verdrag zonder de betrokken wijziging. Indien sprake is van een bekrachtiging zonder een dergelijke verklaring, treedt het Verdrag ten aanzien van het betrokken Lid in werking 12 maanden na de datum waarop de bekrachtiging werd geregistreerd. Wanneer een akte van bekrachtiging niet vergezeld gaat van een dergelijke verklaring, of wanneer de bekrachtiging wordt geregistreerd op of na de in het vierde lid bedoelde

datum, treedt het Verdrag ten aanzien van het betrokken Lid in werking 12 maanden na de datum waarop de bekrachtiging werd geregistreerd en is de wijziging, zodra deze van kracht wordt in overeenstemming met het zevende lid van dit artikel, verbindend voor het betrokken Lid tenzij in de wijziging anders wordt bepaald.

Wijzigingen van de Code

Artikel XV

1. De Code kan worden gewijzigd door hetzij de procedure vervat in artikel XIV of, tenzij uitdrukkelijk anders is voorzien, in overeenstemming met de in dit artikel vervatte procedure.

2. Een wijziging van de Code kan worden voorgesteld aan de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau door de regering van elk Lid van de Organisatie of door de groep van vertegenwoordigers van reders of de groep van vertegenwoordigers van zeevarenden die in het in artikel XIII bedoelde Comité zijn benoemd. Een wijziging die door een regering is voorgesteld, moet zijn voorgesteld door of worden ondersteund door ten minste vijf regeringen van Leden die het Verdrag hebben bekrachtigd of door de in dit lid bedoelde groep van vertegenwoordigers van reders of zeevarenden.

3. Nadat de Directeur-Generaal heeft geverifieerd of het voorstel tot wijziging voldoet aan de vereisten van het tweede lid van dit artikel, zendt hij het voorstel, voorzien van de nodig geachte commentaren of suggesties, onverwijld toe aan alle Leden van de Organisatie, met het verzoek aan hen om toezending van hun opmerkingen of suggesties betreffende het voorstel binnen een termijn van zes maanden of binnen een andere door de Raad van Beheer voorgeschreven termijn (die niet minder dan drie maanden en niet meer dan negen maanden mag bedragen).

4. Na verloop van de in het derde lid van dit artikel bedoelde termijn wordt het voorstel, voorzien van een samenvatting van eventuele opmerkingen of suggesties ingevolge dat lid, aan het Comité verzonden ten behoeve van behandeling tijdens een vergadering. Een wijziging wordt geacht door het Comité te zijn aanvaard indien:

a. ten minste de helft van de regeringen van de Leden die dit Verdrag hebben bekrachtigd zijn vertegenwoordigd in de vergadering waarin het voorstel wordt behandeld; en

b. een meerderheid van ten minste twee derde van de leden van het Comité voor de wijziging stemmen; en

c. deze meerderheid van de stemmen voor omvat ten minste de helft van het aantal stemmen van de regeringen, de helft van het aantal stemmen van de reders en de helft van het aantal stemmen van de zeevarenden van de leden van het Comité die bij de vergadering zijn geregistreerd wanneer het voorstel ter stemming wordt gebracht.

5. Wijzigingen aangenomen in overeenstemming met het vierde lid van dit artikel worden bij de volgende zitting van de Conferentie ter goedkeuring voorgelegd. Voor een dergelijke goedkeuring is een meerderheid vereist van twee derde van de stemmen die worden uitgebracht door de aanwezige afgevaardigden. Indien een dergelijke meerderheid niet wordt verkregen, wordt de voorgestelde wijziging voor hernieuwde behandeling naar het Comité terugverwezen, indien het Comité zulks wenselijk acht.

6. Van door de Conferentie goedgekeurde wijzigingen wordt door de Directeur-Generaal kennisgeving gedaan aan elk van de Leden wier bekrachtigingen van dit Verdrag werden geregistreerd voor de datum van de genoemde goedkeuring door de Conferentie. Deze Leden worden hieronder „de bekrachtigende Leden” genoemd. De kennisgeving omvat een verwijzing naar dit artikel en vermeldt de termijn voor de inzending van eventuele formele afwijzingen. Deze termijn bedraagt twee jaar, te rekenen vanaf de datum van kennisgeving, tenzij de Conferentie op het tijdstip van goedkeuring een andere termijn heeft vastgesteld, die ten minste een jaar bedraagt. Een afschrift van de kennisgeving wordt aan de andere Leden van de Organisatie ter informatie toegezonden.

7. Een door de Conferentie goedgekeurde wijziging wordt geacht te zijn aanvaard, tenzij aan het einde van de voorgeschreven termijn formele afwijzingen door de Directeur-Generaal zijn ontvangen van meer dan 40 procent van de Leden die het Verdrag hebben bekrachtigd en die ten minste 40 procent vormen van het bruto scheepstonnage van de Leden die het Verdrag hebben bekrachtigd.

8. Een wijziging die wordt geacht te zijn aanvaard, wordt zes maanden na afloop van de voorgeschreven termijn van kracht voor alle bekrachtigende Leden, behoudens voor die welke in overeenstemming met het zevende lid van dit artikel formeel kennis hebben gegeven van hun afwijzing en deze afwijzing niet hebben ingetrokken overeenkomstig het elfde lid. Niettemin:

a. kan elk bekrachtigend Lid, voor het verstrijken van de voorgeschreven termijn, de Directeur-Generaal ervan in kennis stellen dat hij eerst door de wijziging wordt gebonden na een volgende uitdrukkelijke kennisgeving van zijn aanvaarding; en

b. kan elk bekrachtigend Lid, voor de datum van het van kracht worden van de wijziging, de Directeur-Generaal ervan in kennis stellen dat hij die wijziging gedurende een aangegeven termijn niet uitvoert.

9. Een wijziging waarvoor een in het achtste lid, onderdeel a, van dit artikel bedoelde kennisgeving vereist is, wordt ten aanzien van het Lid dat deze kennisgeving doet van kracht zes maanden nadat het Lid aan de Directeur-Generaal kennis heeft gegeven van zijn aanvaarding van de wijziging of op de datum waarop de wijziging voor het eerst van kracht wordt, naargelang van welke datum later valt.

10. De in het achtste lid, onderdeel b, van dit artikel bedoelde termijn bedraagt ten hoogste een jaar, te rekenen vanaf de datum van het van kracht worden van de wijziging of een langere termijn die op het tijdstip van goedkeuring van de wijziging door de Conferentie is vastgesteld.

11. Een Lid dat formeel kennis heeft gegeven van zijn afwijzing van een wijziging, kan zijn afwijzing te allen tijde intrekken. Indien de kennisgeving van deze intrekking door de Directeur-Generaal wordt ontvangen nadat de wijziging van kracht is geworden, wordt de wijziging voor dat Lid van kracht zes maanden na de datum waarop de kennisgeving werd geregistreerd.

12. Na het van kracht worden van een wijziging kan het Verdrag uitsluitend worden bekrachtigd in de gewijzigde vorm.

13. Voor zover een maritiem arbeidscertificaat betrekking heeft op aangelegenheden die worden geregeld in een wijziging van het Verdrag die van kracht is geworden:

a. is een Lid dat de wijziging heeft aanvaard niet verplicht het Verdrag toe te passen ten aanzien van maritieme arbeidscertificaten afgegeven aan schepen die de vlag voeren van een ander Lid dat:

- i. ingevolge het zevende lid van dit artikel formeel kennisgeving heeft gedaan van zijn afwijzing van de wijziging en een dergelijke afwijzing niet heeft ingetrokken; of
- ii. ingevolge het achtste lid, onderdeel a, van dit artikel kennis heeft gegeven van het feit dat zijn aanvaarding afhankelijk is van een latere uitdrukkelijke kennisgeving en de wijziging niet heeft aanvaard; en

b. past een Lid dat de wijziging heeft aanvaard het Verdrag toe op de maritieme arbeidscertificaten afgegeven aan schepen die de vlag voeren van een ander Lid dat, ingevolge het achtste lid, onderdeel b, van dit artikel kennis heeft gegeven van het feit dat het die wijziging niet uitvoert gedurende de termijn die is vastgesteld in overeenstemming met het tiende lid van dit artikel.

Gezaghebbende talen

Artikel XVI

De Engelse en de Franse tekst van dit Verdrag zijn gelijkelijk gezaghebbend.

Toelichting bij de Voorschriften en de Code van het Maritiem arbeidsverdrag

1. Deze toelichting, die geen deel uitmaakt van het Maritiem arbeidsverdrag, is bedoeld als algemene leidraad voor het Verdrag.

2. Het Verdrag omvat drie verschillende maar aan elkaar gerelateerde delen: de Artikelen, de Voorschriften en de Code.

3. De Artikelen en Voorschriften bevatten de basisrechten, – beginselen en – verplichtingen van de Leden die het Verdrag bekrachtigen. De Artikelen en Voorschriften kunnen uitsluitend worden gewijzigd door de Conferentie in het kader van artikel 19 van het Statuut van de Internationale Arbeidsorganisatie (zie artikel XIV van het Verdrag).

4. De Code bevat de nadere invulling van de uitvoering van de Voorschriften. De Code bestaat uit Deel A (dwingende normen) en Deel B (niet-dwingende leidraden). De Code kan worden gewijzigd door middel van de vereenvoudigde procedure vervat in artikel XV van het Verdrag. Aangezien de Code betrekking heeft op de nadere invulling van de uitvoering mogen wijzigingen hiervan de algemene reikwijdte van de artikelen en voorschriften niet te buiten gaan.

5. De Voorschriften en de Code zijn onderverdeeld in algemene gebieden onder vijf titels:

Titel 1: Minimumvereisten voor zeevarenden om op een schip te mogen werken

Titel 2: Arbeidsvoorwaarden

Titel 3: Huisvesting, recreatievoorzieningen, voeding en catering

Titel 4: Bescherming van de gezondheid, medische zorg, welzijn en socialezekerheidsbescherming

Titel 5: Naleving en handhaving

6. Elke titel bevat groepen bepalingen die betrekking hebben op een bepaald recht of beginsel (of handhavingsmaatregel in titel 5), met bijbehorende nummering. De eerste groep in titel 1 bestaat bijvoorbeeld uit voorschrift 1.1, norm A1.1 en leidraad B1.1 met betrekking tot de minimumleeftijd.

7. Het Verdrag heeft drie onderliggende doelen:

a. het neerleggen in de Artikelen en Voorschriften van een gedegen reeks rechten en beginselen;

b. het, door middel van de Code, voorzien in een grote mate van flexibiliteit in de wijze waarop Leden die rechten en beginselen implementeren; en

c. waarborgen, door middel van titel 5, dat de rechten en beginselen naar behoren worden nageleefd en gehandhaafd.

8. De flexibiliteit ten aanzien van de uitvoering biedt twee mogelijkheden: de ene mogelijkheid is dat een Lid, waar nodig (zie artikel VI, derde lid), de gedetailleerde vereisten van Deel A van de Code uitvoert door middel van wezenlijke gelijkwaardigheid (zoals omschreven in artikel VI, vierde lid).

9. De tweede mogelijkheid voor flexibiliteit bij de uitvoering behelst de formulering van de verplichte vereisten van tal van bepalingen in

Deel A op een meer algemene wijze, waardoor meer ruimte overblijft voor de invulling van de precieze maatregelen die op nationaal niveau moeten worden genomen.

In dergelijke gevallen wordt een leidraad voor de uitvoering gegeven in het niet-dwingende Deel B van de Code. Op deze wijze kunnen de Leden die dit Verdrag hebben bekrachtigd zich vergewissen van het type maatregelen dat van hen kan worden verwacht uit hoofde van de overeenkomstige algemene verplichting in Deel A, alsmede welke maatregelen niet noodzakelijkerwijs vereist zijn. Norm A4.1 verlangt bijvoorbeeld dat er op alle schepen directe toegang moet zijn tot de benodigde geneesmiddelen voor medische zorg aan boord (eerste lid, onderdeel b) en dat er een scheepsapotheek aanwezig is (vierde lid, onderdeel a). De vervulling te goeder trouw van deze laatste verplichting houdt duidelijk meer in dan het eenvoudigweg op elk schip aan boord hebben van een scheepsapotheek. In de overeenkomstige leidraad B4.1.1 (vierde lid) wordt nader aangegeven wat nodig is om ervoor zorg te dragen dat de inhoud van de apotheek naar behoren wordt bewaard, gebruikt en bijgehouden.

10. De Leden die dit Verdrag hebben bekrachtigd, zijn niet gebonden aan de desbetreffende leidraad en, zoals aangegeven in de bepalingen in titel 5 inzake controle door de havenstaat, hebben inspecties uitsluitend betrekking op de desbetreffende vereisten van dit Verdrag (artikelen, voorschriften en de normen in Deel A). Van de Leden wordt evenwel uit hoofde van artikel VI, tweede lid, verlangd dat zij zich voldoende vergewissen van de nakoming van hun verantwoordelijkheden ingevolge Deel A van de Code op de in Deel B voorziene wijze. Indien een Lid, na zorgvuldige bestudering van de desbetreffende leidraden, besluit te voorzien in andere regelingen om te waarborgen dat de inhoud van de scheepsapotheek – om het hierboven gegeven voorbeeld te volgen – naar behoren wordt bewaard, gebruikt en bijgehouden als vereist door de norm in Deel A, is dat aanvaardbaar. Door de aanwijzingen in Deel B te volgen kunnen het betrokken Lid alsmede de instanties van de Internationale Arbeidsorganisatie die verantwoordelijk zijn voor de toetsing van de uitvoering van internationale arbeidsverdragen er aan de andere kant zonder meer zeker van zijn dat de regelingen waarin het Lid heeft voorzien volstaan voor de nakoming van de verplichtingen ingevolge Deel A waarop de leidraad betrekking heeft.

De Voorschriften en de Code

TITEL 1. MINIMUMVEREISTEN VOOR ZEEVARENDEN OM OP EEN SCHIP TE MOGEN WERKEN

Voorschrift 1.1 – Minimumleeftijd

Doel: Verzekeren dat er geen personen onder de minimumleeftijd op een schip werkzaam zijn

1. Niemand onder de minimumleeftijd mag worden tewerkgesteld, in dienst worden genomen of werkzaam zijn op een schip.

2. De minimumleeftijd op het tijdstip van de initiële inwerkingtreding van dit Verdrag is 16 jaar.

3. Onder de in de Code vermelde omstandigheden is een hogere minimumleeftijd vereist.

Norm A1.1 – Minimumleeftijd

1. Het is verboden personen onder de leeftijd van 16 jaar op een schip te werk te stellen, in dienst te nemen of werkzaamheden te laten verrichten.

2. Nachtarbeid van zeevarenden onder de 18 jaar is verboden. Voor de toepassing van deze norm wordt „nacht” omschreven in overeenstemming met de nationale wetten en gebruiken. De nacht bestrijkt een tijdvak van ten minste negen uur, dat uiterlijk aanvangt om middernacht en niet vroeger eindigt dan om 5 uur 's ochtends.

3. Op de strikte naleving van de beperking ten aanzien van nachtarbeid kan door de bevoegde autoriteit een uitzondering worden gemaakt wanneer:

a. de feitelijke opleiding van de betrokken zeevarenden, in overeenstemming met vastgestelde programma's en regelingen, in het geding zou komen; of

b. de specifieke aard van de taak of een erkend opleidingsprogramma met zich meebrengt dat de zeevarenden waarop de uitzondering van toepassing is 's nachts taken verrichten en de autoriteit, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden, bepaalt dat de werkzaamheden niet nadelig voor hun gezondheid of welzijn zullen zijn.

4. Het is verboden zeevarenden onder de leeftijd van 18 jaar te werk te stellen, in dienst te nemen of werkzaamheden te laten verrichten wanneer de werkzaamheden hun gezondheid of veiligheid mogelijk in gevaar brengen. De in dit verband beoogde soorten werkzaamheden worden, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden, in overeenstemming met de desbetreffende internationale normen in de nationale wet- en regelgeving of door de bevoegde autoriteiten vastgesteld.

Leidraad B1.1 – Minimumleeftijd

1. Bij de regulering van de werk- en leefomstandigheden zouden de Leden bijzondere aandacht moeten schenken aan de behoeften van jongeren onder de 18 jaar.

Voorschrift 1.2 – Geneeskundige verklaring

Doel: Verzekeren dat alle zeevarenden medisch gezien in staat zijn hun taken op zee te vervullen

1. Zeevarenden mogen niet op een schip werkzaam zijn, tenzij zij een officiële verklaring van medische geschiktheid voor de uitoefening van hun taken hebben.

2. Uitzonderingen kunnen uitsluitend worden toegestaan voor zover omschreven in de Code.

Norm A1.2 – Geneeskundige verklaring

1. De bevoegde autoriteit verlangt dat zeevarenden, voorafgaand aan de aanvang van hun werkzaamheden op een schip, een geldige geneeskundige verklaring van geschiktheid bezitten waaruit blijkt dat zij medisch gezien in staat zijn de aan hen opgedragen taken op zee te vervullen.

2. Teneinde te waarborgen dat geneeskundige verklaringen een juiste weergave geven van de gezondheidstoestand van zeevarenden in het licht van de taken die zij moeten vervullen, schrijft de bevoegde autoriteit, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden, en met behoorlijke inachtneming van de toepasselijke internationale leidraden bedoeld in Deel B van deze Code, de aard van het medisch onderzoek en de geneeskundige verklaring voor.

3. Deze norm laat onverlet het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst („STCW-Verdrag”) van 1978, zoals gewijzigd.

Een in overeenstemming met de vereisten van het STCW-Verdrag afgegeven medische verklaring wordt voor de toepassing van voorschrift 1.2 door de bevoegde autoriteit aanvaard. Wanneer het STCW-Verdrag op zeevarenden niet van toepassing is, wordt een medische verklaring die qua inhoud voldoet aan die vereisten eveneens aanvaard.

4. De geneeskundige verklaring wordt afgegeven door een bevoegde geneeskundige of, in het geval van een verklaring die uitsluitend op het gezichtsvermogen betrekking heeft, door een medisch specialist die door de bevoegde autoriteit wordt erkend zijnde bevoegd tot afgifte van een dergelijke verklaring. Geneeskundigen en medisch specialisten moeten bij hun beroepsuitoefening volledig onafhankelijk zijn wat betreft hun medisch oordeel bij het verrichten van medische onderzoeksprocedures.

5. Zeevarenden aan wie een verklaring is geweigerd of aan wie een beperking is opgelegd met betrekking tot hun arbeidsgeschiktheid, in het bijzonder ten aanzien van tijd, soort werk of vaargebied, worden in de gelegenheid gesteld zich nader te laten onderzoeken door een andere onafhankelijke geneeskundige of door een onafhankelijke als arbiter aangewezen medisch specialist.

6. In elke geneeskundige verklaring moet met name worden vermeld dat:

a. het gehoor en het gezichtsvermogen van de betrokken zeevarende, en het vermogen kleuren te onderscheiden in het geval van een zeevarende die belast wordt met taken waarbij de te verrichten werkzaamheden nadelig kunnen worden beïnvloed door verminderd kleurenonderscheidingsvermogen, toereikend zijn; en

b. de betrokken zeevarende niet lijdt aan een medische aandoening die mogelijk wordt verergerd door werkzaamheden op zee of deze ongeschikt maakt voor dergelijke werkzaamheden of de gezondheid van andere opvarenden in gevaar kan brengen.

7. Tenzij een kort tijdvak vereist is uit hoofde van de specifieke taken die door de betrokken zeevarende moeten worden vervuld of uit hoofde van het STCW-Verdrag:

a. is een geneeskundige verklaring voor een tijdvak van ten hoogste twee jaar geldig, tenzij de zeevarende jonger is dan 18 jaar, in welk geval de geldigheidsduur ten hoogste een jaar bedraagt;

b. is een verklaring betreffende het kleurenonderscheidingsvermogen voor een tijdvak van ten hoogste zes jaar geldig.

8. In spoedeisende gevallen mag de bevoegde autoriteit een zeevarende toestaan zonder een geldige geneeskundige verklaring werkzaamheden te verrichten tot aan de volgende aanloophaven waar de zeevarende een medische verklaring kan verkrijgen van een geneeskundige of medisch specialist, mits:

a. een dergelijke toestemming ten hoogste drie maanden geldt; en

b. de betrokken zeevarende in het bezit is van een verlopen geneeskundige verklaring van recente datum.

9. Indien de geldigheidstermijn van een verklaring gedurende een reis verstrijkt, blijft de verklaring van kracht tot aan de volgende aanloophaven waar de zeevarende een geneeskundige verklaring kan verkrijgen van een bevoegde arts, mits die termijn ten hoogste drie maanden bedraagt.

10. De geneeskundige verklaringen voor zeevarenden die werkzaam zijn op schepen die als regel internationale reizen maken, moeten ten minste in het Engels worden opgesteld.

Leidraad B1.2 – Geneeskundige verklaring

Leidraad B1.2.1 – Internationale richtlijnen

1. De bevoegde autoriteit, geneeskundigen en medisch specialisten, onderzoekers, reders, vertegenwoordigers van zeevarenden en alle andere personen die betrokken zijn bij de uitvoering van onderzoeken naar de geneeskundige geschiktheid van kandidaat-zeevarenden en van actieve zeevarenden zouden rekening moeten houden met de *Guidelines for Conducting Pre-sea and Periodic Medical Fitness Examinations for Seafarers* van de Internationale Arbeidsorganisatie/Wereldgezondheidsorganisatie, alsmede aan alle latere versies hiervan, en aan alle andere van toepassing zijnde internationale richtlijnen die worden gepubliceerd door de Internationale Arbeidsorganisatie, de Internationale Maritieme Organisatie of de Wereldgezondheidsorganisatie.

Voorschrift 1.3 – Opleiding en kwalificaties

Doel: Verzekeren dat zeevarenden opgeleid of gekwalificeerd zijn om hun taken aan boord te verrichten

1. Zeevarenden mogen uitsluitend op een schip werkzaam zijn, indien zij zijn opgeleid, een bevoegdheidsbewijs hebben of anderszins bevoegd zijn verklaard om hun taken te vervullen.

2. Zeevarenden mogen uitsluitend op een schip werkzaam zijn, indien zij met succes een opleiding hebben voltooid voor persoonlijke veiligheid aan boord .

3. Opleiding en afgifte van een bevoegdheidsbewijs in overeenstemming met de door de Internationale Maritieme Organisatie aangenomen bindende instrumenten worden beschouwd als toereikend voor de vereisten van het eerste en tweede lid van dit voorschrift.

4. Elk Lid dat, op het tijdstip van zijn bekrachtiging van dit Verdrag, gebonden was door het Verdrag inzake bewijzen van bekwaamheid als volmatroos, 1946 (Nr. 74), blijft de verplichtingen ingevolge dat Verdrag vervullen tenzij en tot het moment waarop bindende bepalingen die op de in dat Verdrag behandelde onderwerpen betrekking hebben, zijn aangenomen door de Internationale Maritieme Organisatie en van kracht zijn geworden, of na afloop van vijf jaar na de inwerkingtreding van dit Verdrag in overeenstemming met het derde lid van artikel VIII, naargelang van welke datum eerder valt.

Voorschrift 1.4 – Werving en arbeidsbemiddeling

Doel: Verzekeren dat zeevarenden toegang hebben tot een doeltreffend en goed gereguleerd wervings- en arbeidsbemiddelingssysteem voor zeevarenden

1. Alle zeevarenden moeten kosteloos toegang hebben tot een doeltreffend, adequaat en transparant systeem voor het vinden van werk aan boord van schepen.

2. Werving- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden die actief zijn op het grondgebied van een Lid moeten voldoen aan de in de Code vervatte normen.

3. Elk Lid verlangt, ten aanzien van zeevarenden die werkzaam zijn op schepen die zijn vlag voeren, dat reders die van wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten gebruikmaken die gevestigd zijn in landen of grondgebieden waar dit Verdrag niet van toepassing is, erop toezien dat die diensten voldoen aan de in de Code vervatte vereisten.

Norm A1.4 – Werving en arbeidsbemiddeling

1. Elk Lid dat een publieke wervings- en arbeidsbemiddelingsdienst voor zeevarenden exploiteert, ziet erop toe dat die dienst op ordelijke wijze wordt geëxploiteerd, zodanig dat de arbeidsrechten van zeevarenden zoals in dit Verdrag voorzien worden beschermd en bevorderd.

2. Wanneer op het grondgebied van een Lid private wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden actief zijn met als primair doel de werving en plaatsing van zeevarenden of die een aanzienlijk aantal zeevarenden werven en plaatsen, mogen deze uitsluitend worden geëxploiteerd in overeenstemming met een gestandaardiseerd systeem van vergunningen of certificering of andere vorm van regulering. Dit systeem mag alleen worden ingesteld, aangepast of gewijzigd na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden. Indien twijfel bestaat omtrent de vraag of dit Verdrag van toepassing is op een private wervings- en arbeidsbemiddelingsdienst doet de bevoegde autoriteit van elk Lid na overleg met de betrokken organisaties en van reders en zeevarenden uitspraak in deze kwestie. Excessieve groei van het aantal private wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten moet niet worden aangemoedigd.

3. De bepalingen van het tweede lid van deze norm zijn – voor zover deze worden vastgesteld door de bevoegde autoriteiten, in overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden – eveneens van toepassing in het geval van wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten die worden geëxploiteerd door een organisatie van zeevarenden op het grondgebied van een Lid voor het aanbod van zeevarenden die ingezetene zijn van dat Lid voor schepen die zijn vlag voeren. Dit lid heeft betrekking op diensten die aan de volgende voorwaarden voldoen:

a. de wervings- en arbeidsbemiddelingsdienst wordt geëxploiteerd ingevolge een collectieve arbeidsovereenkomst tussen die organisatie en een reder;

b. zowel de organisatie van zeevarenden als de reder zijn gevestigd op het grondgebied van het Lid;

c. het Lid heeft nationale wet- en regelgeving of een procedure voor toestemming voor of vastlegging van de collectieve arbeidsovereenkomst waarmee de exploitatie van de wervings- en arbeidsbemiddelingsdienst mogelijk wordt gemaakt; en

d. de wervings- en arbeidsbemiddelingsdienst wordt op ordelijke wijze geleid en teneinde de arbeidsrechten van zeevarenden te beschermen en te bevorderen zijn maatregelen genomen die vergelijkbaar zijn met de in het vijfde lid van deze norm genoemde maatregelen.

4. Niets in deze norm of in voorschrift 1.4 wordt geacht:

a. een Lid ervan te weerhouden een kosteloze publieke wervings- en arbeidsbemiddelingsdienst voor zeevarenden in stand te houden in het kader van beleid gericht op het tegemoetkomen aan de behoeften van zeevarenden en reders, ongeacht of deze dienst deel uitmaakt van een publieke werkgelegenheidsinstantie voor alle werknemers en werkgevers of zijn werkzaamheden daarmee afstemt; of

b. een Lid de verplichting op te leggen op zijn grondgebied een systeem in te stellen van private wervings- of arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden.

5. Een Lid dat een systeem als bedoeld in het tweede lid van deze norm instelt, is gehouden in zijn wet- en regelgeving of via andere maatregelen, ten minste in het volgende te voorzien:

a. verbieden dat wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden middelen, procedures of lijsten gebruiken die zijn bedoeld om zeevarenden te verhinderen of te ontmoedigen werk te vinden waarvoor zij gekwalificeerd zijn;

b. verlangen dat er voor de werving en plaatsing van of het bieden van werk aan zeevarenden direct of indirect, geheel of ten dele, door de zeevarende geen heffingen of andere lasten verschuldigd zijn, behoudens de kosten die de zeevarende maakt voor het verkrijgen van een officiële nationale geneeskundige verklaring, het nationale monsterboekje en een paspoort of vergelijkbare persoonlijke reisdocumenten, evenwel afgezien van de kosten van visa, die door de reder worden gedragen; en

c. verzekeren dat wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden op zijn grondgebied:

i. ten behoeve van inspectie door de bevoegde autoriteit een actueel register wordt bijgehouden van alle zeevarenden die via hen zijn geworven of geplaatst;

ii. ervoor zorgen dat zeevarenden vóór of bij het aangaan van hun verplichtingen op de hoogte worden gebracht van hun rechten en plichten uit hoofde van hun arbeidsovereenkomst en dat voor zeevarenden deugdelijke regelingen worden getroffen zodat zij hun arbeidsovereenkomst voor en na ondertekening kunnen bestuderen en er een afschrift van ontvangen;

iii. verifiëren of zeevarenden die door hen worden geworven of geplaatst gekwalificeerd zijn en de benodigde documenten voor de desbetreffende betrekking bezitten, en dat de arbeidsovereenkom-

- sten van de zeevarenden in overeenstemming zijn met de geldende wet- en regelgeving en met eventuele collectieve arbeidsovereenkomsten die deel uitmaken van de arbeidsovereenkomst;
- iv. ervoor zorgen, voor zover realiseerbaar, dat de reder de middelen heeft om te voorkomen dat zeevarenden in een buitenlandse haven worden achtergelaten;
 - v. eventuele klachten betreffende hun activiteiten in behandeling nemen en hierop reageren en de bevoegde autoriteit van niet-afgehandelde klachten op de hoogte brengen;
 - vi. een beschermingssysteem instellen, in de vorm van een verzekering of een gelijkwaardige passende maatregel, ter compensatie van financiële verliezen door zeevarenden als gevolg van eventuele nalatigheid door een wervings- en arbeidsbemiddelingsdienst of de desbetreffende reder ingevolge de arbeidsovereenkomst van de zeevarende, van de verplichtingen ten aanzien van hen.

6. De bevoegde autoriteit houdt nauwgezet toezicht op en controleert alle wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden die op het grondgebied van het betrokken Lid actief zijn. Alle vergunningen of certificaten of soortgelijke machtigingen voor de exploitatie van private diensten op het grondgebied worden uitsluitend verstrekt, verleend of verlengd zodra geverifieerd is of de betrokken wervings- en arbeidsbemiddelingsdienst voor zeevarenden voldoet aan de vereisten van de nationale wet- en regelgeving.

7. De bevoegde autoriteit moet ervoor zorg dragen dat er gepaste mechanismen en procedures bestaan voor onderzoek, indien nodig, naar klachten betreffende de activiteiten van wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden, waarbij, naargelang het geval, vertegenwoordigers van reders en zeevarenden worden betrokken.

8. Elk Lid dat dit Verdrag heeft bekrachtigd, moet voor zover mogelijk, zijn onderdanen wijzen op de problemen die zich kunnen voordoen bij het aanmonteren op een schip dat de vlag voert van een Staat die het Verdrag niet heeft bekrachtigd, totdat het zekerheid heeft verkregen dat normen worden toegepast die gelijkwaardig zijn aan de normen die in dit Verdrag zijn vastgelegd. Daartoe strekkende maatregelen van het Lid dat dit Verdrag heeft bekrachtigd, mogen niet in strijd zijn met het beginsel van het vrije verkeer van werknemers, zoals bepaald in de verdragen waarbij de desbetreffende twee Staten eventueel partij zijn.

9. Elk Lid dat dit Verdrag heeft bekrachtigd verlangt dat reders van schepen die zijn vlag voeren, die van wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten gebruikmaken die gevestigd zijn in landen of op grondgebieden waar dit Verdrag niet van toepassing is, erop – voor zover realiseerbaar – toezien dat die diensten voldoen aan de vereisten van deze norm.

10. Niets in deze norm mag zodanig worden uitgelegd dat afgedaan wordt aan de verplichtingen en verantwoordelijkheden van reders of van een Lid ten aanzien van schepen die zijn vlag voeren.

Leidraad B1.4 – Werving en arbeidsbemiddeling

Leidraad B1.4.1 – Organisatie- en exploitatieleidraden

1. Bij het vervullen van haar verplichtingen ingevolge norm A1.4, eerste lid, zou de bevoegde autoriteit rekening moeten houden met:

a. het nemen van de nodige maatregelen ter bevordering van daadwerkelijke samenwerking tussen wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden, ongeacht of deze publiek of privaat zijn;

b. de behoeften van de maritieme industrie, zowel op nationaal als internationaal niveau, bij de ontwikkeling van opleidingsprogramma's voor zeevarenden die deel uitmaken van de scheepsbemanning die verantwoordelijk is voor de veilige vaart van het schip en de voorkoming van verontreiniging, waarbij de reders, zeevarenden en de relevante opleidingsinstellingen betrokken worden;

c. het maken van passende afspraken voor de samenwerking tussen de representatieve organisaties van reders en zeevarenden bij de organisatie en exploitatie van de publieke wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten, waar deze bestaan;

d. het vaststellen van de voorwaarden, met zorgvuldige inachtneming van het recht op privacy en met de noodzaak de vertrouwelijkheid te beschermen, waaronder persoonsgegevens van zeevarenden door de wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden mogen worden verwerkt, met inbegrip van het verzamelen, opslaan, combineren en doorgeven aan derden van deze gegevens;

e. de instandhouding van een regeling voor het verzamelen en analyseren van alle relevante informatie op de maritieme arbeidsmarkt, met inbegrip van het huidige en toekomstige aanbod aan zeevarenden die als bemanningsleden werkzaam zijn, gerangschikt naar leeftijd, geslacht, rang en bevoegdheden, en de behoeften van de bedrijfstak, waarbij het verzamelen van gegevens over leeftijd of geslacht uitsluitend is toegestaan voor statistische doeleinden of voor gebruik in het kader van een programma ter voorkoming van discriminatie op grond van leeftijd of geslacht;

f. het erop toezien dat het personeel dat verantwoordelijk is voor het toezicht op publieke en private wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden een zich bezig houdt met bemanningsleden met taken op het gebied van de veilige vaart van het schip en de voorkoming van verontreiniging, een passende opleiding heeft genoten, met inbegrip van aantoonbare ervaring op zee, en de nodige kennis bezit van de maritieme sector, met inbegrip van de desbetreffende maritieme internationale instrumenten inzake opleiding, certificering en arbeidsnormen;

g. het voorschrijven van exploitatienormen en gedragscodes en aannemen van ethische normen voor wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden; en

h. het toezicht op het systeem van vergunningen of certificering op basis van een systeem van kwaliteitsnormen.

2. Bij het instellen van het in norm A1.4, tweede lid, bedoelde systeem zou elk Lid moeten overwegen om van wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden die op zijn grondgebied gevestigd zijn, te verlangen dat deze verifieerbare exploitatiepraktijken ontwikkelen en in stand houden. In deze operationele praktijken voor private wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden en, voor zover van toepassing, voor publieke wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden, zouden de volgende aanlegenheden moeten worden geregeld:

a. medische keuringen, identiteitsdocumenten voor zeevarenden en alle andere zaken die van zeevarenden kunnen worden verlangd bij het verkrijgen van een betrekking;

b. met zorgvuldige inachtneming van het recht op privacy en van de noodzaak de vertrouwelijkheid te beschermen, het bijhouden van volledige registers van de zeevarenden die onder hun wervings- en arbeidsbemiddelingsstelsel vallen, waarin ten minste zou dienen te worden vermeld:

i. de kwalificaties van de zeevarende;

ii. de staat van dienst;

iii. de persoonsgegevens die relevant zijn voor de tewerkstelling; en

iv. de medische gegevens die relevant zijn voor de tewerkstelling;

c. het bijhouden van een actuele lijst van de schepen die de wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden van zeevarenden voorzien en ervoor zorgdragen dat er een manier is waarop de diensten in geval van nood te allen tijde kunnen worden bereikt;

d. procedures om te garanderen dat zeevarenden niet worden uitgebuit door de wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden of het personeel hiervan met betrekking tot het aanbod van een betrekking op bepaalde schepen of door bepaalde maatschappijen;

e. procedures om uitbuiting van zeevarenden te voorkomen, die zouden kunnen voortvloeien uit de uitbetaling van voorschotten op het salaris of andere financiële transacties tussen de reder en de zeevarenden die tot stand komen door tussenkomst van de wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden;

f. duidelijk aangeven wat de eventuele kosten van het wervingsproces zijn die geacht worden door de zeevarende zelf te worden gedragen;

g. verzekeren dat de zeevarenden op de hoogte worden gebracht van alle bijzondere voorwaarden die gelden voor de functie waarvoor zij worden aangenomen en van de bijzondere regels die door de reders worden gehanteerd met betrekking tot hun tewerkstelling;

h. procedures voor de behandeling van gevallen van onbekwaamheid of onvoldoende discipline die in overeenstemming zijn met de beginselen van redelijkheid en billijkheid en met de nationale wetten en gebruiken en, indien van toepassing, met collectieve overeenkomsten;

i. procedures om, voor zover uitvoerbaar, erop toe te zien dat alle verplichte certificaten en documenten die ter verkrijging van een betrekking worden overgelegd, actueel zijn en niet op frauduleuze wijze zijn verkregen en dat de referenties met betrekking tot hun arbeidsverleden worden geverifieerd;

j. procedures om te waarborgen dat verzoeken om informatie of advies door familieleden van zeevarenden, wanneer de zeevarenden zich op zee bevinden, onverwijld, welwillend en kosteloos in behandeling worden genomen; en

k. verifiëren of de arbeidsomstandigheden op schepen waarop zeevarenden te werk worden gesteld in overeenstemming zijn met de toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomsten afgesloten tussen een reder en een representatieve organisatie van zeevarenden en, overeenkomstig hun beleid, uitsluitend zeevarenden aanbieden aan reders die zeevarenden arbeidsvoorwaarden en –omstandigheden bieden die voldoen aan de toepasselijke wet- en regelgeving of collectieve overeenkomsten.

3. Aandacht zou moeten worden besteed aan de bevordering van internationale samenwerking tussen Leden en relevante organisaties, door bijvoorbeeld:

a. de systematische uitwisseling van informatie betreffende de maritieme sector en de maritieme arbeidsmarkt op bilaterale, regionale en multilaterale basis;

b. de uitwisseling van informatie betreffende de maritieme arbeidswetgeving;

c. de harmonisatie van beleid, werkwijzen en wetgeving op het gebied van de werving van en arbeidsbemiddeling voor zeevarenden;

d. de verbetering van procedures en voorwaarden voor de internationale werving van en arbeidsbemiddeling voor zeevarenden; en

e. de planning van het arbeidspotentieel, waarbij rekening moet worden gehouden met de vraag naar en het aanbod van zeevarenden en de behoeften van de maritieme sector.

TITEL 2. ARBEIDSVOORWAARDEN

Voorschrift 2.1 – Arbeidsovereenkomsten voor zeevarenden

Doel: Verzekeren dat zeevarenden een rechtvaardige arbeidsovereenkomst hebben

1. De arbeidsvoorwaarden van een zeevarende moeten worden vastgelegd of er moet naar worden verwezen in een duidelijke, schriftelijke en rechtens afdwingbare overeenkomst en moeten in overeenstemming zijn met de in de Code vervatte normen.

2. Een zeevarende gaat een arbeidsovereenkomst voor zeevarenden aan onder omstandigheden die waarborgen dat de zeevarende de gelegenheid heeft de in de overeenkomst genoemde voorwaarden en omstandigheden te bestuderen en hieromtrent advies in te winnen en deze op basis van vrijwilligheid te aanvaarden alvorens tot ondertekening over te gaan.

3. Voor zover verenigbaar met het nationale recht en de gebruiken van het Lid wordt aangenomen dat eventuele toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomsten deel uitmaken van arbeidsovereenkomsten voor zeevarenden.

Norm A2.1 – Arbeidsovereenkomsten voor zeevarenden

1. Elk Lid neemt wet- en regelgeving aan waarin wordt bepaald dat schepen die zijn vlag voeren aan de volgende vereisten moeten voldoen:

a. zeevarenden die op schepen werken die zijn vlag voeren, moeten een arbeidsovereenkomst voor zeevarenden hebben die door zowel de zeevarende als de reder of een vertegenwoordiger van de reder is ondertekend (of, wanneer zij geen werknemer zijn, een bewijs van een overeenkomst of soortgelijke regelingen) die hen de behoorlijke arbeids- en leefomstandigheden aan boord van het schip biedt die door dit Verdrag worden vereist;

b. zeevarenden die een arbeidsovereenkomst voor zeevarenden ondertekenen, worden in de gelegenheid gesteld de overeenkomst vóór ondertekening te bestuderen en advies in te winnen, en krijgen alle andere benodigde faciliteiten om te waarborgen dat zij vrijwillig een overeenkomst zijn aangegaan met voldoende besef van hun rechten en verplichtingen;

c. de betrokken zeevarende en reder moeten ieder een ondertekend origineel exemplaar van de arbeidsovereenkomst voor zeevarenden bezitten;

d. er moeten maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat zeevarenden, met inbegrip van de kapitein van het schip, aan boord op eenvoudige wijze duidelijke informatie omtrent hun arbeidsvoorwaarden kunnen verkrijgen, en dat deze informatie, met inbegrip van een afschrift van de arbeidsovereenkomst voor zeevarenden, eveneens toegankelijk is voor toetsing door daartoe bevoegde functionarissen van een bevoegde autoriteit, met inbegrip van de autoriteiten in de havens die worden bezocht; en

e. aan zeevarenden wordt een document uitgereikt dat een overzicht bevat van hun werkzaamheden aan boord van het schip.

2. Wanneer een arbeidsovereenkomst voor zeevarenden geheel of gedeeltelijk onderdeel uitmaakt van een collectieve arbeidsovereenkomst, moet een afschrift van deze overeenkomst aan boord beschikbaar zijn. Wanneer de arbeidsovereenkomst voor zeevarenden en de eventueel toe-

passelijke collectieve arbeidsovereenkomst niet in het Engels is gesteld, moet het volgende eveneens in het Engels beschikbaar zijn (behoudens voor schepen die uitsluitend nationale reizen maken):

- a. een afschrift van het standaardmodel van de overeenkomst; en
- b. de gedeelten van de collectieve arbeidsovereenkomst die op grond van voorschrift 5.2 aan inspectie door een havenstaat onderworpen zijn.

3. Het in het eerste lid, onderdeel e, van deze norm bedoelde document mag geen verklaring bevatten betreffende de kwaliteit van de werkzaamheden van de zeevarenden of betreffende hun loon. De vorm van het document, de vast te leggen gegevens alsmede de wijze waarop deze gegevens moeten worden ingevuld, wordt in de nationale wetgeving vastgesteld.

4. Elk Lid neemt wet- en regelgeving aan waarin de aangelegenheden worden omschreven die moeten worden opgenomen in alle arbeidsovereenkomsten voor zeevarenden waarop zijn nationale recht van toepassing is. In alle gevallen moeten de arbeidsovereenkomsten voor zeevarenden de volgende gegevens bevatten:

- a. de volledige naam, geboortedatum of leeftijd, en de geboorteplaats van de zeevarende;
- b. de naam en het adres van de reder;
- c. de plaats waar en de datum waarop de arbeidsovereenkomst voor zeevarenden is gesloten;
- d. de functie waarin de zeevarende wordt tewerkgesteld;
- e. het bedrag van het loon van de zeevarende of, waar van toepassing, de formule die wordt gebruikt voor de berekening ervan;
- f. het bedrag van het tijdens het verlof doorbetaalde loon of, waar van toepassing, de formule die wordt gebruikt voor de berekening ervan;
- g. de beëindiging van de overeenkomst en de voorwaarden daarvan, met inbegrip van:
 - i. indien de overeenkomst voor onbepaalde tijd is gesloten, de voorwaarden waaronder elke partij bevoegd is de overeenkomst te beëindigen, alsmede de vereiste opzegtermijn, die voor de reder niet korter mag zijn dan voor de zeevarende;
 - ii. indien de overeenkomst voor bepaalde tijd is gesloten, de vastgestelde beëindigingsdatum van de overeenkomst; en
 - iii. indien de overeenkomst is gesloten voor een reis, de haven van bestemming en de tijd die na aankomst moet zijn verstreken voordat de zeevarende van zijn taken moet worden ontheven;
- h. de door de reder aan de zeevarende te verstrekken bijdragen voor ziektekosten- en socialezekerheidspremies;
 - i. de aanspraak van de zeevarende op repatriëring;
 - j. verwijzing naar de collectieve arbeidsovereenkomst, indien van toepassing; en
 - k. alle overige bijzonderheden die uit hoofde van het nationale recht vereist kunnen zijn.

5. Elk Lid neemt wet- en regelgeving aan waarin de minimum-opzegtermijnen voor zeevarenden en reders zijn vastgelegd in geval van voortijdige beëindiging van een arbeidsovereenkomst voor zeevarenden. De duur van deze minimumtermijnen wordt vastgesteld na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden, maar bedraagt ten minste zeven dagen.

6. Een kortere opzegtermijn dan de minimumtermijn kan worden gegeven onder omstandigheden die ingevolge de nationale wet- en regelgeving of toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomsten worden erkend als grond voor beëindiging van de arbeidsovereenkomst met inachtneming van een kortere of zonder opzegtermijn. Bij de vaststelling van die omstandigheden verzekert elk Lid zich ervan dat rekening wordt gehouden met de wens van de zeevarende de arbeidsovereenkomst met inachtneming van een kortere opzegtermijn of, op humanitaire of andere dringende gronden zonder opzegtermijn en zonder sanctie te kunnen beëindigen.

Leidraad B2.1 – Arbeidsovereenkomsten voor zeevarenden

Leidraad B2.1.1 – Staat van dienst

1. Bij de vaststelling van de bijzonderheden die in de in het eerste lid, onderdeel e, van norm A2.1 bedoelde staat van dienst moeten worden vastgelegd, zou elk Lid zich ervan moeten verzekeren dat dit document voldoende informatie bevat, met een vertaling in het Engels, om het verkrijgen van een latere betrekking te vergemakkelijken of te voldoen aan de vereisten van dienst op zee voor een hogere rang of promotie. Een monsterboekje van zeevarenden kan tegemoetkomen aan de vereisten van het eerste lid, onderdeel e, van die norm.

Voorschrift 2.2 – Lonen

Doel: Verzekeren dat zeevarenden voor hun diensten worden betaald

1. Alle zeevarenden moeten regelmatig en volledig in overeenstemming met hun arbeidsovereenkomsten voor hun werk worden betaald.

Norm A2.2 – Lonen

1. Elk Lid verlangt dat betalingen verschuldigd aan zeevarenden die werken op schepen die zijn vlag voeren met tussenpozen van ten hoogste een maand en in overeenstemming met iedere toepasselijke collectieve overeenkomst wordt voldaan.

2. Aan zeevarenden wordt een maandelijks overzicht verstrekt van de verschuldigde betalingen en de betaalde bedragen, inclusief loon, aanvullende betalingen en de gehanteerde wisselkoers wanneer de betaling heeft plaatsgevonden in een munteenheid of tegen een koers die afwijkt van hetgeen werd overeengekomen.

3. Elk Lid verlangt dat reders maatregelen treffen, zoals vervat in het vierde lid van deze norm, om zeevarenden de mogelijkheid te verschaffen hun verdiensten geheel of gedeeltelijk over te maken aan hun familie, van hen afhankelijke personen of rechthebbenden.

4. Maatregelen om te waarborgen dat zeevarenden in staat zijn hun verdiensten aan hun familie over te maken omvatten:

a. een systeem dat zeevarenden in staat stelt om, indien zij dat wensen, op het tijdstip waarop zij hun betrekking aangaan of gedurende de betrekking, met regelmatige tussenpozen een gedeelte van hun loon via bankoverschrijvingen of op soortgelijke wijze naar hun familie over te maken; en

b. een vereiste dat overmakingen zowel binnen een bepaalde tijd moeten worden uitgevoerd als rechtstreeks aan de daartoe door de zeevarenden aangewezen persoon of personen.

5. Eventuele heffingskosten voor de in het derde en vierde lid van deze norm bedoelde diensten moeten redelijk qua hoogte zijn, en de wisselkoers moet, tenzij anderszins bepaald, in overeenstemming met de nationale wet- en regelgeving, de op de markt geldende koers of de officieel gepubliceerde koers zijn en mag niet nadelig zijn voor de zeevarenden.

6. Elk Lid dat nationale wet- en regelgeving aanneemt die van toepassing is op de lonen van zeevarenden moet de in Deel B van de Code aangereikte leidraad naar behoren in acht nemen.

Leidraad B2.2 – Lonen

Leidraad B2.2.1 – Specifieke begripsomschrijvingen

1. Voor de toepassing van deze leidraad wordt verstaan onder:

a. volmatroos, een zeevarende die geacht wordt over de vakbekwaamheid te beschikken om elke taak te vervullen die van een aan dek dienst doende matroos kan worden verlangd, anders dan de taken van leidinggevend of specialistisch personeel, of overeenkomstig de nationale wet- en regelgeving of nationale gebruiken, of krachtens een collectieve overeenkomst, als zodanig wordt aangemerkt;

b. *standaardbeloning of -loon*, de beloning, ongeacht hoe deze is opgebouwd, voor normale arbeidsuren; hierin zijn niet begrepen betalingen voor overuren, premies, gratificaties, betaald verlof of enige andere aanvullende vergoeding;

c. *geconsolideerd loon*, loon waarin de standaardbeloning en andere aan de beloning gerelateerde vergoedingen zijn begrepen; het geconsolideerde loon kan een vergoeding voor alle gemaakte overuren en alle andere aan de beloning gerelateerde vergoedingen omvatten, of, in geval van een partieel geconsolideerd loon, alleen bepaalde vergoedingen omvatten;

- d. *arbeidsuren*, de tijd gedurende welke zeevarenden worden geacht werkzaamheden te verrichten ten behoeve van het schip;
- e. *overuren*, de arbeidsuren gemaakt boven de normale arbeidsuren.

Leidraad B2.2.2 – Berekening en betaling

1. Voor zeevarenden wier vergoeding een aparte vergoeding voor gewerkte overuren behelst:
 - a. zou het normale aantal arbeidsuren op zee en in de haven voor de berekening van het loon niet meer mogen bedragen dan acht uur per dag;
 - b. zou voor de berekening van het aantal overuren, het aantal normale arbeidsuren per week waarvoor de standaardbeloning of –loon geldt moeten worden voorgeschreven door de nationale wet- en regelgeving, voor zover dit niet in collectieve overeenkomsten wordt bepaald; het normale aantal arbeidsuren zou evenwel niet meer mogen bedragen dan 48 uur per week en in collectieve overeenkomsten kan worden voorzien in een andere, doch niet minder gunstige behandeling;
 - c. zou het tarief of de tarieven voor de vergoeding van overuren, dat niet minder dan 125% mag bedragen van de standaardbeloning of –loon per uur, moeten worden voorgeschreven door de nationale wet- en regelgeving of door middel van een collectieve overeenkomst, indien van toepassing; en
 - d. zouden door de kapitein of door een door hem aangewezen persoon, overzichten van alle gemaakte overuren moeten worden bijgehouden, die met tussenpozen van ten hoogste een maand door de zeevarende moeten worden geparafeerd.

2. Voor zeevarenden wier loon geheel of ten dele geconsolideerd is:
 - a. zou in de arbeidsovereenkomst voor zeevarenden duidelijk, waar van toepassing, het aantal uren arbeid dat van de zeevarende in ruil voor deze vergoeding wordt verwacht, moeten worden aangegeven alsmede eventuele gratificaties die in aanvulling op het geconsolideerde loon verschuldigd zouden kunnen zijn, en onder welke omstandigheden;
 - b. zou, wanneer overuren moeten worden uitbetaald voor arbeid verricht boven de uren waarvoor het geconsolideerde loon geldt, het uurtarief ten minste 125% moeten bedragen van het basispercentage dat geldt voor het in het eerste lid van deze leidraad omschreven normale aantal arbeidsuren; hetzelfde beginsel zou moeten worden toegepast op overuren die bij het geconsolideerde loon zijn inbegrepen;
 - c. zou de vergoeding voor het deel van het geheel of ten dele geconsolideerde loon dat het in het eerste lid, onderdeel a, van deze leidraad omschreven normale aantal arbeidsuren betreft, niet lager mogen zijn dan het geldende minimumloon; en
 - d. voor zeevarenden wier loon gedeeltelijk geconsolideerd is, zouden overzichten moeten worden bijgehouden van alle gemaakte overuren en overeenkomstig het bepaalde in het eerste lid, onderdeel d, van deze leidraad worden geparafeerd.

3. In de nationale wet- en regelgeving of collectieve overeenkomsten kan worden bepaald dat overuren of werkzaamheden verricht op de wekelijkse rustdag en op algemene feestdagen kunnen worden gecompenseerd door ten minste een gelijk aantal uren verlof en verlof om van boord te gaan of door aanvullend verlof of door elke andere compensatie waarin kan worden voorzien.

4. In de nationale wet- en regelgeving, aangenomen na overleg met de representatieve organisaties van reders en zeevarenden of, indien van toepassing, in de collectieve overeenkomsten, zou rekening moeten worden gehouden met de volgende beginselen:

a. het principe van gelijke vergoeding voor gelijkwaardig werk zou moeten worden toegepast op alle zeevarenden werkzaam op hetzelfde schip, zonder discriminatie op grond van ras, huidskleur, geslacht, geloofsovertuiging, politieke overtuiging, nationale herkomst of sociale achtergrond;

b. de arbeidsovereenkomst voor zeevarenden waarin de toepasselijke lonen of loonschalen worden vermeld, zou aan boord van het schip aanwezig moeten zijn; informatie over de hoogte van de lonen of loonschalen zou aan elke zeevarende ter beschikking moeten worden gesteld, hetzij door overhandiging aan de zeevarende van ten minste een ondertekend afschrift van de desbetreffende informatie in een voor hem te begrijpen taal, hetzij door een afschrift van de overeenkomst op te hangen op een voor de zeevarenden gemakkelijk toegankelijke plaats of op elke andere passende wijze;

c. de lonen zouden moeten worden uitbetaald in een wettig betaalmiddel; waar van toepassing, in de vorm van een bankoverschrijving, bank- of girocheque of postwissel;

d. bij de beëindiging van de tewerkstelling zouden alle verschuldigde vergoedingen zonder onnodige vertraging moeten worden betaald;

e. de bevoegde autoriteit zou adequate sancties of andere passende dwangmiddelen moeten opleggen aan reders die de betaling van alle verschuldigde vergoedingen onnodig vertragen of niet tot de betaling ervan overgaan;

f. de lonen zouden rechtstreeks moeten worden overgemaakt op de aangewezen bankrekeningen van de zeevarenden, tenzij zij schriftelijk anderszins verzoeken;

g. onverminderd onderdeel h van dit lid zou de reder geen beperkingen mogen opleggen ten aanzien van de vrijheid van zeevarenden om over hun vergoeding te beschikken;

h. inhoudingen op de vergoeding zouden alleen mogen worden toegestaan indien:

i. er in de nationale wet- en regelgeving of een geldende collectieve overeenkomst een uitdrukkelijke bepaling bestaat en de zeevarende, op de door de bevoegde autoriteiten meest geschikt geachte wijze, op de hoogte is gebracht van de voorwaarden voor dergelijke inhoudingen; en

- ii. het totaal van deze inhoudingen niet de limiet overschrijdt die hiervoor ingevolge de nationale wet- en regelgeving, collectieve overeenkomsten of rechterlijke beslissingen kan zijn vastgesteld;
- i. op de vergoedingen van een zeevarende zouden geen inhoudingen mogen plaatsvinden die verband houden met het verkrijgen of behouden van werk;
- j. geldelijke boetes opgelegd aan zeevarenden anders dan toegestaan door de nationale wet- en regelgeving, collectieve overeenkomsten of andere maatregelen, zouden moeten worden verboden;
- k. de bevoegde autoriteit dient gemachtigd te zijn om, in het belang van de betrokken zeevarenden, de aan boord aanwezige winkels en diensten te inspecteren om te verifiëren of er eerlijke en redelijke prijzen worden gehanteerd; en
 - l. voor zover vorderingen van zeevarenden met betrekking tot hun loon en andere aan hen met betrekking tot hun tewerkstelling verschuldigde bedragen niet worden gegarandeerd overeenkomstig de bepalingen van het Internationaal Verdrag inzake maritieme panden en hypotheek, 1993, dienen deze vorderingen te worden beschermd in overeenstemming met het Verdrag inzake de bescherming van de werknemersvorderingen in geval van betalingsonmacht van hun werkgever, 1992 (Nr. 173).

5. Elk Lid zou, na overleg met representatieve organisaties van reders en zeevarenden, procedures moeten instellen om klachten in behandeling te nemen met betrekking tot elke aangelegenheid waarin deze leidraad voorziet.

Leidraad B2.2.3 – Minimumloon

1. Onverminderd het beginsel van vrije collectieve onderhandelingen zou elk Lid, na overleg met de representatieve organisaties van reders en zeevarenden, procedures moeten instellen voor de vaststelling van de minimumlonen van zeevarenden. Bij de uitvoering van deze procedures zouden representatieve organisaties van reders en zeevarenden moeten worden betrokken.

2. Bij de instelling van deze procedures en bij de vaststelling van de minimumlonen zou zorgvuldig rekening moeten worden gehouden met de internationale arbeidsnormen betreffende de vaststelling van het minimumloon, alsook met de volgende beginselen:

- a. bij de hoogte van de minimumlonen dient rekening te worden gehouden met de aard van de maritieme arbeid, met de bemanningssterkte aan boord van de schepen en met de normale arbeidsuren van zeevarenden; en
- b. de hoogte van de minimumlonen zou moeten worden aangepast aan de ontwikkeling van de kosten van levensonderhoud en aan de behoeften van de zeevarenden.

3. De bevoegde autoriteit zou moeten verzekeren:

- a. dat door middel van een stelsel van toezicht en sancties de betaalde lonen niet lager zijn dan de vastgestelde hoogte; en
- b. dat zeevarenden die een lager bedrag ontvangen dan het minimumloon, de hun nog verschuldigde som kunnen invorderen door middel van een snelle, niet-kostbare gerechtelijke of andere procedure.

Leidraad B2.2.4 – Minimum maandelijks standaardbeloning of –loon voor volmatrozen

1. De standaardbeloning of –loon voor een kalendermaand dienst door een volmatroos zou niet lager mogen zijn dan het periodiek door de Gemengde Maritieme Commissie of een ander hiertoe door de Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau gemachtigd orgaan vastgestelde bedrag. Naar aanleiding van een besluit hiertoe door de Raad van Beheer, stelt de Directeur-Generaal de Leden van de Organisatie in kennis van elke herziening van het vastgestelde bedrag.

2. Niets in deze leidraad wordt geacht afbreuk te doen aan regelingen tussen reders of hun organisaties en de organisaties van zeevarenden met betrekking tot de regulering van standaard minimumarbeidsvoorwaarden, mits deze voorwaarden door de bevoegde autoriteit zijn erkend.

Voorschrift 2.3 – Arbeidstijden en rusttijden

Doel: Verzekeren dat zeevarenden gereguleerde arbeidstijden en rusttijden hebben

- 1. Elk Lid moet ervoor zorgdragen dat de arbeidstijden en rusttijden voor zeevarenden worden gereguleerd.
- 2. Elk Lid stelt maximumarbeidstijden of minimumrusttijden voor gegeven tijdvakken in die in overeenstemming zijn met de bepalingen van de Code.

Norm A2.3 – Arbeidstijden en rusttijden

- 1. Voor de toepassing van deze norm wordt verstaan onder:
 - a. *arbeidstijden*, de tijd gedurende welke zeevarenden worden geacht werkzaamheden te verrichten ten behoeve van het schip;
 - b. *rusttijden*, de tijd die buiten de arbeidstijd valt; hieronder worden korte pauzes niet begrepen.
- 2. Elk Lid stelt, binnen de in het vijfde tot en met achtste lid van deze norm genoemde grenzen, hetzij de maximumarbeidstijd vast die binnen een bepaald tijdvak niet mag worden overschreden, hetzij de minimumrusttijd die binnen een bepaald tijdvak moet worden verschaft.
- 3. Elk Lid erkent dat de norm voor de arbeidstijden voor zeevarenden, evenals voor andere werknemers, acht uur per dag is, met een rust-

dag per week en rust op algemene feestdagen. Dit belet het Lid echter niet procedures te hebben voor het toestaan of vastleggen van een collectieve overeenkomst waarin de normale arbeidstijden voor zeevarenden worden vastgesteld op een basis die niet minder gunstig is dan deze norm.

4. Bij de vaststelling van de nationale normen houdt elk Lid rekening met het gevaar van oververmoeidheid van zeevarenden, in het bijzonder van hen die taken verrichten die betrekking hebben op de veiligheid van de navigatie en de veilige bedrijfsvoering op het schip.

5. De arbeids- en rusttijden moeten binnen de volgende grenzen worden vastgesteld:

- a. de maximumarbeidstijd mag niet meer bedragen dan:
 - i. 14 uur in ieder tijdvak van 24 uur; en
 - ii. 72 uur in ieder tijdvak van zeven dagen;of
- b. de minimumrusttijd mag niet minder bedragen dan:
 - i. 10 uur in ieder tijdvak van 24 uur; en
 - ii. 77 uur in ieder tijdvak van zeven dagen.

6. Rusttijden mogen worden verdeeld in ten hoogste twee tijdvakken, waarvan er een ten minste zes uur moet bedragen, en het tijdsverloop tussen twee opvolgende rustperioden mag niet meer dan 14 uur bedragen.

7. Monsteringen, brandweer- en reddingsoefeningen en oefeningen voorgeschreven door de nationale wet- en regelgeving en internationale instrumenten moeten zodanig worden uitgevoerd dat hierdoor de verstoring van de rustperioden zoveel mogelijk wordt beperkt en geen oververmoeidheid wordt veroorzaakt.

8. Wanneer een zeevarende oproepbaar is, bijvoorbeeld wanneer een machinekamer onbemand is, moet de zeevarende een behoorlijke rustperiode ter compensatie krijgen indien de normale rustperiode wordt onderbroken vanwege werkoproepen.

9. Indien er geen collectieve overeenkomsten of arbitraire beslissingen bestaan of indien de bevoegde autoriteit oordeelt dat het bepaalde in de overeenkomst of beslissing ten aanzien van het in het zevende of achtste lid van deze norm gestelde ontoereikend is, moet de bevoegde autoriteit de nodige bepalingen vaststellen teneinde te waarborgen dat de betrokken zeevarenden voldoende rust genieten.

10. Elk Lid moet verlangen dat op een gemakkelijk toegankelijke plaats een overzicht wordt opgehangen van de organisatie van de werkzaamheden aan boord, dat voor elke functie ten minste de volgende gegevens moet bevatten:

- a. het rooster voor dienst op zee en dienst in de haven; en
- b. de maximumarbeidstijd of de minimumrusttijd vereist door nationale wet- en regelgeving of geldende collectieve overeenkomsten.

11. Het in het tiende lid van deze norm bedoelde overzicht moet worden opgesteld in een standaardmodel in de werktalen of –talen van het schip en in het Engels.

12. Elk Lid verlangt dat overzichten worden bijgehouden van de dagelijkse arbeidstijden of de dagelijkse rusttijden van zeevarenden om de naleving van het vijfde tot en met elfde lid van deze norm te controleren. De overzichten moeten gebaseerd zijn op een standaardmodel dat, met inachtneming van de beschikbare leidraden van de Internationale Arbeidsorganisatie, is opgesteld door de bevoegde autoriteit, of op een door de Organisatie opgesteld standaardmodel. Zij moeten zijn gesteld in de in het elfde lid 11 van deze norm vereiste talen. De zeevarenden ontvangen een afschrift van de op hen betrekking hebbende overzichten, die worden geparafeerd door de kapitein, of door een door de kapitein bevoegd verklaarde persoon, en door de zeevarenden.

13. Niets in het vijfde en zesde lid van deze norm belet een Lid door middel van nationale wet- en regelgeving of een procedure voor de bevoegde autoriteit collectieve overeenkomsten goed te keuren of te sluiten die uitzonderingen toelaten op de vastgestelde grenzen. Deze uitzonderingen dienen zo veel mogelijk in overeenstemming te zijn met de bepalingen van deze norm, maar mogen voorzien in frequentere of langere verlofperiodes, of in compensatieverlof voor zeevarenden met wacht dienst of zeevarenden werkzaam aan boord van schepen op reizen van korte duur.

14. Niets in deze norm wordt geacht het recht aan te tasten van de kapitein van een schip van een zeevarende te verlangen dat hij de nodige uren arbeid verricht ten behoeve van de onmiddellijke veiligheid van het schip, van personen aan boord of van de lading, of voor het verlenen van hulp aan andere op zee in nood verkerende schepen of personen. Op overeenkomstige wijze kan de kapitein de normale arbeids- of rusttijden opschorten en van een zeevarende eisen dat hij de nodige uren arbeid verricht totdat de normale situatie is hersteld. Zodra zulks uitvoerbaar is nadat de normale situatie is hersteld, draagt de kapitein er zorg voor dat de zeevarenden die werkzaamheden hebben verricht tijdens een ingeroosterde rustperiode een passende rustperiode krijgen.

Leidraad B2.3 – Arbeidstijden en rusttijden

Leidraad B2.3.1 – Jonge zeevarenden

1. Op zee en in havens zouden de volgende bepalingen van toepassing moeten zijn op alle jonge zeevarenden onder de 18 jaar:

a. de arbeidstijden dienen niet meer dan acht uur per dag en 40 uur per week te bedragen en overuren mogen uitsluitend worden gemaakt wanneer dit om veiligheidsredenen onvermijdelijk is;

b. er dient voldoende tijd te worden gereserveerd voor maaltijden, alsmede een pauze van ten minste een uur voor de hoofdmaaltijd van de dag; en

c. na twee uur ononderbroken werkzaamheden dient zo snel mogelijk een rustperiode van 15 minuten te worden gegeven.

2. In uitzonderlijke gevallen behoeven de bepalingen van het eerste lid van deze leidraad niet te worden toegepast indien:

a. de bepalingen praktisch onuitvoerbaar zijn voor jonge zeevarenden die op het dek, in de machinekamer of in het cateringgedeelte wachttaken verrichten of in ingeroosterde ploegenarbeid werken; of

b. de feitelijke opleiding van jonge zeevarenden, in overeenstemming met vastgestelde programma's en regelingen, in het geding zou komen.

3. Dergelijke uitzonderlijke situaties dienen, met redenen omkleed, te worden geregistreerd en door de kapitein worden ondertekend.

4. Het eerste lid van deze leidraad ontslaat jonge zeevarenden niet van de algemene verplichting voor alle zeevarenden tijdens een noodsituatie werkzaamheden te verrichten, als bedoeld in het veertiende lid van norm A2.3.

Voorschrift 2.4 – Recht op verlof

Doel: Verzekeren dat zeevarenden passend verlof krijgen

1. Elk Lid verlangt dat zeevarenden die zijn tewerkgesteld op schepen die zijn vlag voeren onder passende voorwaarden jaarlijks verlof met behoud van loon krijgen, in overeenstemming met de bepalingen van de Code.

2. Aan zeevarenden wordt verlof aan wal verleend ten behoeve van hun gezondheid en welzijn, voor zover verenigbaar met de bij hun functie behorende werkzaamheden op het schip.

Norm A2.4 – Recht op verlof

1. Elk Lid neemt wet- en regelgeving aan waarin de minimumnormen worden vastgelegd voor jaarlijks verlof voor zeevarenden die werkzaam zijn op schepen die zijn vlag voeren, daarbij naar behoren rekening houdend met de bijzondere behoeften van zeevarenden met betrekking tot dergelijk verlof.

2. Onverminderd eventuele collectieve overeenkomsten of wet- en regelgeving die voorzien in een passende berekeningsmethode waarbij rekening wordt gehouden met de bijzondere behoeften van zeevarenden op dit gebied, moet het jaarlijks verlof met behoud van loon worden berekend op basis van een minimum van 2,5 kalenderdagen per maand tewerkstelling. De wijze waarop de duur van het dienstverband wordt berekend, wordt door de bevoegde autoriteit vastgesteld of via de in elk land daartoe aangewezen organen. Gerechtigde absentie van het werk wordt niet aangemerkt als jaarlijks verlof.

3. Elke overeenkomst om afstand te doen van het recht op het minimum jaarlijks verlof met behoud van loon als voorgeschreven in deze norm, behoudens in de door de bevoegde autoriteit bepaalde gevallen, is verboden.

Leidraad B2.4 – Recht op verlof

Leidraad B2.4.1 – Berekening van recht

1. Op voorwaarden vast te stellen door de bevoegde autoriteit of door de daartoe in elk land aangewezen organen, zou dienst verricht zonder dat is gemonsterd, moeten worden aangemerkt als onderdeel van de diensttijd.

2. Op voorwaarden vast te stellen door de bevoegde autoriteit of in een van toepassing zijnde collectieve overeenkomst zou absentie vanwege het bijwonen van een goedgekeurde maritieme beroepsopleiding of vanwege ziekte, letsel of zwangerschap moeten worden gerekend als deel uitmakend van de diensttijd.

3. De hoogte van het loon gedurende het jaarlijks verlof zou overeen moeten komen met het normale vergoedingsniveau van de zeevarende als voorzien in de nationale wet- en regelgeving of in de toepasselijke arbeidsovereenkomst voor zeevarenden. Voor zeevarenden die worden tewerkgesteld voor een tijdvak van minder dan een jaar of in het geval van beëindiging van de arbeidsrelatie zou het recht op verlof pro rata moeten worden berekend.

4. Het volgende zou niet moeten worden gerekend als onderdeel van het jaarlijks verlof met behoud van loon:

a. algemene feestdagen en gebruikelijke vakantiedagen als zodanig erkend in de vlaggenstaat, al dan niet vallend tijdens het jaarlijks verlof met behoud van loon;

b. arbeidsongeschiktheid als gevolg van ziekte, letsel of zwangerschap, op de voorwaarden vast te stellen door de bevoegde autoriteit of door de daarvoor in elk land aangewezen organen;

c. tijdelijk verlof om aan wal te gaan, verleend aan een zeevarende gedurende de looptijd van een arbeidsovereenkomst;

en

d. elke vorm van compensatieverlof, op voorwaarden vast te stellen door de bevoegde autoriteit of door de daartoe in elk land aangewezen organen.

Leidraad B2.4.2 – Opname van jaarlijks verlof

1. Het tijdstip waarop het verlof moet worden opgenomen zou, tenzij dit is vastgelegd in een voorschrift, collectieve overeenkomst, arbitrageuitspraak of op een andere wijze in overeenstemming met de nationale gebruiken, moeten worden bepaald door de reder na overleg en voor zover mogelijk in overeenstemming met de betrokken zeevarenden of hun vertegenwoordigers.

2. Zeevarenden zouden in beginsel het recht moeten hebben jaarlijks verlof op te nemen op de plaats waarmee zij een wezenlijke binding hebben; normaliter is dit dezelfde plaats als die waarnaar zij gerepatriëerd mogen worden. Zeevarenden zouden niet kunnen worden verplicht om zonder hun instemming het hun toekomende jaarlijkse verlof op een andere plaats op te nemen, tenzij op grond van bepalingen in een arbeidsovereenkomst voor zeevarenden of in de nationale wet- en regelgeving.

3. Indien zeevarenden genoodzaakt zijn hun jaarlijks verlof aan te vangen op een andere plaats dan toegestaan door het tweede lid van deze leidraad, zouden zij recht moeten hebben op kosteloos vervoer naar de plaats waar zij zijn aangemonsterd of werden geworven, naargelang welke plaats het dichtst bij hun woonplaats ligt; verblijfs- en andere rechtstreeks daarmee verbonden kosten zouden voor rekening van de reder moeten komen; de reistijd zou niet mogen worden afgetrokken van het jaarlijks verlof met behoud van loon waarop de zeevarende recht heeft.

4. Een zeevarende die zijn jaarlijks verlof geniet, zou slechts in gevallen van uiterste noodzaak mogen worden teruggeroepen, en wel met instemming van de zeevarende.

Leidraad B2.4.3 – Deling en samenvoeging

1. Het in gedeelten opnemen van het jaarlijks verlof met behoud van loon of het voegen van jaarlijks verlof over enig jaar bij een latere verlofperiode, kan door de bevoegde autoriteit of door de daartoe in elk land aangewezen organen worden goedgekeurd.

2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid van deze leidraad en tenzij anders bepaald in een overeenkomst die van toepassing is op de betrokken reder en zeevarende, zou het jaarlijks verlof met behoud van loon, zoals in deze leidraad aanbevolen, uit een aaneengesloten tijdvak moeten bestaan.

Leidraad B2.4.4 – Jonge zeevarenden

1. Bijzondere maatregelen zouden moeten worden overwogen ten aanzien van de jonge zeevarenden onder de leeftijd van 18 jaar die zes maanden of een korter tijdvak ingevolge een collectieve arbeidsovereenkomst of arbeidsovereenkomst voor zeevarenden zonder verlof dienst hebben gedaan op een schip dat buitenlandse reizen maakt en dat in die periode niet is teruggekeerd naar hun land van domicilie, en dat daar de volgende drie maanden van de reis ook niet naar terugkeert. Dergelijke maatregelen zouden kunnen bestaan uit hun – voor hen kosteloze – repatriëring naar de oorspronkelijke plaats van monsterring in hun land van domicilie voor het opnemen van verlof dat gedurende de reis is opgebouwd.

Voorschrift 2.5 – Repatriëring

Doel: Verzekeren dat zeevarenden naar huis kunnen terugkeren

1. Zeevarenden hebben het recht zonder kosten voor henzelf te worden gerepatriëerd onder de in de Code aangegeven omstandigheden en voorwaarden.

2. Elk Lid verlangt dat schepen die zijn vlag voeren financiële zekerheid verschaffen om te waarborgen dat zeevarenden naar behoren worden gerepatriëerd in overeenstemming met de Code.

Norm A2.5 – Repatriëring

1. Elk Lid draagt er zorg voor dat zeevarenden op schepen die zijn vlag voeren recht hebben op repatriëring onder de volgende omstandigheden:

- a. indien hun arbeidsovereenkomst voor zeevarenden verloopt terwijl zij zich in het buitenland bevinden;
- b. wanneer hun arbeidsovereenkomst voor zeevarenden wordt beëindigd:
 - i. door de reder; of
 - ii. door de zeevarende op grond van geldige redenen; en tevens
- c. wanneer de zeevarenden niet langer in staat zijn hun taken uit hoofde van hun arbeidsovereenkomst te verrichten of van hen niet kan worden verlangd dat zij deze onder de desbetreffende omstandigheden verrichten.

2. Elk Lid draagt er zorg voor dat in zijn wet- en regelgeving of andere maatregelen of in collectieve arbeidsovereenkomsten de nodige bepalingen worden opgenomen waarin het volgende wordt geregeld:

- a. de omstandigheden waaronder zeevarenden recht hebben op repatriëring in overeenstemming met het eerste lid, onderdelen b en c, van deze norm;

b. de maximumduur van tijdvakken van dienst aan boord waarna een zeevarende recht heeft op repatriëring, waarbij zij aangetekend dat dergelijke tijdvakken ten hoogste 12 maanden mogen bedragen; en

c. de specifieke prestaties die door de reders ten behoeve van repatriëring moeten worden geleverd, met inbegrip van die welke betrekking hebben op de repatriëringsbestemmingen, de wijze van vervoer, de te dekken kostenposten en andere regelingen die door reders moeten worden getroffen.

3. Elk Lid verbiedt reders van zeevarenden vooruitbetaling te verlangen voor de kosten van repatriëring bij aanvang van hun tewerkstelling, en de kosten van repatriëring te verhalen op de lonen of andere aanspraken van de zeevarenden, tenzij vastgesteld is dat een zeevarende, in overeenstemming met nationale wet- en regelgeving of andere maatregelen of toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomsten, ernstig in gebreke is ten aanzien van de verplichtingen uit zijn arbeidsovereenkomst.

4. De nationale wet- en regelgeving laat onverlet het recht van de reder de kosten van repatriëring op grond van contractuele regelingen te verhalen op derden.

5. Indien een reder nalaat de repatriëring te regelen voor zeevarenden die daar recht op hebben of de kosten van hun repatriëring te voldoen:

a. draagt de bevoegde autoriteit van het Lid onder de vlag waarvan het schip vaart, zorg voor de repatriëring van de betrokken zeevarenden; indien zij dit nalaat, kan de Staat waaruit de zeevarenden moeten worden gerepatriëerd of de Staat waarvan zij onderdaan zijn hun repatriëring regelen en de kosten hiervan verhalen op het Lid onder de vlag waarvan het schip vaart;

b. kunnen de kosten die bij de repatriëring van zeevarenden worden gemaakt, door het Lid onder de vlag waarvan het schip vaart op de reder worden verhaald;

c. komen de kosten van repatriëring in geen geval ten laste van de zeevarende, behalve in het geval als voorzien in het derde lid van deze norm.

6. Met inachtneming van de van toepassing zijnde internationale instrumenten, met inbegrip van *The International Convention on the Arrest of Ships*, 1999, kan een Lid dat de kosten van repatriëring ingevolge deze Code heeft betaald, de schepen van de desbetreffende reder vasthouden, of verzoeken om vasthouding hiervan, totdat de vergoeding in overeenstemming met het vijfde lid van deze norm heeft plaatsgevonden.

7. Elk Lid bevordert de repatriëring van zeevarenden die werkzaam zijn op schepen die zijn havens aandoen of door zijn territoriale of binnenwateren varen, alsmede hun hernieuwde plaatsing aan boord.

8. In het bijzonder mag een Lid geen enkele zeevarende het recht op repatriëring ontzeggen op grond van de financiële omstandigheden van een reder of omdat de reder niet in staat of niet bereid is een zeevarende te vervangen.

9. Elk Lid moet verlangen dat schepen die zijn vlag voeren een afschrift van de toepasselijke nationale bepalingen betreffende repatriëring in een geschikte taal aan boord hebben en dat dit voor zeevarenden beschikbaar is.

Leidraad B2.5 – Repatriëring

Leidraad B2.5.1 – Recht

1. Zeevarenden zouden recht moeten hebben op repatriëring:
 - a. in gevallen waarop het eerste lid, onderdeel a, van norm A2.5 van toepassing is, na het verstrijken van de opzegtermijn in overeenstemming met de bepalingen van de arbeidsovereenkomst voor zeevarenden;
 - b. in de gevallen voorzien in het eerste lid, onderdelen b en c, van norm A2.5:
 - i. in geval van ziekte of ongeval of om een andere reden van medische aard die repatriëring vereist, wanneer is vastgesteld dat de zeevarende medisch gezien in staat is te reizen;
 - ii. in geval van schipbreuk;
 - iii. ingeval de reder niet in staat is de wettelijke of contractuele verplichtingen als werkgever van de zeevarenden na te komen, wegens insolventie, verkoop van het schip, verandering in de registratie van het schip of in verband met een andere soortgelijke reden;
 - iv. ingeval het schip koers zet naar een oorlogsgebied, zoals omschreven in de nationale wet- en regelgeving of arbeidsovereenkomsten voor zeevarenden, terwijl de zeevarende er niet mee instemt naar dat gebied te gaan; en
 - v. in het geval van beëindiging of onderbreking van het dienstverband van de zeevarende overeenkomstig een arbitraire uitspraak of een collectieve arbeidsovereenkomst of beëindiging van het dienstverband om een andere soortgelijke reden.
2. Bij de vaststelling van de maximumduur van tijdvakken van dienst aan boord waarna een zeevarende recht heeft op repatriëring, in overeenstemming met deze Code, dient rekening te worden gehouden met factoren die de werkomgeving van de zeevarende beïnvloeden. Elk Lid dient waar mogelijk de duur van deze tijdvakken te verkorten in het licht van technologische veranderingen en ontwikkelingen en kan zich laten leiden door de aanbevelingen ter zake die door de Gemengde Maritieme Commissie zijn opgesteld.
3. De kosten die een reder voor repatriëring ingevolge norm A2.5 moet dragen, zouden ten minste de volgende moeten omvatten:

- a. de reis naar de plaats van bestemming die is gekozen voor de repatriëring overeenkomstig het zesde lid van deze leidraad;
- b. huisvesting en voeding vanaf het moment dat de zeevarenden het schip verlaten totdat zij de repatriëringsbestemming bereiken;
- c. loon en vergoedingen vanaf het moment dat de zeevarenden het schip verlaten totdat zij de repatriëringsbestemming bereiken, indien dit is voorzien in de nationale wet- en regelgeving of in collectieve arbeidsovereenkomsten;
- d. het vervoer van 30 kilo persoonlijke bagage van de zeevarenden naar de repatriëringsbestemming; en
- e. medische behandeling, indien nodig, tot de gezondheidstoestand van de zeevarenden het toelaat naar de repatriëringsbestemming te reizen.

4. De tijd doorgebracht in afwachting van de repatriëring en de reisduur zou niet in mindering mogen worden gebracht op betaald verlof dat de zeevarenden hebben opgebouwd.

5. Van reders zou moeten worden verlangd dat zij de kosten van repatriëring blijven dekken totdat de betrokken zeevarenden aan wal zijn op een bestemming als in deze Code voorgeschreven of een geschikte betrekking krijgen aangeboden aan boord van een schip dat naar een van die bestemmingen vaart.

6. Elk Lid zou moeten verlangen dat de reders door middel van geschikte en snelle middelen voor repatriëringmogelijkheden zorgen. De gebruikelijke wijze van vervoer dient per vliegtuig te zijn. Het Lid dient de bestemmingen voor te schrijven waarnaar zeevarenden kunnen worden gerepatriëerd. De bestemmingen dienen de landen te omvatten waarmee zeevarenden geacht kunnen worden een wezenlijke binding te hebben, waaronder:

- a. de plaats waar de zeevarende instemde met de overeenkomst;
- b. de plaats die in de collectieve arbeidsovereenkomst is bepaald;
- c. het land waarin de zeevarende zijn domicilie heeft; of
- d. iedere andere plaats die gezamenlijk is overeengekomen bij het sluiten van de overeenkomst.

7. Zeevarenden zouden het recht moeten hebben uit de voorgeschreven bestemmingen de plaats te kiezen waarheen zij wensen te worden gerepatriëerd.

8. Het recht op repatriëring kan vervallen indien de betrokken zeevarenden daar binnen een redelijke termijn die moet worden vastgesteld in de nationale wet- en regelgeving of in collectieve arbeidsovereenkomsten geen aanspraak op maken.

Leidraad B2.5.2 – Uitvoering door Leden

1. Aan gestrande zeevarenden, die in afwachting van hun repatriëring in een buitenlandse haven zijn achtergelaten, zou alle mogelijke praktische hulp moeten worden verleend en indien de repatriëring van een zeevarende vertraging ondervindt, zou de bevoegde autoriteit van de buitenlandse haven ervoor moeten zorgen dat de consulaire vertegenwoordiger of de lokale vertegenwoordiger van de vlaggenstaat alsmede de Staat waarvan de zeevarende de nationaliteit heeft of waar hij zijn domicilie heeft, naargelang van het geval, daarvan onmiddellijk op de hoogte worden gesteld.

2. Elk Lid zou erop moeten letten of een behoorlijke regeling is getroffen:

a. voor de terugkeer van zeevarenden die tewerkgesteld zijn op een schip dat de vlag voert van een vreemd land en die in een buitenlandse haven aan wal worden gezet op grond van redenen waarvoor zij niet verantwoordelijk zijn:

i. naar de haven waar de betrokken zeevarende in dienst werd genomen; of

ii. naar een haven in het eigen land van de zeevarende waartoe de zeevarende behoort; of

iii. naar een andere tussen de zeevarende en de kapitein of reder overeengekomen haven, met de goedkeuring van de bevoegde autoriteit of met andere passende waarborgen;

b. voor medische zorg en nazorg voor zeevarenden tewerkgesteld op een schip dat de vlag van een vreemd land voert die in een buitenlandse haven aan wal worden gezet als gevolg van een ziekte of letsel tijdens de dienst op het schip hetgeen niet te wijten is aan hun eigen opzettelijk onjuist handelen.

3. Indien het, nadat jonge zeevarenden onder de leeftijd van 18 jaar gedurende ten minste vier maanden tijdens hun eerste buitenlandse reis op een schip hebben gediend, duidelijk wordt dat zij ongeschikt zijn voor het leven op zee, zouden zij in de gelegenheid moeten worden gesteld kosteloos te worden gerepatriëerd vanuit de eerste geschikte aanloophaven waar zich consulaire diensten bevinden van de vlaggenstaat, van de Staat waarvan de jonge zeevarende de nationaliteit heeft of waar hij zijn domicilie heeft. Elke zodanige repatriëring zou, met redenen omkleed, moeten worden medegedeeld aan de autoriteit die de papieren heeft afgegeven die de betrokken jonge zeevarende in staat stelden op zee te werk te worden gesteld.

Voorschrift 2.6 – Vergoeding voor zeevarenden in geval van verlies of zinken van het schip

Doel: Verzekeren dat zeevarenden worden vergoed wanneer een schip verloren is gegaan of is gezonken

1. Zeevarenden hebben recht op een passende vergoeding ingeval van letsel, verlies of werkloosheid als gevolg van verlies of zinken van het schip.

Norm A2.6 – Vergoeding voor zeevarenden bij verlies of zinken van het schip

1. Elk Lid stelt regels op die waarborgen dat, in alle gevallen waarin het schip verloren gaat of zinkt, de reder aan elke zeevarende aan boord een schadeloosstelling betaalt wegens werkloosheid die uit verlies of zinken van het schip voortvloeit.

2. De in het eerste lid van deze norm bedoelde regels doen geen afbreuk aan eventuele andere rechten die een zeevarende kan hebben ingevolge het nationale recht van het betrokken Lid ingevolge verlies of letsel als gevolg van verlies of zinken van het schip.

Leidraad B2.6 – Vergoeding voor zeevarenden bij verlies of zinken van het schip

Leidraad B2.6.1 – Berekening van de schadeloosstelling voor werkloosheid

1. De schadeloosstelling voor werkloosheid die voortvloeit uit verlies of zinken van het schip zou moeten worden betaald voor de dagen gedurende welke de zeevarende daadwerkelijk werkloos blijft tot een bedrag gelijk aan het loon uit hoofde van de arbeidsovereenkomst, maar de totaal aan een zeevarende uit te keren schadeloosstelling mag echter beperkt blijven tot twee maandlonen.

2. Elk Lid zou ervoor moeten zorgdragen dat zeevarenden dezelfde rechtsmiddelen voor de aanspraak op deze schadeloosstellingen hebben als zij hebben voor de aanspraak op achterstallig loon die gedurende het dienstverband is verdiend.

Voorschrift 2.7 – Bemanningssterkte

Doel: Verzekeren dat zeevarenden werken aan boord van schepen met voldoende personeel voor de veilige, efficiënte en betrouwbare exploitatie van het schip

1. Elk Lid moet verlangen dat alle schepen die zijn vlag voeren aan boord een voldoende aantal zeevarenden in dienst hebben om te waarborgen dat de schepen op veilige, efficiënte wijze en onder alle omstandigheden met voldoende zorg voor de beveiliging worden geëxploiteerd, met de nodige aandacht voor oververmoeidheid van zeevarenden en de specifieke aard en omstandigheden van de reis.

Norm A2.7 – Bemanningssterkte

1. Elk Lid moet verlangen dat alle schepen die zijn vlag voeren een voldoende aantal zeevarenden aan boord hebben om te waarborgen dat de schepen een veilige en efficiënte wijze en met de nodige aandacht voor de beveiliging worden geëxploiteerd. Elk schip moet zijn voorzien van een voldoende aantal gekwalificeerde bemanningsleden om, onder alle omstandigheden, de veiligheid en de beveiliging van het schip en het personeel te waarborgen, in overeenstemming met het document inzake de minimum veiligheidsbemanning of een door de bevoegde autoriteit afgegeven gelijkwaardig document, en moet aan de normen van dit Verdrag voldoen.

2. Bij de vaststelling, goedkeuring of herziening van de bemanningssterkte moet de bevoegde autoriteit rekening houden met de noodzaak een te groot aantal arbeidsuren te vermijden of tot een minimum te beperken, zorg te dragen voor voldoende rust en oververmoeidheid te beperken, alsmede met de beginselen in de toepasselijke internationale instrumenten, in het bijzonder die van de Internationale Maritieme Organisatie, inzake de bemanningssterkte.

3. Bij de vaststelling van de bemanningssterkte moet de bevoegde autoriteit rekening houden met alle vereisten van voorschrift 3.2 en norm A3.2 die betrekking hebben op de voeding en catering.

Leidraad B2.7 – Bemanningssterkte

Leidraad B2.7.1 – Regeling van geschillen

1. Elk Lid zou doeltreffende systemen in stand moeten houden voor het onderzoeken en regelen van klachten of geschillen betreffende de bemanningssterkte op een schip, of zich ervan vergewissen dat dergelijke systemen in stand worden gehouden.

2. Vertegenwoordigers van organisaties van reders en zeevarenden zouden, al dan niet tezamen met andere personen of autoriteiten, deel moeten nemen aan het functioneren van deze systemen.

Voorschrift 2.8 – Loopbaan- en competentie-ontwikkeling en werkgelegenheidsperspectieven voor zeevarenden

Doel: Het bevorderen van loopbaan- en competentie-ontwikkeling en van werkgelegenheidsperspectieven voor zeevarenden

1. Elk Lid moet nationaal beleid hebben ter bevordering van de werkgelegenheid in de maritieme sector en ter bevordering van loopbaan- en competentie-ontwikkeling en ten behoeve van meer werkgelegenheidsperspectieven voor zeevarenden die op zijn grondgebied woonachtig zijn.

Norm 2.8 – Loopbaanontwikkeling en competentie-ontwikkeling en werkgelegenheidsperspectieven voor zeevarenden

1. Elk Lid moet nationaal beleid hebben dat de loopbaanontwikkeling en competentie-ontwikkeling en werkgelegenheidskansen voor zeevarenden bevordert, teneinde de maritieme sector te kunnen voorzien van voldoende en vakbekwame arbeidskrachten.

2. Het doel van het in het eerste lid van deze norm bedoelde beleid is zeevarenden te helpen hun vaardigheden, kwalificaties en werkgelegenheidskansen te vergroten.

3. Elk Lid stelt, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden duidelijke doelen op voor beroepskeuzevoorlichting, scholing en opleiding van zeevarenden wier taken aan boord hoofdzakelijk betrekking hebben op de veilige exploitatie en navigatie van het schip, met inbegrip van permanente scholing.

Leidraad B2.8 – Loopbaanontwikkeling en ontwikkeling van vaardigheden en werkgelegenheid voor zeevarenden

Leidraad B2.8.1 – Maatregelen ter bevordering van loopbaanontwikkeling en competentie-ontwikkeling en werkgelegenheidsperspectieven voor zeevarenden

1. De in norm A2.8 vermelde doelen zouden onder meer kunnen worden bereikt door middel van een van de volgende maatregelen:

a. overeenkomsten met een reder of organisatie van reders, die voorzien in loopbaanontwikkeling en training van vaardigheden; of

b. regelingen ter bevordering van de werkgelegenheid door het opstellen en bijhouden van registers of lijsten, naar categorie, van gediplomeerde zeevarenden; of

c. het bevorderen van kansen, zowel aan boord als aan wal, voor verdere opleiding en scholing van zeevarenden ten behoeve van de ontwikkeling van vaardigheden en elders inzetbare competenties om te zorgen voor blijvend volwaardig werk, de verbetering van de individuele werkgelegenheidskansen en te kunnen te blijven meegaan met de veranderende technologie en arbeidsmarktomstandigheden in de maritieme sector.

Leidraad B2.8.2 – Register van zeevarenden

1. Wanneer voor de tewerkstelling van zeevarenden registers of lijsten worden gebruikt, zouden deze registers of lijsten alle beroepscategorieën zeevarenden moeten bevatten op een wijze vastgesteld door de nationale wetgeving of gebruiken of door collectieve arbeidsovereenkomsten.

2. Zeevarenden die in een dergelijk register of op een dergelijke lijst voorkomen, zouden voorrang moeten krijgen bij de tewerkstelling als zeevarende.

3. Van zeevarenden in een dergelijk register of op een dergelijke lijst zou moeten worden verlangd dat zij beschikbaar zijn voor werkzaamheden op een wijze vastgesteld door de nationale wetgeving of gebruiken of door collectieve arbeidsovereenkomsten.

4. Voor zover de nationale wet- en regelgeving zulks toestaat, zou het aantal zeevarenden in dergelijke registers of op dergelijke lijsten periodiek moeten worden getoetst teneinde niveaus te bereiken die aansluiten op de behoeften van de maritieme sector.

5. Wanneer verlaging van het aantal zeevarenden in een dergelijk register of op een dergelijke lijst noodzakelijk wordt, zouden alle passende maatregelen moeten worden getroffen om nadelige effecten voor zeevarenden te voorkomen of tot een minimum te beperken, met inachtneming van de economische en sociale situatie van het desbetreffende land.

TITEL 3. HUISVESTING, RECREATIEVOORZIENINGEN, VOEDING EN CATERING

Voorschrift 3.1 – Huisvesting en recreatievoorzieningen

Doel: Verzekeren dat zeevarenden behoorlijke huisvesting en recreatievoorzieningen aan boord hebben

1. Elk Lid draagt er zorg voor dat voor zeevarenden die aan boord werken en/of wonen, van schepen die zijn vlag voeren behoorlijke huisvesting en recreatievoorzieningen aanwezig zijn en in stand worden gehouden, op zodanige wijze dat de gezondheid en het welzijn van de zeevarenden bevorderd worden.

2. De vereisten in de Code ter uitvoering van dit voorschrift die op de bouw en uitrusting van schepen betrekking hebben, zijn uitsluitend van toepassing op schepen gebouwd op of na de datum waarop dit Verdrag voor het desbetreffende Lid in werking treedt. Ten aanzien van schepen gebouwd vóór die datum blijven de vereisten met betrekking tot de bouw en uitrusting van schepen als vervat in het Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (herzien), 1949 (Nr. 92), en het Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (aanvullende bepalingen), 1970 (Nr. 133), van toepassing voor zover deze, voorafgaand aan die datum, van toepassing waren ingevolge de wet of gebruiken van het desbetreffende Lid. Een schip wordt geacht te zijn gebouwd op de datum waarop de kiel is gelegd of waarop de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt.

3. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, is elk vereiste ingevolge een wijziging van de Code met betrekking tot het verschaffen van huisves-

ting en recreatievoorzieningen uitsluitend van toepassing op schepen die zijn gebouwd op of na de datum van van kracht worden van de wijziging voor het desbetreffende Lid.

Norm A3.1 – Huisvesting en recreatievoorzieningen

1. Elk Lid moet wet- en regelgeving aannemen waarin wordt verlangd dat schepen die zijn vlag voeren:

- a. voldoen aan de minimumnormen om te waarborgen dat de huisvesting voor zeevarenden die aan boord werken en/of wonen, veilig, fatsoenlijk en in overeenstemming met de desbetreffende bepalingen van deze norm is; en
- b. worden geïnspecteerd om te waarborgen dat die normen van meet af aan permanent worden nageleefd.

2. Bij de ontwikkeling en toepassing van de wet- en regelgeving ter uitvoering van deze norm is de bevoegde autoriteit, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden, verplicht:

- a. rekening te houden met voorschrift 4.3 en de bijbehorende bepalingen van de Code die betrekking hebben op de bescherming van de gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie, in het licht van de specifieke behoeften van zeevarenden die aan boord van schepen wonen en werken; en
- b. voldoende aandacht te schenken aan de in Deel B van deze Code vervatte aanwijzingen.

3. De ingevolge voorschrift 5.1.4 vereiste inspecties moeten worden uitgevoerd wanneer:

- a. een schip wordt geregistreerd of opnieuw wordt geregistreerd; of
- b. de huisvesting voor zeevarenden op een schip ingrijpend is gewijzigd.

4. De bevoegde autoriteit moet bijzondere aandacht schenken aan het garanderen van de implementatie van de vereisten van dit Verdrag die betrekking hebben op:

- a. de grootte van de hutten en andere ruimten voor huisvesting;
- b. verwarming en ventilatie;
- c. lawaai en trillingen en andere omgevingsfactoren;
- d. sanitaire voorzieningen;
- e. verlichting; en
- f. ziekenverblijven.

5. De bevoegde autoriteit van elk Lid moet verlangen dat schepen die zijn vlag voeren voldoen aan de minimumnormen voor huisvesting en recreatievoorzieningen aan boord als vervat in het zesde tot en met zeventiende lid van deze norm.

6. Ten aanzien van algemene vereisten voor huisvesting:

- a. moet er in alle verblijven voor de zeevarenden voldoende stahoogte zijn; de minimaal toegestane stahoogte voor alle verblijven, mag

niet minder zijn dan 203 cm; de bevoegde autoriteit kan echter in bepaalde gevallen vermindering van deze hoogte voor bepaalde ruimten of gedeelten van ruimten toestaan wanneer zij ervan overtuigd is dat een dergelijke vermindering:

- i. redelijk is; en
- ii. geen ongemak voor de zeevarenden ten gevolge heeft;
- b. moeten de verblijven naar behoren zijn geïsoleerd;
- c. moeten slaapvertrekken op andere schepen dan passagiersschepen, als omschreven in de onderdelen e en f van voorschrift 2 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, als gewijzigd (het „SOLAS-Verdrag”), boven de lastlijn midscheeps of achteruit zijn gelegen, met dien verstande dat in uitzonderlijke gevallen, wanneer de grootte, het type of de beoogde dienst van het schip een andere ligging praktisch onmogelijk maakt, slaapvertrekken vooruit mogen zijn gelegen, maar nooit vóór het aanvaringsschot;
- d. mag de bevoegde autoriteit op passagiersschepen, en op speciale schepen gebouwd in overeenstemming met de IMO *Veiligheidscode voor schepen voor bijzondere doeleinden*, 1983, en de volgende versies (hierna te noemen „schepen voor bijzondere doeleinden”), op voorwaarde dat voldoende voorzieningen voor verlichting en ventilatie zijn getroffen, toestaan dat slaapvertrekken onder de lastlijn; doch in geen geval onmiddellijk onder werkgangen zijn gelegen;
- e. mogen er vanuit laad- en machineruimten of vanuit kombuizen, opslagruimten, droogkamers of gemeenschappelijke sanitaire gedeelten geen directe openingen naar slaapvertrekken zijn; het gedeelte van een schot dat dergelijke ruimten van slaapvertrekken scheidt alsmede de buitenwanden dienen doelmatig te zijn vervaardigd van staal of van ander goedgekeurd materiaal en water- en gasdicht te zijn;
- f. moeten de materialen die worden gebruikt voor de vervaardiging van de schotten in de verblijven, en de panelen en beplating, vloeren en aansluitingen voor hun doel geschikt zijn en bijdragen aan de waarborging van een gezonde omgeving;
- g. moet worden gezorgd voor deugdelijke verlichting en voldoende middelen voor het afvoeren van water; en
- h. moeten de verblijven en de recreatie- en cateringvoorzieningen voldoen aan de vereisten van voorschrift 4.3, en aan de daaraan gerelateerde bepalingen in de Code, inzake de bescherming van de gezondheid en veiligheid en de voorkoming van ongevallen, wat betreft de voorkoming van het risico van blootstelling aan gevaarlijke niveaus van lawaai en trillingen en andere omgevingsfactoren en chemische stoffen aan boord van schepen, en de verschaffing van een aanvaardbare woon- en werkomgeving voor zeevarenden aan boord van schepen.

7. Ten aanzien van de vereisten met betrekking tot ventilatie en verwarming:

- a. moeten slaap- en eetverblijven doeltreffend worden geventileerd;

b. moeten schepen, met uitzondering van die welke regelmatig worden ingezet op een vaart waarbij gematigde klimatologische omstandigheden zulks niet vereisen, zijn uitgerust met airconditioning voor de verblijven van zeevarenden, voor elke gescheiden radiokamer en voor elke centrale controlekamer voor machines;

c. moeten alle sanitaire ruimten over voorzieningen beschikken voor ventilatie naar de open lucht, onafhankelijk van elk ander deel van het verblijf; en

d. moet, behoudens op schepen die uitsluitend varen in de tropen, worden gezorgd voor doelmatige verwarming door middel van een deugdelijk verwarmingssysteem.

8. Gelet op de vereisten qua verlichting moeten slaap- en eetverblijven, onder voorbehoud van bijzondere regelingen die op passagiersschepen kunnen zijn toegestaan, met daglicht verlicht zijn en met voldoende kunstlicht kunnen worden verlicht.

9. Wanneer slaapvertrekken aan boord van schepen vereist zijn, gelden de volgende vereisten voor slaapvertrekken:

a. op schepen anders dan passagiersschepen moet worden voorzien in een individueel slaapvertrek voor elke zeevarende; in het geval van schepen met een brutotonnage van minder dan 3000 ton of schepen voor bijzondere doeleinden, kunnen voor dit vereiste ontheffingen worden verleend door de bevoegde autoriteit, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden;

b. voor mannen en vrouwen moeten afzonderlijke slaapvertrekken worden verschaft;

c. slaapvertrekken moeten voldoende groot zijn en naar behoren zijn uitgerust om een redelijk comfort te waarborgen en de netheid te bevorderen;

d. elke zeevarende moet onder alle omstandigheden over een eigen slaapplek kunnen beschikken;

e. de minimumafmetingen van een slaapplek moeten binnenwerks ten minste 198 bij 80 cm bedragen;

f. het vloeroppervlak in slaapvertrekken voor zeevarenden met één slaapplek mag niet minder zijn dan:

i. 4,5 vierkante meter op schepen met een brutotonnage van minder dan 3000 ton;

ii. 5,5 vierkante meter op schepen met een brutotonnage van 3000 ton of meer, doch minder dan 10.000 ton;

iii. 7 vierkante meter op schepen met een brutotonnage van 10.000 ton of meer;

g. echter, teneinde te voorzien in slaapvertrekken met een enkele slaapplek op schepen met een brutotonnage van minder dan 3000 ton, op passagiersschepen en op schepen voor bijzondere doeleinden, mag de bevoegde autoriteit een geringer vloeroppervlak toestaan;

h. op schepen met een brutotonnage van minder dan 3000 ton, anders dan passagiersschepen en schepen voor bijzondere doeleinden, mogen

slaapvertrekken worden gebruikt door ten hoogste twee zeevarenden; het vloeroppervlak van deze slaapvertrekken mag niet minder bedragen dan 7 vierkante meter;

i. op passagiersschepen en schepen voor bijzondere doeleinden mag het vloeroppervlak van slaapvertrekken voor zeevarenden die geen taken als scheepsofficier verrichten, niet minder zijn dan:

- i. 7,5 vierkante meter in vertrekken waar twee personen verblijven;
- ii. 11,5 vierkante meter in vertrekken waar drie personen verblijven;
- iii. 14,5 vierkante meter in vertrekken waar vier personen verblijven;
- j. op schepen voor bijzondere doeleinden mogen in slaapvertrekken meer dan vier personen verblijven; het vloeroppervlak van deze slaapvertrekken mag niet minder bedragen dan 3,6 vierkante meter per persoon;

k. op schepen anders dan passagiersschepen en schepen voor bijzondere doeleinden mag het vloeroppervlak van slaapvertrekken voor zeevarenden die taken als scheepsofficier verrichten, wanneer geen privé zit- of dagverblijf aanwezig is, per persoon niet minder bedragen dan:

- i. 7,5 vierkante meter op schepen met een brutotonnage van minder dan 3000 ton;
- ii. 8,5 vierkante meter op schepen met een brutotonnage van 3000 ton of meer, doch minder dan 10.000 ton;
- iii. 10 vierkante meter op schepen met een brutotonnage van 10.000 ton of meer;

l. op passagiersschepen en schepen voor bijzondere doeleinden mag het vloeroppervlak voor zeevarenden die taken als scheepsofficier verrichten, wanneer geen privé zit- of dagverblijf aanwezig is, per persoon voor onderofficieren niet minder bedragen dan 7,5 vierkante meter en voor officieren niet minder dan 8,5 vierkante meter; juniorofficieren worden geacht op bedrijfsvoeringsniveau te fungeren, en senior officieren op managementniveau;

m. de kapitein, de hoofdwerktuigkundige en de eerste stuurman hebben, naast hun slaapvertrekken, een aangrenzend zitverblijf, een dagverblijf of een gelijkwaardige aanvullende ruimte; schepen met een brutotonnage van minder dan 3000 ton kunnen door de bevoegde autoriteit van dit vereiste worden vrijgesteld, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden;

n. voor elke gebruiker moet het meubilair een ruime kledingkast omvatten (ten minste 475 liter) en een lade of gelijkwaardige ruimte van ten minste 56 liter; indien de lade in de kledingkast is geïntegreerd, moet het totale volume van de kledingkast ten minste 500 liter bedragen; de kledingkast moet zijn voorzien van een plank en moet door de gebruiker kunnen worden afgesloten teneinde de privacy te waarborgen;

o. elk slaapvertrek moet zijn voorzien van een tafel of bureau van een vast, uitklapbaar of uitschuifbaar type, zonedig voorzien van een comfortabele zitplaats.

10. Vanwege de vereisten voor eetverblijven:

a. moeten eetverblijven gescheiden van de slaapvertrekken zijn geplaatst en zo dicht bij de kombuis als praktisch gezien mogelijk is; schepen met een brutotonnage van minder dan 3000 ton mogen door de bevoegde autoriteit van dit vereiste worden vrijgesteld, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden; en

b. moeten eetverblijven voldoende groot en comfortabel zijn en deugdelijk zijn gemeubileerd en uitgerust (met inbegrip van doorlopend beschikbare restauratievoorzieningen), gebaseerd op het aantal zeevarenden dat er waarschijnlijk gelijktijdig gebruik van zal maken; naargelang van het geval moet worden voorzien in gescheiden of gezamenlijke eetverblijven.

11. Vanwege de vereisten voor sanitaire voorzieningen:

a. moeten alle zeevarenden eenvoudig toegang hebben tot de sanitaire voorzieningen op het schip, die moeten voldoen aan de minimumnormen voor gezondheid en hygiëne en aan redelijke normen qua comfort, met afzonderlijke sanitaire voorzieningen voor mannen en vrouwen;

b. moeten er vanaf de navigatiebrug en de machineruimte of in de nabijheid van het controlecentrum voor de machinekamer gemakkelijk toegankelijke sanitaire voorzieningen zijn; schepen met een brutotonnage van minder dan 3000 ton mogen door de bevoegde autoriteit van dit vereiste worden vrijgesteld na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden;

c. moet op alle schepen op een geschikte plaats zijn voorzien in ten minste één wc, een wastafel en een bad en/of douche per zes personen of minder, die niet beschikken over eigen voorzieningen;

d. moet, met uitzondering van passagiersschepen, in elk slaapvertrek een wastafel met warm en koud stromend zoetwater zijn aangebracht, behoudens wanneer een dergelijke wastafel zich in de aanwezige privé badkamer bevindt;

e. mag de bevoegde autoriteit ten aanzien van passagiersschepen die in de regel reizen van ten hoogste vier uur maken, bijzondere voorzieningen in overweging nemen of beperking van het aantal benodigde voorzieningen; en

f. moet in alle wasgelegenheden warm en koud stromend zoetwater beschikbaar zijn.

12. Ten aanzien van de vereisten voor ziekenverblijven moet aan boord van schepen met 15 of meer zeevarenden aan boord die reizen maken van langer dan drie dagen een afzonderlijk ziekenverblijf aanwezig zijn, dat uitsluitend voor medische doeleinden mag worden gebruikt; de bevoegde autoriteit kan dit vereiste versoepelen voor schepen in de kustvaart; bij de goedkeuring van ziekenverblijven aan boord moet de bevoegde autoriteit erop toezien dat de verblijven, onder alle weersomstandigheden, gemakkelijk toegankelijk zijn, een comfortabel onderkomen aan de patiënten bieden, en bevorderlijk zijn voor het vlot verlenen van de nodige zorg aan de patiënten.

13. Er moeten gunstig geplaatste en naar behoren uitgeruste wasvoorzieningen aanwezig zijn.

14. Alle schepen moeten op het open dek één of meerdere ruimten hebben die toegankelijk zijn voor de zeevarenden die geen dienst hebben; deze ruimten moeten gelet op de grootte van het schip en het aantal zeevarenden aan boord voldoende oppervlak hebben.

15. Alle schepen moeten zijn uitgerust met afzonderlijke kantoren of een gemeenschappelijk scheepskantoor voor gebruik door het dek- en machinekamerpersoneel; schepen met een brutotonnage van minder dan 3000 ton mogen door de bevoegde autoriteit van dit vereiste worden vrijgesteld na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden.

16. Schepen die regelmatig op door muggen geteisterde havens varen, moeten zijn uitgerust met de daartoe door de bevoegde autoriteit vereiste voorzieningen.

17. Ten behoeve van alle zeevarenden moet aan boord geschikte recreatievoorzieningen en diensten voor zeevarenden beschikbaar zijn, teneinde tegemoet te komen aan de bijzondere behoeften van zeevarenden die op schepen moeten wonen en werken, met inachtneming van voorschrift 4.3 en de daarmee verband houdende bepalingen van de Code met betrekking tot de bescherming van de gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie.

18. De bevoegde autoriteit verlangt dat er aan boord van schepen frequent inspecties worden verricht door of onder gezag van de kapitein, om te waarborgen dat de huisvesting van zeevarenden schoon en fatsoenlijk bewoonbaar is en in een goede staat van onderhoud wordt gehouden. Het resultaat van elke inspectie moet worden opgetekend en ter inzage beschikbaar zijn.

19. In het geval van schepen waar men – zonder dat zulks tot discriminatie leidt – rekening moet houden met de belangen van zeevarenden met uiteenlopende gewoonten van godsdienstige en sociale aard, kan de bevoegde autoriteit – na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden – oprecht bedoelde alternatieve toepassingen toestaan van het bepaalde in deze norm, op voorwaarde dat er geen toepassingen ontstaan die uiteindelijk minder gunstig zijn dan de situatie die het gevolg zou zijn van de toepassing van deze norm.

20. Elk Lid kan, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden, wanneer dit redelijk is, schepen met een brutotonnage van minder dan 200 ton – met inachtneming van de grootte van het schip en het aantal personen aan boord – vrijstellen van de vereisten van de volgende bepalingen van deze norm:

- a. zevende lid, onderdeel b, elfde lid, onderdeel d, en dertiende lid; en
- b. negende lid, onderdeel f en h tot en met l, uitsluitend ten aanzien van vloeroppervlak.

21. Eventuele uitzonderingen met betrekking tot de vereisten van deze norm mogen uitsluitend worden gemaakt wanneer deze in deze norm uitdrukkelijk zijn toegestaan en uitsluitend voor bijzondere omstandigheden waarbij dergelijke vrijstellingen duidelijk kunnen worden gerechtvaardigd op basis van zwaarwegende gronden, onverminderd de bescherming van de gezondheid en veiligheid van de zeevarenden.

Leidraad B3.1 – Huisvesting en recreatievoorzieningen

Leidraad B3.1.1 – Ontwerp en bouw

1. Buitenwanden van slaap- en eetverblijven zouden voldoende moeten zijn geïsoleerd. Alle machinekamerschachten en alle eindschotten van kombuizen en andere ruimten waarin warmte wordt opgewekt, zouden voldoende moeten zijn geïsoleerd, wanneer de mogelijkheid bestaat dat warmte uitstraling naar de aangrenzende verblijven of gangen kan ontstaan. Ook zouden maatregelen moeten worden getroffen om te zorgen voor bescherming tegen warmte uitstraling van stoom en/of heet water dienstleidingen.

2. Slaap- en eetverblijven, recreatieruimten en gangen die deel uitmaken van de accommodatie zouden voldoende moeten zijn geïsoleerd teneinde condensatie of te hoge temperaturen te voorkomen.

3. De wanden en plafonds zouden vervaardigd moeten zijn van materiaal waarvan het oppervlak gemakkelijk kan worden schoongehouden. Constructies waarin zich gemakkelijk ongedierte kan nestelen, zouden niet moeten worden toegepast.

4. De wanden en plafonds van slaap- en eetverblijven zouden gemakkelijk moeten worden schoongehouden en licht van kleur te zijn met een duurzame niet-giftige afwerklaag.

5. De vloeren en plafonds in alle verblijven voor zeevarenden zouden van goedgekeurd materiaal moeten zijn en op een goedgekeurde wijze zijn vervaardigd en een anti-slip oppervlak hebben dat ondoordringbaar is voor vocht en gemakkelijk schoon te houden is.

6. Wanneer de vloeren van composietmateriaal zijn vervaardigd, zouden de verbindingen met de wanden afgerond moeten zijn teneinde spleten te voorkomen.

Leidraad B3.1.2 – Ventilatie

1. Het ventilatiesysteem voor slaap- en eetvertrekken zou zodanig moeten worden geregeld dat de luchtkwaliteit voldoende blijft en voldoende luchtbeweging onder alle weers- en klimaatomstandigheden wordt gewaarborgd.

2. Airconditioningsystemen, ongeacht of deze van het centrale of individuele type zijn, zouden zodanig moeten zijn ontworpen dat:

a. de lucht ten opzichte van de luchtcondities buiten op een goede temperatuur en relatieve luchtvochtigheid wordt gehouden, voldoende luchtverversing wordt gewaarborgd in alle van airconditioning voorziene ruimten, rekening wordt gehouden met de bijzondere kenmerken van activiteiten op zee en geen buitensporige geluiden of trillingen worden geproduceerd; en

b. de apparatuur gemakkelijk kan worden gereinigd en gedesinfecteerd om de verspreiding van ziekten te voorkomen of te beheersen.

3. Wanneer zeevarenden aan boord wonen of werken en de omstandigheden zulks vereisen, zou er te allen tijde elektriciteit voor de airconditioning en andere hulpmiddelen voor ventilatie als vereist in de voorgaande paragraaf van deze leidraad aanwezig moeten te zijn. Deze elektriciteit behoeft evenwel niet afkomstig te zijn van een noodvoorziening.

Leidraad B3.1.3 – Verwarming

1. Het verwarmingssysteem van de verblijven van zeevarenden zou te allen tijde in werking moeten zijn wanneer zeevarenden aan boord wonen of werken en de omstandigheden het gebruik ervan vereisen.

2. Aan boord van alle schepen waar een verwarmingssysteem vereist is, zou de verwarming door middel van heet water, warme lucht, elektriciteit, stoom of soortgelijk middel moeten geschieden. In de accommodatie zou evenwel geen stoom mogen worden gebruikt als middel voor warmteoverdracht. Het verwarmingssysteem zou de temperatuur in de verblijven van de zeevarenden bij normale weers- en klimaatomstandigheden, zoals deze te verwachten zijn op de vaart die het schip uitvoert, op een bevredigende hoogte dienen te kunnen houden. De bevoegde autoriteit zou de desbetreffende normen moeten voorschrijven.

3. Radiatoren en overige verwarmingsapparaten zouden zodanig geplaatst en, waar nodig, afgeschermd moeten zijn, dat brandgevaar en gevaar of ongemak voor de gebruikers van het verblijf wordt vermeden.

Leidraad B3.1.4 – Verlichting

1. Aan boord van alle schepen zou in de verblijven voor zeevarenden elektrische verlichting moeten zijn aangebracht. Wanneer er geen twee onafhankelijke elektriciteitsbronnen voor verlichting aanwezig zijn, zouden doeltreffend geconstrueerde lampen of andere verlichtingsmiddelen voor noodgevallen moeten zijn aangebracht.

2. In de slaapvertrekken zou aan het hoofdeinde van elke slaapplek een elektrische leeslamp moeten zijn aangebracht.

3. De bevoegde autoriteit zou passende normen voor daglicht en kunstmatige verlichting moeten vaststellen.

Leidraad B3.1.5 – Slaapvertrekken

1. Aan boord zouden geschikte slaappleatsen aanwezig moeten zijn, die het de zeevarende en een eventuele partner die de zeevarende vergezelt zo comfortabel mogelijk maken.
2. Wanneer de grootte van het schip, de activiteit waarvoor het wordt ingezet en de inrichting ervan zulks redelijk en praktisch uitvoerbaar maken, zouden slaapvertrekken zodanig moeten worden ontworpen en uitgerust met een privé badkamer, inclusief wc, dat zij de gebruikers een redelijke mate van comfort bieden en de netheid wordt bevordert.
3. Voor zover praktisch uitvoerbaar zouden de slaapvertrekken van zeevarenden zodanig moeten zijn ingericht dat de wachten afgescheiden zijn en de zeevarenden die overdag werken geen verblijf met wachthoudenden delen.
4. In het geval van zeevarenden die taken als onderofficier verrichten zouden er niet meer dan twee personen in een slaapvertrek mogen worden ondergebracht.
5. Overwogen zou moeten worden de in het negende lid, onderdeel m, van norm A3.1 bedoelde voorziening, indien praktisch uitvoerbaar, ook voor de tweede werktuigkundige beschikbaar te maken.
6. De ruimte die wordt ingenomen door slaappleatsen en kastjes, ladekasten en zitplaatsen zou in de maten van het vloeroppervlak moeten zijn inbegrepen. Kleine of onregelmatig gevormde ruimten die niet daadwerkelijk iets toevoegen aan de voor vrije beweging beschikbare ruimte en die niet kunnen worden gebruikt voor het installeren van meubilair zouden buiten beschouwing moeten worden gelaten.
7. Er zouden niet meer dan twee slaappleatsen boven elkaar mogen worden opgesteld; indien slaappleatsen langs het scheepsboord zijn aangebracht, zou er slechts een enkele laag moeten zijn wanneer een patrijspoort zich boven een slaappleats bevindt.
8. De onderste slaappleats zou, wanneer de slaappleatsen twee hoog zijn opgesteld, ten minste 30 cm boven de vloer moeten liggen; de bovenste slaappleats zou ongeveer in het midden tussen de onderzijde van de onderste slaappleats en de onderzijde van de dekbalken moeten zijn geplaatst.
9. Het bedstel en eventueel de zijwanden zouden moeten zijn vervaardigd van goedgekeurd materiaal, dat hard en glad moet zijn, niet snel mag roesten en waarin zich geen ongedierte kan nestelen.
10. Indien voor de bedstellen buizen worden gebruikt, zouden deze geheel gesloten moeten zijn en geen openingen te hebben waardoor ongedierte naar binnen zou kunnen komen.
11. Elke slaappleats zou moeten zijn voorzien van een comfortabel matras met ondermatras of een gecombineerd matras, met inbegrip van

een spiraalbodem of springverenmatras. Het matras en de gebruikte vulling zouden van goedgekeurde materialen moeten zijn vervaardigd. Materialen waarin zich gemakkelijk ongedierte kan nestelen zouden niet als vulling mogen worden gebruikt.

12. Wanneer een slaappleats boven een andere is gelegen, zou een bodem, die geen stof doorlaat, onder het ondermatras of de spiraalbodem van de bovenste slaappleats moeten worden aangebracht.

13. De meubels zouden van glad, hard materiaal moeten zijn vervaardigd, dat niet krom trekt of roest.

14. De slaapvertrekken zouden moeten zijn voorzien van gordijnen of een vergelijkbare voorziening voor de patrijspoorten.

15. Slaapvertrekken zouden met een spiegel, kleine bergplaatsen voor toiletbenodigdheden, een boekenrek en een voldoende aantal kledinghaken moeten zijn uitgerust.

Leidraad B3.1.6 – Eetverblijven

1. De eetverblijven kunnen gemeenschappelijk of gescheiden zijn. Het besluit hierover zou moeten worden genomen na overleg met de vertegenwoordigers van zeevarenden en reders en onder voorbehoud van goedkeuring door de bevoegde autoriteit. Rekening zou moeten worden gehouden met factoren als de grootte van het schip en de uiteenlopende culturele, godsdienstige en sociale behoeften van de zeevarenden.

2. Wanneer er afzonderlijke eetverblijven moeten zijn voor zeevarenden, zouden er afzonderlijke eetverblijven moeten zijn voor:

- a. de kapitein en de officieren; en
- b. de onderofficieren en overige zeevarenden.

3. Op schepen anders dan passagiersschepen zou het vloeroppervlak van de eetverblijven voor zeevarenden niet minder mogen zijn dan 1,5 m² per persoon van de geplande stoelcapaciteit.

4. Op alle schepen zouden de eetverblijven moeten zijn voorzien van tafels en goedgekeurde zitplaatsen, vastgezet of verplaatsbaar, voldoende voor het grootste aantal zeevarenden dat er mogelijkwijs gelijktijdig gebruik van zal maken.

5. Wanneer zeevarenden aan boord zijn, zou het volgende te allen tijde beschikbaar moeten zijn:

- a. een koelkast, die zich op een gemakkelijk toegankelijke plaats dient te bevinden en groot genoeg is voor het aantal personen dat van het eetverblijf of de eetverblijven gebruik maakt;
- b. voorzieningen voor het serveren van warme dranken; en
- c. voorzieningen voor het serveren van gekoeld water.

6. Indien de eventueel aanwezige pantry's niet in verbinding staan met de eetverblijven, zou voldoende kastruimte aanwezig moeten zijn voor het opbergen van eetgerei alsmede een geschikte gelegenheid voor het reinigen daarvan.

7. De bovenzijde van de tafels en stoelen zouden van vochtwerend materiaal moeten zijn.

Leidraad B3.1.7 – Sanitaire ruimten

1. Wastafels en baden zouden van voldoende afmetingen moeten zijn en vervaardigd te zijn van goedgekeurd materiaal met een glad oppervlak dat niet onderhevig is aan scheuren, schilferen of roesten.

2. Alle wc's zouden van een goedgekeurd model moeten zijn, met een krachtige doorspoelvoorziening of een ander geschikt middel voor doorspoelen, zoals lucht, dat of die steeds beschikbaar moet zijn en voor elke wc afzonderlijk moet kunnen worden gebruikt.

3. Sanitaire ruimten bestemd voor meer dan één persoon zouden moeten voldoen aan de volgende eisen:

- a. de vloeren zouden van goedgekeurd duurzaam, vochtwerend materiaal moeten zijn en te zijn voorzien van een behoorlijke waterafvoer;
- b. schotten zouden van staal of ander goedgekeurd materiaal en waterdicht tot ten minste 23 cm boven het dekniveau moeten zijn;
- c. de ruimte dient voldoende verlicht, verwarmd en geventileerd te zijn;
- d. de wc's zouden op een gemakkelijk bereikbare plaats, doch afgescheiden van slaapvertrekken en wasgelegenheden moeten zijn gelegen, zonder directe toegang uit de slaapvertrekken of uit de gang tussen de slaapvertrekken en toiletten, waarnaar geen andere toegang voert, met dien verstande dat dit geen betrekking heeft op wc's in ruimtes tussen twee slaapvertrekken, die tezamen voor ten hoogste vier zeevarenden bestemd zijn; en
- e. indien meer dan een wc in dezelfde ruimte aanwezig is, zouden deze voldoende moeten zijn afgeschermd teneinde de privacy te waarborgen.

4. De ten behoeve van de zeevarenden aangebrachte wasvoorzieningen zouden het volgende moeten omvatten:

- a. wasmachines;
- b. wasdrogers of deugdelijk verwarmde en geventileerde droogkammers; en
- c. strijkijzers en strijkplanken of gelijkwaardige voorzieningen.

Leidraad B3.1.8 – Ziekenverblijven

1. De ziekenverblijven zouden zodanig moeten zijn ontworpen dat overleg en het verlenen van eerste hulp worden vergemakkelijkt en het verspreiden van besmettelijke ziekten wordt voorkomen.

2. De toegang, de bedden, de verlichting, de ventilatie, de verwarming en de watervoorziening zouden zo moeten zijn ingericht dat zij het comfort van degenen die er zijn ondergebracht waarborgen en hun behandeling makkelijk maken.

3. Het vereiste aantal bedden in het ziekenverblijf zou moeten worden voorgeschreven door de bevoegde autoriteit.

4. Sanitaire voorzieningen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door degenen die in het ziekenverblijf zijn opgenomen, zouden deel uit moeten maken van het ziekenverblijf of in de onmiddellijke nabijheid ervan gelegen te zijn. Deze sanitaire voorzieningen zouden ten minste moeten bestaan uit een wc, een wastafel en een bad of douche.

Leidraad B3.1.9 – Overige voorzieningen

1. Wanneer voorzien is in afzonderlijke kleedruimtes voor personeel dat in machinekamers werkzaam is, zouden deze:

- a. geplaatst moeten zijn buiten de machineruimte, maar gemakkelijk toegankelijk zijn; en
- b. uitgerust moeten zijn met individuele kledingkastjes alsmede met baden en/of douches en wastafels met warm en koud stromend zoetwater.

Leidraad B3.1.10 – Beddengoed, eetgerei en diverse bepalingen

1. Elk Lid zou moeten overwegen de volgende beginselen toe te passen:

- a. schoon beddengoed en eetgerei zouden door de reder aan alle zeevarenden moeten worden verstrekt voor gebruik aan boord gedurende de dienst op het schip, en deze zeevarenden zouden verantwoordelijk moeten zijn voor de teruggave ervan op de door de kapitein aangegeven tijdstippen en na beëindiging van de dienst op het schip;
- b. beddengoed zou van goede kwaliteit moeten zijn en borden, bekens en ander eetgerei zouden van een goedgekeurd materiaal moeten zijn dat gemakkelijk kan worden gereinigd; en
- c. de reder zou moeten zorgen voor handdoeken, zeep en toiletpapier voor alle zeevarenden.

Leidraad B3.1.11 – Recreatievoorzieningen en regelingen voor post en bezoek aan boord

1. De recreatievoorzieningen en –diensten zouden regelmatig moeten worden geïnspecteerd om te waarborgen dat ze blijven voldoen aan de veranderende behoeften van de zeevarenden ten gevolge van ontwikkelingen in de techniek en de exploitatie en andere ontwikkelingen in de scheepvaart.
2. Meubilair voor recreatievoorzieningen zou ten minste moeten bestaan uit een boekenkast en voorzieningen voor lezen, schrijven en, indien praktisch uitvoerbaar, gezelschapsspellen.
3. Bij de planning van recreatievoorzieningen zou de bevoegde autoriteit de plaatsing van een kantine moeten overwegen.
4. Ook zou overwogen moeten worden de zeevarenden kosteloos, waar praktisch uitvoerbaar, van de volgende voorzieningen te voorzien:
 - a. een rookkamer;
 - b. de mogelijkheid om televisie te kijken en radio-uitzendingen te beluisteren;
 - c. de vertoning van films, waarvan er voor de duur van de reis voldoende aanwezig zouden moeten zijn en, die zo nodig, met redelijke tussenpozen worden vervangen;
 - d. sportvoorzieningen met inbegrip van materiaal voor lichamelijke oefeningen, tafelspelen en dekspelen;
 - e. waar mogelijk, gelegenheid tot zwemmen;
 - f. een bibliotheek met vakliteratuur en andere boeken, waarvan er voldoende zouden moeten zijn voor de duur van de reis en die met redelijke tussenpozen worden vervangen;
 - g. faciliteiten voor creatieve bezigheden ter ontspanning;
 - h. elektronische apparatuur zoals radio, televisie, videorecorders, DVD/CD-speler, personal computer en software en cassette recorder/speler;
 - i. indien van toepassing, bars aan boord voor zeevarenden, tenzij dit in strijd is met nationale, godsdienstige of sociale gebruiken; en
 - j. redelijke toegang tot een telefoonverbinding tussen schip en vasteland, en e-mail- en internetfaciliteiten, waar aanwezig, en de daaraan verbonden gebruikskosten moeten redelijk zijn.
5. Al het mogelijke zou moeten worden gedaan om het versturen van post voor zeevarenden zo betrouwbaar en snel mogelijk te doen geschieden. Voorts zou getracht moeten worden te vermijden dat zeevarenden strafport moeten betalen wanneer de post door omstandigheden buiten hun schuld moet worden doorgezonden.
6. Maatregelen zouden moeten worden overwogen om te waarborgen dat, onder voorbehoud van eventuele van toepassing zijnde nationale of internationale wet- en regelgeving, aan zeevarenden telkens wanneer dit mogelijk en redelijk is, snel toestemming wordt verleend om hun part-

ners, familieleden en vrienden aan boord te ontvangen wanneer hun schip in de haven ligt. Bij dergelijke maatregelen zou rekening moeten worden gehouden met eventueel benodigde beveiligingsonderzoeken.

7. Wanneer dat mogelijk en redelijk is, zou overwogen moeten worden zeevarenden toe te staan zich tijdens reizen af en toe te laten vergezellen door hun partners. De partner zou voldoende verzekerd moeten zijn tegen ongevallen en ziekte; de reder zou de zeevarende alle mogelijke medewerking moeten geven bij het sluiten van een dergelijke verzekering.

Leidraad B3.1.12 – Voorkoming van lawaai en trillingen

1. De verblijven voor huisvesting en de voorzieningen voor recreatie, voeding en catering zouden zo ver als praktisch mogelijk verwijderd moeten zijn van de motoren, stuurmachineries, dekluiken, ventilatie-, verwarmings- en airconditioningapparatuur en andere machines en apparaten die veel geluid produceren.

2. Bij de bouw en afwerking van wanden, plafonds en dekken binnen de ruimten waarin geluid wordt geproduceerd, zouden geluidsisolerende of andere geschikte geluidsabsorberende materialen moeten worden gebruikt, alsmede zelfsluitende en geluids-isolerende deuren voor machineruimten.

3. Machineruimten en andere machineruimten zouden, overal waar praktisch uitvoerbaar, moeten worden voorzien van geluiddichte centrale controlekamers voor het machineruimterpersoneel. Werkruimten, zoals de machinewerkplaats, zouden voor zover praktisch uitvoerbaar moeten worden geïsoleerd van de algemene geluiden van de machinekamer en er zouden maatregelen moeten worden getroffen om de geluidsniveaus tijdens het draaien van de machines te verlagen.

4. Die limieten voor geluidsniveaus voor werk- en woonruimtes zouden in overeenstemming moeten zijn met de internationale richtlijnen inzake blootstellingsniveaus van de Internationale Arbeidsorganisatie, met inbegrip van die vervat in de *Code of practice on Ambient factors in the workplace*, 2001, en, waar van toepassing de specifieke bescherming als aanbevolen door de Internationale Maritieme Organisatie, en met eventuele latere instrumenten tot wijziging en aanvulling voor aanvaardbare geluidsniveaus aan boord van schepen. Een afschrift van de desbetreffende akten in het Engels of in de werktaal van het schip zou aan boord aanwezig en voor de zeevarenden toegankelijk moeten zijn.

5. De voorzieningen voor huisvesting, recreatie of catering zouden niet aan extreme trillingen mogen blootstaan.

Voorschrift 3.2 – Voeding en catering

Doel: Verzekeren dat zeevarenden toegang hebben tot voeding en drinkwater van goede kwaliteit en verstrekt onder gereguleerde hygiënische omstandigheden

1. Elk Lid moet erop toezien dat de schepen die zijn vlag voeren levensmiddelen en drinkwater aan boord hebben en serveren waarvan de kwaliteit, voedingswaarde en hoeveelheid voldoende zijn voor de behoeften op het schip en dat hierbij rekening wordt gehouden met uiteenlopende culturele en godsdienstige achtergronden.
2. Tijdens het dienstverband wordt aan zeevarenden aan boord van een schip kosteloos voeding verstrekt.
3. Zeevarenden die als scheepskok zijn aangesteld en verantwoordelijk zijn voor de bereiding van levensmiddelen moeten voor hun functie aan boord de nodige opleiding en diploma's hebben.

Norm A3.2 – Voeding en catering

1. Elk Lid neemt wet- en regelgeving of andere maatregelen aan ten einde minimumnormen vast te stellen voor de hoeveelheid en kwaliteit van voeding en drinkwater en voor de normen voor maaltijden die aan zeevarenden worden verstrekt op schepen die zijn vlag voeren, en ontplooit voorlichtingsactiviteiten ter bevordering van de bewustwording en de uitvoering van de in deze paragraaf genoemde normen.
2. Elk Lid ziet erop toe dat schepen die zijn vlag voeren aan de volgende minimumnormen voldoen:
 - a. de voorraden levensmiddelen en water die, gelet op het aantal zeevarenden aan boord, hun godsdienstige voorschriften en culturele gebruiken ten aanzien van voeding en de duur en de aard van de reis, qua hoeveelheid, voedingswaarde, kwaliteit en variatie betreft, voldoende zijn;
 - b. de organisatie en uitrusting van de cateringafdeling moeten zodanig zijn dat aan de zeevarenden goede, gevarieerde en voedzame maaltijden kunnen worden verstrekt die onder hygiënische omstandigheden worden bereid en geserveerd; en
 - c. het cateringpersoneel moet naar behoren voor zijn functies zijn opgeleid of geïnstrueerd.
3. Reders moeten waarborgen dat zeevarenden die worden aangesteld als scheepskok voor hun functie in overeenstemming met de vereisten in de wet- en regelgeving van het betrokken Lid zijn opgeleid, gediplomeerd en de nodige vakbekwaamheid bezitten.
4. De vereisten ingevolge het derde lid van deze norm omvatten de voltooiing van een door de bevoegde autoriteit goedgekeurde of erkende opleiding, die betrekking heeft op praktische kookvaardigheden, voeding

en persoonlijke hygiëne, opslag van levensmiddelen, voorraadcontrole, milieubescherming en gezondheids- en veiligheidsvoorschriften voor catering.

5. Op schepen die worden geëxploiteerd met een voorgeschreven bemanningssterkte van minder dan tien, ten aanzien waarvan de bevoegde autoriteit uit hoofde van de bemanningssterkte of het soort vaart, niet verlangt dat deze een volledig gediplomeerde kok aan boord hebben, moet eenieder die in de kombuis levensmiddelen verwerkt een opleiding hebben genoten of instructies hebben gekregen op het gebied van voeding en persoonlijke hygiëne alsmede de behandeling en opslag van levensmiddelen aan boord van schepen.

6. Onder uitzonderlijke omstandigheden kan de bevoegde autoriteit een ontheffing verlenen op grond waarvan een niet volledig gediplomeerde kok op een specifiek schip gedurende een specifiek tijdvak werkzaam mag zijn, tot de volgende geschikte aanloophaven of voor een tijdvak van ten hoogste een maand, mits de persoon ten aanzien van wie de ontheffing is verleend een opleiding heeft genoten of instructies heeft gekregen op het gebied van voeding en persoonlijke hygiëne alsmede de behandeling en opslag van levensmiddelen aan boord van schepen.

7. In overeenstemming met de procedures ten behoeve van permanente naleving ingevolge titel 5 moet de bevoegde autoriteit verlangen dat aan boord van schepen door of onder het gezag van de kapitein frequent gedocumenteerde inspecties worden verricht met betrekking tot:

- a. voorraden levensmiddelen en drinkwater;
- b. alle ruimten en apparatuur gebruikt voor de opslag en behandeling van levensmiddelen en drinkwater; en
- c. kombuis- en andere apparatuur voor het bereiden en het serveren van maaltijden.

8. Geen enkele zeevarende onder de leeftijd van 18 jaar mag worden aangesteld, tewerkgesteld of werkzaam zijn als scheepskok.

Leidraad B3.2 – Voeding en catering

Leidraad B3.2.1 – Inspectie, voorlichting, onderzoek en publicatie

1. De bevoegde autoriteit zou, in samenwerking met andere aangewezen instanties en organisaties, actuele informatie moeten verzamelen op het gebied van voeding en methoden voor het inkopen, opslaan, bewaren, bereiden en serveren van levensmiddelen, met bijzondere aandacht voor de vereisten van catering aan boord van schepen. Deze informatie zou kosteloos of tegen redelijke kosten ter beschikking moeten worden gesteld aan fabrikanten van en handelaren in scheepsvoeding en apparatuur, kapiteins, stewards en koks, en aan de betrokken organisaties van reders en zeevarenden. Hiertoe zouden geschikte vormen van publiciteit moeten worden gebruikt, zoals handboeken, brochures, posters, lijsten of advertenties in vakbladen.

2. De bevoegde autoriteit zou aanbevelingen moeten doen ter voorkoming van voedselverspilling, ter vergemakkelijking van het handhaven van goede normen op het gebied van hygiëne, en zorgen voor een zo optimaal mogelijk gebruik van de voorzieningen.

3. De bevoegde autoriteit zou met de aangewezen instanties en organisaties moeten samenwerken bij de ontwikkeling van voorlichtingsmateriaal en informatie aan boord op het gebied van methoden ter waarborging van een deugdelijke bevoorrading met levensmiddelen en goede cateringdiensten.

4. De bevoegde autoriteit zou bij vraagstukken over voeding en gezondheid nauw moeten samenwerken met de desbetreffende organisaties van reders en zeevarenden en met nationale of lokale autoriteiten, en kan waar nodig gebruikmaken van de diensten van deze autoriteiten.

Leidraad B3.2.2 – Scheepskoks

1. Zeevarenden zouden uitsluitend als scheepskok bekwaam mogen worden verklaard indien zij:

a. op zee dienst hebben gedaan gedurende een door de bevoegde autoriteit vast te stellen minimumtijdvak dat gelet op de reeds behaalde relevante diploma's of opgedane ervaring kan variëren;

b. met goed gevolg een door de bevoegde autoriteit voorgeschreven examen of een gelijkwaardig examen in het kader van een erkende koksopleiding hebben afgelegd.

2. Het voorgeschreven examen mag worden afgenomen en de vakdiploma's mogen worden uitgereikt hetzij rechtstreeks door de bevoegde autoriteit of, onder haar toezicht, door een erkende koksopleiding.

3. De bevoegde autoriteit zou zorg moeten dragen voor de erkenning, waar passend, van vakdiploma's voor scheepskok afgegeven door andere Leden die dit Verdrag of het Verdrag inzake het diploma van vakbekwaamheid als scheepskok, 1946 (Nr. 69), hebben bekrachtigd, of door een ander erkend orgaan.

TITEL 4. BESCHERMING VAN DE GEZONDHEID, MEDISCHE ZORG, WELZIJN EN SOCIALEZEKERHEIDSBESCHERMING

Voorschrift 4.1 – Medische zorg aan boord van het schip en aan de wal

Doel: Het beschermen van de gezondheid van zeevarenden en het garanderen van onmiddellijke toegang tot medische zorg aan boord van het schip en aan de wal

1. Elk Lid moet waarborgen dat op alle zeevarenden op schepen die zijn vlag voeren maatregelen van toepassing zijn ter bescherming van hun gezondheid en dat zij toegang hebben tot onmiddellijke en adequate medische zorg terwijl zij aan boord werkzaam zijn.

2. De in het eerste lid van dit voorschrift bedoelde bescherming en zorg moeten, in beginsel, kosteloos aan de zeevarenden worden verleend.

3. Elk Lid moet ervoor zorgdragen dat zeevarenden aan boord van schepen binnen zijn grondgebied die onmiddellijk medische zorg nodig hebben toegang krijgen tot de medische voorzieningen van het Lid aan de wal.

4. De in de Code vervatte vereisten voor de bescherming van de gezondheid en medische zorg aan boord behelzen normen voor maatregelen die erop gericht zijn de gezondheid van zeevarenden te beschermen en hen medische zorg te bieden op een wijze die zo veel mogelijk vergelijkbaar is met de bescherming en zorg die in het algemeen voor werknemers aan wal beschikbaar zijn.

Norm A4.1 – Medische zorg aan boord van het schip en aan wal

1. Elk Lid moet ervoor zorgdragen dat ten behoeve van de zeevarenden die werkzaam zijn aan boord van een schip dat zijn vlag voert maatregelen worden getroffen voor de bescherming van de gezondheid en medische zorg, met inbegrip van elementaire tandheelkundige zorg, die:

- waarborgen dat op zeevarenden alle algemene bepalingen betreffende de bescherming van de gezondheid op het werk en medische zorg die van belang is voor hun taken, alsmede alle bijzondere bepalingen die betrekking hebben op de arbeid aan boord van schepen, van toepassing zijn;

- waarborgen dat de gezondheid van zeevarenden wordt beschermd en hen medische zorg wordt verleend op een wijze die zo veel mogelijk vergelijkbaar is met hetgeen in het algemeen voor werknemers aan wal beschikbaar is, met inbegrip van onmiddellijke toegang tot de noodzakelijke geneesmiddelen, medische apparatuur en voorzieningen voor diagnose en behandeling en tot medische informatie en expertise;

- zeevarenden het recht geven, wanneer dit mogelijk is, onverwijld een bevoegde arts of tandarts te raadplegen in aanloophavens;

- waarborgen dat, voor zover in overeenstemming met het nationale recht en de gebruiken van het Lid, de diensten op het gebied van medische zorg en bescherming van de gezondheid terwijl een zeevarende zich aan boord van het schip bevindt of in een buitenlandse haven is gedebatteerd, kosteloos aan de zeevarende worden verleend; en

- niet beperkt zijn tot de behandeling van zieke of gewonde zeevarenden, maar mede maatregelen omvatten van preventieve aard, zoals op het gebied van gezondheidsbevordering en –voorlichting.

2. De bevoegde autoriteit neemt een standaardformulier voor medische rapportage aan dat moet worden gebruikt door de kapitein van het schip en door het desbetreffende medisch personeel aan boord en aan

wal. Wanneer het formulier is ingevuld moeten het rapport en de inhoud ervan vertrouwelijk worden behandeld en uitsluitend worden gebruikt ter bevordering van de behandeling van zeevarenden.

3. Elk Lid moet wet- en regelgeving aannemen waarin de eisen worden vastgelegd ten aanzien van de voorzieningen, opleiding en apparatuur voor het ziekenverblijf en medische zorg aan boord van schepen die zijn vlag voeren.

4. De nationale wet- en regelgeving moeten ten minste de volgende vereisten bevatten:

a. alle schepen moeten zijn uitgerust met een scheepsapotheek, medische uitrusting en een medische handleiding, waarvan de kenmerken moeten worden voorgeschreven en regelmatig moeten worden geïnspecteerd door de bevoegde autoriteit; in de nationale vereisten moet rekening worden gehouden met het type schip, het aantal personen aan boord en de aard, bestemming en duur van de reizen en de desbetreffende nationale en internationale aanbevolen medische normen;

b. op schepen die meer dan 100 personen vervoeren en die normaal gesproken internationale reizen van langer dan drie dagen maken, moet een bevoegde arts aanwezig zijn die verantwoordelijk is voor het verschaffen van medische zorg; de nationale wet- en regelgeving moet ook vermelden op welke andere schepen een arts aan boord moet zijn, onder andere gelet op factoren als de duur, aard en omstandigheden van de reis en het aantal zeevarenden aan boord;

c. schepen die geen arts aan boord hebben, moeten hetzij ten minste een zeevarende aan boord hebben die belast is met de medische zorg en toediening van medicijnen als onderdeel van zijn reguliere taken hetzij ten minste een zeevarende aan boord hebben die bevoegd is om eerste hulp te verlenen; personen belast met de medische zorg aan boord die geen arts zijn, moeten naar behoren een opleiding in de gezondheidszorg hebben afgerond die voldoet aan de vereisten van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978, zoals gewijzigd („STCW-Verdrag”); zeevarenden die zijn aangewezen voor het verlenen van eerste hulp moeten een naar behoren afgeronde opleiding op het gebied van eerstehulpverlening hebben die voldoet aan de vereisten van het STCW-Verdrag; in de nationale wet- en regelgeving moet het vereiste niveau van de erkende opleiding worden vermeld, met inachtneming van onder andere factoren als de duur, aard en omstandigheden van de reis en het aantal zeevarenden aan boord; en

d. de bevoegde autoriteit moet er door middel van een vooraf opgezet systeem voor zorgdragen dat medisch advies per radio of satelliet aan schepen op zee, met inbegrip van advies van specialisten 24 uur per dag beschikbaar is; medische adviezen, waaronder begrepen de overdracht per radio of satelliet van medische boodschappen tussen een schip en personen aan wal die adviseren, moeten gratis beschikbaar zijn voor alle schepen, ongeacht onder welke vlag zij varen.

Leidraad B4.1 – Medische zorg aan boord van het schip en aan de wal

Leidraad B4.1.1 – Verlening van medische zorg

1. Bij de vaststelling van het niveau van de medische opleiding die voorhanden moet zijn aan boord van schepen waarop geen arts aanwezig hoeft te zijn, zou de bevoegde autoriteit moeten vereisen dat:

a. schepen die normaal gesproken in staat zijn binnen acht uur gekwalificeerde medische zorg en medische voorzieningen te bereiken, ten minste één aangewezen zeevarende aan boord hebben die de in het STCW-Verdrag vereiste goedgekeurde eerstehulpopleiding heeft afgerond, zodat deze bij ongevallen of ziekten die zich aan boord van een schip kunnen voordoen onmiddellijk maatregelen kan nemen en het per radio of satelliet ontvangen medisch advies kan uitvoeren; en

b. alle overige schepen ten minste één aangewezen zeevarende aan boord hebben die de in het STCW-Verdrag vereiste goedgekeurde opleiding voor het verlenen van medische zorg heeft afgerond, met inbegrip van een praktische trainingen opleiding in levensreddende technieken, zoals intraveneuze toediening, waardoor deze in staat is een doeltreffende bijdrage te leveren aan het gecoördineerde systeem van medische bijstand aan schepen op zee, en de zieken of gewonden een behoorlijk niveau van medische zorg te bieden gedurende de tijd dat zij waarschijnlijk aan boord zullen blijven.

2. De opleiding waarnaar in het eerste lid van deze leidraad wordt verwezen zou gebaseerd moeten zijn op de inhoud van de meest recente uitgaven van de *Internationale medische handleiding voor schepen*, de *Handleiding voor medische eerste hulp bij ongevallen met gevaarlijke stoffen*, het *Document for Guidance – An International Maritime Training Guide*, uitgegeven door de Internationale Maritieme Organisatie, en van het medisch gedeelte van het *Internationaal Seinboek* alsmede van soortgelijke nationale handleidingen.

3. De personen waarnaar in het eerste lid van deze leidraad wordt verwezen, alsmede andere zeevarenden die door de bevoegde autoriteit daartoe nodig worden geacht zeevarenden zouden ongeveer om de vijf jaar herhalingscursussen moeten volgen om hen in staat te stellen hun kennis en vaardigheden op peil te houden en te vergroten en op de hoogte te blijven van nieuwe ontwikkelingen.

4. De scheepsapothek, de inhoud daarvan en de medische uitrusting en medische handleiding aan boord zouden naar behoren moeten worden onderhouden en met regelmatige tussenpozen van ten hoogste 12 maanden worden geïnspecteerd door de verantwoordelijke personen, die daarvoor door de bevoegde autoriteit zijn aangewezen en er op toezien dat de controle van de etikettering, uiterste gebruiksdata en de opslag van alle geneesmiddelen en de gebruiksaanwijzing ervan plaatsvindt en dat alle apparatuur deugdelijk functioneert. Bij het aannemen of herzien van de nationaal gehanteerde medische handleiding voor schepen, en bij

de vaststelling van de inhoud van de scheepsapotheek en medische uitrusting, dient de bevoegde autoriteit rekening te houden met internationale aanbevelingen op dit gebied, met inbegrip van de laatste uitgave van de *Internationale medische handleiding voor schepen*, en andere in het tweede lid van deze leidraad genoemde handleidingen.

5. Wanneer een lading die als gevaarlijk wordt aangemerkt niet is opgenomen in de meest recente uitgave van de *Handleiding voor medische eerste hulp bij ongevallen met gevaarlijke stoffen*, zou de nodige informatie over de aard van de stoffen, over de risico's, de nodige voorzieningen voor persoonlijke bescherming, de relevante medische procedures en specifieke tegengiffen voor zeevarenden toegankelijk moeten zijn. De specifieke tegengiffen en persoonlijke beschermingsmiddelen moeten aan boord aanwezig zijn wanneer gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Deze informatie zou moeten zijn opgenomen in de beleidsregels en in de programma's van het schip betreffende bedrijfsveiligheid en gezondheid op het werk als beschreven in voorschrift 4.3 en in de daaraan gerelateerde bepalingen in de Code.

6. Op alle schepen zou een volledige en actuele lijst van radiostations aanwezig moeten zijn via welke medisch advies kan worden verkregen; indien het schip met een satellietcommunicatiesysteem is uitgerust moet bovendien een actuele en volledige lijst aan boord zijn van kustgrondstations via welke medisch advies kan worden verkregen. Zeevarenden die verantwoordelijk zijn voor de medische zorg of eerste hulp aan boord moeten zijn geïnstrueerd in het gebruik van de medische handleiding van het schip en het medisch gedeelte van de meest recente uitgave van het *Internationaal Seinboek* teneinde hen in staat te stellen te begrijpen welke informatie de adviserende arts nodig heeft alsmede te begrijpen wat dit advies inhoudt.

Leidraad B4.1.2 – Formulier medisch rapportage

1. Het standaardformulier voor medische rapportage als vereist ingevolge Deel A van deze Code zou zodanig moeten zijn ontworpen dat de uitwisseling van medische en daaraan gerelateerde informatie betreffende individuele zeevarenden tussen het schip en de wal in geval van ziekte of ongeval wordt vergemakkelijkt.

Leidraad B4.1.3 – Medische zorg aan de wal

1. De medische voorzieningen aan de wal voor de behandeling van zeevarenden zouden voor het doel geschikt moeten zijn. De artsen, tandartsen en het overige medisch personeel zouden naar behoren gekwalificeerd moeten zijn.

2. Maatregelen zouden moeten worden genomen om zeevarenden, wanneer zij in de haven zijn, de toegang te bieden tot:

- a. een poliklinische behandeling bij ziekte of ongeval;

- b. ziekenhuisopname indien nodig; en
- c. tandheelkundige behandeling, vooral in noodgevallen.

3. Passende maatregelen zouden moeten worden getroffen om de behandeling van zeevarenden die aan een kwaal lijden te vergemakkelijken. In het bijzonder moeten zeevarenden onverwijld en zonder problemen worden toegelaten tot klinieken en ziekenhuizen aan de wal, ongeacht hun nationaliteit of godsdienst, en waar mogelijk moeten – indien nodig – regelingen worden getroffen om voortzetting van de behandeling ter aanvulling op de medische voorzieningen die hen ter beschikking staan, te waarborgen.

Leidraad B4.1.4 – Medische bijstand aan andere schepen en internationale samenwerking

1. Elk Lid zou de nodige aandacht moeten geven aan deelname aan internationale samenwerking op het gebied van bijstand, programma's en onderzoek op het gebied van gezondheidsbescherming en medische zorg. Een dergelijke samenwerking zou betrekking kunnen hebben op:

- a. het ontwikkelen en coördineren van opsporings- en reddingsacties en het organiseren van snelle medische hulp en evacuatie op zee in geval van ernstige ziekte of bij een ernstig ongeval aan boord van een schip, door middel van systemen voor periodieke melding van de scheepspositie, coördinatiecentra voor reddingsoperaties en de inzet van helikopters bij noodgevallen, zulks in overeenstemming met het Internationaal Verdrag inzake opsporing en redding op zee, 1979, als gewijzigd, en de *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual*;
- b. het optimaal gebruik maken van alle schepen die een arts aan boord hebben en van op zee gestationeerde schepen die hospitaal- en reddingsfaciliteiten kunnen verschaffen;
- c. het opstellen en bijhouden van een internationale lijst van artsen en medische instellingen die over de hele wereld beschikbaar zijn voor het verlenen van spoedeisende medische hulp aan zeevarenden;
- d. het debarkeren van zeevarenden voor spoedeisende hulp;
- e. het repatriëren, zodra dit mogelijk is, van zeevarenden die in het buitenland in een ziekenhuis zijn opgenomen overeenkomstig het medisch advies van de behandelende artsen en rekening houdend met de wensen en de behoeften van de zeevarende;
- f. het zorgen voor persoonlijke bijstand aan zeevarenden tijdens de repatriëring overeenkomstig het medisch advies van de behandelende artsen en rekening houdend met de wensen en de behoeften van de zeevarende;
- g. het streven naar de oprichting van gezondheidscentra voor zeevarenden teneinde:
- i. onderzoek te doen naar de gezondheidstoestand, de medische

- behandeling en de preventieve gezondheidszorg voor zeevarenden; en
- ii. medici en personeel in de gezondheidszorg op te leiden in de maritieme geneeskunde;
 - h. het verzamelen en evalueren van statistische gegevens inzake arbeidsongevallen, beroepsziekten en sterfgevallen van zeevarenden en het opnemen van de statistieken in een nationaal systeem van statistieken dat de arbeidsongevallen en beroepsziekten van andere categorieën werknemers omvat en ze daarmee in overeenstemming brengen;
 - i. het organiseren van internationale uitwisselingen van technische informatie, lesmateriaal en docenten, alsmede het organiseren van internationale cursussen, seminars en werkgroepen;
 - j. het verschaffen van speciale, zowel curatieve als preventieve gezondheidszorg- en medische diensten aan alle zeevarenden in de havens of het hen ter beschikking stellen van algemene gezondheids- en revalidatiediensten; en
 - k. het regelen van de repatriëring, zodra dit mogelijk is, van het stofelijk overschot of van de as van overleden zeevarenden overeenkomstig de wensen van hun naaste familie.

2. De internationale samenwerking op het gebied van gezondheidsbescherming en medische zorg voor zeevarenden zou gebaseerd moeten zijn op bilaterale of multilaterale overeenkomsten of op overleg tussen Leden.

Leidraad B4.1.5 – Gezinsleden van zeevarenden

1. Elk Lid zou maatregelen moeten nemen ter waarborging van behoorlijke en voldoende medische zorg voor de gezinsleden van zeevarenden die van hen afhankelijk zijn die op zijn grondgebied woonachtig zijn, hangende de ontwikkeling van een medische dienst voor werknemers en hun gezinsleden indien dergelijke diensten niet bestaan, en moet het Internationaal Arbeidsbureau op de hoogte brengen van de voor dit doel getroffen maatregelen.

Voorschrift 4.2 – Aansprakelijkheid van de reder

Doel: Verzekeren dat zeevarenden worden beschermd tegen de financiële gevolgen van ziekte, ongeval of overlijden die voortvloeien uit hun werkzaamheden

1. Elk Lid dient te waarborgen dat er, in overeenstemming met de Code, op schepen die zijn vlag voeren maatregelen zijn getroffen om zeevarenden die op de schepen werkzaam zijn recht geven op materiële bijstand en ondersteuning door de reder ter zake van de financiële gevolgen van ziekte, ongeval of overlijden terwijl zij werkzaam zijn uit hoofde van een arbeidsovereenkomst voor zeevarenden of voortvloeiend uit hun tewerkstelling ingevolge een dergelijke overeenkomst.

2. Dit voorschrift doet geen afbreuk aan andere rechtsmiddelen die een zeevarende zou kunnen aanwenden.

Norm A4.2 – Aansprakelijkheid van de reder

1. Elk Lid neemt wet- en regelgeving aan waarin wordt vereist dat reders van schepen die zijn vlag voeren verantwoordelijk zijn voor de bescherming van de gezondheid en medische zorg van alle zeevarenden die aan boord van de schepen werken, in overeenstemming met de volgende minimumnormen:

a. reders zijn aansprakelijk voor de kosten gemaakt door op hun schepen werkzame zeevarenden met betrekking tot ziekte en ongevallen van de zeevarenden die zich voordoen tussen de datum van de aanvang van de dienst en de datum waarop zij worden geacht naar behoren te zijn gerepatrieerd, of voortvloeiend uit hun tewerkstelling tussen die data;

b. reders moeten financiële zekerheid stellen ten behoeve van compensatie in het geval van overlijden of langdurige arbeidsongeschiktheid van zeevarenden als gevolg van een bedrijfsongeval, beroepsziekte of bedrijfsrisico, als vervat in de nationale wetgeving, de arbeidsovereenkomst voor zeevarenden of collectieve arbeidsovereenkomst;

c. reders zijn aansprakelijk voor de vergoeding van kosten van medische zorg, met inbegrip van medische behandeling en de verstrekking van de benodigde geneesmiddelen en overige therapeutische middelen en kost en inwoning buiten het land waar hij thuisbehoort totdat de zieke of gewonde zeevarende is hersteld, of verklaard is dat de ziekte of arbeidsongeschiktheid van blijvende aard is; en

d. reders zijn aansprakelijk voor de betaling van de uitvaartkosten in geval van overlijden aan boord van het schip of aan de wal gedurende de periode van aanstelling.

2. De nationale wet- en regelgeving kan de aansprakelijkheid van de reder voor de vergoeding van de kosten van medische zorg en kost en inwoning beperken tot een tijdvak van ten minste 16 weken, te rekenen vanaf de datum van het ongeval of van de aanvang van de ziekte.

3. Wanneer de ziekte of het letsel leidt tot arbeidsongeschiktheid is de reder aansprakelijk:

a. voor de betaling van het volledige loon zolang de zieke of gewonde zeevarenden aan boord blijven of totdat de zeevarenden in overeenstemming met dit Verdrag zijn gerepatrieerd; en

b. voor de gehele of gedeeltelijke betaling van de lonen als voorgescreven door de nationale wet- en regelgeving of als voorzien in collectieve arbeidsovereenkomsten, vanaf het tijdstip waarop de zeevarenden worden gerepatrieerd of gedebarreerd totdat zij zijn hersteld of, eerder indien die datum eerder valt, totdat zij recht hebben op een uitkering ingevolge de wetgeving van het betrokken Lid.

4. De nationale wet- en regelgeving kan de aansprakelijkheid van de reder voor de betaling van het gehele of gedeeltelijke loon van een zeevarende die niet langer aan boord is, beperken tot een tijdvak van ten minste 16 weken, te rekenen vanaf de datum van het ongeval of van de aanvang van de ziekte.

5. De nationale wet- en regelgeving kan aansprakelijkheid van de reder uitsluiten ten aanzien van:

- a. letsel ontstaan anders dan tijdens de dienstbetrekking met het het schip;
- b. letsel of ongeval als gevolg van opzettelijk onjuist handelen van de zieke, gewonde of overleden zeevarende; en
- c. opzettelijk verzwegen ziekten of aandoeningen bij het aangaan van het dienstverband.

6. De nationale wet- en regelgeving mag aansprakelijkheid van de reder uitsluiten voor de betaling van kosten van medische zorg aan boord en accommodatie- en begrafeniskosten voor zover deze aansprakelijkheid door de overheid wordt overgenomen.

7. Reders of hun vertegenwoordigers moeten maatregelen nemen voor het veilig bewaren van eigendommen die aan boord zijn achtergelaten door zieke, gewonde of overleden zeevarenden en voor het teruggeven ervan aan hen of aan hun naaste verwanten.

Leidraad B4.2 – Aansprakelijkheid van reders

1. De volgens het derde lid, onderdeel a, van norm A4.2 vereiste betaling van het volledige loon kan exclusief bonussen zijn.

2. De nationale wet- en regelgeving kan erin voorzien dat een reder niet langer aansprakelijk is voor de betaling van de kosten van een zieke of gewonde zeevarende vanaf het tijdstip waarop die zeevarende recht heeft op medische verstrekkingen op grond van een stelsel van verplichte ziekteverzekering of verplichte ongevallenverzekering of op schadeloosstelling bij arbeidsongevallen.

3. De nationale wet- en regelgeving kan erin voorzien dat door de reder betaalde begrafeniskosten door een verzekeringsmaatschappij worden vergoed in gevallen waarin ingevolge de wet- en regelgeving inzake sociale verzekering of schadeloosstelling van werknemers ten gunste van de overleden zeevarende een uitvaartverzekering wordt uitgekeerd.

Voorschrift 4.3 – Bescherming van de gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie

Doel: Verzekeren dat de werkomgeving van zeevarenden bevorderlijk is voor de bedrijfsveiligheid en gezondheid op het werk

1. Elk Lid moet waarborgen dat de gezondheid op het werk van zeevarenden op schepen die zijn vlag voeren, wordt beschermd en dat zij aan boord van het schip in een veilige en hygiënische omgeving kunnen wonen, werken en worden opgeleid.

2. Elk Lid ontwikkelt en publiceert nationale richtlijnen ten behoeve van de bedrijfsveiligheid en gezondheid op het werk aan boord van schepen die zijn vlag voeren, na overleg met de representatieve organisaties van reders en zeevarenden en met inachtneming van de toepasselijke codes, richtlijnen en normen aanbevolen door internationale organisaties, nationale overheden en organisaties in de maritieme sector.

3. Elk Lid neemt wet- en regelgeving alsmede andere maatregelen aan ten behoeve van de in de Code genoemde aangelegenheden, met inachtneming van de desbetreffende internationale instrumenten, en stelt normen op voor de bedrijfsveiligheid, gezondheid op het werk en ongevallenpreventie op schepen die zijn vlag voeren.

Norm A4.3 – Bescherming van de gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie

1. De in overeenstemming met het derde lid van voorschrift 4.3 aan te nemen wet- en regelgeving en andere maatregelen moeten de volgende onderwerpen behelzen:

a. het aannemen en daadwerkelijk uitvoeren en bevorderen van beleid en regelingen voor de bedrijfsveiligheid en gezondheid aan boord van schepen die de vlag van het Lid voeren, met inbegrip van risico-beoordeling alsmede opleiding en training van zeevarenden;

b. redelijke voorzorgen ter voorkoming van bedrijfsongevallen, letsel en ziekten aan boord van schepen, met inbegrip van maatregelen ter vermindering en voorkoming van het risico van blootstelling aan schadelijke niveaus van omgevingsfactoren en chemische stoffen alsmede van het risico van letsel of ziekte voortvloeiend uit het gebruik van uitrustingen machines aan boord van schepen;

c. programma's aan boord ter voorkoming van bedrijfsongevallen, letsel en ziekten en voor de voortdurende verbetering van de bedrijfsveiligheid en bescherming van de gezondheid, met betrokkenheid van de vertegenwoordigers van zeevarenden en alle overige personen die betrokken zijn bij de uitvoering hiervan, met inachtneming van preventieve maatregelen, met inbegrip van toezicht op bouw en ontwerp, vervanging van processen en procedures voor collectieve en individuele taken, en gebruikmaking van persoonlijke beschermende uitrusting; en

d. vereisten voor het inspecteren, rapporteren en corrigeren van onveilige omstandigheden en voor het onderzoeken en rapporteren van bedrijfsongevallen aan boord.

2. In de in het eerste lid van deze norm bedoelde bepalingen:

a. moet rekening worden gehouden met de van toepassing zijnde internationale instrumenten op het gebied van bedrijfsveiligheid en ge-

zondheid op het werk in het algemeen en met specifieke risico's, en moeten alle aangelegenheden aan bod komen die relevant zijn voor de voorkoming van bedrijfsongevallen, letsel en ziekten die van toepassing kunnen zijn op de werkzaamheden van zeevarenden en in het bijzonder die welke eigen zijn aan de arbeid in de zeevaart;

b. moeten duidelijk de verplichtingen van reders, zeevarenden en andere betrokkenen worden vermeld met betrekking tot de naleving van de toepasselijke normen, beleidsregels en de programma's aan boord voor de bedrijfsveiligheid en gezondheid, waarbij bijzondere aandacht moet uitgaan naar de gezondheid en veiligheid van zeevarenden onder de leeftijd van 18 jaar;

c. moeten de taken van de kapitein en/of een door de kapitein aangewezen persoon worden vermeld met betrekking tot het nemen van specifieke verantwoordelijkheid voor de uitvoering en naleving van de beleidsregels en de programma's aan boord voor bedrijfsveiligheid en gezondheid op het werk; en

d. moet de bevoegdheid worden omschreven van de als veiligheid-vertegenwoordigers aangewezen of gekozen zeevarenden van het schip bevoegd zijn deel te nemen aan de vergaderingen van de veiligheidscommissie van het schip. Een dergelijke commissie moet worden ingesteld aan boord van schepen met vijf of meer zeevarenden.

3. De in het derde lid van voorschrift 4.3 bedoelde wet- en regelgeving en andere maatregelen moeten regelmatig in overleg met de vertegenwoordigers van de organisaties van reders en zeevarenden worden getoetst en, indien nodig, worden herzien om rekening te houden met de veranderingen op het gebied van technologie en onderzoek teneinde de voortdurende verbetering van beleid en regelingen op het gebied van bedrijfsveiligheid en gezondheid op het werk te vergemakkelijken en een veilige werkomgeving te bieden aan zeevarenden op schepen die de vlag van het Lid voeren.

4. Naleving van de vereisten van de toepasselijke internationale instrumenten met betrekking tot de aanvaardbare niveaus van blootstelling aan gevaren op de werkplek aan boord van schepen en met betrekking tot de ontwikkeling en uitvoering van beleid en programma's voor de bedrijfsveiligheid en gezondheid op het werk aan boord van schepen wordt geacht toereikend te zijn om aan de vereisten van dit Verdrag te voldoen.

5. De bevoegde autoriteit ziet erop toe dat:

a. bedrijfsongevallen, letsel en ziekten naar behoren worden gerapporteerd, met inachtneming van de door de Internationale Arbeidsorganisatie verstrekte aanwijzingen met betrekking tot de melding en registratie van bedrijfsongevallen en ziekten;

b. van dergelijke ongevallen en ziekten uitgebreide statistieken worden bijgehouden, geanalyseerd en gepubliceerd en, waar nodig, aangevuld met onderzoek naar algemene trends en onderkende risico's; en

c. bedrijfsongevallen worden onderzocht.

6. De meldings- en onderzoeksactiviteiten op het gebied van bedrijfsveiligheid en gezondheid op het werk moeten zodanig worden opgezet dat de bescherming van de persoonsgegevens van de zeevarenden wordt gewaarborgd, waarbij rekening moet worden gehouden met de door de Internationale Arbeidsorganisatie op dit gebied verschafta aanwijzingen.

7. De bevoegde autoriteit werkt met de organisaties van reders en zeevarenden samen bij het treffen van maatregelen om informatie betreffende specifieke risico's aan boord van schepen onder de aandacht van alle zeevarenden te brengen, bijvoorbeeld door het aanbrenge van officiële mededelingen met relevante instructies.

8. De bevoegde autoriteit moet verlangen dat reders die risico-evaluaties uitvoeren ten behoeve van het beheer van de bedrijfsveiligheid en gezondheid op het werk verwijzen naar de eigen statistische informatie omtrent hun schepen en naar de door de bevoegde autoriteit verstrekte algemene statistieken.

Leidraad B4.3 – Bescherming van de gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie

Leidraad B4.3.1 – Bepalingen inzake bedrijfsongevallen, letsel en ziekten

1. Bij de ingeolge norm A4.3 vereiste bepalingen zou rekening moeten worden gehouden met de *Code of practice on Accident prevention on board ship at sea and in port, 1996* en latere versies en andere daaraan gerelateerde normen van de Internationale Arbeidsorganisatie en overige internationale normen en leidraden en codes met betrekking tot de bedrijfsveiligheid en de bescherming van de gezondheid op het werk, met inbegrip van de eventueel hierin vastgestelde blootstellingsniveaus.

2. De bevoegde autoriteit zou ervoor moeten zorgdragen dat de nationale richtlijnen ten behoeve van het beheer van de bedrijfsveiligheid en gezondheid op het werk gericht zijn op de volgende punten, in het bijzonder:

- a. algemene en fundamentele bepalingen;
- b. de constructie van het schip, met inbegrip van toegangsmiddelen en asbestgerelateerde risico's;
- c. machines;
- d. de effecten van extreem lage of hoge temperaturen van oppervlakken waarmee zeevarenden in aanraking kunnen komen;
- e. de effecten van lawaai op de werkplek en in de verblijven aan boord;
- f. de effecten van trillingen op de werkplek en in de verblijven aan boord;
- g. de effecten van omgevingsfactoren, anders dan in de onderdelen e en f bedoelde factoren, op de werkplek en in de verblijven aan boord, met inbegrip van tabaksrook;

- h. bijzondere veiligheidsmaatregelen boven- en benedende;
 - i. laad- en losvoorzieningen;
 - j. het voorkomen en blussen van branden;
 - k. ankers, kettingen en trossen;
 - l. gevaarlijke lading en ballast;
 - m. persoonlijke beschermende uitrusting voor zeevarenden;
 - n. werken in gesloten ruimten;
 - o. fysieke en mentale effecten van oververmoeidheid;
 - p. de effecten van drugs- en alcoholverslaving;
 - q. hiv/aids-bescherming en –preventie; en
 - r. hulp bij nood en ongevallen.

3. Bij de beoordeling van risico's en de vermindering van de blootstelling aan hetgeen in het tweede lid van deze leidraad genoemd wordt zou rekening moeten worden gehouden met de fysieke gezondheidseffecten van de beroepsuitoefening, waaronder het tillen van lasten, lawaai en trillingen, de chemische en biologische gezondheidseffecten van de beroepsuitoefening, de effecten van de beroepsuitoefening op de mentale gezondheid, de fysieke en mentale effecten van oververmoeidheid en bedrijfsongevallen. De nodige maatregelen zouden gebaseerd moeten zijn op het beginsel van preventie, waarbij het aanpakken van de risico's bij de bron, aanpassing van het werk aan de persoon – in het bijzonder wat betreft de inrichting van werkplekken – en het vervangen van gevaarlijk werk door ongevaarlijk of minder gevaarlijk werk, voorrang hebben boven de persoonlijke beschermende uitrusting voor zeevarenden.

4. Daarnaast zou de bevoegde autoriteit ervoor zorg moeten dragen dat rekening wordt gehouden met de gevolgen voor de gezondheid en veiligheid, in het bijzonder op de volgende gebieden:

- a. hulp bij nood en ongevallen;
- b. de effecten van drugs- en alcoholverslaving; en
- c. hiv/aids-bescherming en –preventie.

Leidraad B4.3.2 – Blootstelling aan lawaai

1. De bevoegde autoriteit zou, samen met de bevoegde internationale organen en met de betrokken vertegenwoordigers van organisaties van reders en zeevarenden, het probleem van lawaai aan boord van schepen voortdurend moeten toetsen teneinde de bescherming van zeevarenden, voor zover praktisch uitvoerbaar, tegen de nadelige gevolgen van blootstelling aan lawaai te verbeteren.

2. Bij de in het eerste lid van deze leidraad bedoelde toetsing zou rekening moeten worden gehouden met de nadelige gevolgen van blootstelling aan overmatig lawaai voor het gehoor, de gezondheid en het welzijn van zeevarenden en met de maatregelen die worden voorge-

schreven of aanbevolen om het lawaai aan boord van schepen te verminderen teneinde zeevarenden te beschermen. De te overwegen maatregelen zouden het volgende moeten omvatten:

- a. onderricht aan zeevarenden over de gevaren voor het gehoor en de gezondheid van langdurige blootstelling aan hoge lawaainiveaus en over het juiste gebruik van gehoorbeschermingsmiddelen;
- b. de verstrekking van goedgekeurde gehoorbeschermingsmiddelen aan zeevarenden, waar nodig; en
- c. risicobeoordeling en vermindering van blootstellingsniveaus aan lawaai in alle verblijven en recreatie- en eetvoorzieningen, alsmede machinekamers en andere motorruimten.

Leidraad B4.3.3 – Blootstelling aan trillingen

1. De bevoegde autoriteit zou, samen met de bevoegde internationale organisaties en met de betrokken vertegenwoordigers van organisaties van reders en zeevarenden, en waar passend met in achtneming van de relevante internationale normen, het probleem van trillingen aan boord van schepen voortdurend moeten toetsen teneinde de bescherming van zeevarenden, voor zover praktisch uitvoerbaar, tegen de nadelige gevolgen van blootstelling aan trillingen te verbeteren.

2. De in het eerste lid van deze leidraad bedoelde toetsing zou rekening moeten houden met de nadelige gevolgen van blootstelling aan overmatige trillingen voor de gezondheid en het welzijn van zeevarenden en met de maatregelen die worden voorgeschreven of aanbevolen om de trillingen aan boord van schepen te verminderen teneinde zeevarenden te beschermen. De te overwegen maatregelen zouden het volgende moeten omvatten:

- a. onderricht aan zeevarenden over de gevaren voor hun gezondheid van langdurige blootstelling aan trillingen;
- b. de verstrekking van goedgekeurde persoonlijke beschermende uitrusting aan zeevarenden, waar nodig; en
- c. risico-evaluatie en vermindering van de blootstelling aan trillingen in alle verblijven en recreatie- en eetvoorzieningen door het nemen van maatregelen in overeenstemming met de aanwijzingen in de *Code of practice on Ambient factors in the workplace, 2001*, en eventuele latere herzieningen, met inachtneming van het verschil tussen de blootstelling in die gedeelten en op de werkplek.

Leidraad B4.3.4 – Verplichtingen van reders

1. Elke verplichting voor de reder om te voorzien in beschermende uitrusting of andere waarborgen voor de voorkoming van ongevallen zou in het algemeen vergezeld moeten gaan van bepalingen waarin wordt

vereist dat zeevarenden deze gebruiken en van verplichtingen voor zeevarenden om zich aan de desbetreffende maatregelen voor ongevallenpreventie en de bescherming van de gezondheid te houden.

2. Tevens zou rekening moeten worden gehouden met de artikelen 7 en 11 van het Verdrag betreffende de beveiliging van machines, 1963 (Nr. 119), en de overeenkomstige bepalingen van de Aanbeveling betreffende de beveiliging van machines, 1963 (Nr. 118), waarin de werkgever verplicht wordt erop toe te zien dat in gebruik zijnde machines naar behoren worden beveiligd en het gebruik ervan zonder deugdelijke beveiliging wordt voorkomen, terwijl het de werknemer verboden wordt de machines te gebruiken zonder dat de beveiliging is aangebracht of de aangebrachte beveiliging buiten werking te stellen.

Leidraad B4.3.5 – Rapportage en verzameling van statistieken

1. Alle bedrijfsongevallen en –ziekten zouden moeten worden gerapporteerd zodat deze kunnen worden onderzocht en uitgebreide statistieken kunnen worden bijgehouden, geanalyseerd en gepubliceerd, met inachtneming van de bescherming van de persoonsgegevens van de betrokken zeevarenden. Rapporten zouden niet beperkt mogen worden tot sterfgevallen of ongelukken waarbij het schip betrokken is.

2. In de in het eerste lid van deze leidraad bedoelde statistieken zouden de aantallen, aard, oorzaken en gevolgen van bedrijfsongevallen en –ziekten moeten worden geregistreerd, met, indien van toepassing, een duidelijke vermelding van de afdeling aan boord van het schip, het soort ongeval en of het ongeval zich op zee of in een haven heeft voorgedaan.

3. Elk Lid zou eventuele door de Internationale Arbeidsorganisatie ingestelde internationale systemen of modellen voor de registratie van ongevallen met zeevarenden naar behoren moeten toepassen.

Leidraad B4.3.6 – Onderzoeken

1. De bevoegde autoriteit zou onderzoek moeten verrichten naar de oorzaken en omstandigheden van alle bedrijfsongevallen en –ziekten die overlijden of ernstig letsel tot gevolg hebben, en andere gevallen als in de nationale wet- en regelgeving vervat.

2. Overwogen zou moeten worden de volgende onderwerpen in onderzoeken op te nemen:

- a. werkomgeving, zoals werkoppervlakken, configuratie van machines, toegangen, verlichting en werkmethoden;
- b. frequentie van bedrijfsongevallen en –ziekten in verschillende leeftijdsgroepen;
- c. bijzondere fysiologische of psychologische problemen die door het leefklimaat aan boord worden veroorzaakt;

- d. problemen veroorzaakt door fysieke stress aan boord, in het bijzonder als gevolg van toegenomen werkdruk;
- e. problemen met en gevolgen van technische ontwikkelingen en de invloed hiervan op de samenstelling van de bemanning; en
- f. problemen als gevolg van menselijk falen.

Leidraad B4.3.7 – Nationale beschermings- en preventieprogramma's

1. Teneinde een gezonde basis te bieden voor maatregelen ter bevordering van de bedrijfsveiligheid, de gezondheid op het werk en de preventie van ongevallen, letsel en ziekten die toe te schrijven zijn aan de specifieke risico's van het werken op zee, zou onderzoek moeten worden verricht naar algemene trends en naar de risico's die uit de statistieken blijken.

2. De uitvoering van beschermings- en preventieprogramma's ter bevordering van de bedrijfsveiligheid en gezondheid op het werk zou zodanig moeten worden opgezet dat de bevoegde autoriteit, reders en zeevarenden of hun vertegenwoordigers en andere aangewezen organisaties een actieve rol kunnen vervullen, onder andere door middel van voorlichting en leidraden aan boord betreffende maximumniveaus van blootstelling aan mogelijk schadelijke omgevingsfactoren op de werkplek en andere risico's of resultaten van een systematisch risico-beoordelingsproces. In het bijzonder zouden nationale of lokale gezamenlijke commissies voor bedrijfsveiligheid, gezondheid op het werk en ongevallenpreventie of ad-hoc werkgroepen en commissies aan boord moeten worden ingesteld, waarin de betrokken organisaties van reders en zeevarenden vertegenwoordigd zijn.

3. Wanneer deze activiteiten op het niveau van de reder plaatsvinden, moet worden overwogen de zeevarenden in alle veiligheidscommissies aan boord van schepen van die reder te laten vertegenwoordigen.

Leidraad B4.3.8 – Inhoud van beschermings- en preventieprogramma's

1. Overwogen zou moeten worden de volgende punten op te nemen in de functies van de in het tweede lid van leidraad B4.3.7 bedoelde commissies en andere organisaties:

- a. de opstelling van nationale richtlijnen en beleidsregels op het gebied van managementsystemen voor bedrijfsveiligheid en gezondheid op het werk en op het gebied van bepalingen, regels en handboeken voor ongevallenpreventie;
- b. het organiseren van opleidingen en programma's voor bedrijfsveiligheid, gezondheid op het werk en ongevallenpreventie;
- c. het regelen van publiciteit op het gebied van bedrijfsveiligheid, gezondheid op het werk en ongevallenpreventie, waaronder films, posters, mededelingen en brochures; en

d. het verspreiden van literatuur en voorlichting op het gebied van bedrijfsveiligheid en gezondheid op het werk en ongevallenpreventie, zodanig dat hiermee zeevarenden aan boord van schepen worden bereikt.

2. Degenen die teksten opstellen op het gebied van maatregelen of aanbevelingen doen ten behoeve van de bedrijfsveiligheid en bescherming van de gezondheid op het werk en ongevallenpreventie zouden rekening moeten houden met de relevante bepalingen of aanbevelingen die zijn aangenomen door de desbetreffende nationale autoriteiten of organisaties of internationale organisaties.

3. Bij de opstelling van programma's voor bedrijfsveiligheid, gezondheid op het werk en ongevallenpreventie zou elk Lid naar behoren rekening moeten houden met eventuele door de Internationale Arbeidsorganisatie gepubliceerde gedragscodes betreffende de veiligheid en gezondheid van zeevarenden.

Leidraad B4.3.9 – Onderricht op het gebied van bedrijfsveiligheid, gezondheid op het werk en de preventie van bedrijfsongevallen

1. Het curriculum voor de in het eerste lid, onderdeel a, van norm A4.3 bedoelde opleiding zou periodiek moeten worden herzien en geactualiseerd in het licht van ontwikkelingen in scheepstypen en hun afmeting en uitrusting, alsmede de veranderingen op het gebied van bemanning, nationaliteit, taal en organisatie van de werkzaamheden aan boord.

2. Er zou voortdurend publiciteit moeten zijn voor bedrijfsveiligheid, gezondheid op het werk en ongevallenpreventie. Deze publiciteit zou de volgende vormen kunnen aannemen:

- a. audiovisuele leermiddelen zoals films, te gebruiken in opleidingscentra voor zeevarenden en waar mogelijk voor vertoning aan boord van schepen;
- b. het ophangen van posters aan boord van schepen;
- c. artikelen in tijdschriften die door zeevarenden worden gelezen over de risico's van het werken op zee en over maatregelen op het gebied van bedrijfsveiligheid, gezondheid op het werk en ongevallenpreventie; en
- d. speciale campagnes met gebruikmaking van uiteenlopende media om zeevarenden voorlichting te geven, met inbegrip van campagnes voor veilig werken.

3. Bij de in het tweede lid van deze leidraad bedoelde publiciteit moet rekening worden gehouden met de uiteenlopende nationaliteiten, talen en culturen van zeevarenden aan boord van schepen.

Leidraad B4.3.10 – Veiligheids- en gezondheidsonderwijs voor jonge zeevarenden

1. Veiligheids- en gezondheidsvoorschriften zouden moeten verwijzen naar algemene bepalingen inzake medisch onderzoek voor en gedurende de periode van tewerkstelling en naar ongevallenpreventie en gezondheid op het werk, die mogelijk op de werkzaamheden van zeevarenden van toepassing zijn. Deze voorschriften zouden maatregelen moeten aangeven die de beroepsrisico's voor jonge zeevarenden bij de uitvoering van hun taken tot een minimum beperken.

2. Behoudens wanneer een jonge zeevarende door de bevoegde autoriteit voor een bepaalde vaardigheid volledig bekwaam is verklaard, zouden de voorschriften beperkingen moeten aangeven voor jonge zeevarenden die, zonder deugdelijk toezicht en aanwijzingen, bepaalde typen werkzaamheden verrichten die bijzondere risico's van een ongeval of schadelijke gevolgen voor hun gezondheid of lichamelijke ontwikkeling met zich meebrengen, of een bepaalde mate van volwassenheid, ervaring of vaardigheid vereisen. Bij het vaststellen welke typen werkzaamheden door de voorschriften moeten worden beperkt, kan de bevoegde autoriteit in het bijzonder werkzaamheden in overweging nemen die het volgende omvatten:

- a. het tillen, verplaatsen of dragen van zware lasten of voorwerpen;
- b. het binnengaan van ketels, tanks en kofferdammen;
- c. blootstelling aan schadelijke lawaai- en trillingsniveaus;
- d. het bedienen van lieren en andere elektrische machines en gereedschappen, of het geven van aanwijzingen aan degenen die deze apparatuur bedienen;
- e. het gebruik van meer- of sleeptrossen of ankeruitrusting;
- f. optuigen;
- g. werk op hoogte of aan dek bij zwaar weer;
- h. wachtlopen bij nacht;
- i. onderhoud en reparatie van elektrische apparatuur;
- j. blootstelling aan potentieel gevaarlijke materialen, of fysische stoffen zoals gevaarlijke of toxische stoffen en ioniserende straling;
- k. het reinigen van voedselverwerkende machines; en
- l. het omgaan met of leiding nemen over de sloepen van het schip.

3. Via de bevoegde autoriteit of de aangewezen mechanismen zouden praktische maatregelen moeten worden getroffen om informatie betreffende ongevallenpreventie en de bescherming van de gezondheid aan boord van schepen onder de aandacht van jonge zeevarenden te brengen. Deze maatregelen zouden onder andere kunnen bestaan uit adequate voorlichting in de vorm van cursussen, officiële publicaties op het gebied van ongevallenpreventie gericht op jongeren en de verzorging van beroepsopleidingen voor en toezicht op jonge zeevarenden.

4. Scholing en training van jonge zeevarenden zowel aan wal als aan boord van schepen zou voorlichting moeten omvatten over de schade-

lijke gevolgen voor hun gezondheid en welzijn van alcohol- en drugs-
misbruik en andere potentieel schadelijke stoffen, en de risico's en zor-
gen met betrekking tot HIV/AIDS of andere activiteiten die een risico
voor de gezondheid met zich meebrengen.

Leidraad B4.3.11 – Internationale samenwerking

1. De Leden zouden ernaar moeten streven om, eventueel met de hulp
van intergouvernementele en andere internationale organisaties, samen
te werken aan het bereiken van de grootst mogelijke eenheid van optre-
den ter bevordering van bedrijfsveiligheid, gezondheid op het werk en
ongevallenpreventie.

2. Bij de ontwikkeling van programma's ter bevordering van bedrijfs-
veiligheid, gezondheid op het werk en ongevallenpreventie ingevolge
norm A4.3 zou elk Lid de desbetreffende door de internationale Arbeids-
organisatie gepubliceerde gedragscodes en de desbetreffende normen
van internationale organisaties naar behoren in acht moeten nemen.

3. De Leden zouden zich rekenschap moeten geven van de noodzaak
van internationale samenwerking bij de permanente bevordering van
activiteiten op het gebied van bedrijfsveiligheid, gezondheid op het werk
en ongevallenpreventie. Deze samenwerking zou de volgende vormen
kunnen aannemen:

- a. bilaterale of multilaterale regelingen voor uniformiteit van de nor-
men en waarborgen op het gebied van bedrijfsveiligheid, gezondheid op
het werk en ongevallenpreventie;
- b. uitwisseling van informatie over specifieke risico's voor zeevaren-
den en over middelen ter bevordering van bedrijfsveiligheid, gezondheid
op het werk en ongevallenpreventie;
- c. assistentie bij het testen van uitrusting en inspectie overeenkom-
stig de nationale voorschriften van de vlaggenstaat;
- d. samenwerking bij de opstelling en verspreiding van bepalingen,
regels of handleidingen op het gebied van bedrijfsveiligheid, gezondheid
op het werk en ongevallenpreventie;
- e. samenwerking bij de vervaardiging en het gebruik van hulpmid-
delen voor scholing; en
- f. gezamenlijke voorzieningen voor, of wederzijdse bijstand bij, de
opleiding van zeevarenden op het gebied van bedrijfsveiligheid, gezond-
heid op het werk, ongevallenpreventie en veilig werken.

Voorschrift 4.4 – Toegang tot welzijnsvoorzieningen aan wal

Doel: Verzekeren dat zeevarenden die aan boord van een schip werk-
zaam zijn toegang hebben tot voorzieningen en diensten aan de wal ten
behoefte van hun gezondheid en welzijn

1. Elk Lid draagt er zorg voor dat welzijnsvoorzieningen aan wal, indien aanwezig, gemakkelijk toegankelijk zijn. Elk Lid moet tevens de ontwikkeling van welzijnsvoorzieningen, zoals in de Code vermeld, in aangewezen havens bevorderen om zeevarenden op schepen die zich in zijn havens bevinden, toegang te verlenen tot geschikte welzijnsvoorzieningen en –diensten.

2. De verantwoordelijkheden van elk Lid met betrekking tot voorzieningen aan wal, zoals voorzieningen op het gebied van welzijn, cultuur, recreatie en informatie en diensten, zijn vervat in de Code.

Norm A4.4 – Toegang tot welzijnsvoorzieningen aan wal

1. Elk Lid vereist, wanneer op zijn grondgebied welzijnsvoorzieningen bestaan, dat deze beschikbaar zijn voor gebruik door alle zeevarenden, ongeacht nationaliteit, ras, huidskleur, geslacht, godsdienst, politieke overtuiging of sociale achtergrond en ongeacht de vlaggenstaat van het schip waarop zij zijn tewerkgesteld, zijn aangesteld of werkzaam zijn.

2. Elk Lid moet de ontwikkeling van welzijnsvoorzieningen in daar-toe geschikte havens van het land bevorderen en, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden, vaststellen welke havens als geschikt moeten worden aangemerkt.

3. Elk Lid moet de instelling van welzijnsraden bevorderen die de welzijnsvoorzieningen en –diensten regelmatig doorlichten om te waarborgen dat deze geschikt blijven gelet op de veranderingen in de behoeften van zeevarenden voortvloeiend uit technische, bedrijfsmatige en andere ontwikkelingen in de scheepvaartsector.

Leidraad B4.4 – Toegang tot welzijnsvoorzieningen aan wal

Leidraad B4.4.1 – Verantwoordelijkheden van Leden

1. Elk Lid zou :

a. maatregelen moeten treffen om te garanderen dat voor zeevarenden in aangewezen aanloophavens geschikte welzijnsvoorzieningen en –diensten beschikbaar zijn en dat zeevarenden adequate bescherming wordt geboden bij de uitoefening van hun beroep; en

b. bij de uitvoering van deze maatregelen rekening moeten houden met de bijzondere behoeften van zeevarenden wat betreft hun veiligheid, gezondheid en recreatie, met name in het buitenland en bij het binnenvaren van oorlogsgebieden.

2. In de maatregelen voor het toezicht op welzijnsvoorzieningen en –diensten zou deelname van de betrokken representatieve organisaties van reders en van zeevarenden moeten zijn geregeld.

3. Elk Lid zou maatregelen moeten treffen gericht op het bespoedigen van de vrije verspreiding tussen schepen, centrale bevoorradings-

organen en welzijnsinstanties van welzijnsmaterialen zoals films, boeken, kranten en sportbenodigdheden voor gebruik door zeevarenden aan boord van hun schepen en in welzijncentra aan de wal..

4. De Leden zouden met elkaar moeten samenwerken om het welzijn van zeevarenden op zee en in de havens te bevorderen. Deze samenwerking zou de volgende maatregelen moeten omvatten:

- a. overleg tussen de bevoegde autoriteiten gericht op het verschaffen en verbeteren van welzijnsvoorzieningen en –diensten, zowel op zee als in de haven;
- b. overeenkomsten inzake het gemeenschappelijk gebruik van midelen en het gezamenlijk voorzien in welzijnsvoorzieningen in grote havens teneinde onnodige doublures van voorzieningen te vermijden;
- c. de organisatie van internationale sportwedstrijden en het aanmoedigen van deelname daaraan door zeevarenden; en
- d. de organisatie van internationale seminars die betrekking hebben op het welzijn van zeevarenden op zee en in de haven.

Leidraad B4.4.2 – Welzijnsvoorzieningen en –diensten in havens

1. Elk Lid zou die welzijnsvoorzieningen en –diensten moeten verschaffen, dan wel erop toezien dat zij worden verschaft, die nodig worden geacht in de daarvoor geschikte havens van het land.

2. De welzijnsvoorzieningen en –diensten zouden moeten worden verschaft in overeenstemming met de nationale omstandigheden en gebruiken door een of meer van de volgende instellingen:

- a. overheden;
- b. betrokken organisaties van reders en zeevarenden krachtens collectieve overeenkomsten of andere overeengekomen regelingen; en
- c. vrijwilligersorganisaties.

3. In de havens zouden de noodzakelijke faciliteiten voor welzijn en recreatie in het leven moeten worden geroepen of ontwikkeld. Deze zouden het volgende moeten omvatten:

- a. vergader- en recreatieruimten al naargelang de behoefte;
- b. sportfaciliteiten en andere voorzieningen in de openlucht, inclusief wedstrijdverband;
- c. scholingsfaciliteiten; en
- d. waar toepasselijk voorzieningen voor godsdienstige plechtigheden en voor het verkrijgen van persoonlijke raad.

4. Deze voorzieningen kunnen worden verschaft door het naar behoefte beschikbaar stellen aan zeevarenden van voorzieningen voor meer algemeen gebruik.

5. Wanneer een groot aantal zeevarenden van verschillende nationaliteiten in een bepaalde haven behoefte heeft aan voorzieningen zoals hotels, clubs en sportfaciliteiten, zouden de bevoegde autoriteiten of organisaties van de landen van herkomst van de zeevarenden en van de

vlaggenstaten alsmede de betrokken internationale verenigingen, overleg moeten plegen en samenwerken, zowel met elkaar als met de bevoegde autoriteiten en instellingen van het land waarin de betreffende haven is gelegen, teneinde hun middelen te bundelen en onnodige doublures te vermijden.

6. Daar waar er behoefte aan is, zouden hotels of tehuizen voor zeevarenden beschikbaar moeten zijn. Deze hotels of tehuizen zouden voorzieningen moeten bieden die gelijk zijn aan die van goede hotels en waar mogelijk in een goede buurt gelegen zijn, buiten de onmiddellijke omgeving van de haven. Dergelijke hotels of tehuizen moeten naar behoren onder toezicht staan, de tarieven moeten redelijk zijn en, waar nodig en mogelijk, zouden regelingen moeten worden getroffen voor het onderbrengen van de gezinnen van zeevarenden.

7. Deze accommodaties zouden toegankelijk moeten zijn voor alle zeevarenden, ongeacht nationaliteit, ras, huidskleur, geslacht, godsdienst, politieke overtuiging of sociale achtergrond en ongeacht de vlaggenstaat van het schip waarop zij zijn tewerkgesteld, zijn aangesteld of werkzaam zijn. Zonder dit beginsel te schenden kan het in sommige havens nodig zijn verschillende soorten voorzieningen te creëren, die kwalitatief vergelijkbaar zijn, maar zijn aangepast aan de gebruiken en behoeften van verschillende groepen zeevarenden.

8. Er zouden maatregelen moeten worden genomen om te waarborgen dat er, voor zover nodig, naast eventuele vrijwilligers, vakbekwaam personeel met een volledige dagtaak in dienst wordt genomen voor het beheer van de welzijnsvoorzieningen en –diensten.

Leidraad B4.4.3 – Welzijnscommissies

1. Er zouden welzijnscommissies op haven- op regionaal of op nationaal niveau moeten worden ingesteld. Deze zouden onder andere de volgende functies kunnen hebben:

a. zich ervan vergewissen of de bestaande welzijnsvoorzieningen voldoen en te bepalen of het nodig is bijkomende voorzieningen te verschaffen of voorzieningen waarvan te weinig gebruik wordt gemaakt, op te heffen; en

b. het bijstaan en adviseren van hen die verantwoordelijk zijn voor de verschaffing van welzijnsvoorzieningen en het verzekeren van samenwerking tussen hen.

2. Van de welzijnscommissies zouden vertegenwoordigers vanuit de organisaties van reders en van zeevarenden, de bevoegde autoriteiten en indien van toepassing, vrijwilligersorganisaties en maatschappelijke organisaties deel moeten uitmaken.

3. Waar nodig zouden consuls van zeevarende naties en plaatselijke vertegenwoordigers van buitenlandse welzijnsorganisaties, in overeen-

stemming met de nationale wet- en regelgeving, moeten worden betrokken bij het werk van de welzijnscommissies in de haven, de regio of op landelijk niveau.

Leidraad B4.4.4 – Financiering van welzijnsvoorzieningen

1. In overeenstemming met de nationale omstandigheden en de praktijk zou de financiële ondersteuning voor welzijnsvoorzieningen in havens beschikbaar moeten worden gesteld vanuit een van de volgende bronnen:

- a. overheidssubsidies;
- b. heffingen of andere te betalen leges uit scheepvaartbronnen;
- c. vrijwillige bijdragen van reders, van zeevarenden of van hun organisaties; en
- d. vrijwillige bijdragen uit andere bronnen.

2. Wanneer belastingen, heffingen en speciale leges worden opgelegd, zouden deze uitsluitend moeten worden gebruikt voor het doel waarvoor zij worden geheven.

Leidraad B4.4.5 – Verspreiding van informatie en bevorderende maatregelen

1. Onder zeevarenden zou informatie moeten worden verspreid over alle voor het algemene publiek toegankelijke voorzieningen in de aanleghavens – in het bijzonder wat betreft vervoer, welzijn, amusement, educatie en gebedshuizen – alsook over de speciaal aan zeevarenden ter beschikking gestelde voorzieningen.

2. Er zouden tegen billijke prijzen op ieder redelijk tijdstip passende transportmiddelen beschikbaar moeten zijn om de zeevarenden in staat te stellen vanuit geschikte punten in het havengebied een stad te bereiken.

3. De bevoegde autoriteiten zouden alle nodige maatregelen moeten treffen om reders en zeevarenden die in een haven aankomen in kennis te stellen van alle speciale wetten en gebruiken, die bij schending kunnen leiden tot vrijheidsstraffen.

4. De bevoegde autoriteiten zouden de havenzones en de toegangswegen moeten voorzien van voldoende verlichting en bewegwijzering en regelmatige surveillance, ter waarborging van de veiligheid van de zeevarenden.

Leidraad B4.4.6 – Zeevarenden in een buitenlandse haven

1. Met het oog op de bescherming van zeevarenden in buitenlandse havens zouden maatregelen moeten worden genomen ter vereenvoudiging van:

- a. de toegang tot consuls van de Staat van hun nationaliteit of van de Staat waarin zij woonachtig zijn; en
 - b. efficiënte samenwerking tussen de consuls en de lokale en nationale autoriteiten.
2. Zeevarenden die in een buitenlandse haven zijn gedetineerd, zouden zo snel mogelijk moeten worden berecht, met inachtneming van een behoorlijke rechtsgang en met de nodige consulaire bescherming.
3. Wanneer een zeevarende op het grondgebied van een Lid gedetineerd is, om welke reden dan ook, zou de bevoegde autoriteit, indien de zeevarende daarom verzoekt, de vlaggenstaat en de Staat van de nationaliteit van de zeevarende daarvan onverwijld in kennis moeten stellen. De bevoegde autoriteit moet de zeevarende onverwijld op de hoogte brengen van zijn recht een dergelijk verzoek in te dienen. De Staat van de nationaliteit van de zeevarende moet onverwijld diens naaste familieleden waarschuwen. De bevoegde autoriteit zou de consulaire vertegenwoordigers van deze Staten onmiddellijk toegang tot de zeevarende moeten verlenen en deze zolang de detinering daarna voortduurt geregeld te bezoeken.
4. Elk Lid zou maatregelen moeten nemen om, indien nodig, zeevarenden te beschermen tegen agressie en andere wederrechtelijke gedragingen wanneer schepen zich in hun territoriale wateren bevinden en in het bijzonder in de aanlooproutes tot havens.
5. Degenen die hiervoor in de haven en aan boord verantwoordelijk zijn, zouden al het mogelijke in het werk moeten stellen om walverlof voor zeevarenden zo spoedig mogelijk na aankomst van het schip in de haven aan wal willen gaan, te vergemakkelijken.

Voorschrift 4.5 – Sociale zekerheid

Doel: Verzekeren dat maatregelen worden getroffen om zeevarenden toegang te verschaffen tot socialezekerheidsbescherming

1. Elk Lid draagt er zorg voor dat alle zeevarenden en, voor zover voorzien in zijn nationale recht, hun gezinsleden toegang hebben tot socialezekerheidsbescherming in overeenstemming met de Code, zonder evenwel afbreuk te doen aan eventueel gunstiger voorwaarden als bedoeld in artikel 19, achtste lid, van het Statuut.
2. Elk Lid verplicht zich ertoe in overeenstemming met zijn nationale omstandigheden, individueel en door middel van internationale samenwerking, maatregelen te treffen om geleidelijk te komen tot volledige socialezekerheidsbescherming voor zeevarenden.
3. Elk Lid waarborgt dat zeevarenden op wie zijn wetgeving inzake sociale zekerheid van toepassing is en, voor zover voorzien in zijn nationale recht, hun gezinsleden, recht hebben op socialezekerheidsbescherming die niet minder gunstig is dan die welke werknemers aan wal genieten.

Norm A4.5 – Sociale zekerheid

1. De takken van sociale zekerheid die met het oog op het geleidelijk bereiken van volledige socialezekerheidsbescherming ingevolge voorschrift 4.5 in aanmerking moeten worden genomen, zijn: medische zorg, uitkering bij ziekte, werkloosheidsuitkering, ouderdomspensioen, uitkering bij arbeidsongevallen en beroepsziekten, kinderbijslag, moederschapsuitkering, arbeidsongeschiktheidsuitkering en nabestaandenuitkering, ter aanvulling van de bescherming voorzien in voorschrift 4.1, inzake medische zorg, en 4.2, inzake aansprakelijkheid van de reder, en ingevolge andere titels van dit Verdrag.

2. Op het tijdstip van bekrachtiging moet de door elk Lid in overeenstemming met het eerste lid van voorschrift 4.5 verschaft bescherming ten minste drie van de negen in het eerste lid van deze norm genoemde takken omvatten.

3. Elk Lid neemt overeenkomstig zijn nationale omstandigheden stappen om te voorzien in de in het eerste lid van deze norm bedoelde aanvullende socialezekerheidsbescherming voor alle zeevarenden die normaliter op zijn grondgebied woonachtig zijn. Dit kan bijvoorbeeld worden bewerkstelligd door middel van passende bilaterale of multilaterale overeenkomsten of op premie gebaseerde stelsels. De hieruit voortvloeiende bescherming mag niet minder gunstig zijn dan die welke wordt genoten door werknemers aan wal die op hun grondgebied woonachtig zijn.

4. Onverminderd de toewijzing van verantwoordelijkheden in het derde lid van deze norm, mogen Leden, door middel van bilaterale en multilaterale overeenkomsten en door middel van bepalingen aangenomen in het kader van regionale organisaties voor economische integratie, andere regels aannemen inzake de socialezekerheidswetgeving die op zeevarenden van toepassing is.

5. De verantwoordelijkheden van elk Lid ten aanzien van zeevarenden op schepen die zijn vlag voeren omvatten die welke zijn voorzien in de voorschriften 4.1 en 4.2 en de daaraan gerelateerde bepalingen van de Code, alsmede die welke daaraan in zijn algemene verplichtingen ingevolge het internationale recht inherent zijn.

6. Elk Lid bestudeert de verschillende mogelijkheden waarop, in overeenstemming met het nationale recht en de praktijk, vergelijkbare uitkeringen aan zeevarenden worden verschaft in geval van afwezigheid van een passende dekking in de in het eerste lid van deze norm genoemde takken .

7. De in het eerste lid van voorschrift 4.5 genoemde bescherming kan, naargelang van het geval, zijn vervat in wet- en regelgeving, in private regelingen of in collectieve arbeidsovereenkomsten of in een combinatie hiervan.

8. Voor zover verenigbaar met hun nationale recht en praktijk werken de Leden, door middel van bilaterale of multilaterale overeenkomsten of andere regelingen, samen ter waarborging van de instandhouding van socialezekerheidsrechten, al dan niet verschaft via op premiegebaseerde stelsels, die door alle zeevarenden ongeacht hun woonplaats zijn of worden verworven.

9. Elk Lid stelt eerlijke en doeltreffende procedures op voor de regeling van geschillen.

10. Elk Lid geeft op het tijdstip van bekrachtiging aan voor welke onderdelen bescherming wordt verschaft in overeenstemming met het tweede lid van deze norm. Daarna doet elk Lid aan de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau kennisgeving van elke uitbreiding van de socialezekerheidsbescherming met een of meer andere van de in het eerste lid van deze norm genoemde takken. De Directeur-Generaal houdt een register van deze informatie bij en stelt dit ter beschikking aan alle geïnteresseerde partijen.

11. De verslagen ten behoeve van het Internationaal Arbeidsbureau ingevolge artikel 22 van het Statuut moeten mede informatie bevatten met betrekking tot de in overeenstemming met het tweede lid van voorschrift 4.5 genomen stappen om de bescherming tot andere takken uit te breiden.

Leidraad B4.5 – Sociale zekerheid

1. De in overeenstemming met het tweede lid van norm A4.5 op het tijdstip van bekrachtiging te verschaffen bescherming zou ten minste de takken medische zorg, ziekte-uitkering en uitkering bij arbeidsongevallen en beroepsziekten moeten omvatten.

2. Onder de in het zesde lid van norm A4.5 bedoelde omstandigheden mogen, met inachtneming van de bepalingen van de desbetreffende collectieve arbeidsovereenkomsten, vergelijkbare uitkeringen worden verschaft door middel van verzekering, bilaterale en multilaterale overeenkomsten of op een andere doeltreffende wijze. Wanneer dergelijke maatregelen worden aangenomen, zouden de zeevarenden op wie deze maatregelen van toepassing zijn op de hoogte moeten worden gebracht van de wijze waarop de uiteenlopende vormen van socialezekerheidsbescherming worden verschaft.

3. Wanneer op zeevarenden meer dan een nationale socialezekerheidswetgeving van toepassing is, zouden de betrokken Leden moeten samenwerken om in onderlinge overeenstemming vast te stellen welke wetgeving toepasselijk is, rekening houdend met factoren als het type en niveau van bescherming ingevolge de respectieve wetgevingen dat voor de betrokken zeevarende gunstiger is alsmede met de voorkeur van de zeevarende.

4. De ingevolge het negende lid van norm A4.5 in te stellen procedures zouden zodanig moeten zijn geformuleerd dat alle geschillen met betrekking tot vorderingen van de betrokken zeevarenden worden gedekt, ongeacht de wijze waarop in de dekking wordt voorzien.

5. Elk Lid dat zeevarenden heeft die al dan niet zijn nationaliteit hebben en werkzaam zijn op schepen die zijn vlag voeren, zou de in het Verdrag genoemde toepasselijke socialezekerheidsbescherming moeten verschaffen en regelmatig de in het eerste lid van norm A4.5 genoemde takken van socialezekerheidsbescherming toetsen, teneinde eventuele voor de betrokken zeevarenden in aanmerking komende aanvullende takken in kaart te brengen.

6. De arbeidsovereenkomst voor zeevarenden zou moeten vermelden in welke vorm de uiteenlopende takken van socialezekerheidsbescherming door de reder aan de zeevarende worden verschaft, alsmede alle overige relevante informatie waarover de reder beschikt, zoals verplichte inhoudingen op de lonen van de zeevarenden en bijdragen van de reders die ingevolge de relevante nationale verzekeringsstelsels conform de vereisten van erkende instanties zouden kunnen worden toegepast.

7. Het Lid waarvan het schip de vlag voert zou zich er bij de uitoefening van zijn rechtsbevoegdheid inzake sociale aangelegenheden van moeten vergewissen of de verantwoordelijkheden van de reders op het gebied van socialezekerheidsbescherming worden nagekomen, met inbegrip van de betaling van de verschuldigde premie aan de socialezekerheidsstelsels.

TITEL 5. NALEVING EN HANDHAVING

1. De voorschriften van deze titel omschrijven de verantwoordelijkheid van elk Lid voor het volledig effectueren en handhaven van de beginselen en rechten vervat in de artikelen van dit Verdrag alsmede de bijzondere verplichtingen voorzien in de titels 1, 2, 3 en 4 volledig na te leven en te handhaven.

2. Het derde en vierde lid van artikel VI die de implementatie van Deel A van de Code toestaan door middel van wezenlijk gelijkwaardige bepalingen, zijn in deze titel niet van toepassing op Deel A van de Code.

3. In overeenstemming met artikel VI, tweede lid, moet elk Lid zijn verantwoordelijkheden ingevolge de voorschriften effectueren op de wijze vermeld in de desbetreffende normen van Deel A van de Code, daarbij naar behoren de desbetreffende leidraden in Deel B van de Code in acht nemend.

4. De bepalingen van deze titel moeten worden geëffectueerd indachtig het beginsel dat zeevarenden en reders, evenals alle overige personen, voor de wet gelijk zijn en recht hebben op gelijke bescherming door

de wet en niet mogen worden gediscrimineerd bij hun toegang tot de rechter, tribunalen of andere organen voor de regeling van geschillen. De bepalingen van deze titel zijn niet beslissend ten aanzien van de rechtsbevoegdheid of de bevoegde rechter.

Voorschrift 5.1 – Verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat

Doel: Verzekeren dat elk Lid zijn verantwoordelijkheden ingevolge dit Verdrag implementeert ten aanzien van schepen die zijn vlag voeren

Voorschrift 5.1.1 – Algemene beginselen

1. Elk Lid is verantwoordelijk voor de nakoming van zijn verplichtingen ingevolge dit Verdrag op schepen die zijn vlag voeren.

2. Elk Lid stelt een doeltreffend systeem in voor inspectie en certificering van maritieme arbeidsomstandigheden, in overeenstemming met de voorschriften 5.1.3 en 5.1.4 en staat ervoor in dat de arbeids- en leefomstandigheden van zeevarenden op schepen die zijn vlag voeren, voldoen aan de normen van dit Verdrag en hieraan blijven voldoen.

3. Bij de instelling van een doeltreffend systeem voor de inspectie en certificering van maritieme arbeidsomstandigheden kan een Lid, waar passend, publieke instanties of andere organisaties (met inbegrip van die van een ander Lid, indien deze hiermee instemt) die het als bevoegd en onafhankelijk erkent, toestemming geven inspecties uit te voeren en/of certificaten af te geven. In alle gevallen blijft het Lid volledig verantwoordelijk voor de inspectie en certificering van de arbeids- en leefomstandigheden van de betrokken zeevarenden op schepen die zijn vlag voeren.

4. Een certificaat maritieme arbeid aangevuld met een verklaring naleving maritieme arbeid vormt prima facie bewijs dat het schip naar behoren is geïnspecteerd door het Lid waarvan het de vlag voert en dat aan de vereisten van dit Verdrag met betrekking tot de arbeids- en leefomstandigheden van de zeevarenden overeenkomstig de certificering is voldaan.

5. Informatie met betrekking tot het in het tweede lid van dit voorschrift bedoelde systeem, met inbegrip van de gehanteerde methode voor de beoordeling van de doeltreffendheid ervan, moet worden opgenomen in de verslagen van het Lid aan het Internationaal Arbeidsbureau ingevolge artikel 22 van het Statuut.

Norm A5.1.1 – Algemene beginselen

1. Elk Lid stelt duidelijke doelen en normen vast die betrekking hebben op de administratie van zijn inspectie- en certificeringssystemen, alsmede geschikte algemene procedures voor de beoordeling van de mate waarin die doelen en normen worden gehaald.

2. Elk Lid moet verlangen dat op alle schepen die zijn vlag voeren een exemplaar van dit Verdrag aan boord aanwezig is.

Leidraad B5.1.1 – Algemene beginselen

1. De bevoegde autoriteit zou de nodige regelingen moeten treffen ter bevordering van effectieve samenwerking tussen de in de voorschriften 5.1.1 en 5.1.2 bedoelde publieke instanties en andere organisaties die zich bezig houden met de arbeids- en leefomstandigheden van zeevarenden aan boord van schepen.

2. Teneinde de samenwerking tussen inspecteurs en reders, zeevarenden en hun organisaties beter te waarborgen en de arbeids- en leefomstandigheden van zeevarenden in stand te houden of te verbeteren, zou de bevoegde autoriteit regelmatig overleg moeten plegen met de vertegenwoordigers van deze organisaties zoveel als nodig is om genoemde doelen te verwezenlijken. De wijze waarop dit overleg plaatsvindt, zou moeten worden vastgesteld door de bevoegde autoriteit, na overleg met de organisaties van reders en zeevarenden.

Voorschrift 5.1.2 – Bevoegdverklaring van erkende organisaties

1. De in het derde lid van voorschrift 5.1.1 bedoelde publieke instanties of andere organisaties („erkende organisaties”) moeten door de bevoegde autoriteit zijn erkend als te hebben voldaan aan de in de Code vervatte vereisten met betrekking tot competentie en onafhankelijkheid. De inspectie- of certificeringstaken waarvoor de erkende organisaties bevoegd mogen worden verklaard, moeten vallen binnen de activiteiten waarvan uitdrukkelijk in de Code wordt vermeld dat deze door de bevoegde autoriteit of een erkende organisatie worden vervuld.

2. De in het vijfde lid van voorschrift 5.1.1 bedoelde rapporten moeten informatie bevatten ten aanzien van alle erkende organisaties, de reikwijdte van de bevoegdverklaringen en de regelingen die het Lid heeft getroffen om te verzekeren dat de toegestane activiteiten volledig en doeltreffend worden verricht.

Norm A5.1.2 – Bevoegdverklaring van erkende organisaties

1. Ten behoeve van de erkenning in overeenstemming met het eerste lid van voorschrift 5.1.2, toetst de bevoegde autoriteit de competentie en onafhankelijkheid van de betrokken organisatie en stelt zij vast of deze organisatie, in de mate vereist voor het verrichten van de activiteiten waarop de verleende erkenning van toepassing is, heeft aangetoond dat deze:

a. de nodige expertise bezit op het gebied van de relevante aspecten van dit Verdrag alsmede de nodige kennis van de bedrijfsvoering van schepen, met inbegrip van de minimumvereisten voor zeevarenden om

op een schip te werken, arbeidsomstandigheden, accommodatie, recreatieve voorzieningen, voeding en catering, ongevallenpreventie, bescherming van de gezondheid, medische zorg, welzijn en socialezekerheidsbescherming ;

b. in staat is de deskundigheid van haar personeel op peil te houden en te actualiseren;

c. de nodige kennis heeft van de vereisten van dit Verdrag alsmede van de toepasselijke nationale wet- en regelgeving en relevante internationale instrumenten; en

d. de juiste omvang, structuur, ervaring en capaciteit bezit die beantwoorden aan het type en het niveau van de bevoegdverklaring.

2. Bevoegdverklaringen die ten aanzien van inspecties worden verleend, moeten de erkende organisaties minimaal in staat stellen te eisen dat vastgestelde tekortkomingen op het gebied van de arbeids- en leefomstandigheden van zeevarenden worden gecorrigeerd en in dit verband uit te voeren op verzoek van een havenstaat.

3. Elk Lid zorgt voor de instelling van:

a. een stelsel dat borg staat voor de adequaatheid van de door erkende organisaties verrichte werkzaamheden, dat informatie omvat met betrekking tot alle toepasselijke nationale wet- en regelgeving en relevante internationale instrumenten; en

b. procedures voor communicatie met en toezicht op dergelijke organisaties.

4. Elk Lid verstrekt het Internationaal Arbeidsbureau een actuele lijst van alle erkende organisaties die bevoegd zijn om namens hem op te treden en blijft deze lijst actualiseren. Op deze lijst wordt vermeld voor welke taken de erkende organisaties bevoegd zijn verklaard. Het bureau maakt de lijst openbaar.

Leidraad B5.1.2 – Bevoegdverklaring van erkende organisaties

1. De om erkenning verzoekende organisatie zou moeten aantonen over de technische, administratieve en managementcompetentie en -capaciteiten te beschikken om tijdig diensten van behoorlijke kwaliteit te leveren.

2. Bij de beoordeling van de capaciteiten van een organisatie zou de bevoegde autoriteit moeten vaststellen of de organisatie:

a. beschikt over afdoende technisch, management- en ondersteunend personeel;

b. over voldoende gekwalificeerd personeel beschikt voor het verlenen van de vereiste dienst, met een afdoende geografische dekking;

c. heeft aangetoond in staat te zijn tijdig diensten van behoorlijke kwaliteit te leveren; en

d. qua bedrijfsvoering onafhankelijk is en verantwoording kan afleggen.

3. De bevoegde autoriteit zou een schriftelijke overeenkomst moeten sluiten met elke organisatie die zij ten behoeve van een bevoegdverklaring erkent. Deze overeenkomst zou de volgende onderdelen moeten omvatten:

- a. reikwijdte;
- b. doel;
- c. algemene voorwaarden;
- d. de uitvoering van taken uit hoofde van de bevoegdverklaring;
- e. de juridische basis van de taken uit hoofde van de bevoegdverklaring;
- f. rapportage aan de bevoegde autoriteit;
- g. specificatie van de bevoegdverklaring van de bevoegde autoriteit aan de erkende organisatie; en
- h. het toezicht van de bevoegde autoriteit over de activiteiten die aan de erkende organisatie zijn gedelegeerd.

4. Elk Lid zou van de erkende organisaties moeten verlangen dat zij een systeem ontwikkelen voor de kwalificering van door hen als inspecteur tewerkgesteld personeel om te waarborgen dat zij hun kennis en expertise tijdig actualiseren.

5. Elk Lid zou van de erkende organisaties moeten verlangen dat zij de door hen verrichte diensten registreren, zodat zij kunnen aantonen dat zij voldoen aan de vereiste normen op de onderdelen die door de diensten worden bestreken.

6. Bij het instellen van de in het derde lid, onderdeel b, van norm A5.1.2 bedoelde toezichtprocedures zou elk Lid rekening moeten houden met de *Richtlijnen voor de bevoegdverklaring van organisaties die namens de Administratie optreden*, aangenomen in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie.

Voorschrift 5.1.3 – Certificaat maritieme arbeid en Verklaring naleving maritieme arbeid

1. Dit voorschrift is van toepassing op schepen:
 - a. van 500 GT of meer die internationale reizen maken; en
 - b. van 500 GT ton of meer, die de vlag voeren van een Lid en werkzaam zijn vanuit een haven, of tussen havens, in een ander land.
 Voor de toepassing van dit voorschrift wordt verstaan onder „internationale reis”, een reis van een land naar een haven buiten dat land.
2. Op verzoek van de reder aan het desbetreffende Lid is dit voorschrift eveneens van toepassing op alle schepen die de vlag voeren van een Lid waarop het eerste lid van dit voorschrift niet van toepassing is.
3. Elk Lid verlangt dat schepen die zijn vlag voeren een certificaat maritieme arbeid aan boord hebben en bijhouden waarin wordt verklaard dat de werk- en leefomstandigheden van zeevarenden op het schip, met inbegrip van maatregelen ten behoeve van voortdurende naleving die

moeten worden opgenomen in de in lid 4 van dit voorschrift bedoelde verklaring naleving maritieme arbeid, zijn geïnspecteerd en voldoen aan de vereisten van de nationale wet- en regelgeving of andere maatregelen ter uitvoering van dit Verdrag.

4. Elk Lid verlangt dat schepen die zijn vlag voeren een verklaring naleving maritieme arbeid aan boord hebben en bijhouden waarin de nationale vereisten ter uitvoering van dit Verdrag worden vermeld voor de arbeids- en leefomstandigheden voor zeevarenden en waarin de door de reder aangenomen maatregelen ter waarborging van de naleving van de vereisten op het betreffende schip of de betreffende schepen worden vermeld.

5. Het certificaat maritieme arbeid en de verklaring naleving maritieme arbeid moeten overeenstemmen met het in de Code voorgeschreven model.

6. Wanneer de bevoegde autoriteit van het Lid of een voor dat doel naar behoren gemachtigde erkende organisatie via inspectie heeft vastgesteld dat een schip dat de vlag van het Lid voert, voldoet of nog steeds voldoet aan de normen van dit Verdrag, geeft het daartoe een maritiem arbeidscertificaat af of verlengt dit en houdt daarvan een publiekelijk toegankelijk register bij.

7. De gedetailleerde vereisten ten behoeve van het certificaat maritieme arbeid en de verklaring naleving maritieme arbeid, met inbegrip van een lijst van hetgeen moet worden geïnspecteerd en goedgekeurd, zijn vervat in Deel A van de Code.

Norm A5.1.3 – Maritiem arbeidscertificaat en verklaring naleving maritieme arbeid

1. Het certificaat maritieme arbeid wordt aan het schip afgegeven door de bevoegde autoriteit, of door een voor dit doel naar behoren gemachtigde erkende organisatie, voor een tijdvak van ten hoogste vijf jaar. In Appendix A5-1 is een lijst opgenomen van zaken die moeten worden geïnspecteerd en moeten voldoen aan de nationale wet- en regelgeving of andere maatregelen ter uitvoering van de vereisten van dit Verdrag betreffende de arbeids- en leefomstandigheden van zeevarenden aan boord voordat een maritiem arbeidscertificaat kan worden afgegeven.

2. De geldigheid van het certificaat maritieme arbeid wordt onderworpen aan een tussentijdse inspectie door de bevoegde autoriteit, of door een daartoe naar behoren gemachtigde erkende organisatie, ten einde voortdurende naleving van de nationale vereisten ter uitvoering van dit Verdrag te waarborgen. Indien slechts een tussentijdse inspectie wordt uitgevoerd en het tijdvak van geldigheid van het certificaat vijf jaar bedraagt, moet deze inspectie plaatsvinden tussen de tweede en derde verjaardatum van het certificaat. Onder verjaardatum wordt verstaan de dag en maand van elk jaar die overeenkomen met de datum

waarop het certificaat maritieme arbeid verloopt. De reikwijdte en intensiteit van de tussentijdse inspectie zijn gelijk aan een inspectie voor de verlenging van het certificaat. Na een naar tevredenheid verlopen tussentijdse inspectie wordt het certificaat geïseerd.

3. Onverminderd het eerste lid van deze norm, indien de verlengingsinspectie wordt afgerond binnen drie maanden voor de vervaldatum van het bestaande certificaat maritieme arbeid, is het nieuwe certificaat maritieme arbeid geldig vanaf de datum waarop de verlengingsinspectie is afgerond voor een tijdvak van ten hoogste vijf jaar gerekend vanaf de datum waarop het bestaande certificaat verloopt.

4. Wanneer de verlengingsinspectie meer dan drie maanden voor de vervaldatum van het bestaande certificaat maritieme arbeid verstrijkt wordt afgerond, is het nieuwe certificaat maritieme arbeid geldig voor een tijdvak van ten hoogste vijf jaar, te rekenen vanaf de datum van voltooiing van de verlengingsinspectie.

5. Een tijdelijk certificaat maritieme arbeid kan worden afgegeven:

- aan nieuwe schepen wanneer deze worden opgeleverd;
- wanneer een schip van vlag wisselt; of
- wanneer een reder de verantwoordelijkheid aanvaardt voor de exploitatie van een schip dat voor die reder nieuw is.

6. Een voorlopig certificaat maritieme arbeid kan voor een tijdvak van ten hoogste zes maanden worden afgegeven, door de bevoegde autoriteit of door een voor dit doel naar behoren gemachtigde erkende organisatie.

7. Een voorlopig certificaat maritieme arbeid mag uitsluitend worden afgegeven nadat geïseerd is of:

- het schip, voor zover redelijk en praktisch uitvoerbaar, is geïseerd op de in Aanhangsel A5-1 genoemde punten, met inachtneming van de verificatie van onderwerpen genoemd in de onderdelen b, c, en d van dit lid;
- de reder ten genoegen van de bevoegde autoriteit of erkende organisatie heeft aangetoond dat op het schip voldoende procedures gelden om aan dit Verdrag te voldoen;
- de kapitein op de hoogte is van de vereisten van dit Verdrag en van de verantwoordelijkheden voor de naleving ervan; en
- aan de bevoegde autoriteit of erkende organisatie relevante informatie is verstrekt om een verklaring naleving maritieme arbeid af te geven.

8. Teneinde de afgifte van een certificaat maritieme arbeid voor de volle looptijd mogelijk te maken, moet voor het verlopen van het voorlopig certificaat een volledige inspectie worden uitgevoerd in overeenstemming met het eerste lid van deze norm. Na het verstrijken van de in het zesde lid van deze norm bedoelde eerste zes maanden mag niet nog-

maals een voorlopig certificaat worden afgegeven. Voor het tijdvak van geldigheid van het tijdelijke certificaat hoeft geen verklaring naleving maritieme arbeid te worden afgegeven.

9. Het certificaat maritieme arbeid, het voorlopige certificaat maritieme arbeid en de verklaring naleving maritieme arbeid moeten worden opgesteld in de vorm die overeenkomt met de in Appendix A5-II opgenomen modellen.

10. De verklaring naleving maritieme arbeid moet aan het certificaat maritieme arbeid worden gehecht. De verklaring moet uit twee delen bestaan:

- a. Deel I wordt door de bevoegde autoriteit opgesteld en bevat:
 - i. een lijst van zaken die in overeenstemming met het eerste lid van deze norm moeten worden geïnspecteerd;
 - ii. de nationale vereisten die invulling geven aan de desbetreffende bepalingen van dit Verdrag door middel van een verwijzing naar de desbetreffende nationale wettelijke bepalingen alsmede, voor zover nodig, beknopte informatie over de kern van de nationale vereisten;
 - iii. verwijzingen naar scheepsspecifieke vereisten ingevolge de nationale wetgeving;
 - iv. een registratie van wezenlijk gelijkwaardige bepalingen aangenomen ingevolge het derde lid van artikel VI; en
 - v. een duidelijke vermelding van eventueel door de bevoegde autoriteiten verleende vrijstellingen als bedoeld in titel 3; en
- b. Deel II wordt door de reder opgesteld en bevat de maatregelen die zijn aangenomen ter waarborging van voortdurende naleving van de nationale vereisten tussen de inspecties en de voorgestelde maatregelen om te waarborgen dat er voortdurend verbetering is.

De bevoegde autoriteit of voor dit doel naar behoren gemachtigde erkende organisatie certificeert Deel II en geeft de verklaring naleving maritieme arbeid af.

11. De uitkomsten van alle volgende inspecties of andere verificaties die met betrekking tot het desbetreffende schip worden uitgevoerd alsmede alle zwaarwegende tekortkomingen die tijdens een dergelijke verificatie worden aangetroffen, moeten worden geregistreerd, tezamen met de datum waarop is vastgesteld dat de tekortkomingen zijn verholpen. Deze registratie, tezamen met een vertaling in het Engels – indien de registratie niet in het Engels geschiedt – moet, in overeenstemming met de nationale wet- en regelgeving, worden bijgeschreven op of toegevoegd aan de verklaring naleving maritieme arbeid of op een of andere wijze beschikbaar worden gesteld aan zeevarenden, inspecteurs van de vlaggenstaat, bevoegde officieren in havenstaten en vertegenwoordigers van de reders en zeevarenden.

12. Aan boord van het schip moet een actueel en geldig certificaat maritieme arbeid en een verklaring naleving maritieme arbeid aanwezig

zijn, tezamen met een vertaling in de Engelse taal – indien een andere taal dan het Engels gebruikt is – en een afschrift hiervan moet op een duidelijk zichtbare plaats aan boord worden opgehangen, waar het voor de zeevarenden toegankelijk is. Op verzoek moet in overeenstemming met de nationale wet- en regelgeving een afschrift beschikbaar worden gesteld aan zeevarenden, inspecteurs van de vlaggenstaat, bevoegde officieren in havenstaten alsmede aan vertegenwoordigers van reders en zeevarenden.

13. Het in het elfde en twaalfde lid van deze norm genoemde vereiste van een vertaling in de Engelse taal is niet van toepassing indien een schip geen internationale reizen maakt.

14. Een ingevolge het eerste of vijfde lid van deze norm afgegeven certificaat verliest zijn geldigheid in de volgende gevallen:

- a. indien de desbetreffende inspecties niet zijn afgerond binnen de termijnen vermeld in het tweede lid van deze norm;
- b. indien het certificaat niet is geïnspecteerd in overeenstemming met het tweede lid van deze norm;
- c. wanneer een schip van vlag wisselt;
- d. wanneer een reder weigert de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van een schip te continueren; en
- e. wanneer ingrijpende wijzigingen zijn aangebracht aan de bouw of uitrusting waarop titel 3 van toepassing is.

15. In de in het veertiende lid, onderdelen c, d, of e van deze norm bedoelde gevallen wordt een nieuw certificaat uitsluitend afgegeven wanneer de bevoegde autoriteit of erkende organisatie die het nieuwe certificaat afgeeft, er volledig van overtuigd is dat het schip voldoet aan de vereisten van deze norm.

16. Een certificaat maritieme arbeid wordt door de bevoegde autoriteit of de voor dit doel naar behoren door de vlaggenstaat gemachtigde erkende organisatie ingetrokken wanneer er bewijzen zijn dat het betrokken schip niet aan de vereisten van dit Verdrag voldoet en de vereiste corrigerende maatregelen niet zijn getroffen.

17. Bij de beoordeling van de vraag of een certificaat maritieme arbeid moet worden ingetrokken overeenkomstig het zestiende lid van deze norm, moet de bevoegde autoriteit of de erkende organisatie rekening houden met de ernst of de frequentie van de tekortkomingen.

Leidraad B5.1.3 – Certificaat maritieme arbeid en verklaring naleving maritieme arbeid

1. In de opsomming van de nationale vereisten in Deel I van de verklaring naleving maritieme arbeid zouden de wettelijke bepalingen inzake de arbeids- en leefomstandigheden van zeevarenden dan wel een verwijzing daarnaar moeten zijn opgenomen van elk van de in Aanhangsel A5-I vermelde zaken. Wanneer de nationale wetgeving exact de in

dit Verdrag vermelde vereisten volgt, kan volstaan worden met een enkele verwijzing.. Wanneer een bepaling van het Verdrag wordt geïmplementeerd via wezenlijk gelijkwaardige bepalingen als bedoeld in artikel VI, derde lid, zou deze bepaling moeten worden vermeld en een beknopte uitleg worden verschaft. Wanneer door de bevoegde autoriteit vrijstelling wordt verleend als bedoeld in titel 3, zou de desbetreffende bepaling duidelijk moeten worden vermeld.

2. In de in Deel II van de verklaring naleving maritieme arbeid bedoelde maatregelen die door de reder worden opgesteld, zou in het bijzonder moeten worden vermeld in welke gevallen wordt geverifieerd of specifieke nationale vereisten voortdurend worden nageleefd, welke personen voor de verificatie verantwoordelijk zijn, welke zaken moeten worden geregistreerd, alsmede welke procedures moeten worden gevolgd wanneer sprake is van niet-naleving. Deel II kan uiteenlopende vormen aannemen. Deel II zou kunnen verwijzen naar andere uitgebreidere documentatie waarin beleid en procedures met betrekking tot andere aspecten van de maritieme sector zijn opgenomen, bijvoorbeeld documenten vereist door de *Internationale Veiligheidsmanagementscode (ISM-code)* of de informatie vereist in voorschrift 5 van Hoofdstuk XI-1 van het SOLAS-Verdrag met betrekking tot het scheepsgegevensoverzicht (CSR).

3. De maatregelen ter waarborging van voortdurende naleving zouden algemene internationale eisen aan de reder en de kapitein moeten omvatten om op de hoogte te blijven van de laatste technologische en wetenschappelijke ontwikkelingen met betrekking tot de inrichting van de werkplek, met inachtneming van de inherente gevaren van het werken op zee, en om de vertegenwoordigers van zeevarenden dienovereenkomstig op de hoogte te brengen, om hiermee een beter beschermingsniveau van de arbeids- en leefomstandigheden van zeevarenden aan boord te garanderen.

4. De verklaring naleving maritieme arbeid zou bovenal moeten worden opgesteld in duidelijke bewoordingen om alle betrokkenen, zoals inspecteurs van de vlaggenstaat, bevoegde officieren in havenstaten en zeevarenden te helpen bij de controle of de vereisten naar behoren worden uitgevoerd.

5. In Aanhangsel B5-I wordt een voorbeeld gegeven van het soort informatie dat in een verklaring naleving maritieme arbeid zou kunnen worden opgenomen.

6. Wanneer een schip van vlag wisselt, als bedoeld in het veertiende lid, onderdeel c, van norm A5.1.3, en beide betrokken Staten dit Verdrag hebben bekrachtigd, zou het Lid waarvan het schip voorheen de vlag voerde, zo spoedig mogelijk aan de bevoegde autoriteit van het andere Lid afschriften van het certificaat maritieme arbeid en de verklaring naleving maritieme arbeid die vóór de verandering van vlag aan boord van het schip aanwezig waren en, indien van toepassing, afschriften van

de relevante inspectierapporten moeten toezenden aan de bevoegde autoriteit van het andere Lid, indien de bevoegde autoriteit daarom binnen drie maanden nadat de verandering van vlag heeft plaatsgevonden, verzoekt.

Voorschrift 5.1.4 – Inspectie en handhaving

1. Elk Lid moet, door middel van een doeltreffend en gecoördineerd systeem van regelmatige inspecties, monitoring en andere controlemaatregelen verifiëren of schepen die zijn vlag voeren de vereisten van dit Verdrag als geïmplementeerd in de nationale wet- en regelgeving, naleven.

2. Gedetailleerde vereisten met betrekking tot de in het eerste lid van dit voorschrift bedoelde inspectie- en handhavingssysteem zijn uitgewerkt in Deel A van de Code.

Norm A5.1.4 – Inspectie en handhaving

1. Elk Lid hanteert een systeem voor inspectie van de omstandigheden voor zeevarenden op schepen die zijn vlag voeren; in dit systeem moet toezicht zijn opgenomen of de in de verklaring naleving maritieme arbeid opgenomen maatregelen met betrekking tot de arbeids- en leefomstandigheden, waar van toepassing, worden nageleefd, en of aan de vereisten van dit Verdrag wordt voldaan.

2. De bevoegde autoriteit moet een voldoende aantal gekwalificeerde inspecteurs aanwijzen ter nakoming van zijn verantwoordelijkheden uit hoofde van het eerste lid van deze norm. Wanneer erkende organisaties toestemming hebben verkregen voor het verrichten van inspecties, verlangt het Lid dat personeel dat de inspectie uitvoert gekwalificeerd is om deze taken te verrichten en moet het Lid hen de nodige wettelijke bevoegdheid voor de uitoefening van hun taken verschaffen.

3. De nodige maatregelen moeten worden getroffen om te waarborgen dat de inspecteurs de benodigde of wenselijke opleiding, competentie, opdracht, bevoegdheden, status en onafhankelijkheid hebben zodat zij in staat zijn de verificatie uit te voeren en de in het eerste lid van deze norm bedoelde naleving te waarborgen.

4. Deze inspecties moeten plaatsvinden overeenkomstig de in norm A5.1.3 vereiste tussenpozen. Het tijdvak tussen de inspecties mag in geen geval meer dan drie jaar bedragen.

5. Indien een Lid een klacht ontvangt en deze niet kennelijk ongegrond acht of bewijs verkrijgt dat een schip dat zijn vlag voert niet aan de vereisten van dit Verdrag voldoet of dat er ernstige tekortkomingen zijn in de uitvoering van de maatregelen als omschreven in de verklaring naleving maritieme arbeid, neemt het Lid de nodige stappen om de zaak te onderzoeken en ervoor zorgdragen dat maatregelen worden genomen om de geconstateerde tekortkomingen weg te nemen.

6. Elk Lid moet passende maatregelen treffen en deze op doeltreffende wijze handhaven teneinde te waarborgen dat de inspecteurs een zodanige status en een zodanig mandaat hebben dat zij onafhankelijk zijn van regeringswisselingen en van onbehoorlijke invloeden van buitenaf.

7. Inspecteurs die duidelijke aanwijzingen hebben ontvangen met betrekking tot de uit te voeren taken en zijn voorzien van het juiste legitimatiebewijs moeten de volgende bevoegdheden hebben:

- a. aan boord van een schip te gaan dat de vlag van het Lid voert;
- b. elke ondervraging, elke proef of elk onderzoek te verrichten, die of dat zij noodzakelijk achten om zich ervan te kunnen vergewissen of de normen strikt worden nageleefd; en
- c. te verlangen dat tekortkomingen worden verholpen en, wanneer zij redenen hebben om aan te nemen dat de tekortkomingen een ernstige schending van de vereisten van dit Verdrag vormen (met inbegrip van de rechten van zeevarenden), of een zwaarwegend gevaar vormen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van zeevarenden, een schip te verbieden de haven te verlaten totdat de noodzakelijke maatregelen zijn genomen.

8. Ten aanzien van elke handeling genomen uit hoofde van het zevende lid, onderdeel c, van deze norm moet er de mogelijkheid zijn van beroep en bezwaar hiertegen aan te tekenen bij een rechterlijke of bestuursrechtelijke autoriteit.

9. Inspecteurs hebben de nodige discretionaire bevoegdheid om advies te geven in plaats van een procedure in te stellen of aan te bevelen wanneer er geen duidelijke schending van de vereisten van dit Verdrag is waardoor de veiligheid, gezondheid of beveiliging van de betrokken zeevarenden in gevaar komt en wanneer er geen precedënten van soortgelijke schendingen bestaan.

10. Inspecteurs moeten de bron van alle grieven of klachten over een gevaar of gebrek met betrekking tot de arbeids- en leefomstandigheden van zeevarenden of over een inbreuk op de wet- en regelgeving vertrouwelijk behandelen en mogen aan de reder, diens vertegenwoordiger of de exploitant van het schip niet laten blijken dat een inspectie heeft plaatsgevonden naar aanleiding van dergelijke grieven of klachten.

11. Aan de inspecteurs mogen geen taken worden opgedragen die, vanwege hun aantal of aard, een doeltreffende inspectie in de weg zouden kunnen staan of op enige wijze hun gezag of onpartijdigheid in hun contacten met reders, zeevarenden of andere betrokken partijen zouden kunnen aantasten. In het bijzonder mogen inspecteurs:

- a. geen direct of indirect belang hebben bij de activiteiten die zij moeten inspecteren; en
- b. mogen inspecteurs op straffe van passende sancties of disciplinaire maatregelen, zelfs na het verlaten van de dienst, geen handelsgeheimen

of vertrouwelijke arbeidsprocessen of informatie van persoonlijke aard bekendmaken, waarvan zij kennis hebben gekregen bij de uitoefening van hun taken.

12. Van elke uitgevoerde inspectie leggen de inspecteurs een inspectierapport voor aan de bevoegde autoriteit. Van het inspectierapport wordt een afschrift in het Engels of in de voertaal van het schip aan de kapitein overhandigd en wordt een afschrift ter informatie van de zeevarenden opgehangen op het mededelingenbord van het schip en, op verzoek, aan hun vertegenwoordigers gezonden.

13. De bevoegde autoriteit van elk Lid houdt een register bij van de inspecties van de omstandigheden voor zeevarenden op schepen die zijn vlag voeren. Zij publiceert binnen een redelijke termijn na het einde van het jaar, doch uiterlijk zes maanden daarna, een jaarverslag met betrekking tot de inspectiewerkzaamheden.

14. In geval van een onderzoek naar aanleiding van een ernstig ongeval wordt het rapport zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk één maand na afsluiting van het onderzoek, bij de bevoegde autoriteit ingediend.

15. Wanneer een inspectie wordt verricht of maatregelen worden genomen op grond van deze norm, wordt al het redelijke gedaan om te voorkomen dat een schip onnodig wordt opgehouden of vertraagd.

16. In overeenstemming met de nationale wet- en regelgeving is vergoeding verschuldigd voor eventuele verliezen of schade geleden als gevolg van de onrechtmatige uitoefening van de bevoegdheden door de inspecteur. De bewijslast ligt in alle gevallen bij de klager.

17. Elk Lid draagt er zorg voor dat passende sancties en andere corrigerende maatregelen worden ingesteld en gehandhaafd bij schendingen van de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden) en bij het hinderen van inspecteurs bij de uitoefening van hun taken.

Leidraad B5.1.4 – Inspectie en handhaving

1. De bevoegde autoriteit en elke andere dienst of autoriteit die geheel of ten dele betrokken is bij de inspectie van de arbeids- en leefomstandigheden van zeevarenden, zou over de nodige middelen moeten beschikken om hun functie te vervullen. In het bijzonder:

a. zou elk Lid de nodige maatregelen moeten treffen opdat, wanneer zulks nodig is, naar behoren gekwalificeerde technisch deskundigen en specialisten kunnen worden ingeschakeld om de inspecteurs bij te staan bij de uitoefening van hun werkzaamheden; en

b. zouden inspecteurs de beschikking moeten hebben over een gunstig gelegen werkruimte, uitrusting en transportmiddelen voor de doelmatige uitvoering van hun taken.

2. De bevoegde autoriteit zou beleidsregels inzake naleving en handhaving moeten ontwikkelen om de consistentie te waarborgen en om te voorzien in een leidraad voor de inspectie- en handhavingsactiviteiten die met dit Verdrag verband houden. Afschriften van deze beleidsregels moeten aan alle inspecteurs en desbetreffende rechtshandhavers worden verstrekt en aan het publiek, reders en zeevarenden ter beschikking worden gesteld.

3. De bevoegde autoriteit zou eenvoudige procedures moeten instellen teneinde informatie in vertrouwelijkheid te kunnen ontvangen met betrekking tot mogelijke inbreuken op de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden), die rechtstreeks door zeevarenden of door vertegenwoordigers van zeevarenden wordt verstrekt, en inspecteurs toestaan deze zaken onverwijld te onderzoeken, met inbegrip van:

a. het in staat stellen van kapiteins, zeevarenden of vertegenwoordigers van zeevarenden om een inspectie te verzoeken wanneer zij dit nodig achten; en

b. het verstrekken van technische informatie en adviezen aan de betrokken reders, zeevarenden en organisaties wat betreft de meest doeltreffende middelen voor de naleving van de vereisten van dit Verdrag en voor het realiseren van voortdurende verbetering van de omstandigheden van zeevarenden aan boord.

4. Er zouden volledig opgeleide en voldoende inspecteurs moeten zijn om op doeltreffende wijze hun taken te kunnen uitoefenen, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met:

a. het belang van de taken die de inspecteurs moeten verrichten, met name het aantal, het soorten de grootte van de te inspecteren schepen, alsmede het aantal en de complexiteit van de wettelijke bepalingen die gehandhaafd moeten worden;

b. de middelen die de inspecteurs ter beschikking staan; en

c. de praktische omstandigheden waaronder de inspecties moeten worden uitgevoerd teneinde doeltreffend te kunnen zijn.

5. Onverminderd de voorwaarden die de nationale wet- en regelgeving kan stellen aan de werving voor de overheidsdienst, zouden inspecteurs gekwalificeerd moeten zijn en een adequate opleiding hebben genoten om hun taken uit te oefenen zo mogelijk een maritieme opleiding hebben genoten of ervaring als zeevarende hebben. Zij zouden voldoende kennis moeten bezitten van de arbeids- en leefomstandigheden van zeevarenden en van de Engelse taal.

6. Er zouden maatregelen moeten worden getroffen voor passende verdere trainingen van de inspecteurs gedurende hun aanstelling.

7. Alle inspecteurs zouden een goed inzicht moeten hebben van de omstandigheden waaronder een inspectie zou moeten worden uitgevoerd, van de reikwijdte van de uit te voeren inspectie onder uiteenlopende omstandigheden en van de algemene werkwijze bij inspecties.

8. Inspecteurs voorzien van het juiste legitimatiebewijs volgens het nationale recht zouden ten minste de bevoegdheid moeten hebben om:

a. zich ongehinderd en zonder voorafgaande kennisgeving aan boord van schepen te begeven; bij de aanvang van de inspectie van het schip moeten inspecteurs de kapitein of de verantwoordelijke persoon en, indien van toepassing, de zeevarenden of hun vertegenwoordigers evenwel van hun aanwezigheid in kennis stellen.

b. de kapitein, zeevarenden of elk andere persoon, waaronder begrepen de reder of diens vertegenwoordiger te ondervragen over elke aan gelegenheid met betrekking tot de toepassing van de vereisten uit hoofde van de wet- en regelgeving, in tegenwoordigheid van een getuige waarom de desbetreffende persoon heeft verzocht;

c. de overlegging te vorderen van alle boeken, logboeken, registers, certificaten of andere documenten of informatie die rechtstreeks betrekking hebben op te inspecteren zaken, teneinde de naleving van de wet- en regelgeving ter uitvoering van dit Verdrag te verifiëren;

d. erop toe te zien dat de ter uitvoering van dit Verdrag ingevolge de nationale wet- en regelgeving vereiste kennisgevingen worden opgehan gen;

e. monsters van producten, lading, drinkwater, proviand, materialen en stoffen die worden gebruikt of bewerkt, te nemen of mee te nemen voor analyse;

f. na een inspectie tekortkomingen die gevolgen kunnen hebben voor de gezondheid en veiligheid van de opvarenden onmiddellijk onder de aandacht te brengen van de reder, de beheerder van het schip of de kapitein;

g. de bevoegde autoriteit en, indien van toepassing, de erkende organisatie op de hoogte te brengen van de tekortkomingen of het misbruik waarin de bestaande wet- en regelgeving niet specifiek voorzien en hen voorstellen te doen voor de verbetering van de wet- en regelgeving; en

h. de bevoegde autoriteit op de hoogte te brengen van alle arbeids-ongevallen of beroepsziekten bij zeevarenden in de gevallen en op de wijzen bepaald in de nationale wet- en regelgeving.

9. Wanneer een in het achtste lid, onderdeel e, van deze leidraad bedoeld monster wordt genomen of meegenomen, zou de reder of de vertegenwoordiger van de reder en, in voorkomend geval, een zeevarende, hiervan in kennis moeten worden gesteld of zou aanwezig moeten zijn op het tijdstip waarop het monster wordt genomen of meegenomen. De inspecteur zou de hoeveelheid van het monster naar behoren moeten registreren.

10. Het door de bevoegde autoriteit van elk Lid gepubliceerde jaarverslag ten aanzien van schepen die zijn vlag voeren, zou het volgende moeten omvatten:

a. een lijst met van kracht zijnde wet- en regelgeving betreffende de arbeids- en leefomstandigheden van zeevarenden en alle wijzigingen die in het lopende jaar van kracht zijn geworden;

- b. gegevens met betrekking tot de structuur van het inspectiesysteem;
- c. statistieken van schepen of andere objecten die voor inspectie in aanmerking komen en van schepen en andere ruimten die daadwerkelijk zijn geïnspecteerd;
- d. statistieken over alle zeevarenden, met inachtneming van de nationale wet- en regelgeving;
- e. statistieken en informatie betreffende inbreuken op de wetgeving, opgelegde sancties en gevallen van aanhouding van schepen; en
- f. statistieken van gerapporteerde arbeidsongevallen en beroepsziekten bij zeevarenden.

Voorschrift 5.1.5 – Klachtenprocedures aan boord

1. Elk Lid verlangt dat aan boord van schepen die zijn vlag voeren procedures gelden voor de eerlijke, doeltreffende en snelle behandeling van klachten van zeevarenden ter zake van inbreuken op de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden).
2. Elk Lid verbiedt en bestraft elke vorm van represailles tegen een zeevarende vanwege het indienen van een klacht.
3. De bepalingen van dit voorschrift en de hieraan gerelateerde onderdelen van de Code doen geen afbreuk aan het recht van een zeevarende verhaal te zoeken via elk door de zeevarende geschikt geacht rechtsmiddel.

Norm A5.1.5 – Klachtenprocedures aan boord

1. Onverminderd de eventueel ruimere reikwijdte die in de nationale wet- en regelgeving of in collectieve overeenkomsten kan worden toegekend, kunnen de klachtenprocedures aan boord door een zeevarende worden gebruikt om klachten in te dienen met betrekking tot elke aan gelegenheid die vermoedelijk een inbreuk op de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden) inhoudt.
2. Elk Lid draagt zorg dat in zijn nationale wet- en regelgeving passende klachtenprocedures voor klachten aan boord zijn opgenomen om te voldoen aan de vereisten van voorschrift 5.1.5. Deze procedures moeten gericht zijn op het oplossen van klachten op het laagst mogelijke niveau. Zeevarenden hebben evenwel het recht in alle gevallen rechtstreeks bij de kapitein een klacht in te dienen en, wanneer zij zulks nodig achten, bij toepasselijke buitenlandse autoriteiten.
3. In de klachtenprocedures aan boord zijn opgenomen het recht voor de zeevarende zich tijdens de klachtenprocedure door iemand te laten vergezellen of vertegenwoordigen, en beveiligingen tegen eventuele represailles tegen zeevarenden vanwege het indienen van klachten. De term „represailles” omvat elke nadelige handeling die door enig persoon

ten aanzien van een zeevarende wordt genomen vanwege het feit dat deze een klacht heeft ingediend zonder dat zulks kennelijk uit irritatie of of te kwader trouw is geschied.

4. Naast een afschrift van een arbeidsovereenkomst voor zeevarenden, moet aan alle zeevarenden een afschrift worden overhandigd van de op het schip geldende klachtenprocedures aan boord. Dit omvat contactinformatie voor de bevoegde autoriteit in de vlaggenstaat en, indien deze afwijkt, in het land waar de zeevarende woonachtig is, alsmede de naam van een of meerdere personen aan boord die de zeevarende, in vertrouwen, onpartijdig kunnen adviseren met betrekking tot een klacht en op andere wijze kunnen bijstaan bij de klachtenprocedures die aan boord van het schip ter beschikking staan.

Leidraad B5.1.5 – Klachtenprocedures aan boord

1. Onverminderd eventuele ter zake dienende bepalingen van een toepassing zijnde collectieve overeenkomst zou de bevoegde autoriteit, in nauw overleg met de organisaties van reders en zeevarenden, een model moeten ontwikkelen voor eerlijke, snelle en goed gedocumenteerde klachtenafhandelingsprocedures aan boord voor alle schepen die de vlag van het Lid voeren. Bij de ontwikkeling van deze procedures zou op de volgende punten moeten worden gelet:

a. veel klachten kunnen specifiek betrekking hebben op de personen bij wie de klacht moet worden gedeponereerd of zelfs op de kapitein van het schip. In alle gevallen zouden zeevarenden tevens een klacht rechtstreeks bij de kapitein of extern moeten kunnen indienen; en

b. teneinde represailles te helpen voorkomen tegen zeevarenden die klachten indienen over aangelegenheden waarop dit Verdrag van toepassing is, zouden de procedures de benoeming van een persoon aan boord moeten bevorderen die zeevarenden kan adviseren over de hen ter beschikking staande procedures en, op verzoek van een klagende zeevarende, eveneens aanwezig kan zijn bij bijeenkomsten of zittingen die op de klacht betrekking hebben.

2. De procedures die worden besproken in het in het eerste lid van deze leidraad bedoelde overlegproces zouden ten minste het volgende moeten omvatten:

a. klachten zouden moeten worden gericht aan het hoofd van dienst van de zeevarende die de klacht indient of aan de hogere officier van de zeevarende;

b. het hoofd van dienst of de hogere officier zou vervolgens moeten trachten de kwestie op te lossen binnen een voorgeschreven termijn die in verhouding staat met de ernst van de desbetreffende kwestie;

c. indien het hoofd van dienst of de hogere officier de klacht niet naar de tevredenheid van de zeevarende kan oplossen, kan deze laatste de klacht aan de kapitein voorleggen, die de zaak persoonlijk moet behandelen;

d. zeevarenden zouden te allen tijde het recht moeten hebben zich te laten vergezellen en te doen vertegenwoordigen door een andere zeevarende van hun keuze aan boord van het betrokken schip;

e. alle klachten en de beslissingen hierover zouden moeten worden geregistreerd en een afschrift hiervan zou aan de desbetreffende zeevarende moeten worden overhandigd;

f. indien een klacht niet aan boord kan worden opgelost, zou de zaak naar de reder aan wal moeten worden verwezen, die een passende termijn zou moeten krijgen om de zaak op te lossen, in voorkomend geval in overleg met de betrokken zeevarenden of een persoon die zij kunnen aanwijzen als hun vertegenwoordiger; en

g. in alle gevallen zouden zeevarenden het recht moeten hebben hun klachten rechtstreeks bij de kapitein, de reder en de bevoegde autoriteiten in te dienen.

Voorschrift 5.1.6 – Scheepvaartongevallen

1. Elk Lid stelt een officieel onderzoek in naar elk ernstig scheepvaartongeval dat letsel of overlijden tot gevolg heeft, waarbij een schip dat zijn vlag voert betrokken is. Het eindrapport van een onderzoek wordt als regel openbaar gemaakt.

2. De Leden werken met elkaar samen ter bevordering van het onderzoek naar de in het eerste lid van dit voorschrift bedoelde ernstige scheepvaartongevallen.

Norm A5.1.6 – Scheepvaartongevallen

(Geen bepalingen)

Leidraad B5.1.6 – Scheepvaartongevallen

(Geen bepalingen)

Voorschrift 5.2 – Verantwoordelijkheden van de havenstaat

Doel: Elk Lid in staat stellen zijn verantwoordelijkheden ingevolge dit Verdrag met betrekking tot internationale samenwerking bij de uitvoering en handhaving van de verdragsnormen op buitenlandse schepen na te komen

Voorschrift 5.2.1 – Inspecties in de haven

1. Elk buitenlands schip dat in de normale gang van zaken of ten behoeve van de exploitatie de haven van een Lid aandoet, kan worden geïnspecteerd in overeenstemming met artikel V, vierde lid, ten behoeve van toetsing van de naleving van de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden) met betrekking tot de arbeids- en leefomstandigheden van zeevarenden aan boord van het schip.

2. Elk Lid aanvaardt het certificaat maritieme arbeid en de verklaring naleving maritieme arbeid vereist ingevolge voorschrift 5.1.3 als prima facie bewijs van de naleving van de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden). Dienovereenkomstig beperkt de inspectie in zijn havens zich, behoudens onder de in de Code vermelde omstandigheden, tot een beoordeling van het certificaat en de verklaring.

3. Inspecties in een haven worden verricht door bevoegde functionarissen in overeenstemming met de bepalingen van de Code en andere toepasselijke internationale regelingen die van toepassing zijn op havenstaatcontrole. Dergelijke inspecties worden beperkt tot de verificatie of hetgeen geïnspecteerd is in overeenstemming is met de desbetreffende vereisten vervat in de artikelen en voorschriften van dit Verdrag en uitsluitend in Deel A van de Code.

4. De inspecties die in overeenstemming met dit voorschrift worden verricht, moeten gebaseerd zijn op een doeltreffend havenstaat inspectie- en monitoringsysteem om te helpen waarborgen dat de arbeids- en leefomstandigheden van zeevarenden op schepen die een haven van het desbetreffende lid binnenlopen, voldoen aan de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden).

5. Informatie met betrekking tot het in het vierde lid van dit voorschrift bedoelde systeem, met inbegrip van de gehanteerde methode voor de beoordeling van de doeltreffendheid ervan, moet worden opgenomen in de verslagen van het Lid ingevolge artikel 22 van het Statuut.

Norm A5.2.1 – Inspecties in de haven

1. Wanneer een bevoegde functionaris, na aan boord te zijn gekomen voor het verrichten van een inspectie en, in voorkomend geval, om het certificaat maritieme arbeid en de verklaring naleving maritieme arbeid te hebben verzocht, constateert dat:

a. de vereiste documenten niet worden overgelegd of bijgehouden of onjuist frauduleus worden bijgehouden of dat de overgelegde documenten niet de door dit Verdrag vereiste informatie bevatten of anderszins ongeldig zijn; of

b. er duidelijke gronden zijn om aan te nemen dat de arbeids- en leefomstandigheden aan boord niet in overeenstemming zijn met de vereisten van dit Verdrag; of

c. er redelijke gronden zijn om aan te nemen dat het schip van vlag is gewisseld met het oogmerk de naleving van dit Verdrag te ontlopen; of

d. er een klacht is waarin wordt aangevoerd dat de arbeids- en leefomstandigheden aan boord niet in overeenstemming zijn met de vereisten van dit Verdrag;

kan een uitgebreide inspectie worden verricht om duidelijkheid te verkrijgen over de arbeids- en leefomstandigheden aan boord van het schip. Een dergelijke inspectie wordt in elk geval uitgevoerd wanneer de

arbeids- en leefomstandigheden waarvan vermoed of beweerd wordt dat deze ontoereikend zijn, een duidelijk gevaar zouden kunnen vormen voor de veiligheid, de gezondheid of beveiliging van zeevarenden of wanneer de bevoegde functionaris redenen heeft om aan te nemen dat bepaalde tekortkomingen een zwaarwegende inbreuk vormen op de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden).

2. Wanneer door bevoegde functionarissen in de haven van een Lid een grondiger inspectie op een buitenlands schip wordt verricht onder de in het eerste lid, onderdelen a, b of c, van deze norm genoemde omstandigheden, moet deze inspectie in beginsel op de in Appendix A5-III vermelde punten betrekking hebben.

3. In het geval van een klacht krachtens het eerste lid, onderdeel d, van deze norm is de inspectie in het algemeen beperkt tot aangelegenheden binnen de reikwijdte van de klacht, hoewel een klacht, of het onderzoek hiernaar, duidelijke gronden kan opleveren voor een uitgebreide inspectie in overeenstemming met het eerste lid, onderdeel b, van deze norm. Voor de toepassing van het eerste lid, onderdeel d, van deze norm wordt onder „klacht” verstaan informatie, verstrekt door een zeevarende, een vereniging van beroepsbeoefenaren, een vereniging, een vakbond of, in het algemeen, eenieder die belang heeft bij de veiligheid van het schip, mede waar het gevaar voor de veiligheid of gezondheid van de zeevarenden aan boord betreft.

4. Wanneer, na een uitgebreide inspectie, de arbeids- en leefomstandigheden op het schip niet in overeenstemming met de vereisten van dit Verdrag worden bevonden, brengt de bevoegde functionaris de tekortkomingen onverwijld onder de aandacht van de kapitein van het schip, met vermelding van de uiterlijke termijn voor het corrigeren van de tekortkomingen. Ingeval deze tekortkomingen door de bevoegde functionaris als zwaarwegend worden beschouwd, of indien zij betrekking hebben op een klacht ingediend in overeenstemming met het derde lid van deze norm, brengt de bevoegde functionaris de tekortkomingen onder de aandacht van de desbetreffende organisaties van zeevarenden en reders in het Lid waar de inspectie wordt verricht, en kan de bevoegde functionaris:

- a. een vertegenwoordiger van de vlaggenstaat in kennis stellen;
- b. de bevoegde autoriteiten van de volgende aanloophaven de relevante informatie verstrekken.

5. Het Lid waarin de inspectie wordt verricht, heeft het recht een afschrift van het rapport van de functionaris, dat vergezeld moet gaan van een eventueel binnen de voorgeschreven uiterste termijn ontvangen antwoord van de bevoegde autoriteiten van de vlaggenstaat, aan de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau te zenden met het oog op de nodig en passend geachte maatregelen teneinde te waar-

borgen dat van deze informatie een register wordt bijgehouden en dat deze onder de aandacht wordt gebracht van partijen die belang zouden kunnen hebben bij de instelling van de desbetreffende beroepsprocedures.

6. Wanneer, na een grondiger inspectie door een bevoegde functionaris, het schip niet conform de vereisten van dit Verdrag wordt bevonden en:

a. de omstandigheden aan boord duidelijk gevaarlijk zijn voor de veiligheid, gezondheid of beveiliging van zeevarenden; of

b. de tekortkoming een ernstige of herhaalde inbreuk vormt op de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden);

neemt de bevoegde functionaris de nodige stappen om ervoor te zorgen dat het schip geen zee kiest voordat tekortkomingen die binnen de reikwijdte van de onderdelen a of b van dit lid vallen, zijn gecorrigeerd, of totdat de bevoegde functionaris een actieplan ter correctie van deze tekortkomingen heeft aanvaard en ervan overtuigd is dat het plan voortvarend wordt uitgevoerd. Indien het schip niet mag uitvaren, brengt de bevoegde functionaris de vlaggenstaat hiervan onverwijld op de hoogte en verzoekt hij een vertegenwoordiger van de vlaggenstaat, indien mogelijk, aanwezig te zijn die de vlaggenstaat verzoekt binnen een voorgeschreven uiterste termijn te antwoorden. De bevoegde functionaris brengt eveneens onverwijld de desbetreffende organisaties van reders en zeevarenden in de havenstaat waarin de inspectie werd verricht, op de hoogte.

7. Elk Lid ziet erop toe dat zijn bevoegde functionarissen de nodige aanwijzingen, van het in Deel B van de Code genoemde soort, ontvangen met betrekking tot de omstandigheden die aanhouding van een schip ingevolge het zesde lid van deze norm rechtvaardigen.

8. Bij de uitoefening van hun verantwoordelijkheden ingevolge deze norm moet elk Lid al het mogelijke in het werk stellen om te voorkomen dat een schip onnodig wordt aangehouden of opgehouden. Indien een schip daarbij onnodig wordt aangehouden of opgehouden, moet schadevergoeding worden betaald voor geleden verliezen of schade. De bewijslast ligt in alle gevallen bij de klager.

Leidraad B5.2.1 – Inspecties in de haven

1. De bevoegde autoriteit zou een inspectierichtlijn moeten ontwikkelen ten behoeve van de bevoegde functionarissen die inspecties verrichten ingevolge voorschrift 5.2.1. Het doel van deze richtlijn zou moeten zijn het zorgen voor consistentie en anderszins te voorzien in een leidraad voor de inspectie- en handhavingsactiviteiten die verband houden met de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden). Afschriften van deze richtlijn zouden aan alle bevoegde functionarissen moeten worden verstrekt en voor het publiek, reders en zeevarenden beschikbaar zijn.

2. Bij de ontwikkeling van een richtlijn met betrekking tot de omstandigheden die aanhouding van het schip ingevolge het zesde lid van norm A5.2.1 rechtvaardigen, zou de bevoegde autoriteit in overweging moeten nemen dat, ten aanzien van de inbreuken bedoeld in het zesde lid, onderdeel b, van norm A5.2.1, de ernst gelegen kan zijn in de aard van de desbetreffende tekortkoming. Dit zou in het bijzonder relevant zijn in het geval van schending van fundamentele rechten en beginselen op het gebied van arbeids- en sociale rechten van zeevarenden ingevolge de artikelen III en IV. De tewerkstelling van te jonge personen zou bijvoorbeeld moeten worden aangemerkt als een zwaarwichtige schending, zelfs als zich maar één dergelijke persoon aan boord bevindt. In andere gevallen zou moeten worden gelet op het aantal verschillende tekortkomingen dat gedurende een bepaalde inspectie wordt aangetroffen; zo zouden er bijvoorbeeld meerdere gevallen van tekortkomingen met betrekking tot accommodatie of voeding en catering die de veiligheid of gezondheid niet bedreigen, kunnen zijn voordat deze zouden kunnen worden aangemerkt als een zwaarwegende inbreuk.

3. Leden zouden zo veel als mogelijk met elkaar moeten samenwerken bij het aannemen van internationaal overeengekomen leidraden inzake inspectiebeleid, in het bijzonder met betrekking tot de omstandigheden die het aanhouden van een schip rechtvaardigen.

Voorschrift 5.2.2 – Klachtenafhandelingsprocedures aan wal voor zeevarenden

1. Elk Lid garandeert dat zeevarenden aan boord van schepen die een haven aandoen binnen het grondgebied van dat Lid die aanvoeren dat de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden) geschonden worden, het recht hebben een dergelijke klacht te melden met het oogmerk een snelle en praktische oplossing ervan te bevorderen.

Norm A5.2.2 – Klachtenafhandelingsprocedures aan de wal voor zeevarenden

1. Een klacht van een zeevarende betreffende een vermoedelijke schending van de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden) kan worden gemeld bij een bevoegde functionaris in de haven waarin het schip van de zeevarende is aangelopen. In dergelijke gevallen stelt de bevoegde functionaris een eerste onderzoek in.

2. In voorkomend geval moet bij het eerste onderzoek, afhankelijk van de aard van de klacht, worden gekeken of de in voorschrift 5.1.5 voorziene klachtenprocedures aan boord zijn gevolgd. De bevoegde functionaris mag ook een uitgebreide inspectie verrichten overeenkomstig norm A5.2.1.

3. De bevoegde functionaris streeft er naar, om indien mogelijk, dat een oplossing van de klacht aan boord van het schip zelf gevonden wordt.

4. In het geval dat het onderzoek of de inspectie waarin deze norm voorziet een tekortkoming aan het licht brengt die valt binnen de reikwijdte van het zesde lid van norm A5.2.1, worden de bepalingen van dat lid toegepast.

5. Wanneer de bepalingen van het vierde lid van deze norm niet van toepassing zijn, en de klacht niet aan boord van het schip zelf is opgelost, stelt de bevoegde functionaris de vlaggenstaat hiervan onverwijld in kennis, met een verzoek om zowel advies als een actieplan voor corrigerende maatregelen binnen een vastgestelde termijn.

6. Wanneer de klacht niet is opgelost nadat de in het vijfde lid van deze norm genoemde maatregelen zijn getroffen, zendt de havenstaat een afschrift van het rapport van de bevoegde functionaris naar de Directeur-Generaal. Het rapport moet zijn voorzien van eventueel van de bevoegde autoriteit van de vlaggenstaat binnen de voorgeschreven termijn ontvangen antwoorden. De desbetreffende organisaties van reders en zeevarenden in de havenstaat moeten dienovereenkomstig op de hoogte worden gebracht. Daarnaast moet de havenstaat regelmatig statistieken en informatie met betrekking tot klachten die zijn opgelost aan de Directeur-Generaal voorleggen. In beide gevallen wordt deze informatie verstrekt zodat, op basis van de nodig en passend geachte maatregelen, een register van deze informatie wordt bijgehouden en onder de aandacht van de partijen wordt gebracht, met inbegrip van organisaties van reders en zeevarenden, die mogelijk gebruik willen maken van de desbetreffende beroepsprocedures.

7. De nodige stappen moeten worden genomen om de vertrouwelijkheid van de door zeevarenden ingediende klachten te waarborgen.

Leidraad B5.2.2 – Klachtenafhandelingsprocedures aan de wal voor zeevarenden

1. Wanneer een in norm A5.2.2 bedoelde klacht door een bevoegde functionaris in behandeling wordt genomen, zou de functionaris eerst moeten controleren of de klacht van algemene aard is en alle zeevarenden op het schip aangaat dan wel een groep van hen of dat de klacht uitsluitend betrekking heeft op het individuele geval van de betreffende zeevarende.

2. Indien de klacht van algemene aard is, zou moeten worden overwogen een uitgebreide inspectie in overeenstemming met norm A5.2.1 uit te voeren.

3. Indien de klacht betrekking heeft op een individueel geval, zouden de resultaten van eventuele klachtenprocedures aan boord voor de oplos-

sing van de desbetreffende klacht moeten worden bestudeerd. Indien dergelijke procedures niet zijn toegepast, zou de bevoegde functionaris moeten voorstellen dat de indiener van de klacht van dergelijke beschikbare procedures gebruik maakt. Er zouden goede redenen moeten zijn om een klacht in behandeling te nemen voordat klachtenprocedures aan boord zijn toegepast. Redenen zouden kunnen zijn de slechte of onnodig trage werking van de interne procedures of angst bij de klager voor represailles naar aanleiding van indiening van een klacht.

4. Bij elk onderzoek naar een klacht zou de bevoegde functionaris de kapitein, de reder en eventuele andere bij de klacht betrokken personen naar behoren in de gelegenheid moeten stellen hun standpunt bekend te maken.

5. In het geval dat de vlaggenstaat, in antwoord op de kennisgeving door de havenstaat in overeenstemming met het vijfde lid van norm A5.2.2, aangeeft dat zij de zaak ter hand neemt, en zij hiertoe over doeltreffende procedures beschikt en een aanvaardbaar actieplan heeft ingediend, kan de bevoegde functionaris afzien van verdere bemoeienis met de klacht.

Voorschrift 5.3 – Verantwoordelijkheden betreffende arbeidsaanbod

Doel: Verzekeren dat elk Lid zijn verantwoordelijkheden ingevolge dit Verdrag met betrekking tot de werving, plaatsing en sociale bescherming van zijn zeevarenden nakomt

1. Onverminderd het beginsel van verantwoordelijkheid van elk Lid voor de arbeids- en leefomstandigheden van zeevarenden op schepen die zijn vlag voeren, garandeert het Lid tevens dat de vereisten van dit Verdrag betreffende de werving en plaatsing van zeevarenden alsmede de sociale zekerheid van zeevarenden die zijn onderdaan of ingezetene zijn of anderszins op zijn grondgebied woonachtig zijn, voor zover dit Verdrag in een dergelijke verantwoordelijkheid voorziet, worden uitgevoerd.

2. In de Code staan de gedetailleerde vereisten voor de uitvoering van het eerste lid van dit voorschrift.

3. Elk Lid moet een doeltreffend inspectie- en monitoringsysteem instellen voor de nakoming van zijn verantwoordelijkheden op het gebied van arbeidsaanbod ingevolge dit Verdrag.

4. Informatie met betrekking tot het in het derde lid van dit voorschrift bedoelde systeem, met inbegrip van de gehanteerde methode voor de beoordeling van de doeltreffendheid ervan, moet worden opgenomen in de verslagen van het Lid ingevolge artikel 22 van het Statuut.

Norm A5.3 – Verantwoordelijkheden betreffende arbeidsaanbod

1. Elk Lid handhaaft de vereisten van dit Verdrag die van toepassing zijn op de exploitatie en praktijk van de op zijn grondgebied gevestigde wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden via een systeem van inspectie en monitoring en gerechtelijke procedures voor inbreuken op vergunningen en andere in norm A1.4 bedoelde exploitatievereisten.

Leidraad B5.3 – Verantwoordelijkheden betreffende arbeidsaanbod

1. Op het grondgebied van het Lid gevestigde private wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden die bemiddelen bij de plaatsing van zeevarenden bij reders, ongeacht waar deze zijn gevestigd, zouden moeten worden verplicht te garanderen dat reders de voorwaarden van de met de zeevarenden gesloten arbeidsovereenkomst naar behoren nakomen.

Aanhangsel A5-I

De arbeids- en leefomstandigheden van zeevarenden die door de vlaggenstaat moeten worden geïnspecteerd en goedgekeurd voordat een schip in overeenstemming met het eerste lid van norm A5.1.3 kan worden gecertificeerd, zijn:

Minimumleeftijd

Geneeskundige verklaring

Kwalificaties van zeevarenden

Arbeidsovereenkomsten voor zeevarenden

Gebruikmaking van een officiële, gecertificeerde of gereguleerde private wervings- en arbeidsbemiddelingsdienst

Arbeids- en rusttijden

Bemanningsamenstelling van het schip

Accommodatie

Recreatievoorzieningen aan boord

Voeding en catering

Gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie

Medische zorg aan boord

Klachtenprocedures aan boord

Betaling van lonen

Aanhangsel A5-II

Certificaat maritieme arbeid

(Opmerking: bij dit certificaat moet een verklaring naleving maritieme arbeid worden gevoegd)

Afgegeven ingevolge de bepalingen van artikel V en titel 5 van het Maritiem arbeidsverdrag, 2006

(hieronder te noemen "het Verdrag") onder het gezag van de Regering van :

.....

(volledige naam van de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren)

door

(volledige naam- en adresgegevens van de bevoegde autoriteit of erkende organisatie die naar behoren is gemachtigd krachtens de bepalingen van het Verdrag)

Gegevens van het schip

Naam van het schip

Onderscheidingsnummer of –letters

Thuishaven

Datum van registratie.....

Brutotonnage (GT).....¹

IMO-nummer

Type schip

Naam en adres van de reder²

.....

¹ Voor schepen waarop de door de IMO aangenomen voorlopige regeling voor tonnagemetingen van toepassing is, is de brutotonnage hetgeen is opgenomen in de kolom OPMERKINGEN van het internationaal tonnagecertificaat (1969).

² Onder *reder* wordt verstaan, de eigenaar van het schip of een andere organisatie of persoon, zoals de manager, de agent of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de eigenaar heeft overgenomen en die, bij het aangaan van die verantwoordelijkheid, ermee heeft ingestemd de taken en verantwoordelijkheden die in overeenstemming met dit Verdrag aan reders worden opgelegd, over te nemen ongeacht het feit of andere organisaties of personen bepaalde taken of verantwoordelijkheden namens de reder vervullen. Zie artikel II, eerste lid, onderdeel j, van het Verdrag.

Hierbij wordt verklaard:

1. Dat dit schip is geïnspecteerd en dat geverifieerd is of het voldoet aan de vereisten van het Verdrag, en de bepalingen van de bijgevoegde verklaring naleving maritieme arbeid.
2. Dat de in Appendix A5-1 van het Verdrag genoemde arbeids- en leefomstandigheden van de zeevarenden in overeenstemming zijn bevonden met de nationale vereisten van het land ter uitvoering van het Verdrag. Deze nationale vereisten zijn samengevat in de verklaring naleving maritieme arbeid, Deel I.

Dit certificaat is geldig tot afhankelijk van inspecties in overeenstemming met de normen A5.1.3 en A5.1.4 van het Verdrag.

Dit certificaat is uitsluitend geldig wanneer de verklaring naleving maritieme arbeid afgegeven te op is bijgevoegd.

Datum van afronding van de inspectie waarop dit certificaat gebaseerd is, was
 Afgegeven te op Handtekening van
 bevoegde ambtenaar die de verklaring afgeeft
 (Zegel of stempel van de autoriteit van afgifte, naargelang hetgeen van toepassing is)

Visering voor verplichte tussentijdse inspectie en, indien vereist, eventuele aanvullende inspectie

Hierbij wordt verklaard dat het schip in overeenstemming met de normen A5.1.3 en A5.1.4 van het Verdrag is geïnspecteerd en dat de arbeids- en leefomstandigheden van de zeevarenden bedoeld in Appendix A5-1 van het Verdrag in overeenstemming zijn bevonden met de nationale vereisten van het bovengenoemde land ter uitvoering van het Verdrag.

Tussentijdse inspectie:

(in te vullen tussen de tweede en derde verjaardatum)

Ondertekend door

.....
 (handtekening van bevoegde ambtenaar)

.....
 Plaats

.....
 Datum
 (Zegel of stempel van de autoriteit, naargelang hetgeen van toepassing is)

Aanvullende goedkeuringen (indien vereist)

Hierbij wordt verklaard dat op het schip een aanvullende inspectie is uitgevoerd teneinde te verifiëren of het schip nog steeds voldoet aan de nationale vereisten ter uitvoering van het Verdrag, als vereist in norm A3.1, derde lid, van het Verdrag (hernieuwde registratie of ingrijpende wijziging van de accommodatie) of om andere redenen.

Aanvullende inspectie: Ondertekend door

 (indien vereist) (handtekening van bevoegde ambtenaar)
 Plaats
 Datum
 (Zegel of stempel van de autoriteit, naargelang
 hetgeen van toepassing is)

Aanvullende inspectie: Ondertekend door

 (indien vereist) (handtekening van bevoegde ambtenaar)
 Plaats
 Datum
 (Zegel of stempel van de autoriteit, naargelang
 hetgeen van toepassing is)

Aanvullende inspectie: Ondertekend door

 (indien vereist) (handtekening van bevoegde ambtenaar)
 Plaats
 Datum
 (Zegel of stempel van de autoriteit, naargelang
 hetgeen van toepassing is)

Maritiem arbeidsverdrag, 2006**Verklaring naleving maritieme arbeid – Deel I**

(Opmerking: deze verklaring moet worden gevoegd bij het certificaat maritieme arbeid van het schip)

Afgegeven onder het gezag van: (naam invullen van de bevoegde autoriteit als omschreven in artikel II, eerste lid, onderdeel a, van het Verdrag)

Ten aanzien van de bepalingen van het Maritiem arbeidsverdrag, 2006, wordt het schip met de volgende referenties:

Naam van het schip	IMO-nummer	Brutotonnage (GT)

in stand gehouden in overeenstemming met norm A5.1.3 van het Verdrag.

Ondergetekende verklaart, namens de bovengenoemde bevoegde autoriteit, dat:

- a. de bepalingen van het Maritiem arbeidsverdrag volledig zijn vervat in de nationale vereisten waarnaar hieronder wordt verwezen;
 - b. deze nationale vereisten zijn vervat in de nationale bepalingen waarnaar hieronder wordt verwezen; waar nodig wordt uitleg gegeven met betrekking tot de inhoud van die bepalingen;
 - c. de details van eventuele wezenlijk gelijkwaardige bepalingen ingevolge artikel VI, derde en vierde lid, staan vermeld <in de hieronder genoemde desbetreffende nationale vereisten> <in de voor dit doel hieronder voorziene afdeling> *(doorhalen wat niet van toepassing is)*;
 - d. eventuele door de bevoegde autoriteit in overeenstemming met titel 3 verleende uitzonderingen duidelijk zijn aangegeven in de voor dat doel hieronder voorziene afdeling; en
 - e. naar eventuele in de nationale wetgeving aan het scheepstype verbonden vereisten eveneens in de desbetreffende vereisten wordt verwezen.
1. Minimumleeftijd (voorschrift 1.1)
 2. Geneeskundige verklaring (voorschrift 1.2)
 3. Kwalificaties van zeevarenden (voorschrift 1.3)
 4. Arbeidsovereenkomsten voor zeevarenden (voorschrift 2.1)
 5. Gebruikmaking van een officiële, gecertificeerde of gereguleerde private wervings- en arbeidsbemiddelingsdienst (voorschrift 1.4)
 6. Arbeids- en rusttijden (voorschrift 2.3)
 7. Bemanningssamenstelling van het schip (voorschrift 2.7)
 8. Accommodatie (voorschrift 3.1)
 9. Recreatievoorzieningen aan boord (voorschrift 3.1)
 10. Voeding en catering (voorschrift 3.2)

11. Gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie (voorschrift 4.3)
12. Medische zorg aan boord (voorschrift 4.1)
13. Klachtenprocedures aan boord (voorschrift 5.1.5)
14. Betaling van lonen (voorschrift 2.2)

Naam:
 Titel:
 Handtekening:
 Plaats:
 Datum:
 (Zegel of stempel van de autoriteit, naargelang
 hetgeen van toepassing is)

Wezenlijk gelijkwaardige bepalingen

(Opmerking: Doorhalen wat niet van toepassing is)

De volgende wezenlijk gelijkwaardige bepalingen, als voorzien in artikel VI, derde en vierde lid, van het Verdrag worden, tenzij hierboven aangegeven, vermeld (*indien van toepassing beschrijving toevoegen*):

.....

Er is geen gelijkwaardigheid verleend.

Naam:
 Titel:
 Handtekening:
 Plaats:
 Datum:
 (Zegel of stempel van de autoriteit, naargelang
 hetgeen van toepassing is)

Uitzonderingen

(Opmerking: Doorhalen wat niet van toepassing is)

De volgende uitzonderingen, toegekend door de bevoegde autoriteit als voorzien in titel 3 van het Verdrag, worden vermeld:

.....

Er is geen uitzondering verleend.

Naam:
 Titel:
 Handtekening:
 Plaats:
 Datum:
 (Zegel of stempel van de autoriteit, naargelang
 hetgeen van toepassing is)

Verklaring naleving maritieme arbeid – Deel II

Maatregelen ter waarborging van voortdurende naleving tussen inspectiebeurten in

De volgende maatregelen zijn opgesteld door de reder, genoemd in het certificaat maritieme arbeid waarbij deze verklaring is gevoegd, ter waarborging van voortdurende naleving tussen inspectiebeurten in:

(Vermeld hieronder de maatregelen die zijn opgesteld om de naleving van elk van de in Deel I genoemde punten te waarborgen)

- | | | |
|-----|--|--------------------------|
| 1. | Minimumleeftijd (voorschrift 1.1) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 2. | Geneeskundige verklaring (voorschrift 1.2) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 3. | Kwalificaties van zeevarenden (voorschrift 1.3) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 4. | Arbeidsovereenkomsten voor zeevarenden (voorschrift 2.1) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 5. | Gebruikmaking van een officiële, gecertificeerde of gereuleerde private wervings- en arbeidsbemiddelingsdienst (voorschrift 1.4) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 6. | Arbeids- en rusttijden (voorschrift 2.3) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 7. | Bemanningssamenstelling van het schip (voorschrift 2.7) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 8. | Accommodatie (voorschrift 3.1) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 9. | Recreatievoorzieningen aan boord (voorschrift 3.1) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 10. | Voeding en catering (voorschrift 3.2) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 11. | Gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie (voorschrift 4.3) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 12. | Medische zorg aan boord (voorschrift 4.1) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 13. | Klachtenprocedures aan boord (voorschrift 5.1.5) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 14. | Betaling van lonen (voorschrift 2.2) | <input type="checkbox"/> |
| | | |

Ik verklaar hierbij dat de bovenstaande maatregelen zijn opgesteld ter waarborging van voortdurende naleving tussen inspectiebeurten in, met de vereisten opgenomen in Deel I.

Naam van de reder¹

Bedrijfsadres

Naam van de bevoegde ondertekenaar

Titel

Handtekening van de bevoegde ondertekenaar

Datum

(Stempel of zegel van de reder¹)

De bovenstaande maatregelen zijn nagelopen door *(naam toevoegen van bevoegde autoriteit of naar behoren erkende organisatie)* en zijn, na inspectie van het schip, bepaald te voldoen aan het doel zoals uiteengezet in norm A5.1.3, tiende lid, onderdeel b, aangaande maatregelen ter waarborging van eerste en voortdurende naleving van de vereisten zoals uiteengezet in Deel I van deze verklaring.

Naam:

Titel:

Adres

.....

Handtekening:

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit, naargelang hetgeen van toepassing is)

¹ Onder *reder* wordt verstaan, de eigenaar van het schip of een andere organisatie of persoon, zoals de manager, de agent of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de eigenaar heeft overgenomen en die, bij het aangaan van die verantwoordelijkheid, ermee heeft ingestemd de taken en verantwoordelijkheden die in overeenstemming met dit Verdrag aan reders worden opgelegd, over te nemen ongeacht het feit of andere organisaties of personen bepaalde taken of verantwoordelijkheden namens de reder vervullen. Zie artikel II, eerste lid, onderdeel j, van het Verdrag.

Tussentijds certificaat maritieme arbeid

Afgegeven ingevolge de bepalingen van artikel V en titel 5 van het Maritiem arbeidsverdrag, 2006
(hieronder te noemen "het Verdrag") onder het gezag van de Regering van :

.....
(volledige naam van de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren)
door
(volledige naam- en adresgegevens van de bevoegde autoriteit of erkende organisatie die naar behoren
is gemachtigd krachtens de bepalingen van het Verdrag)

Gegevens van het schip

Naam van het schip
Onderscheidingsnummer of -letters
Thuishaven.....
Datum van registratie.....
Brutotonnage (GT).....¹
IMO-nummer
Type schip
Naam en adres van de reder²
.....

¹ Voor schepen waarop de door de IMO aangenomen voorlopige regeling voor tonnagemetingen van toepassing is, is de brutotonnage hetgeen is opgenomen in de kolom OPMERKINGEN van het internationaal tonnagecertificaat (1969).

² Onder *reder* wordt verstaan, de eigenaar van het schip of een andere organisatie of persoon, zoals de manager, de agent of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de eigenaar heeft overgenomen en die, bij het aangaan van die verantwoordelijkheid, ermee heeft ingestemd de taken en verantwoordelijkheden die in overeenstemming met dit Verdrag aan reders worden opgelegd, over te nemen ongeacht het feit of andere organisaties of personen bepaalde taken of verantwoordelijkheden namens de reder vervullen. Zie artikel II, eerste lid, onderdeel j, van het Verdrag.

Hierbij wordt verklaard, voor het doel van norm A5.1.3, zevende lid, van het Verdrag:

- a. Dat dit schip is geïnspecteerd, voor zover als redelijk en mogelijk is, voor de zaken opgenomen in Appendix A5-I van het Verdrag, met inachtneming van verificatie van de punten onder b, c en d hieronder.
- b. Dat de reder de bevoegde autoriteit of erkende organisatie heeft getoond dat het schip over geschikte procedures beschikt om aan het Verdrag te voldoen.
- c. Dat de kapitein bekend is met de vereisten van het Verdrag en de verantwoordelijkheden voor uitvoering en
- d. Dat relevante informatie aan de bevoegde autoriteit of erkende organisatie is overlegd om een verklaring naleving maritieme arbeid af te geven.

Dit certificaat is geldig tot afhankelijk van inspecties in overeenstemming met de normen A5.1.3 en A5.1.4.

Datum van afronding van de inspectie waarnaar onder a verwezen wordt, was

Afgegeven te op

Handtekening van de naar behoren bevoegde ambtenaar die het tussentijds certificaat afgeeft

.....
(Zegel of stempel van de autoriteit van afgifte, naargelang hetgeen van toepassing is)

Aanhangsel A5-III

Algemene gebieden die door een bevoegde ambtenaar uitgebreid moeten worden geïnspecteerd in een haven van een Lid dat een haven inspectie van de Staat uitvoert ingevolge norm A5.2.1:

Minimumleeftijd

Geneeskundige verklaring

Kwalificaties van zeevarenden

Arbeidsovereenkomsten voor zeevarenden

Gebruikmaking van een officiële, gecertificeerde of gereguleerde private wervings- en arbeidsbemiddelingsdienst

Arbeids- en rusttijden

Bemanningsamenstelling van het schip

Accommodatie

Recreatievoorzieningen aan boord

Voeding en catering

Gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie

Medische zorg aan boord

Klachtenprocedures aan boord

Betaling van lonen

Aanhangsel B5-I – Voorbeeld van een nationale verklaring

Zie leidraad B5.1.3, vijfde lid

Maritiem arbeidsverdrag, 2006

Verklaring naleving maritieme arbeid – Deel I

(Opmerking: deze Verklaring moet worden gevoegd bij het certificaatmaritieme arbeid van het schip)

Afgegeven onder het gezag van: Het Ministerie van Maritiem Transport van XXXXXXXXXXXX

Ten aanzien van de bepalingen van het Maritieme arbeidsverdrag, 2006, wordt het schip met de volgende referenties:

Naam van het schip	IMO-nummer	Brutotonnage (GT)
M.S. Voorbeeld	12345	1000

in stand gehouden in overeenstemming met norm A5.1.3 van het Verdrag.

Ondergetekende verklaart, namens de bovengenoemde bevoegde autoriteit, dat:

- a. de bepalingen van het Maritiem arbeidsverdrag volledig zijn vervat in de nationale vereisten waarnaar hieronder wordt verwezen;
- b. deze nationale vereisten zijn vervat in de nationale bepalingen waarnaar hieronder wordt verwezen; waar nodig wordt uitleg gegeven met betrekking tot de inhoud van die bepalingen;
- c. de details van eventuele wezenlijk gelijkwaardige bepalingen ingevolge artikel VI, derde en vierde lid, staan vermeld <in de hieronder genoemde desbetreffende nationale vereisten> <in de voor dit doel hieronder voorziene afdeling> *(doorhalen wat niet van toepassing is)*;
- d. eventuele door de bevoegde autoriteit in overeenstemming met titel 3 verleende uitzonderingen duidelijk zijn aangegeven in de voor dat doel hieronder voorziene afdeling; en
- e. naar eventuele in de nationale wetgeving aan het scheepstype verbonden vereisten eveneens in de desbetreffende vereisten wordt verwezen.

1. Minimumleeftijd (voorschrift 1.1)

Scheepswet nr. 123 van 1905, als gewijzigd ("Wet"), Hoofdstuk X, Scheepsvoorschriften ("Voorschriften"), 2006, Regels 1111-1222.

De minimumleeftijden zijn die naar welke in het Verdrag wordt verwezen.

Onder "nacht" wordt verstaan tussen 9 uur 's avonds en 6 uur 's ochtends, tenzij het ministerie van Maritiem Vervoer ("Ministerie") een andere periode goedkeurt.

In bijgevoegd schema A zijn voorbeelden opgenomen van gevaarlijke werkzaamheden die uitsluitend mogen worden verricht door personen van 18 jaar of ouder. In het geval van vrachtschepen mag niemand onder de leeftijd van 18 jaar werken in gedeelten die op de plattegronden van het schip (die bij deze verklaring moeten worden gevoegd) worden aangemerkt als zijnde "gevaarlijk".

2. Geneeskundige verklaring (voorschrift 1.2)

Wet, Hoofdstuk XI, Voorschriften, Regels 1223-1233.

Geneeskundige verklaringen moeten, indien van toepassing, voldoen aan de STCW-eisen; in andere gevallen moeten de STCW-eisen met de eventueel benodigde aanpassingen worden toegepast.

Uitsluitend op een door het Ministerie erkende lijst voorkomende gediplomeerde oogartsen mogen verklaringen betreffende het gezichtsvermogen afgeven.

Medisch onderzoek moet plaatsvinden conform de in leidraad B1.2.1 bedoelde richtlijnen van de Internationale Arbeidsorganisatie/Wereldgezondheidsorganisatie.

.....

Verklaring naleving maritieme arbeid – Deel II

Maatregelen ter waarborging van voortdurende naleving tussen inspectiebeurten in

De volgende maatregelen zijn opgesteld door de reder, genoemd in het certificaat maritieme arbeid waarbij deze verklaring is gevoegd, ter waarborging van voortdurende naleving tussen inspectiebeurten in:

(Vermeld hieronder de maatregelen die zijn opgesteld om de naleving van elk van de in Deel I genoemde punten te waarborgen)

1. Minimumleeftijd (voorschrift 1.1)

De geboortedatum van elke zeevarende moet worden vermeld naast zijn/haar naam op de bemanningslijst.

De lijst moet bij aanvang van elke reis worden gecontroleerd door de kapitein of de officier die namens hem of haar optreedt ("bevoegde officier"), die de datum van deze controle registreert.

Elke zeevarende onder de 18 jaar ontvangt, op het tijdstip van zijn aanstelling, een mededeling waarin het hem/haar wordt verboden nachtwerk of specifiek als gevaarlijk aangemerkte werkzaamheden (zie Deel I, afdeling 1, hierboven) en alle andere gevaarlijke werkzaamheden te verrichten, en waarin hem/haar wordt opgedragen zich in geval van twijfel te wenden tot de bevoegde officier. Een afschrift van de mededeling, met de tekst "ontvangen en gelezen" alsmede de datum van ondertekening, moet door de zeevarende worden ondertekend en door de bevoegde officier bewaard.

2. Geneeskundige verklaring (voorschrift 1.2)

De geneeskundige verklaringen worden door de bevoegde officier strikt vertrouwelijk gehouden, tezamen met een lijst die onder verantwoordelijkheid van de bevoegde officier wordt opgesteld en waarop voor elke zeevarende op zijn/haar naam de volgende gegevens staan: de taken van de zeevarende, de datum van de huidige geneeskundige verklaring(en) en de in het desbetreffende certificaat vermelde gezondheidstoestand.

In elk geval van mogelijke twijfel omtrent de vraag of een zeevarende medisch gezien in staat is een of meerdere specifieke taken te verrichten, moet de bevoegde officier contact opnemen met de arts van de zeevarende of een andere gekwalificeerde arts en een samenvatting van de conclusies van de arts noteren, alsmede diens naam en telefoonnummer en de datum waarop het consult heeft plaatsgevonden.

.....

De voorgaande tekst is de authentieke tekst van het Verdrag naar behoren aangenomen door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie tijdens haar vierennegentigste zitting, welke werd gehouden te Genève en voor gesloten werd verklaard op de drieëntwintigste februari 2006.

TEN BLIJKE WAARVAN wij onze handtekening hebben geplaatst op de drieëntwintigste februari 2006.

D. PARLEMENT

Het Verdrag behoeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan het Verdrag kan worden gebonden.

E. PARTIJGEGEVENS

Bekrachtiging is voorzien in artikel VIII, eerste lid, van het Verdrag.

Partij	Ondertekening	Ratificatie	Type ¹⁾	In werking	Opzegging	Buiten werking
Liberia		07-06-06	R			

¹⁾ O=Ondertekening zonder voorbehoud of vereiste van ratificatie, R= Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of kennisgeving, T=Toetreding, VG=Voortgezette gebondenheid, NB=Niet bekend

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag zullen ingevolge artikel VIII, derde lid, in werking treden 12 maanden na de datum waarop de bekrachtigingen zijn geregistreerd van ten minste 30 Leden van de Internationale Arbeidsorganisatie die tezamen een aandeel hebben van 33% in het wereldbrutoscheepstonnage.

Ingevolge artikel VIII, vierde lid, zal het Verdrag vervolgens voor elk Lid in werking treden 12 maanden na de datum waarop zijn bekrachtiging is geregistreerd.

J. VERWIJZINGEN**Verbanden**

Het Verdrag dient ter herziening van:

- Titel : Verdrag tot vaststelling van de minimumleeftijd voor toelating van kinderen tot arbeid op zee; Genua, 9 juli 1920
- Tekst : *Stb.* 1925, 161 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1957, 144
- Titel : Verdrag betreffende schadeloosstelling voor werkloosheid in geval van verlies van het schip door schipbreuk; Genua, 9 juli 1920
- Tekst : *Stb.* 1923, 11 (Engels en Frans)
Stb. 1938, 26 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1997, 142
- Titel : Verdrag betreffende plaatsing van zeelieden, 1920; Genua, 10 juli 1920
- Tekst : *Stb.* 1923, 12 (Engels en Frans)
Stb. 1948, 403 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1997, 143
- Titel : Verdrag betreffende het verplicht geneeskundig onderzoek van kinderen en jeugdige personen werkzaam aan boord van schepen, 1921; Genève, 11 november 1921
- Tekst : *Stb.* 1926, 186 (Engels en Frans)
Stb. 1928, 95 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1997, 148
- Titel : Verdrag betreffende de arbeidsovereenkomst van schepelingen, 1926; Genève, 24 juni 1926
- Tekst : *Stb.* 1928, 220 (Engels en Frans)
Stb. 1938, 25 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1997, 152
- Titel : Verdrag betreffende repatriëring van schepelingen, 1926; Genève, 23 juni 1926
- Tekst : *Stb.* 1928, 221 (Engels en Frans)
Stb. 1948, 516 (vertaling)

- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1997, 153
- Titel : Verdrag tot vaststelling van de minimumleeftijd voor toelating van kinderen tot arbeid op zee (herzien), 1936;
Genève, 24 oktober 1936
- Tekst : *Stb.* 1938, 33 (Frans)
Stb. 1948, 59 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1977, 50
- Titel : Verdrag betreffende de voeding en de daarmee verband houdende verzorging van de bemanning aan boord van schepen, 1946;
Seattle, 27 juni 1946
- Tekst : *Stb.* 1948, 329 (Frans)
Trb. 1957, 173 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1997, 163
- Titel : Verdrag inzake het diploma van bekwaamheid als scheepskok, 1946;
Seattle, 27 juni 1946
- Tekst : *Stb.* 1948, 328 (Frans)
Trb. 1951, 24 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1997, 164
- Titel : Verdrag betreffende de sociale zekerheid van zeelieden, 1946;
Seattle, 28 juni 1946
- Tekst : *Stb.* 1948, 327 (Frans)
Trb. 1957, 175 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1962, 6
- Titel : Verdrag betreffende het geneeskundig onderzoek van zeelieden, 1946;
Seattle, 29 juni 1946
- Tekst : *Stb.* 1948, 326 (Frans)
Trb. 1957, 177 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1997, 166
- Titel : Verdrag inzake bewijzen van bekwaamheid als volmatroos, 1946;
Seattle, 29 juni 1946
- Tekst : *Stb.* 1948, 330 (Frans)
Trb. 1951, 25 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1997, 167

- Titel : Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen;
Seattle, 29 juni 1946
- Tekst : *Stb.* 1948, 325 (Frans)
Bijl. *Hand.* II 1947/48 – 777, nr. 13 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1957, 179
- Titel : Verdrag betreffende de vakantie met behoud van loon van zeelieden (herzien), 1949;
Genève, 18 juni 1949
- Tekst : *Stb.* 1951, 539 (Engels en Frans)
Trb. 1951, 29 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1984, 41
- Titel : Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (herzien), 1949;
Genève, 18 juni 1949
- Tekst : Bijl. *Hand.* II 1950/51 – 2060, nr. 4 (Engels en Frans)
Trb. 1951, 30 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1997, 174
- Titel : Verdrag betreffende de gages, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte (herzien), 1958;
Genève, 14 mei 1958
- Tekst : *Trb.* 1964, 45 (Engels en Frans)
- Titel : Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (aanvullende bepalingen), 1970;
Genève, 30 oktober 1970
- Tekst : *Trb.* 1972, 49 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1997, 199
- Titel : Verdrag betreffende het voorkomen van arbeidsongevallen bij zeevarenden;
Genève, 30 oktober 1970
- Tekst : *Trb.* 1972, 44 (Engels, Frans en vertaling)
- Titel : Verdrag betreffende de continuering van werkgelegenheid voor zeevarenden;
Genève, 28 oktober 1976
- Tekst : *Trb.* 1977, 106 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1986, 152

- Titel : Verdrag betreffende jaarlijks verlof met behoud van loon van zeevarenden;
Genève, 29 oktober 1976
- Tekst : *Trb.* 1977, 107 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1987, 11
- Titel : Verdrag betreffende de minimumnormen op koopvaardij­schepen;
Genève, 29 oktober 1976
- Tekst : *Trb.* 1977, 108 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1997, 206
- Titel : Protocol van 1996 bij het Verdrag betreffende de minimumnormen op koopvaardij­schepen van 1976;
Genève, 22 oktober 1996
- Tekst : *Trb.* 1997, 220 (Engels en Frans)
Trb. 1999, 24 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2004, 30
- Titel : Verdrag betreffende het welzijn van zeevarenden op zee en in de haven;
Genève, 8 oktober 1987
- Tekst : *Trb.* 1988, 131 (Engels, Frans en vertaling)
- Titel : Verdrag betreffende de bescherming van de gezondheid van en de medische zorg voor zeevarenden;
Genève, 8 oktober 1987
- Tekst : *Trb.* 1989, 36 (Engels, Frans en vertaling)
- Titel : Verdrag betreffende de sociale zekerheid van zeevarenden (herzien);
Genève, 9 oktober 1987
- Tekst : *Trb.* 1988, 132 (Engels, Frans en vertaling)
- Titel : Verdrag betreffende de repatriëring van zeevarenden (herzien);
Genève, 9 oktober 1987
- Tekst : *Trb.* 1989, 37 (Engels, Frans en vertaling)
- Titel : Verdrag betreffende de inspectie van de werk- en leefomstandigheden van zeevarenden;
Genève, 22 oktober 1996
- Tekst : *Trb.* 1997, 217 (Engels en Frans)
Trb. 1999, 22 (vertaling)

- Titel : Verdrag betreffende de werving van en arbeidsbemiddeling voor zeevarenden;
Genève, 22 oktober 1996
- Tekst : *Trb.* 1997, 218 (Engels en Frans)
Trb. 1998, 158 (vertaling)
- Titel : Verdrag betreffende de werktijden van zeevarenden en de bemanning van schepen;
Genève, 22 oktober 1996
- Tekst : *Trb.* 1997, 219 (Engels en Frans)
Trb. 1999, 23 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2003, 178

Overige verwijzingen

- Titel : Verdrag betreffende de gedwongen of verplichte arbeid, 1930;
Genève, 28 juni 1930
- Tekst : *Stb.* 1933, 26 (Engels en Frans)
Stb. 1933, 236 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1997, 158
- Titel : Verdrag betreffende de vrijheid tot het oprichten van vakverenigingen en de bescherming van het vakverenigingsrecht, 1948;
San Francisco, 9 juli 1948
- Tekst : *Stb.* 1949, 538 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1997, 170
- Titel : Verdrag betreffende de toepassing van de beginselen van het recht zich te organiseren en collectief te onderhandelen;
Genève, 1 juli 1949
- Tekst : *Trb.* 1972, 105 (Engels en Frans)
Trb. 1979, 79 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1997, 178
- Titel : Verdrag betreffende gelijke beloning van mannelijke en vrouwelijke arbeidskrachten voor arbeid van gelijke waarde, 1951;
Genève, 29 juni 1951
- Tekst : *Trb.* 1952, 45 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1997, 180

- Titel : Verdrag betreffende de afschaffing van gedwongen arbeid, 1957;
Genève, 25 juni 1957
- Tekst : *Trb.* 1957, 210 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1997, 184
- Titel : Verdrag betreffende discriminatie in arbeid en beroep;
Genève, 25 juni 1958
- Tekst : *Trb.* 1962, 41 (Engels en Frans)
Trb. 1972, 70 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1997, 186
- Titel : Verdrag betreffende de minimumleeftijd voor toelating tot het arbeidsproces;
Genève, 26 juni 1973
- Tekst : *Trb.* 1974, 71 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1997, 201
- Titel : Verdrag betreffende het verbod op en de onmiddellijke actie voor de uitbanning van de ergste vormen van kinderarbeid;
Genève, 17 juni 1999
- Tekst : *Trb.* 1999, 177 (Engels en Frans)
Trb. 2000, 52 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2002, 96
- Titel : Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee;
Londen, 1 november 1974
- Tekst : *Trb.* 1976, 157 (Engels en Frans)
Trb. 1977, 77 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2006, 72
- Titel : Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee;
Londen, 20 oktober 1972
- Tekst : *Trb.* 1974, 51 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2004, 52
- Titel : Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wacht dienst, 1978;
Londen, 7 juli 1978
- Tekst : *Trb.* 1981, 144 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2006, 40

- Titel : Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee;
Montego-Bay, 10 december 1982
- Tekst : *Trb.* 1983, 83 (Engels en Frans)
Trb. 1984, 55 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1996, 272
- Titel : Statuut van de Internationale Arbeidsorganisatie;
Versailles, 28 juni 1919
- Tekst : *Trb.* 1975, 102 (Engels, Frans en vertaling, geconsolideerd)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1998, 290

Uitgegeven de *negende* mei 2007.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

M. J. M. VERHAGEN