

КОНВЕНЦІЯ ПРО ПРАЦЮ В МОРСЬКОМУ СУДНОПЛАВСТВІ

Конвенція про працю в морському судноплаванні, 2006 р.

Генеральна конференція Міжнародної організації праці,

що скликана в Женеві Адміністративною радою Міжнародного бюро праці та зібралася 7 лютого 2006 року на свою дев'яносто четверту сесію,

бажаючи створити єдиний погоджений акт, що охоплює, наскільки можливо, всі сучасні норми існуючих міжнародних конвенцій та рекомендацій про працю в морському судноплаванні, а також основні принципи, що містяться в інших міжнародних конвенціях про працю, наприклад, у таких, як:

– Конвенція 1930 року про примусову працю (№ 29);

– Конвенція 1948 року про свободу асоціації та захист права на організацію (№ 87);

– Конвенція 1949 року про право на організацію та ведення колективних переговорів (№ 98);

– Конвенція 1951 року про рівну винагороду (№ 100);

– Конвенція 1957 року про скасування примусової праці (№ 105);

– Конвенція 1958 року про дискримінацію в галузі праці та занять (№ 11);

– Конвенція 1973 року про мінімальний вік (№ 138);

– Конвенція 1999 року про найгірші форми дитячої праці (№ 182),

беручи до уваги основний мандат Організації, що полягає у сприянні гідним умовам праці,

нагадуючи про Декларацію МОП основних принципів і прав у світі праці 1998 року,

беручи також до уваги, що моряки охоплені положеннями інших актів МОП і мають інші права, котрі встановлені як основоположні права й свободи, що поширюються на всіх осіб,

вважаючи, що, з урахуванням глобального характеру морського судноплавства, моряки мають потребу в особливому захисті,

беручи також до уваги міжнародні норми стосовно безпеки суден, їхніх екіпажів і пасажирів і якісного керування рухом суден, що містяться у Міжнародній конвенції 1974 року з охорони людського життя на морі (з

поправками), Конвенції 1972 року про міжнародні правила попередження зіткнення суден у морі (з поправками), а також вимоги щодо професійної підготовки й компетентності моряків, що містяться у Міжнародній конвенції 1978 року про підготовку й дипломування моряків та несення ваhti (з поправками),

нагадуючи, що Конвенція Організації Об'єднаних Націй 1982 року з морського права встановлює загальні правові рамки, в яких повинні вестися всі види діяльності в океанах і морях, і що вона має стратегічне значення як основа для проведення заходів і співробітництва на національному, регіональному та глобальному рівнях у секторі морського судноплавства, і що необхідно зберігати її цілісність,

нагадуючи, що Стаття 94 Конвенції Організації Об'єднаних Націй 1982 року з морського права встановлює обов'язки та зобов'язання держави прапора, зокрема, стосовно умов праці, комплектування екіпажів і соціальних питань на борту суден, що плавають під її прапором,

нагадуючи про пункт 8 Статті 19 Статуту Міжнародної організації праці, в якому передбачається, що прийняття будь-якої конвенції або рекомендації Конференцією або ратифікація будь-якої конвенції будь-якою державою-членом жодним чином не вважаються такими, що торкаються будь-якого закону, судового рішення, звичаю або угоди, які забезпечують відповідним працівникам сприятливіші умови, ніж умови, які передбачаються конвенцією або рекомендацією,

переконані в тім, що цей новий акт повинен бути складений таким чином, щоб забезпечити якомога ширшу його прийнятність для урядів, судовласників і моряків, прихильних до принципів гідної праці, що він повинен легко піддаватися оновленню й що він повинен передбачати ефективне застосування та забезпечення виконання,

постановивши ухвалити ряд пропозицій для реалізації такого акту, що є єдиним пунктом порядку денного сесії, та

вирішивши надати цим пропозиціям форми міжнародної конвенції;

приймає цього двадцять третього дня лютого місяця дві тисячі шостого року наступну конвенцію, що може називатися Конвенцією 2006 року про працю в морському судноплавстві.

Загальні зобов'язання

Стаття I

1. Кожна держава-член, що ратифікує цю Конвенцію, зобов'язується повністю виконувати її положення в порядку, передбаченому в Статті VI, з метою забезпечення права всіх моряків на гідну зайнятість.

2. Держави-члени співробітничать одна з одною з метою забезпечення ефективного виконання та застосування цієї Конвенції.

Визначення та сфера застосування

Стаття II

1. У цілях цієї Конвенції та, якщо інше не передбачено в окремих положеннях, термін:

- a) компетентний орган означає міністра, урядове відомство або інший орган влади, уповноважений видавати нормативно-правові акти, накази або інші інструкції, що мають чинність закону стосовно предмета відповідного положення, й забезпечувати їхнє виконання;
- b) декларація про дотримання трудових норм у морському судноплавстві означає декларацію, про яку йдеться у Правилі 5.1.3;
- c) валова місткість означає валову місткість, обчислену відповідно до положень про вимірювання місткості суден, що містяться у Додатку 1 до Міжнародної конвенції 1969 року з обмірювання суден або у будь-якій іншій конвенції, яка її замінює; валова місткість суден, на які поширюється тимчасовий порядок вимірювання, прийнятий Міжнародною морською організацією, є валовою місткістю, що зазначена у графі ПРИМІТКИ Міжнародного мірального свідоцтва (1969 р.);
- d) свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві означає свідоцтво, згадане у Правилі 5.1.3;
- e) вимоги цієї Конвенції означає вимоги, що містяться у цих статтях, а також у Правилах і в Частині А Кодексу цієї Конвенції;
- f) моряк означає будь-яку особу, яка зайнята, задіяна або працює в будь-якій якості на борту судна, до якого застосовується ця Конвенція;
- g) трудовий договір моряків означає як контракт про роботу за найманням, так і письмову угоду;
- h) служба набору та працевлаштування моряків означає будь-яку особу, компанію, установу, агентство або іншу організацію в державному або приватному секторі, які займаються набором моряків за дорученням судновласників або працевлаштуванням моряків у судновласників;

- i) судно означає будь-яке судно, крім суден, які плавають винятково у внутрішніх водах, у межах захищених вод або в безпосередній до них близькості, або в районах дії портових правил;
- j) судновласник означає власника судна або будь-яку іншу організацію або особу, таку як керуючий, агент або фрахтувальник за чартером на судно без екіпажу, які взяли на себе відповідальність за експлуатацію судна від судновласника й які при цьому погодились узяти на себе всі обов'язки та всю відповідальність, покладені на судновласників відповідно до цієї Конвенції, незалежно від того, чи виконує будь-яка інша організація або особа певні обов'язки чи зобов'язання за дорученням судновласника.

2. За винятком випадків, коли прямо не передбачено інше, ця Конвенція застосовується до всіх моряків.

3. У випадку виникнення сумнівів стосовно того, чи треба розглядати будь-які категорії осіб як моряків для цілей цієї Конвенції, це питання вирішується компетентним органом у кожній державі-члені після консультацій з організаціями судновласників і моряків, зацікавленими у цьому питанні.

4. За винятком випадків, коли прямо не передбачене інше, ця Конвенція застосовується до всіх суден, що перебувають у державному або приватному володінні, які звичайно займаються комерційною діяльністю, за винятком суден, зайнятих рибним або аналогічним промислом, та суден традиційної будівлі, таких як плоскодонні шлюпки та джонки. Ця Конвенція не застосовується до військових кораблів і допоміжних військово-морських суден.

5. У випадку виникнення сумнівів стосовно того, чи застосовується ця Конвенція до будь-якого судна або до окремої категорії суден, це питання вирішується компетентним органом у кожній державі-члені після консультацій з організаціями судновласників і моряків, зацікавленими в цьому питанні.

6. Якщо компетентний орган вирішить, що застосування певних положень Кодексу, згаданого в п. 1 Статті VI, до судна або до окремих категорій суден, що плавають під прапором держави-члена, на даний час буде недоцільним або практично нездійсненним, відповідні положення Кодексу не застосовуються в тій частині, в якій предмет цих положень трактується по-різному національними законами, нормативно-правовими актами, колективними договорами або іншими заходами. Таке рішення може прийматися лише після консультацій з зацікавленими організаціями судновласників і моряків, причому лише стосовно суден валовою місткістю менше 200, які не здійснюють міжнародні рейси.

7. Будь-які рішення, прийняті державою-членом відповідно до пунктів 3 або 5 цієї Статті, повідомляються Генеральному директорові Міжнародного бюро праці, який доводить це до відома держав-членів Організації.

8. Якщо прямо не передбачено інше, то посилання на цю Конвенцію одночасно є посиланням на Правила й на Кодекс.

Основні права та принципи

Стаття III

Кожна держава-член переконується в тому, що положення її законодавства та нормативно-правових актів забезпечують дотримання, у контексті цієї Конвенції, основних прав на:

- а) свободу асоціації та дієве визнання права на ведення колективних переговорів;
- б) скасування всіх форм примусової або обов'язкової праці;
- с) ефективне викорінення дитячої праці;
- д) ліквідацію дискримінації в галузі праці й занять.

Трудові та соціальні права моряків

Стаття IV

1. Кожний моряк має право на безпечне й надійне робоче місце, яке відповідає нормам техніки безпеки.

2. Кожний моряк має право на справедливі умови зайнятості.

3. Кожний моряк має право на гідні умови праці й життя на борту судна.

4. Кожний моряк має право на охорону здоров'я, медичне обслуговування, соціально-побутове обслуговування та на інші форми соціального захисту.

5. Кожна держава-член забезпечує, у межах своєї юрисдикції, повне дотримання трудових і соціальних прав моряків, викладених у попередніх пунктах цієї Статті, відповідно до вимог цієї Конвенції. Якщо інше не передбачено в цій Конвенції, то таке дотримання прав може бути досягнуто на основі національного законодавства або нормативно-правових актів, за допомогою застосовних колективних угод, за допомогою інших заходів або практичної діяльності.

Обов'язки, пов'язані з застосуванням і забезпеченням виконання

Стаття V

1. Кожна держава-член застосовує та забезпечує виконання законодавства або нормативно-правових актів або інших заходів, які вона вживає для виконання своїх зобов'язань за цією Конвенцією стосовно суден і моряків, які перебувають під її юрисдикцією.

2. Кожна держава-член ефективно здійснює свою юрисдикцію й контроль над суднами, що плавають під її прапором, за допомогою створення системи для забезпечення дотримання вимог цієї Конвенції, включаючи регулярні інспекції, подання доповідей, моніторинг і правові процедури відповідно до застосовного законодавства.

3. Кожна держава-член забезпечує, щоб судна, що плавають під її прапором, мали на борту свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплаванні й декларацію про дотримання трудових норм у морському судноплаванні згідно з вимогами цієї Конвенції.

4. Судно, до якого застосовується ця Конвенція, може, згідно з міжнародним правом, бути піддано інспекції не тільки державою прапора, а й іншою державою-членом, коли це судно перебуває в одному з її портів, з метою визначення, чи дотримується це судно вимог цієї Конвенції.

5. Кожна держава-член ефективно здійснює свою юрисдикцію й контроль над діяльністю служб набору й працевлаштування моряків, якщо такі створені на її території.

6. Кожна держава-член забороняє порушувати вимоги цієї Конвенції та, відповідно до міжнародного права, вводить санкції або вимагає вжиття заходів для виправлення ситуації відповідно до свого законодавства, які є адекватними для попередження таких порушень.

7. Кожна держава-член виконує свої обов'язки відповідно до цієї Конвенції таким чином, щоб забезпечити, щоб суднам, які плавають під прапором будь-якої держави, котра не ратифікувала цю Конвенцію, не надавався сприятливіший режим, ніж суднам, які плавають під прапором будь-якої держави, яка ратифікувала її.

Правила та Частини А і В Кодексу

Стаття VI

1. Правила й положення Частини А Кодексу є обов'язковими. Положення Частини В Кодексу не є обов'язковими.

2. Кожна держава-член зобов'язується поважати права й принципи, викладені у Правилах, і виконувати кожне Правило в порядку,

встановленому у відповідних положеннях Частини А Кодексу. Крім того, держави-члени приділяють належну увагу виконанню своїх обов'язків у порядку, передбаченому в Частині В Кодексу.

3. Держава-член, що не має можливості для здійснення прав і принципів у порядку, встановленому в Частині А Кодексу, може, якщо в цій Конвенції прямо не передбачено інше, виконувати Частину А на основі положень свого законодавства й нормативно-правових актів або інших заходів, які по суті еквівалентні положенням Частини А.

4. Тільки з метою пункту 3 цієї Статті будь-який закон, нормативно-правовий акт, колективний договір або інший захід, що забезпечує виконання, вважаються по суті еквівалентними, в контексті цієї Конвенції, якщо держава-член переконається в тому, що:

- а) вони сприяють повному досягненню загальної мети й завдання відповідного положення або положень Частини А Кодексу; і
- б) вони забезпечують виконання відповідного положення або положень Частини А Кодексу.

Консультації з організаціями судновласників і моряків

Стаття VII

Рішення про часткове скасування, вилучення або інше гнучке застосування цієї Конвенції, по відношенню до яких відповідно до вимог Конвенції повинні проводитися консультації з організаціями судновласників і моряків, можуть, у тих випадках, коли в державі-члені немає представницьких організацій судновласників або моряків, прийматися цією державою-членом тільки на основі консультацій з Комітетом, про який ідеться у Статті XIII.

Набрання чинності

Стаття VIII

1. Офіційні документи про ратифікацію цієї Конвенції направляються Генеральному директорові Міжнародного бюро праці для реєстрації.

2. Ця Конвенція є обов'язковою тільки для тих держав-членів Міжнародної організації праці, документи про ратифікацію яких зареєстровані Генеральним директором.

3. Ця Конвенція набуває чинності через 12 місяців після дати реєстрації документів про ратифікацію не менш як 30 держав-членів, загальна частка яких у світовій валовій місткості суден становить 33 відсотки.

4. Згодом ця Конвенція набуває чинності для кожної держави-члена через 12 місяців після дати реєстрації її документа про ратифікацію. (ст. 6 К.147)

Денонсація

Стаття IX

1. Держава-член, що ратифікувала цю Конвенцію, може після закінчення десятирічного періоду з моменту, коли вона вперше набула чинності, денонсувати її актом, надісланим Генеральному директорові Міжнародного бюро праці для реєстрації. Денонсація набуває чинності через рік після дати реєстрації акту про денонсацію.

2. Кожна держава-член, що у річний строк після закінчення згаданого в пункті 1 цієї Статті десятирічного періоду не скористається своїм правом на денонсацію, передбаченим у цій Статті, буде зв'язана на наступний десятирічний період і згодом може денонсувати цю Конвенцію після закінчення кожного нового десятирічного періоду в порядку, встановленому в цій Статті.

Наслідки набрання чинності

Стаття X

Ця Конвенція переглядає наступні конвенції:

Конвенцію 1920 року про мінімальний вік для роботи в морі (№ 7);

Конвенцію 1920 року про допомогу по безробіттю у разі корабельної аварії (№ 8);

Конвенцію 1920 року про працевлаштування моряків (№ 9);

Конвенцію 1921 року про медичний огляд підлітків на борту суден (№ 16);

Конвенцію 1926 року про трудові договори моряків (№ 22);

Конвенцію 1926 року про репатріацію моряків (№ 23);

Конвенцію 1936 року про свідоцтва щодо кваліфікації осіб командного складу торговельних суден (№ 53);

Конвенцію 1936 року про оплачувані відпустки моряків (№ 54);

Конвенцію 1936 року про зобов'язання судновласників на випадок хвороби або травми у моряків (№ 55);

Конвенцію 1936 року про страхування моряків на випадок хвороби (№ 56);

Конвенцію 1936 року про робочий час на борту суден і склад суднового екіпажу (№ 57);

Конвенцію (переглянуту) 1936 року про мінімальний вік для роботи в морі (№ 58);

Конвенцію 1946 року про харчування і столове обслуговування екіпажів на борту суден (№ 68);

Конвенцію 1946 року про видачу судновим кухарям свідоцтв про кваліфікацію (№ 69);

Конвенцію 1946 року про соціальне забезпечення моряків (№ 70);

Конвенцію 1946 року про оплачувані відпустки морякам (№ 72);

Конвенцію 1946 року про медичний огляд моряків (№ 73);

Конвенцію 1946 року про видачу матросам свідоцтв про кваліфікацію (№ 74);

Конвенцію 1946 року про приміщення для екіпажу (№ 75);

Конвенцію 1946 року про заробітну плату, робочий час і склад суднового екіпажу (№ 76);

Конвенцію (переглянуту) 1949 року про оплачувані відпустки морякам (№ 91);

Конвенцію (переглянуту) 1949 року про приміщення для екіпажу (№ 92);

Конвенцію (переглянуту) 1949 року про заробітну плату, робочий час і склад суднового екіпажу (№ 93);

Конвенцію (переглянуту) 1958 року про заробітну плату, робочий час і склад суднового екіпажу (№ 109);

Конвенцію 1970 року про приміщення для екіпажу (додаткові положення) (№ 133);

Конвенцію 1970 року про запобігання нещасним випадкам (моряки) (№ 134);

Конвенцію 1976 року про безперервність зайнятості моряків (№ 145);

Конвенцію 1976 року про оплачувані відпустки морякам (№ 146);

Конвенцію 1976 року про мінімальні норми в торговельному флоті (№ 147);

Протокол 1996 року до Конвенції 1976 року про мінімальні норми в торговельному флоті (№ 147);

Конвенцію 1987 року про соціально-побутове обслуговування моряків (№ 163);

Конвенцію 1987 року про охорону здоров'я та медичне обслуговування моряків (№ 164);

Конвенцію (переглянуту) 1987 року про соціальне забезпечення моряків (№ 165);

Конвенцію (переглянуту) 1987 року про репатріацію моряків (№ 166);

Конвенцію 1996 року про інспекцію праці моряків (№ 178);

Конвенцію 1996 року про наймання й працевлаштування моряків (№ 179);

Конвенцію 1996 року про робочий час моряків і склад суднового екіпажу (№ 180).

Функції депозитарію

Стаття XI

1. Генеральний директор Міжнародного бюро праці сповіщає всі держави-члени Міжнародної організації праці про реєстрацію всіх ратифікаційних грамот, заяв про прийняття та актів про денонсацію цієї Конвенції.

2. Після того, як будуть задоволені умови, передбачені в пункті 3 Статті VIII, Генеральний директор звертає увагу держав-членів Організації на дату набрання чинності цією Конвенцією.

Стаття XII

Генеральний директор Міжнародного бюро праці направляє Генеральному секретареві Організації Об'єднаних Націй для реєстрації згідно зі статтею 102 Статуту Організації Об'єднаних Націй повні відомості стосовно всіх ратифікаційних грамот, заяв про прийняття й актів про денонсацію, зареєстрованих відповідно до цієї Конвенції.

Спеціальний тристоронній комітет

Стаття XIII

1. Адміністративна рада Міжнародного бюро праці проводить постійний огляд дії цієї Конвенції за посередництвом комітету, заснованого нею зі спеціальною компетенцією в галузі трудових норм у морському судноплаванні.

2. Для розгляду питань відповідно до цієї Конвенції до складу Комітету входять по два представники, призначувані урядом кожної держави-члена, яка ратифікувала цю Конвенцію, а також представники судновласників і моряків, призначувані Адміністративною радою після консультацій з Паритетною морською комісією.

3. Представники урядів держав-членів, які ще не ратифікували цю Конвенцію, можуть брати участь у роботі Комітету, але вони не мають права брати участь у голосуванні з будь-якого питання, розглядуваного згідно з цією Конвенцією. Адміністративна рада може пропонувати іншим організаціям або установам бути представленими в Комітеті в якості спостерігачів.

4. Голоси кожного представника судновласників і моряків у Комітеті зважуються для забезпечення того, щоб група судновласників і група моряків мали кожна половину голосів від загального числа голосів урядів, представлених на відповідній нараді й маючих право голосувати.

Зміна цієї Конвенції

Стаття XIV

1. Поправки до будь-якого положення цієї Конвенції можуть прийматися Генеральною конференцією Міжнародної організації праці в рамках статті 19 Статуту Міжнародної організації праці та правил і процедур Організації щодо прийняття конвенцій. Поправки до Кодексу можуть також прийматися відповідно до процедур, установлених у Статті XV.

2. Якщо документи держав-членів про ратифікацію цієї Конвенції зареєстровані до прийняття поправки, то їм для ратифікації направляється текст поправки.

3. Що стосується інших держав-членів Організації, то відповідно до статті 19 Статуту їм для ратифікації направляється текст Конвенції з поправками.

4. Поправка вважається прийнятою на дату реєстрації документів про ратифікацію поправки або Конвенції з поправками, залежно від обставин,

щонайменш 30 державами-членами, загальна частка яких у світовій валовій місткості суден становить 33 відсотки.

5. Поправка, прийнята в рамках статті 19 Статуту, має обов'язкову чинність тільки для тих держав-членів Організації, ратифікаційні грамоти яких були зареєстровані Генеральним директором Міжнародного бюро праці.

6. Для будь-якої держави-члена, згаданої в пункті 2 цієї Статті, поправка набуває чинності через 12 місяців після дати прийняття, згаданої в пункті 4 цієї Статті, або через 12 місяців після дати реєстрації документа про ратифікацію поправки, але в кожному разі з пізнішої дати.

7. З урахуванням пункту 9 цієї Статті, для держав-членів, згаданих у пункті 3 цієї Статті, Конвенція з поправками набуває чинності через 12 місяців після дати прийняття, згаданої в пункті 4 цієї Статті, або через 12 місяців після дати реєстрації документа про ратифікацію Конвенції, але в кожному разі з пізнішої дати.

8. Для тих держав-членів, документи про ратифікацію яких були зареєстровані до прийняття поправки, але які не ратифікували цю поправку, ця Конвенція залишається чинною без цієї поправки.

9. Держава-член, документи про ратифікацію якої зареєстровані після прийняття поправки, але до дати, згаданої у пункті 4 цієї Статті, може, у заяві, що супроводжує документ про ратифікацію, зазначити, що ратифікація стосується Конвенції без відповідної поправки. У випадку ратифікації з такою заявою Конвенція набуває чинності для цієї держави-члена через 12 місяців після дати реєстрації документа про ратифікацію. Якщо документ про ратифікацію не супроводжується такою заявою або якщо ратифікація зареєстрована у день, згаданий у пункті 4, або пізніше, Конвенція набуває чинності для цієї держави-члена через 12 місяців після дати реєстрації документа про ратифікацію, а після набуття чинності відповідно до пункту 7 цієї Статті поправка є обов'язковою для цієї держави-члена, якщо у поправці не передбачено інше.

Поправки до Кодексу

Стаття XV

1. У Кодекс можуть вноситися поправки або відповідно до процедури, встановленої у Статті XIV, або, якщо прямо не передбачено інше, відповідно до процедури, встановленої в цій Статті.

2. Поправка до Кодексу може бути запропонована на розгляд Генерального директора Міжнародного бюро праці урядом будь-якої держави-члена Організації або групою представників судновласників чи групою представників моряків, призначених до складу Комітету, згаданого у Статті XIII. Поправка, внесена урядом, повинна бути запропонована або

підтримана принаймні п'ятьма урядами держав-членів, які ратифікували Конвенцію, або групою представників судовласників або моряків, згаданих у цьому пункті.

3. Після перевірки відповідності пропозицій про внесення поправки вимогам пункту 2 цієї Статті Генеральний директор негайно направляє такі пропозиції разом з будь-якими коментарями або рекомендаціями, які він вважає доречними, всім державам-членам Організації, пропонуючи їм подати свої зауваження або пропозиції стосовно цих пропозицій протягом періоду тривалістю шість місяців або іншого такого періоду (тривалістю не менш трьох місяців, але не більше дев'яти місяців), встановлюваного Адміністративною радою.

4. Після закінчення періоду, згаданого в пункті 3 цієї Статті, пропозиція разом із коротким викладом зауважень або пропозицій, зроблених згідно з цим пунктом, передається Комітету для розгляду на його нараді. Поправка вважається прийнятою Комітетом, якщо:

- а) на нараді, на якій розглядається дана пропозиція, представлені не менше половини урядів держав-членів, що ратифікували Конвенцію; та
- б) за дану поправку проголосує більшість, як мінімум, у дві третини голосів членів Комітету; та
- с) ця більшість включає голоси, подані за дану поправку, не менше половини представників урядів із правом голосу, половини представників судновласників із правом голосу і половини представників моряків із правом голосу, що є членами Комітету й зареєстровані на нараді, на якій пропозиція поставлена на голосування.

5. Поправки, прийняті відповідно до положень пункту 4 цієї Статті, представляються на розгляд наступної сесії Конференції для затвердження. Для такого затвердження необхідна більшість у дві третини голосів, поданих присутніми делегатами. Якщо така більшість голосів не набирається, то запропонована поправка направляється назад у Комітет для повторного розгляду в тому випадку, якщо Комітет цього побажає.

6. Повідомлення про поправки, затверджені на Конференції, направляється Генеральним директором кожній державі-члену, документи якої про ратифікацію цієї Конвенції були зареєстровані до дати такого затвердження на Конференції. Ці держави-члени іменуються надалі як «держави-члени, що ратифікували Конвенцію». Повідомлення містить посилання на цю Статтю та встановлює період для направлення будь-яких офіційних заяв про заперечення. Тривалість цього періоду становить два роки з моменту направлення повідомлення, якщо під час затвердження

Конференція не встановить інший період, тривалість якого становить не менше одного року. Копія такого повідомлення направляється іншим державам-членам Організації для інформації.

7. Поправка, затверджена на Конференції, вважається остаточно прийнятою, якщо до моменту завершення встановленого періоду Генеральним директором не були отримані офіційні заяви про заперечення проти цього виправлення більш ніж від 40 відсотків держав-членів, які ратифікували Конвенцію та загальна валова місткість суден яких становить не менше 40 відсотків цього показника держав-членів, які ратифікували Конвенцію.

8. Поправка, що вважається прийнятою, набуває чинності через шість місяців після завершення встановленого періоду для всіх держав-членів, що ратифікували Конвенцію, за винятком тих держав, які офіційно заявили про свої заперечення відповідно до положень пункту 7 цієї Статті й не відкликали такі заперечення згідно з пунктом 11. Проте:

- а) до закінчення встановленого періоду кожна держава-член, що ратифікувала Конвенцію, може направити повідомлення Генеральному директорові про те, що поправка набуде чинності для цієї держави тільки після наступного термінового повідомлення про її прийняття; та
- б) до набрання чинності поправкою кожна держава-член, що ратифікувала Конвенцію, може направити повідомлення Генеральному директорові про те, що вона не буде застосовувати цю поправку протягом зазначеного періоду.

9. Поправка, що є предметом повідомлення, згаданого в підпункті а) пункту 8 цієї Статті, набуває чинності для держави-члена, яка направила таке повідомлення, через шість місяців після того, як ця держава-член направила Генеральному директорові повідомлення про прийняття даної поправки, або в момент, коли ця поправка вперше набуде чинності, але в кожному разі з пізнішої дати.

10. Період, згаданий у підпункті б) пункту 8 цієї Статті, не перевищує одного року з моменту набрання поправкою чинності, або тривалішого строку, що може бути визначений на Конференції під час затвердження поправки.

11. Держава-член, що офіційно заявила про заперечення проти даної поправки, може в будь-який час заявити про відкликання своїх заперечень. Якщо повідомлення про таке відкликання заперечень отримано Генеральним директором після набрання поправкою чинності, то поправка набуває чинності для даної держави-члена через шість місяців після дати реєстрації цього повідомлення.

12. Після набрання поправкою чинності Конвенція може бути ратифікована тільки у зміненому виді.

13. У тій мірі, в якій свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському суднопластві стосується питань, охоплених поправкою до Конвенції, що набула чинності:

а) держава-член, що погодилася з поправкою, не зобов'язана надавати пов'язані з Конвенцією переваги стосовно свідоцтв про відповідність трудовим нормам у морському суднопластві, видаваних суднам, які плавають під прапором іншої держави-члена, що:

I) відповідно до пункту 7 цієї Статті офіційно заявила про заперечення проти цієї поправки й не відкликала це заперечення; або

II) відповідно до підпункту а) пункту 8 цієї Статті направила повідомлення про те, що її згода з цією поправкою обумовлена наступним терміновим повідомленням, і не прийняла цю поправку; та

б) держава-член, що погодилася з поправкою, поширює пов'язані з Конвенцією переваги стосовно свідоцтв про відповідність трудовим нормам у морському суднопластві, видаваних судам, що плавають під прапором іншої держави-члена, яка направила повідомлення згідно з підпунктом б) пункту 8 цієї Статті про те, що вона не буде застосовувати цю поправку протягом періоду, встановленого відповідно до пункту 10 цієї Статті.

Офіційні мови

Стаття XVI

Англійський та французький варіанти тексту цієї Конвенції мають однакову чинність.

Пояснювальна примітка до Правил і Кодексу Конвенції про працю в морському суднопластві

1. Ця пояснювальна примітка, що не є частиною Конвенції про працю в морському суднопластві, є загальним посібником із Конвенції.

2. Конвенція складається з трьох різних, але взаємозалежних частин: Статей, Правил і Кодексу.

3. У Статтях і Правилах установлюються основні права й принципи, а також базові зобов'язання держав-членів, що ратифікували Конвенцію. Статті

й Правила можуть бути змінені тільки Конференцією в рамках статті 19 Статуту Міжнародної організації праці (див. Статтю XIV Конвенції).

4. У Кодексі міститься докладна інформація про виконання Правил. Він складається з Частини А (обов'язкові Стандарти) і Частини В (факультативні Керівні принципи). У Кодекс можуть вноситися поправки на основі спрощеної процедури, викладеної у Статті XV Конвенції. Оскільки Кодекс містить докладні положення про виконання, то поправки в нього повинні вноситися в рамках загальної сфери застосування Статей і Правил.

5. Правила й Кодекс об'єднані по загальних темах у п'ять Розділів:

Розділ 1: Мінімальні вимоги стосовно праці моряків на борту судна

Розділ 2: Умови зайнятості

Розділ 3: Житлові приміщення, умови для відпочинку, харчування й столове обслуговування

Розділ 4: Охорона здоров'я, медичне обслуговування, соціально-побутове обслуговування й захист в галузі соціального забезпечення

Розділ 5: Дотримання й забезпечення виконання

6. Кожний Розділ містить групи положень, що стосуються окремого права або принципу (або заходу щодо забезпечення виконання в Розділі 5) і мають відповідну нумерацію. Перша група в Розділі 1 включає, наприклад, Правило 1.1, Стандарт А1.1 і Керівний принцип В1.1 про мінімальний вік.

7. Конвенція переслідує три основні цілі:

- а) закласти у своїх Статтях і Правилах міцний звід прав і принципів;
- б) забезпечити за допомогою Кодексу значний ступінь гнучкості у відношенні шляхів здійснення державами-членами цих прав і принципів;
- с) забезпечити за допомогою Розділу 5 належне дотримання й виконання цих прав і принципів.

8. Гнучкий характер застосування положень передбачається у двох галузях: перша галузь — це можливість для держави-члена, у випадку необхідності (див. пункт 3 Статті VI), виконувати докладні вимоги Частини А Кодексу на основі принципу еквівалентності по суті (як це визначено в пункті 4 Статті VI).

9. Друга галузь гнучкого застосування забезпечується за рахунок формулювання у більш загальному вигляді обов'язкових вимог багатьох положень у Частині А, надаючи тим самим ширшу свободу дій стосовно

конкретних заходів, котрі повинні бути передбачені на національному рівні. У таких випадках у факультативній Частині В Кодексу надаються рекомендації стосовно виконання. У такий спосіб держави-члени, що ратифікували Конвенцію, можуть установлювати характер заходів, які можна було б очікувати від них згідно з відповідним загальним зобов'язанням у Частині А, а також заходів, які не обов'язково знадобились би. Наприклад, згідно зі Стандартом А4.1 на всіх судах повинен бути забезпечений негайний доступ до необхідних медикаментів для надання медичної допомоги на борту судна (підпункт b) пункту 1), і вони повинні мати на борту суднову аптечку (підпункт а) пункту 4). Сумлінне виконання цього останнього зобов'язання, безсумнівно, означає щось більше, ніж наявність на борту кожного судна суднової аптечки. Точніша вказівка на те, що пов'язано з виконанням цього зобов'язання, тобто забезпеченням належного зберігання, використання й підтримки вмісту суднової аптечки, надана у відповідному Керівному принципі В4.1.1 (пункт 4).

10. Держави-члени, що ратифікували Конвенцію, не зв'язані відповідними рекомендаціями, і, як зазначено в положеннях у Розділі 5 стосовно державного портового контролю, інспекції будуть стосуватися лише відповідних вимог цієї Конвенції (Статей, Правил і Стандартів у Частині А). Однак, відповідно до пункту 2 Статті VI, держави-члени повинні приділяти належну увагу виконання своїх обов'язків за Частиною А Кодексу в порядку, передбаченому в Частині В. Якщо, після належного розгляду відповідних Керівних принципів, держава-член вирішує передбачити інші заходи, щоб забезпечити належне зберігання, використання й підтримку вмісту суднової аптечки (див. наведений вище приклад), як це потрібно за Стандартом у Частині А, то це є прийнятним. З іншого боку, дотримуючись рекомендацій, що містяться в Частині В, відповідна держава-член, а також органи МОП, відповідальні за нагляд за застосуванням міжнародних трудових конвенцій, можуть бути впевнені, без подальшого розгляду цього питання, у тім, що передбачені державою-членом заходи є адекватними для виконання зобов'язань за Частиною А, яких стосується цей керівний принцип.

ПРАВИЛА ТА КОДЕКС

РОЗДІЛ 1. МІНІМАЛЬНІ ВИМОГИ СТОСОВНО ПРАЦІ МОРЯКІВ НА БОРТУ СУДНА

Правило

Правило 1.1. Мінімальний вік

Мета: забезпечити, щоб на борту судна не працювали особи молодше встановленого віку

1. Не допускається прийом на роботу, залучення до роботи або використання праці на борту судна осіб молодше мінімального віку.

2. На момент первісного набрання чинності цією Конвенцією мінімальний вік становить 16 років.

3. Більший мінімальний вік потрібний в обставинах, обумовлених у Кодексі.

Стандарт

Стандарт A1.1. Мінімальний вік

1. Забороняється приймати на роботу, залучати до роботи або використовувати працю на борту судна осіб віком до 16 років.

2. Забороняється праця в нічний час моряків віком до 18 років. Для цілей до цього Стандарту нічний час визначається згідно з національними законодавством і практикою. Він охоплює період не менше дев'яти годин, що починається не пізніше півночі й закінчується не раніше п'ятої години ранку.

3. Винятки з суворого дотримання обмеження, що стосується праці в нічний час, можуть робитися компетентним органом, якщо:

- a) це положення перешкоджатиме ефективній професійній підготовці моряків, здійснюваній відповідно до затверджених програм і графіків; або
- b) особливий характер обов'язків або затверджена програма професійної підготовки вимагають, щоб моряки, на яких поширюється цей виняток, виконували свої обов'язки в нічний час, а відповідний орган влади визначає, після консультацій із зацікавленими організаціями судновласників і моряків, що ця робота не матиме несприятливого впливу на їхнє здоров'я або благополуччя.

4. Забороняється приймати на роботу, залучати до роботи або використовувати працю моряків віком до 18 років, якщо така робота може загрожувати їхньому здоров'ю або безпеці. Типи таких робіт визначаються національним законодавством чи нормативно-правовими актами або компетентним органом після консультацій із зацікавленими організаціями судновласників і моряків, відповідно до належних міжнародних норм.

Керівний принцип

Керівний принцип B1.1. Мінімальний вік

1. Регламентуючи умови праці та життя, держави-члени приділяють особливу увагу потребам молодих осіб віком до 18 років.

Правило

Правило 1.2. Медичне свідоцтво

Мета: забезпечити, щоб усі моряки були придатні за станом здоров'я до виконання своїх обов'язків у морі

1. Моряки не допускаються до роботи на борту судна, якщо не засвідчена їхня придатність за станом здоров'я до виконання своїх обов'язків.
2. Винятки можуть допускатися тільки відповідно до положень Кодексу.

Стандарт

Стандарт A1.2. Медичне свідоцтво

1. Компетентний орган вимагає, щоб перед початком роботи на борту судна моряки мали чинне медичне свідоцтво, що засвідчує їхню придатність за станом здоров'я до виконання обов'язків, які вони мають виконувати в морі.

2. Для забезпечення того, щоб медичні свідоцтва дійсно відображали стан здоров'я моряків у світлі обов'язків, які вони повинні виконувати, компетентний орган, після консультацій із зацікавленими організаціями судовласників і моряків і з належним урахуванням застосовуваних міжнародних керівних принципів, згаданих у Частині В цього Кодексу, приписує характер медичного огляду й свідоцтва.

3. Цей Стандарт не зашкоджує Міжнародній конвенції 1978 року про підготовку й дипломування моряків і несення вахти, з поправками (ПДНВ). Медичне свідоцтво, видане відповідно до вимог ПДНВ, приймається компетентним органом в цілях Правила 1.2. Приймається також медичне свідоцтво, що відповідає по суті цим вимогам, у відношенні моряків, не охоплених положеннями ПДНВ.

4. Медичне свідоцтво видається практикуючим лікарем, що має належну кваліфікацію, або, якщо мова йде про свідоцтво, що стосується тільки зору, особою, визнаною компетентним органом як уповноваженою видавати таке свідоцтво. У проведенні процедур медичного огляду практикуючі лікарі повинні користуватися повною професійною незалежністю при винесенні своїх медичних висновків.

5. Морякам, яким відмовлено у видачі свідоцтва або стосовно яких встановлено обмеження працездатності, зокрема щодо часу, місця роботи або сфери професійної діяльності, надається можливість проходження подальшого огляду в іншого незалежного практикуючого лікаря або незалежного медичного арбітра.

6. У кожному медичному свідоцтві зазначається, зокрема, що:

- а) слух і зір відповідного моряка, а також відчуття кольору для моряків, які повинні виконувати обов'язки, при яких їхня придатність до роботи може постраждати в результаті порушення відчуття кольору, є цілком задовільними;
- б) відповідний моряк не страждає від будь-яких медичних відхилень, які можуть загостритися в результаті роботи в морі або зробити моряка непридатним для такої роботи чи загрожувати здоров'ю інших осіб на борту судна.

7. Якщо відповідно до вимог, пов'язаних із виконанням конкретних обов'язків відповідним моряком або відповідно до вимог ПДНВ не встановлюється коротший проміжок часу, то:

- а) медичне свідоцтво залишається чинним максимум два роки, однак якщо морякові не виповнилося 18 років, то в цьому випадку максимальний термін його чинності становить один рік;
- б) свідоцтво про відчуття кольору залишається чинним максимум шість років.

8. У надзвичайних обставинах компетентний орган може допускати до роботи моряка без чинного медичного свідоцтва до наступного порту заходу, де моряк може одержати медичне свідоцтво у кваліфікованого практикуючого лікаря за умови, що:

- а) термін дії такого дозволу не перевищує трьох місяців; і
- б) відповідний моряк має медичне свідоцтво, термін дії якого минув недавно.

9. Якщо термін чинності свідоцтва минає під час рейсу, то свідоцтво продовжує залишатися чинним до наступного порту заходу, де моряк може одержати медичне свідоцтво у кваліфікованого практикуючого лікаря за умови, що цей період часу не перевищує трьох місяців.

10. Медичні свідоцтва для моряків, які працюють на борту суден, які звичайно виконують міжнародні рейси, повинні видаватися як мінімум англійською мовою.

Керівний принцип

Керівний принцип B1.2. Медичне свідоцтво

Керівний принцип B1.2.1. Міжнародні керівні принципи

1. Компетентний орган, практикуючі лікарі, працівники контрольних органів, судовласники, представники моряків і всі інші особи, зацікавлені у

проведенні медичних оглядів на предмет визначення придатності за станом здоров'я кандидатів до роботи моряком, а також уже працюючих моряків, повинні виконувати вимоги Керівних принципів МОП/ВООЗ щодо проведення періодичних медичних оглядів моряків і медичного огляду перед виходом у море, включаючи будь-які переглянуті варіанти, та будь-яких інших застосовних міжнародних керівних принципів, опублікованих Міжнародною організацією праці, Міжнародною морською організацією та Всесвітньою організацією охорони здоров'я.

Правило

Правило 1.3. Підготовка та кваліфікація

Мета: забезпечити, щоб моряки проходили професійну підготовку або одержували кваліфікацію для виконання своїх обов'язків на борту судна

1. Моряки не допускаються до роботи на борту судна, якщо вони не пройшли професійну підготовку або не одержали диплом, що засвідчує їх компетентність, або не довели в якийсь інший спосіб свою придатність до виконання своїх обов'язків.

2. Моряки не допускаються до роботи на борту судна, якщо вони не завершили успішно проходження підготовки з питань особистої безпеки на борту судна.

3. Професійна підготовка й видача диплома відповідно до обов'язкових актів, прийнятих Міжнародною морською організацією, вважаються такими, що відповідають вимогам пунктів 1 і 2 цього Правила.

4. Будь-яка держава-член, яка на момент ратифікації нею цієї Конвенції була зв'язана Конвенцією 1946 року про видачу матросам свідоцтв про кваліфікацію (№ 74), продовжує виконувати свої зобов'язання за згаданою Конвенцією, якщо обов'язкові положення, які охоплюють її предмет, не прийняті Міжнародною організацією праці та не набрали чинності, та до такого моменту або до закінчення п'яти років з набрання чинності цією Конвенцією згідно з пунктом 4 статті VIII, але в будь-якому разі з більш ранньої з цих дат.

Правило 1.4. Набір і працевлаштування

Мета: забезпечити, щоб моряки мали доступ до ефективної та чітко регульованої системи набору та працевлаштування моряків

1. Усі моряки мають доступ до ефективної, адекватної та підзвітної системи пошуку роботи на борту судна, який здійснюється для моряків безкоштовно.

2. Служби набору й працевлаштування моряків, що діють на території держави-члена, відповідають нормам, установленим у Кодексі.

3. Кожна держава-член вимагає стосовно моряків, які працюють на суднах, що плавають під її прапором, щоб судновласники, які користуються послугами служб набору й працевлаштування моряків, розташованих у країнах або на територіях, на які не поширюється сфера дії цієї Конвенції, забезпечували відповідність цих служб вимогам, встановленим у Кодексі.

Стандарт

Стандарт A1.4. Набір і працевлаштування

1. Кожна держава-член, у якій діє державна служба набору й працевлаштування моряків, забезпечує, щоб ця служба діяла відповідно до встановленого порядку, що забезпечує захист і повагу прав моряків у сфері зайнятості, передбачених у цій Конвенції.

2. Якщо на території держави-члена діють приватні служби набору й працевлаштування моряків, основна мета яких полягає в наборі та працевлаштуванні моряків або які набирають і працевлаштовують значну кількість моряків, то їхня діяльність здійснюється тільки відповідно до стандартизованої системи ліцензування або сертифікації або іншої форми регулювання. Ця система створюється, модифікується або змінюється тільки після консультацій із зацікавленими організаціями судновласників і моряків. У випадку сумнівів щодо того, чи застосовується ця Конвенція до приватної служби набору й працевлаштування, це питання вирішує компетентний орган у кожній державі-члені після консультацій із зацікавленими організаціями судновласників і моряків. Невиправдане зростання кількості приватних служб набору й працевлаштування моряків не заохочується.

3. Положення пункту 2 цього Стандарту також застосовуються – тією мірою, якою вони визначаються компетентним органом після консультацій із зацікавленими організаціями судновласників і моряків як доцільні – в контексті служб набору й працевлаштування, які використовує організація моряків на території держави-члена для постачання моряків-громадян цієї держави-члена на судна, що плавають під її прапором. Цим пунктом охоплюються служби, що виконують наступні умови:

- (а) служба набору й працевлаштування діє згідно з колективним договором між згаданою вище організацією та судновласником;
- (b) і організація моряків, і судновласник розташовані на території держави-члена;
- (с) держава-член має національні закони чи нормативно-правові акти або процедуру для санкціонування або реєстрації колективного договору, який дозволяє роботу служби набору й працевлаштування;

- (d) служба набору й працевлаштування моряків діє відповідно до встановленого порядку, й передбачені заходи для захисту прав моряків у сфері зайнятості, порівняні з тими, що передбачені у пункті 5 цього Стандарту, та для сприяння цим правам.

4. Ніщо у цьому Стандарті або Правилі 1.4 не вважається таким, що:

- a) перешкоджає державі-члену мати безкоштовну державну службу набору й працевлаштування моряків у рамках політики, спрямованої на задоволення потреб моряків і судновласників, незалежно від того, чи є ця служба частиною державної служби зайнятості для всіх працівників і роботодавців або координується нею; або
- b) покладає на державу-член обов'язок створити систему для управління діяльністю приватних служб набору й працевлаштування моряків на її території.

5. Держава-член, приймаючи систему, згадану в пункті 2 цього Стандарту, включає у своє законодавство й нормативно-правові акти або інші заходи, як мінімум, положення, які:

- a) забороняють службам набору й працевлаштування моряків використовувати кошти, механізми або списки, спрямовані на те, щоб перешкодити морякам одержати роботу, на яке вони мають право відповідно до своєї кваліфікації, або утримати їх від цього;
- b) вимагають, щоб моряк не оплачував, прямо чи опосередковано, повністю або частково, жодних комісійних або інших витрат за набір і працевлаштування або за надання робочого місця, за винятком видатків, які моряк несе у зв'язку з одержанням передбаченого національним законодавством медичного свідоцтва, національної книжки моряка і паспорта або інших аналогічних особистих проїзних документів, крім, однак, вартості віз, яку покриває судновласник;
- c) забезпечують, щоб служби набору й працевлаштування моряків, що діють на її території:
 - I) вели й постійно оновлювали реєстр усіх моряків, набір і працевлаштування яких були забезпечені ними, що повинен бути відкритий для перевірки з боку компетентного органу;
 - II) переконувалися в тому, що моряки інформовані про свої права та обов'язки, зазначені у трудових договорах, перед прийомом на роботу або в його процесі, що вжиті належні заходи, які дозволяють морякам ознайомитися зі змістом

трудового договору перед його підписанням і після цього, і що вони одержали копію цього договору;

- III) перевіряли, щоб моряки, найняті або працевлаштовані ними, володіли кваліфікацією та мали документи, необхідні для виконання відповідних робіт, і щоб трудові договори моряків відповідали чинному законодавству й нормативно-правовим актам, а також колективному договору, що є частиною трудового договору;
- IV) переконувалися, наскільки можливо, в тому, що судновласник має кошти для забезпечення захисту моряків від небезпеки опинитися у скрутному становищі в іноземному порту; (п. 2 ст. 4 К.179);
- V) розглядали будь-які скарги стосовно своєї діяльності й реагували на них, а також інформували компетентний орган про неврегульовані скарги;
- VI) створили систему захисту у формі страхування або в іншій еквівалентній формі з метою компенсації морякам грошового збитку, який вони можуть понести в результаті невиконання службою набору й працевлаштування або відповідним судновласником своїх зобов'язань перед моряками відповідно до трудового договору з останніми.

6. Компетентний орган здійснює ретельний нагляд і контроль за всіма службами набору й працевлаштування моряків, що діють на території відповідної держави-члена. Усі ліцензії чи сертифікати або аналогічні форми дозволу на діяльність приватних служб на її території надаються або поновлюються тільки після перевірки того, що відповідна служба набору й працевлаштування моряків відповідає вимогам національного законодавства й нормативно-правових актів.

7. Компетентний орган забезпечує наявність адекватних механізмів і процедур для розслідування, якщо буде потреба, скарг, що стосуються діяльності служб набору й працевлаштування моряків, із залученням, залежно від обставин, представників судновласників і моряків.

8. Держава-член, що ратифікувала цю Конвенцію, наскільки можливо, консультує своїх громадян щодо можливих проблем, пов'язаних із найманням на роботу на судно, що плаває під прапором держави, яка не ратифікувала цю Конвенцію, поки вона не переконається в тому, що застосовуються норми, еквівалентні тим, які встановлені в цій Конвенції. Заходи, вжиті в цьому зв'язку державою-членом, що ратифікувала цю Конвенцію, не суперечать принципу вільного пересування працівників, передбаченому в договорах, сторонами яких можуть бути обидві ці держави.

9. Кожна держава-член, що ратифікувала цю Конвенцію, вимагає, щоб судновласники суден, що плавають під її прапором, які користуються послугами служб набору й працевлаштування моряків, розташованих у країнах або на територіях, на які не поширюється сфера дії цієї Конвенції, забезпечували, щоб, наскільки можливо, ці служби відповідали вимогам цього Стандарту.

10. Ніщо в цьому Стандарті не слід розуміти як таке, що обмежує зобов'язання й відповідальність судновласників або держави-члена у відношенні суден, які плавають під її прапором.

Керівний принцип

Керівний принцип В1.4. Набір і працевлаштування

Керівний принцип В1.4.1. Організаційні й оперативні керівні принципи

1. При виконанні своїх обов'язків відповідно до пункту 1 Стандарту А1.4 компетентний орган повинен враховувати:

- a) вжиття необхідних заходів для сприяння ефективному співробітництву між службами набору й працевлаштування моряків як приватними, так і державними;
- b) потреби морської галузі як на національному, так і на міжнародному рівнях при розробці, за участю судновласників, моряків і відповідальних освітніх установ, навчальних програм для моряків, які входять до складу екіпажу судна й відповідають за безпеку плавання судна і за операції з попередження забруднення;
- c) вжиття відповідних заходів для забезпечення співробітництва представницьких організацій судновласників і моряків в організації та діяльності державних служб набору й працевлаштування моряків там, де вони існують;
- d) визначення, з належним урахуванням захисту права на приватне життя й необхідності захисту конфіденційності даних, умов, відповідно до яких персональні дані моряків можуть оброблятися службами набору й працевлаштування моряків, включаючи збирання, зберігання, обробку й направлення таких даних третім сторонам;
- e) вжиття заходів для збирання й аналізу всієї відповідної інформації про морський ринок праці, включаючи поточну й перспективну пропозицію моряків, які працюють у складі

екіпажів, із розбивкою за віком, статтю, рангом і кваліфікацією, а також дані про потреби галузі, причому збирання даних про вік і стать допускається тільки у статистичних цілях або для використання в рамках програми попередження дискримінації за ознакою віку чи статі;

- f) забезпечення того, щоб персонал, відповідальний за здійснення контролю над державними й приватними службами набору й працевлаштування моряків, які у складі екіпажу відповідають за безпеку плавання і попередження забруднення, мав належну професійну підготовку, включаючи встановлений досвід роботи в морі, та відповідні знання в галузі морського судноплавства, в тому числі знання відповідних морських міжнародних актів щодо професійної підготовки, сертифікації та трудових норм;
- g) встановлення експлуатаційних норм і прийняття кодексів поведінки та етичних норм для служб набору й працевлаштування моряків;
- h) здійснення контролю за системою ліцензування або сертифікації на основі системи стандартів якості.

2. При створенні системи, згаданої в пункті 2 Стандарту A1.4, кожна держава-член повинна врахувати висунення вимог до служб набору й працевлаштування моряків, розташованих на її території, стосовно розробки й підтримання оперативної практики, що піддається перевірці. Така оперативна практика щодо приватних служб набору й працевлаштування моряків та тією мірою, в якій вона є застосовною щодо державних служб набору й працевлаштування моряків, повинна охоплювати наступні питання:

- a) медичні огляди, посвідчення особи моряків та інші питання, вирішення яких може знадобитися для одержання моряком роботи;
- b) ведення, з належним урахуванням права на приватне життя й необхідності захисту конфіденційності даних, повного й всебічного обліку даних про моряків, охоплюваних їхньою системою набору й працевлаштування, які повинні включати наступні дані, але не обмежуватися ними:
 - I) дані про кваліфікацію моряків;
 - II) дані про стаж роботи;
 - III) персональні дані, що стосуються роботи за найманням; і
 - IV) медичні дані, що стосуються роботи за найманням;

- c) підтримку та оновлення списків суден, для яких служби набору й працевлаштування моряків надають моряків, і забезпечення необхідних засобів для підтримки зв'язків зі службами в надзвичайних обставинах у будь-який час;
- d) процедури, що забезпечують попередження експлуатації моряків службами набору й працевлаштування моряків або їхнім персоналом у відношенні пропозиції про працевлаштування на конкретні судна або в конкретні компанії;
- e) процедури попередження можливості експлуатації моряків у зв'язку із проблемою видачі авансів або здійснення інших фінансових угод між судновласником і моряками, які здійснюються службами набору й працевлаштування моряків;
- f) чітке повідомлення про витрати, якщо такі існують, які вимагатимуться від моряка у процесі працевлаштування;
- g) забезпечення того, щоб моряки одержували інформацію про будь-які особливі умови, пов'язані з робочим місцем, на яке вони наймаються, і про політику конкретного судновласника, що стосується їхньої зайнятості;
- h) процедури, які відповідають принципам природної справедливості для розгляду випадків некомпетентності або порушення дисципліни згідно з національним законодавством, практикою та, доречно, колективними договорами;
- i) процедури, що забезпечують, наскільки можливо, щоб усі обов'язкові свідоцтва й документи, які подають при найманні на роботу, були чинними й не були придбані шляхом обману, а також щоб були перевірені рекомендації;
- j) процедури, що забезпечують, щоб прохання про одержання інформації або про консультації, що надходять від родин моряків, які перебувають у плаванні, задовольнялися швидко, доброзичливо й безкоштовно;
- k) перевірку того, щоб умови праці на борту суден, на які вони працевлаштовують моряків, відповідали чинним колективним договорам, укладеним між судновласником і представницькою організацією моряків, а також проведення політики, відповідно до якої моряки направляються тільки тим судновласникам, які пропонують морякам умови зайнятості, відповідні чинному законодавству чи нормативно-правовим актам або колективним договорам.

3. Слід розглянути заохочення міжнародного співробітництва між державами-членами та відповідними організаціями, такого як:

- a) систематичний обмін інформацією про морську галузь і ринок праці на двосторонній, регіональний і багатосторонній основі;
- b) обмін інформацією про морське трудове законодавство;
- c) узгодження політики, робочих методів і законодавства, що регулюють набір і працевлаштування моряків;
- d) удосконалювання процедур і умов для міжнародного набору й працевлаштування моряків;
- e) планування робочої сили з урахуванням пропозиції моряків і попиту на них, а також потреб морської галузі.

РОЗДІЛ 2. УМОВИ ЗАЙНЯТОСТІ

Правило

Правило 2.1. Трудові договори моряків

Мета: забезпечити, щоб моряки мали справедливий трудовий договір

1. Умови зайнятості моряка встановлюються або викладаються у чіткому письмовому договорі, забезпеченому правовою санкцією, та відповідають нормам, установленим у цьому Кодексі.

2. Трудовий договір моряка узгоджується з моряком на умовах, які забезпечують морякові можливість вивчити його й одержати консультації стосовно умов, передбачених у договорі, і вільно прийняти їх до підписання договору.

3. Настільки, наскільки це відповідає національному законодавству та практиці держави-члена, трудовий договір моряка трактується як такий, що включає будь-які чинні колективні договори.

Стандарт

Стандарт A2.1. Трудові договори моряків

1. Кожна держава-член приймає законодавство або нормативно-правові акти, які вимагають, щоб судна, що плавають під її прапором, виконували наступні вимоги:

- a) моряки, які працюють на судах, що плавають під її прапором, мають підписаний як моряком, так і судновласником або

представником судновласника трудовий договір моряка (або, якщо вони не є найманими робітниками, свідчення договірних або інших відносин), який забезпечує їм гідні умови праці й життя на борту судна відповідно до вимог цієї Конвенції;

- b) морякам, які підписують трудовий договір, надається можливість його вивчення й одержання консультацій стосовно договору до його підписання, а також будь-які інші можливості, які є необхідними для забезпечення вільного укладення ними договору з достатнім розумінням своїх прав і обов'язків;
- c) відповідні судновласник і моряк мають по екземпляру підписаного оригіналу трудового договору моряка;
- d) вживаються заходи для забезпечення того, щоб моряки, включаючи капітана судна, могли вільно одержувати на борту чітку інформацію стосовно умов їхнього наймання й щоб така інформація, включаючи копію трудового договору моряка, була також доступна для вивчення посадовим особам компетентного органу, в тому числі в портах заходу судна;
- e) кожному морякові видається документ, що містить відомості про його службу на борту судна.

2. Якщо колективний договір повністю або частково входить у трудовий договір моряка, то на борту судна є копія цього договору. Якщо трудовий договір моряка та будь-який чинний колективний договір складені не англійською мовою, то наступні документи повинні бути в наявності англійською мовою (за винятком суден, що здійснюють тільки внутрішні рейси):

- a) копія стандартної форми договору;
- b) ті положення колективного договору, які підлягають державній портовій інспекції відповідно до Правила 5.2.

3. Документ, згаданий у підпункті e) пункту 1 цього Стандарту, не містить жодної оцінки якості роботи моряка або відомостей про розмір його заробітної плати. Форма цього документа, відомості, які заносяться в нього та спосіб їхнього занесення визначаються національним законодавством.

4. Кожна держава-член приймає законодавство й нормативно-правові акти, в яких зазначаються питання, котрі повинні включатися до кожного трудового договору моряка відповідно до її національного законодавства. Трудовий договір моряка в будь-якому разі містить наступні дані:

- a) повне ім'я моряка, дату народження або вік, місце народження;

- b) прізвище та адресу судновласника;
- c) місце й дату укладення трудового договору моряка;
- d) посаду, на яку наймається моряк;
- e) розмір заробітної плати моряка або, залежно від обставин, формулу, використовувану для її обчислення;
- f) розмір оплачуваної щорічної відпустки або, залежно від обставин, формулу, використовувану для її обчислення;
- g) строк і умови припинення дії договору, в тому числі:
 - I) якщо договір укладений на невизначений строк – умови, що надають право кожній із сторін розірвати його, а також установлений термін повідомлення, який не повинен бути коротшим для судновласника, ніж для моряка;
 - II) якщо договір укладений на певний строк – точну дату закінчення строку дії договору;
 - III) якщо договір укладений на один рейс – порт призначення й час, що повинний минути після прибуття до порту, перш ніж моряк буде списаний із судна;
- h) допомога з медичного обслуговування та соціального забезпечення, які мають надаватися морякові судновласником;
- i) право моряка на репатріацію;
- j) посилення на колективний договір, залежно від обставин;
- k) будь-які інші дані, яких може вимагати національне законодавство.

5. Кожна держава-член приймає законодавство й нормативно-правові акти, що встановлюють мінімальний строк повідомлення, яке подається моряками й судновласниками для дострокового припинення дії трудового договору моряка. Тривалість цього мінімального строку визначається після консультацій із зацікавленими організаціями судновласників і моряків, але становить не менше семи днів.

6. В обставинах, які за національним законодавством чи нормативно-правовими актами або за чинним колективним договором визнаються як підстава, що виправдовує припинення трудового договору за коротший термін або без повідомлення, строк подання повідомлення може бути коротше мінімального строку. При визначенні цих обставин кожна держава-член забезпечує, щоб ураховувалася необхідність припинення моряком

трудового договору, без будь-яких санкцій, у коротші строки або взагалі без повідомлення у зв'язку з сімейними або іншими причинами надзвичайного характеру.

Керівний принцип

Керівний принцип В2.1. Трудові договори моряків

Керівний принцип В2.1.1. Послужний список

1. При визначенні даних, що повинні заноситися до послужного списку, згаданого у підпункті е) пункту 1 Стандарту А2.1, кожна держава-член забезпечує, щоб цей документ містив достатні відомості з перекладом англійською мовою, щоб полегшити одержання подальшої роботи або задовольняти вимогам морської служби для підвищення кваліфікації або просування по службі. Трудова книжка моряка може задовольняти вимогам підпункту е) пункту 1 цього Стандарту.

Правило

Правило 2.2. Заробітна плата

Мета: забезпечити, щоб моряки одержували плату за свою службу

Усі моряки регулярно та повністю одержують плату за свою працю згідно з трудовим договором.

Стандарт

Стандарт А2.2. Заробітна плата

1. Кожна держава-член вимагає, щоб виплата, що належать морякам, працюючим на суднах, які плавають під її прапором, здійснювалися не рідше, ніж раз на місяць і відповідно до чинного колективного договору.

2. Моряки одержують щомісячний звіт про належні платежі й виплачені суми, включаючи заробітну плату, додаткові платежі й ставки обмінного курсу, використовувані в тих випадках, коли платежі здійснюються у валюті або за ставками, які відрізняються від погоджених.

3. Кожна держава-член вимагає, щоб судновласники вживали заходів, таких як викладені в пункті 4 цього Стандарту, щоб надати морякам засоби для відправлення всіх своїх заробітків або їхньої частини своїм родинам чи утриманцям або законним бенефіціарам.

4. До заходів, що забезпечують, щоб моряки могли відправляти свої заробітки своїм родинам, належать:

- а) система, що дозволяє морякам на самому початку періоду своєї зайнятості або протягом цього періоду виділяти за своїм бажанням частину своєї заробітної плати для переказу через регулярні проміжки часу своїм родинам за допомогою банківських переказів або аналогічними засобами;
- б) вимога про те, щоб такі перекази здійснювалися в належний час і безпосередньо особі або особам, зазначеним моряком.

5. Плата за послуги, передбачені в пунктах 3 та 4 цього Стандарту, повинна бути розумною за розміром, а ставка обмінного курсу, якщо не передбачено інше, повинна, згідно з національним законодавством або нормативно-правовими актами дорівнювати переважній ринковій ставці або офіційній опублікованій ставці й не бути несприятливою для моряка.

6. Кожна держава-член, що приймає національне законодавство або нормативно-правові акти, які регулюють заробітну плату моряків, належним чином бере до уваги керівні принципи, що містяться в Частині В цього Кодексу.

Керівний принцип

Керівний принцип В2.2. Заробітна плата

Керівний принцип В2.2.1. Спеціальні визначення

1. Для цілей цього Керівного принципу термін:

- а) *кваліфікований матрос* означає будь-якого моряка, який визнаний компетентним для виконання будь-яких обов'язків, які можуть знадобитися від рядового складу, що несе службу на палубі, крім обов'язків керівного складу або фахівців, або який визнаний як такий національним законодавством, нормативно-правовими актами чи практикою або колективним договором;
- б) *базова оплата праці* або заробітна плата означає плату, незалежно від її структури, за роботу протягом нормального робочого часу; вона не включає виплати за понаднормову роботу, премії, допомогу, оплату відпустки або будь-яку іншу додаткову винагороду;
- с) *консолідована заробітна плата* означає заробітну плату, що включає базову оплату праці та інші пов'язані з оплатою праці види допомоги; консолідована заробітна плата може включати компенсації за всю виконану понаднормову роботу та всі інші пов'язані з оплатою праці види допомоги або може включати тільки певні види допомоги з їх частковим сумуванням;

- d) *робочий час* означає час, протягом якого моряк зобов'язаний виконувати роботу в інтересах судна;
- e) *понаднормовий час* означає час, відпрацьований понад нормальну тривалість робочого часу.

Керівний принцип В2.2.2. Обчислення й виплата

1. Для моряків, винагорода яких включає окрему компенсацію за виконану понаднормову роботу:

- a) для обчислення заробітної плати нормальна тривалість робочого часу у відкритому морі та у порту не повинна перевищувати восьми годин на день;
- b) для обчислення понаднормового часу кількість нормальних робочих годин на тиждень, за які належить базова оплата праці або заробітна плата, повинна встановлюватися національним законодавством або нормативно-правовими актами, якщо вона не визначається в колективних договорах, але не повинна перевищувати 48 годин на тиждень; колективні договори можуть передбачати інші, але не менш сприятливі умови;
- c) ставка або ставки компенсації за понаднормову роботу, які повинні бути не менш ніж на чверть вище погодинної ставки базової оплати праці або заробітної плати, повинні встановлюватися національним законодавством чи нормативно-правовими актами або колективними договорами залежно від обставин;
- d) капітан або особа, призначена капітаном, повинні вести облік усієї понаднормової роботи, який повинен засвідчуватися моряком не рідше, ніж раз на місяць. (п. 3)

2. Для моряків, заробітна плата яких консолідується повністю або частково:

- a) у трудовому договорі моряка повинна чітко зазначатися, у випадку необхідності, кількість робочих годин, яку моряк повинен відпрацьовувати за цю винагороду, а також будь-які додаткові виплати, які можуть надаватися додатково до консолідованої заробітної плати, із зазначенням підстав для їхньої виплати;
- b) у випадку погодинної оплати за понаднормову роботу, виконану понад кількості годин, за які належить консолідована заробітна плата, погодинна ставка повинна бути не менш ніж у 1,25 рази вище базової ставки, яка відповідає нормальній тривалості робочого часу, визначеній у пункті 1 цього Керівного принципу;

той самий принцип повинен застосовуватися у випадку, якщо оплата понаднормової роботи включається до консолідованої заробітної плати;

- с) розмір тієї частини повністю або частково консолідованої заробітної плати, що відповідає нормальній тривалості робочого часу, визначеній у підпункті а) пункту 1 цього Керівного принципу, повинен бути не нижче застосовної ставки мінімальної заробітної плати;
- д) для моряків, чия заробітна плата консолідується частково, облік усіх відпрацьованих понаднормових годин повинен вестися й засвідчуватися відповідно до підпункту d) пункту 1 цього Керівного принципу.

3. Національне законодавство чи нормативно-правові акти або колективні договори можуть передбачати компенсацію за понаднормову роботу або роботу, виконувану протягом щотижневого вихідного дня й у святкові дні, шляхом надання, як мінімум, еквівалентного періоду часу, вільного від служби або від обов'язку перебувати на борту судна, або шляхом надання додаткової відпустки замість грошової винагороди, або в будь-який інший спосіб.

4. Національне законодавство й нормативно-правові акти, що приймаються після консультацій із представницькими організаціями судовласників і моряків, або, залежно від обставин, колективні договори повинні враховувати наступні принципи:

- а) принцип рівної винагороди за працю рівної цінності повинен застосовуватися до всіх моряків, зайнятих на одному судні, без будь-якої дискримінації за ознакою раси, кольору шкіри, статі, віросповідання, політичних поглядів, національності або соціального походження;
- б) трудовий договір моряка, де зазначені діючі ставки або сума заробітної плати, повинен перебувати на борту судна; інформація про суму або ставки заробітної плати повинна надаватися кожному морякові шляхом видачі йому принаймні однієї підписаної копії з відповідною інформацією мовою, яка йому зрозуміла, або шляхом розміщення копії договору в доступному для екіпажу місці, або в будь-який інший підходящий спосіб;
- с) заробітна плата повинна виплачуватися у законному платіжному засобі; залежно від обставин, виплати можуть здійснюватися банківським переказом, банківським чеком, поштовим чеком або грошовим переказом;

- d) при припиненні трудових відносин вся належна винагорода повинна бути виплачена без невинуватених затримок;
- e) компетентний орган повинен установлювати адекватні санкції або вживати інших відповідних заходів для виправлення ситуації, якщо судновласники невинуватено затримують або не здійснюють виплату всієї належної винагороди;
- f) заробітна плата повинна виплачуватися безпосередньо на банківський рахунок, зазначений моряком, якщо останній не дав інших указівок у письмовій формі;
- g) з урахуванням підпункту h) цього пункту судновласник не повинен обмежувати свободу моряка розпоряджатися своєю винагородою;
- h) утримання з винагороди повинні допускатися тільки в тих випадках, коли:
 - I) це прямо передбачено в національному законодавстві чи нормативно-правових актах або у відповідному колективному договорі, а моряк був інформований у найбільш підходящій, на думку компетентного органу, формі про умови, за яких такі утримання здійснюються; та
 - II) у сумі ці утримання не перевищують граничний рівень, який може бути встановлений національним законодавством, нормативно-правовими актами, колективними договорами або судовими рішеннями щодо здійснення таких утримань;
- i) жодні утримання не повинні здійснюватися з суми винагороди моряка у зв'язку із прийняттям його на роботу або збереженням за ним його робочого місця;
- j) моряки не повинні піддаватися жодним грошовим штрафам, крім тих, які передбачені в національному законодавстві, нормативно-правових актах, колективних договорах або в рамках інших заходів;
- k) компетентний орган повинен мати повноваження інспектувати магазини й служби на борту судна для забезпечення того, щоб застосовувалися справедливі та розумні ціни в інтересах моряків;
- l) настільки, наскільки вимоги моряків стосовно заробітної плати та інших сум, що належать їм у зв'язку з їхньою роботою, не забезпечуються згідно з положеннями Міжнародної конвенції 1993 року про привілейовані вимоги та іпотечні застави, такі вимоги повинні бути захищені відповідно до Конвенції

Міжнародної організації праці 1992 року про захист вимог працівників у випадку неплатоспроможності роботодавця (№ 173).

5. Кожна держава-член повинна, після консультацій із представницькими організаціями судновласників і моряків, прийняти процедури для розслідування скарг, що стосуються всіх питань, зазначених у цьому Керівному принципі.

Керівний принцип В2.2.3. Мінімальна заробітна плата

1. Не зашкоджуючи принципу вільного ведення колективних переговорів, кожна держава-член повинна, після консультацій із представницькими організаціями судновласників і моряків, установлювати процедури визначення мінімальної заробітної плати моряків. Представницькі організації судновласників і моряків повинні брати участь у здійсненні таких процедур.

2. При встановленні таких процедур і визначенні мінімальної заробітної плати належна увага повинна приділятися міжнародним трудовим нормам, які стосуються визначення мінімальної заробітної плати, а також наступним принципам:

- a) рівень мінімальної заробітної плати повинен ураховувати характер праці в морському судноплаванні, штатну чисельність екіпажів суден і нормальну тривалість робочого часу моряків;
- b) розмір мінімальної заробітної плати повинен коригуватися з урахуванням змін вартості життя та змін потреб моряків.

3. Компетентний орган повинен забезпечувати:

- a) за допомогою системи нагляду й санкцій, щоб заробітна плата виплачувалась за ставкою або ставками не нижче встановлених;
- b) щоб кожний моряк, якому здійснена виплата за ставкою нижче мінімальної заробітної плати, міг за допомогою недорогих і прискорених судових або інших процедур стягнути суму, яка йому недоплачена.

Керівний принцип В2.2.4. Мінімальна щомісячна базова оплата праці або розмір заробітної плати кваліфікованих матросів

1. Базова оплата праці або заробітна плата за календарний місяць служби кваліфікованого матроса повинна бути не нижче суми, періодично встановлюваної Паритетною морською комісією або іншим органом, уповноваженим Адміністративною радою Міжнародного бюро праці. За

рішенням Адміністративної ради Генеральний директор МБП сповіщає держави-члени Організації про кожний перегляд суми.

2. Ніщо в цьому Керівному принципі не повинно розглядатися як таке, що завдає шкоди домовленостям, досягнутим між судовласниками або їхніми організаціями та організаціями моряків стосовно регулювання стандартних мінімальних умов зайнятості, за умови, що ці умови визнаються компетентним органом.

Правило

Правило 2.3. Тривалість робочого часу й часу відпочинку

Мета: забезпечити, щоб моряки мали регульований робочий час і час відпочинку

1. Кожна держава-член забезпечує регулювання тривалості робочого часу або часу відпочинку моряків.

2. Кожна держава-член установлює максимальну тривалість робочого часу або мінімальну тривалість часу відпочинку за певні періоди часу згідно з положеннями Кодексу.

Стандарт

Стандарт A2.3. Тривалість робочого часу й часу відпочинку

1. Для цілей цього Стандарту термін:

- a) *робочий час* означає час, протягом якого моряк зобов'язаний виконувати роботу в інтересах судна;
- b) *час відпочинку* означає час, що знаходиться за рамками робочого часу; цей термін не включає короткі перерви;

2. Кожна держава-член установлює в межах, зазначених у пунктах з 5 по 8 цього Стандарту, максимальну кількість робочих годин, яка не повинна перевищуватися протягом певного періоду часу, або мінімальну кількість годин відпочинку, яка повинна надаватися протягом певного періоду часу.

3. Кожна держава-член визнає, що нормальна тривалість робочого часу моряків, як і інших працівників, розраховується на основі восьмигодинного робочого дня при одному вихідному дні на тиждень і відпочинку у святкові дні. Однак це не перешкоджає встановленню державою-членом процедур, які надають право на укладення чи реєстрацію колективного договору, в якому нормальний робочий час моряків установлюється на основі не менш сприятливий, ніж цей Стандарт.

4. При визначенні національних норм кожна держава-член бере до уваги безпеку, пов'язану з утомою моряків, особливо тих з них, до функції яких

входить забезпечення безпеки плавання, а також безпечної та надійної експлуатації судна.

5. Межі робочого часу або часу відпочинку встановлюються наступним чином:

- a) максимальна тривалість робочого часу не перевищує:
 - I) 14 годин протягом будь-якого 24-годинного періоду; і
 - II) 72 годин протягом будь-якого семиденного періоду; або
- b) мінімальна тривалість часу відпочинку становить не менше:
 - I) десяти годин протягом будь-якого 24-годинного періоду; і
 - II) 77 годин протягом будь-якого семиденного періоду.

6. Час відпочинку можна ділити не більш ніж на два періоди, тривалість одного з яких становить не менше шести годин, а інтервал між послідовними періодами відпочинку не перевищує 14 годин.

7. Збори, протипожежні тренування, тренування на рятувальних шлюпках та навчальні заняття, приписані національним законодавством, нормативно-правовими актами й міжнародними документами, проводяться таким чином, щоб звести до мінімуму порушення часу відпочинку й не викликати втому.

8. Коли моряка викликають на роботу, наприклад, через відсутність персоналу в машинному відділенні, йому надається в порядку компенсації адекватний період відпочинку, якщо такими викликами на робоче місце порушується нормальна тривалість часу відпочинку.

9. У випадку відсутності колективного договору або арбітражного рішення, або якщо компетентний орган визначає, що положення колективного договору або арбітражного рішення недостатні для проведення в життя положень пунктів 7 або 8 цього Стандарту, компетентний орган визначає такі заходи, що забезпечують відповідним морякам достатній час відпочинку.

10. Кожна держава-член вимагає, щоб на легкодоступному місці розміщувалась таблиця із зазначенням внутрішнього трудового розпорядку на борту судна, у якій по кожній посаді вказуються, як мінімум:

- a) режим служби в морі та служби в порту;
- b) максимальна тривалість робочого часу або мінімальна тривалість часу відпочинку, передбачені законодавством,

нормативно-правовими актами або застосовними колективними договорами.

11. Зазначена в пункті 10 цього Стандарту таблиця складається за стандартною формою робочою мовою або мовами, використовуваними на судні, а також англійською мовою.

12. Кожна держава-член вимагає ведення обліку щоденної тривалості робочого часу моряків або щоденної тривалості часу їх відпочинку з метою перевірки дотримання положень пунктів 5-11 цього Стандарту. Облік ведеться за єдиною формою, встановленою компетентним органом із урахуванням наявних керівних принципів Міжнародної організації праці, або за стандартною формою, розробленою Організацією. В єдиній формі використовують мови, зазначені в пункті 11 цього Стандарту. Моряки одержують копію облікових записів, що їх стосуються, яка засвідчується капітаном або уповноваженою ним особою, а також моряками.

13. Ніщо в пунктах 5 і 6 цього Стандарту не перешкоджає державі-члену мати національне законодавство, нормативно-правові акти або процедуру, за якими компетентний орган дозволяв би або реєстрував колективні договори, що дозволяють робити винятки з установлених норм. У такого роду винятках необхідно додержуватися, наскільки можливо, положень цього Стандарту, але можна брати до уваги частіші чи триваліші періоди відпусток або надання компенсаційних відгулів морякам, які несуть вахту, або морякам, які працюють на борту суден, виконуючих нетривалі рейси.

14. Ніщо в цьому Стандарті не вважається таким, що зменшує право капітана судна вимагати від моряка, щоб він працював необхідну кількість годин для безпосереднього забезпечення безпеки судна, людей на борту або вантажу, а також для надання допомоги іншим суднам або людям, що терплять нещастя в морі. Відповідним чином капітан може припиняти дію графіка робочого часу або часу відпочинку й вимагати від моряка, щоб він працював необхідну кількість годин до відновлення нормальної ситуації. Як тільки після відновлення нормальної ситуації з'являється практична можливість, капітан забезпечує, щоб морякові, який працював протягом передбаченого графіком часу відпочинку, був наданий достатній період відпочинку.

Керівний принцип

Керівний принцип В2.3. Тривалість робочого часу й часу відпочинку

Керівний принцип В2.3.1. Молоді моряки

1. У морі та в порту до всіх молодих моряків віком до 18 років повинні застосовуватися наступні положення:

- а) тривалість робочого часу не повинна перевищувати восьми годин на день і 40 годин на тиждень, а робота в понаднормовий час

допускається тільки в неминучих обставинах, пов'язаних із міркуваннями безпеки;

- b) слід надавати достатній час для кожного прийому їжі, а також щодня надавати обідню перерву принаймні на одну годину;
- c) повинен надаватися, як тільки з'являється можливість, 15-хвилинний відпочинок після кожних двох годин безперервної роботи.

2. У виняткових ситуаціях положення пункту 1 цього Керівного принципу не потрібно застосовувати, якщо:

- a) вони не мають практичного змісту для молодих моряків, призначених для несення вахти на палубі, у машинному відділенні та продовольчо-господарському відділенні або працюючих відповідно до заздалегідь установленної системи вахт; або
- b) буде порушена ефективна підготовка молодих моряків згідно з установленними програмами й планами.

3. Такі виняткові ситуації повинні реєструватися із зазначенням причин і підписуватися капітаном.

4. Пункт 1 цього Керівного принципу не звільняє молодих моряків від загального обов'язку всіх моряків працювати в надзвичайних обставинах, як передбачено у пункті 14 Стандарту A2.3.

Правило

Правило 2.4. Право на відпустку

Мета: забезпечити, щоб моряки мали належну відпустку

1. Кожна держава-член вимагає, щоб морякам, зайнятим на судах, які плавають під її прапором, надавалася оплачувана щорічна відпустка на відповідних умовах і згідно з положеннями Кодексу.

2. Морякам надається звільнення на берег відповідно до стану їхнього здоров'я та благополуччя, а також із урахуванням оперативних вимог їхніх посад.

Стандарт

Стандарт A2.4. Право на відпустку

1. Кожна держава-член приймає законодавство й нормативно-правові акти, які визначають мінімальні норми щорічної відпустки для моряків,

зайнятих на суднах, що плавають під її прапором, беручи належним чином до уваги особливі потреби моряків стосовно такої відпустки.

2. З урахуванням колективного договору, законодавства або нормативно-правових актів, що передбачають відповідний метод обчислення, який враховує особливі потреби моряків у цьому відношенні, щорічна оплачувана відпустка обчислюється з розрахунку не менше 2,5 календарних днів за кожний місяць роботи. Спосіб обчислення терміну служби визначається компетентним органом або іншим відповідним механізмом у кожній країні. Відсутність на роботі з поважної причини не зараховується як щорічна відпустка.

3. Забороняється будь-яка згода на відмову від права на мінімальну щорічну оплачувану відпустку, передбачену в цьому Стандарті, за винятком випадків, передбачених компетентним органом.

Керівний принцип

Керівний принцип В2.4. Право на відпустку

Керівний принцип В2.4.1. Обчислення відпустки

1. Відповідно до умов, обумовлених компетентним органом або відповідним механізмом у кожній країні, виконання роботи, не передбаченої при найманні, зараховується у стаж роботи.

2. Відповідно до умов, установлених компетентним органом або відповідним колективним договором, відсутність на роботі для проходження затверджених курсів морської професійної підготовки або через такі причини, як хвороба, травма або вагітність і пологи, повинна зараховуватися у стаж роботи.

3. Рівень оплати в період щорічної відпустки повинен установлюватися згідно зі звичайним рівнем винагороди моряка, передбаченим у національному законодавстві, нормативно-правових актах або у чинному трудовому договорі моряка. Право на відпустку моряків, що проробили менше одного року, або у випадку припинення трудового договору обчислюється на пропорційній основі.

4. Нижченаведене не повинне зараховуватися як частина щорічної оплачуваної відпустки:

- а) офіційні й традиційні свята, визнані як такі у країні прапора, незалежно від того, чи припадають вони на період щорічної оплачуваної відпустки;
- б) періоди непрацездатності в результаті хвороби, травми або вагітності й пологів, відповідно до умов, установлених

компетентним органом або відповідним механізмом у кожній країні;

- с) тимчасове звільнення на берег, надане морякові під час дії трудового договору;
- д) компенсаційна відпустка будь-якого роду, відповідно до умов, визначених компетентним органом або відповідним механізмом у кожній країні.

Керівний принцип В2.4.2. Використання щорічної відпустки

1. Час, коли повинна використовуватися щорічна відпустка, якщо це не встановлюється нормативно-правовими актами, колективним договором, арбітражним рішенням або іншими засобами, що відповідають національній практиці, повинний визначатися судновласником після консультацій та, наскільки можливо, за погодженням із зацікавленими моряками або їхніми представниками.

2. Моряки, у принципі, повинні мати право на щорічну відпустку в тому місці, з яким у них є істотні зв'язки і яким звичайно є те саме місце, куди вони мають право бути репатрійованими. Не можна жадати від моряків, щоб вони без своєї згоди використовували належну їм відпустку в якомусь іншому місці, за винятком випадків, передбачених у трудовому договорі моряків, національному законодавстві або нормативно-правових актах.

3. Якщо моряки змушені брати щорічну відпустку в іншому місці, ніж те, яке дозволяється пунктом 2 цього Керівного принципу, то вони повинні мати право на безкоштовний проїзд до того місця, де вони були прийняті або найняті на роботу, залежно від того, що ближче до їхнього будинку; добові та інші витрати, безпосередньо пов'язані з їхньою зворотною поїздкою, повинні покриватися за рахунок судновласника; час на проїзд не повинний відніматися з щорічної оплачуваної відпустки, належної морякові.

4. Моряк, що йде в щорічну відпустку, повинен відкликатися тільки в надзвичайних обставинах і з його згоди. (ст. 12 К.146 змін.)

Керівний принцип В2.4.3. Поділ і накопичення

1. Поділ щорічної оплачуваної відпустки на частини або накопичення такої щорічної відпустки, що належить за один рік, з наступним періодом відпустки може бути дозволено компетентним органом або відповідним механізмом у кожній країні.

2. З урахуванням пункту 1 цього Керівного принципу і якщо інше не передбачено в договорі, застосовному до судновласника і зацікавленого моряка, щорічна оплачувана відпустка, що передбачена в цьому Керівному принципі, повинна складатися з безперервного періоду.

Керівний принцип В2.4. 4 . Молоді моряки

1. Слід передбачити спеціальні заходи щодо молодих моряків віком до 18 років, які відслужили шість місяців або інший коротший період часу, передбачений у колективному договорі або у трудовому договорі моряка, без відпустки на борту судна в закордонному плаванні, що не повернулося до цього часу до країни проживання молодого моряка й не повернеться туди й у наступні три місяці даного рейсу. Такі заходи могли передбачати їхню репатріацію без будь-яких витрат з їхнього боку до місця первісного наймання в країні їхнього постійного проживання з метою використання відпустки, заробленої під час рейса.

Правило

Правило 2.5. Репатріація

Мета: забезпечити можливість повернення моряків додому

1. Моряки мають право на репатріацію без будь-яких витрат з їх боку в обставинах і на умовах, зазначених у Кодексі.

2. Кожна держава-член вимагає, щоб судна, які плавають під її прапором, надавали фінансові гарантії, що забезпечують належну репатріацію моряків відповідно до цього Кодексу.

Стандарт

Стандарт А2.5. Репатріація

1. Кожна держава-член забезпечує, щоб моряки, які працюють на судах, що плавають під її прапором, мали право на репатріацію в наступних обставинах:

- а) якщо трудовий договір моряка закінчується під час перебування судна за кордоном;
- б) якщо трудовий договір моряка розривається:
 - I) з ініціативи судновласника; або
 - II) з ініціативи моряка через обґрунтовані причини; а також
- с) якщо моряк не може більше виконувати свої обов'язки відповідно до трудового договору або якщо від нього не можна очікувати їхнього виконання в конкретних обставинах.

2. Кожна держава-член забезпечує наявність у своєму національному законодавстві, нормативно-правових актах, інших документах або колективних договорах відповідних положень, що встановлюють:

- a) обставини, за яких моряки мають право на репатріацію згідно з підпунктами b) і c) пункту 1 цього Стандарту;
- b) максимальну тривалість періодів служби на борту судна, які надають морякові право на репатріацію, причому такі періоди повинні бути менше 12 місяців;
- c) конкретні права, які мають бути надані судновласниками для репатріації, зокрема ті, що стосуються місця призначення репатріації, виду транспорту, статей витрат, які мають бути покриті, та інших заходів, які мають бути вжиті судновласниками.

3. Кожна держава-член забороняє судновласникам вимагати від моряків сплати авансів у рахунок вартості репатріації на початку їхньої роботи та утримувати вартість репатріації з заробітної плати моряків або з інших виплат, за винятком випадків, коли відповідно до національного законодавства, нормативно-правових актів, інших документів або чинних колективних договорів буде виявлено, що моряк серйозно порушує свої трудові обов'язки.

4. Національне законодавство й нормативно-правові акти не зашкоджують праву судновласника стягувати вартість репатріації на основі договірних відносин із третьою стороною.

5. Якщо судновласник не вжив заходів для репатріації моряків, які мають право на репатріацію, або не сплатив її вартість, то:

- a) компетентний орган держави-члена, під прапором якої плаває судно, організує репатріацію відповідних моряків; якщо він це не робить, то держава, звідки повинні бути репатрійовані моряки, або держава, громадянами якої вони є, може організувати їхню репатріацію та стягнути вартість репатріації з держави-члена, під прапором якої плаває судно;
- b) витрати, понесені на репатріацію моряків, підлягають утриманню з судновласника державою-членом, під прапором якої плаває судно;
- c) видатки з репатріації за жодних умов не покриваються за рахунок моряків, за винятком випадків, зазначених у пункті 3 цього Стандарту.

6. Беручи до уваги чинні міжнародні акти, у тому числі Міжнародну конвенцію 1999 року про арешт суден, держава-член, яка сплатила вартість репатріації відповідно до цього Кодексу, може затримати або зажадати затримки суден відповідного судновласника доти, поки ці видатки не будуть відшкодовані відповідно до підпункту a) пункту 5 цього Стандарту.

7. Кожна держава-член сприяє репатріації моряків, що служать на суднах, які заходять у її порти або проходять через її територіальні або внутрішні води, а також їхній заміні на борту судна.

8. Зокрема, держава-член не відмовляє в праві на репатріацію моряку з фінансових обставин судновласника або через нездатність або небажання судновласника замінити моряка.

9. Кожна держава-член вимагає, щоб судна, які плавають під її прапором, мали на борту й надавали морякам копію відповідних національних положень щодо репатріації, складених відповідною мовою.

Керівний принцип

Керівний принцип В2.5. Репатріація

Керівний принцип В2.5.1. Право на репатріацію

1. Моряки повинні мати право на репатріацію:

- а) у випадках, передбачених у підпункті а) пункту 1 Стандарту А2.5: після закінчення терміну дії повідомлення, що подається відповідно до положень трудового договору моряка;
- б) у випадках, передбачених у підпунктах б) і с) пункту 1 Стандарту А2.5:
 - I) у випадку захворювання чи травми або інших медичних показань, які вимагають їхньої репатріації, якщо моряк вважається придатним для транспортування;
 - II) у випадку корабельної аварії;
 - III) у випадку, якщо судновласник не здатний далі виконувати свої юридичні або договірні зобов'язання як роботодавець моряка через неплатоспроможність, продаж судна, зміну реєстрації судна або з будь-якої іншої аналогічної причини;
 - IV) у випадку, якщо судно прямує в зону воєнних дій, як вона визначена національним законодавством, нормативно-правовими актами або трудовими договорами моряків, куди моряк не згодний іти;
 - V) у випадку припинення або переривання дії трудового договору згідно з рішенням промислового арбітражу або колективним договором, або припинення дії трудового договору з будь-якої іншої аналогічної причини.

2. При визначенні максимальної тривалості періодів служби на борту судна, після яких моряк має право на репатріацію відповідно до цього

Кодексу, повинні враховуватися фактори, що впливають на виробниче середовище моряків. Кожна держава-член повинна намагатися, в міру можливості, скорочувати ці періоди у світлі технологічних змін і прогресу й могла б керуватися будь-якими рекомендаціями з даного питання, внесеними Паритетною морською комісією.

3. Видатки, які має нести судновласник у зв'язку з репатріацією за Стандартом A2.5, повинні включати як мінімум наступне:

- a) проїзд до місця призначення, вибраного для репатріації відповідно до пункту 6 цього Керівного принципу;
- b) квартирні видатки й видатки на харчування з моменту, коли моряк сходить із судна, і до моменту, коли він прибуває до місця репатріації;
- c) заробітну плату та допомогу з моменту, коли він сходить із судна, і до моменту, коли він прибуває до місця репатріації, якщо це передбачено національним законодавством, нормативно-правовими актами або колективними договорами;
- d) провезення 30 кг особистого багажу моряка до місця репатріації; та
- e) лікування, якщо буде потреба, доти, поки моряк не буде придатний за станом здоров'я для переїзду до місця репатріації.

4. Час, витрачений на очікування репатріації, і час у дорозі під час репатріації не повинний відніматися з оплачуваної щорічної відпустки, накопиченої моряком.

5. Судновласники повинні продовжувати покривати видатки на репатріацію доти, поки відповідні моряки не прибудуть у місце призначення, встановлене відповідно до цього Кодексу, або не одержать підходящу роботу на борту судна, що прямує до одного з цих місць призначення.

6. Кожна держава-член повинна вимагати, щоб судновласники несли відповідальність за організацію репатріації у належний та терміновий спосіб. Для репатріації звичайно повинен використовуватися повітряний транспорт. Держава-член повинна пропонувати місця призначення, куди можна репатріювати моряків. Місця призначення повинні включати країни, з якими моряк може мати істотні зв'язки, зокрема:

- a) місце, у якому моряк дав згоду на працевлаштування;
- b) місце, обумовлене в колективному договорі;
- c) країна постійного місця проживання моряка; або

- d) таке інше місце, що може бути погоджено обома сторонами в момент працевлаштування.

7. Моряки повинні мати право вибрати з запропонованих місць репатріації місце, до якого вони повинні бути репатрійовані.

8. Право на репатріацію може бути втрачено, якщо відповідні моряки не заявляють про нього протягом розумного періоду часу, визначуваного національним законодавством, нормативно-правовими актами або колективними договорами.

Керівний принцип В2.5.2. Виконання державами-членами

1. Морякам, що опинилися у скрутному стані в іноземних портах, чекаючи на свою репатріацію, повинна надаватися всіляка практична допомога, а у випадку затримки репатріації моряків компетентний орган в іноземному порту повинен забезпечити, щоб про це були негайно поінформовані консульські або місцеві представники держави прапора та держави громадянства або держави місця проживання моряка, залежно від обставин.

2. Кожна держава-член повинна стежити за тим, щоб були вжиті належні заходи для:

- a) повернення моряків, зайнятих на судах, що плавають під прапором іншої країни, які списані на берег в іноземному порту з причин, за які вони не несуть відповідальності:

- I) у порт, у якому відповідний моряк був прийнятий на роботу; або
- II) у порт держави громадянства моряка або держави місця проживання моряка, залежно від обставин; або
- III) у будь-який інший порт, погоджений між моряком і капітаном або судновласником, з затвердженням компетентним органом або за наявності інших відповідних гарантій;

- b) медичного догляду й обслуговування моряків, зайнятих на судах, що плавають під прапором іншої країни, які списані на берег в іноземному порту в результаті хвороби або травми, отриманих під час служби на борту судна, а не в результаті злісного порушення дисципліни.

3. Якщо після того, як молоді моряки віком до 18 років прослужили принаймні чотири місяці протягом свого першого рейса за кордон на судні, стає очевидним, що вони не придатні до життя у морі, їм має бути надана можливість бути репатрійованими, без будь-яких витрат з їхнього боку, з

першого підходящого порту заходу, де є консульські служби держави прапора або держави громадянства чи держави місця проживання молодого моряка. Повідомлення про будь-яку таку репатріацію з викладенням причин, що її викликали, повинно направлятися органу влади, що видав документи, які дозволяють відповідним молодим морякам працювати в морі.

Правило

Правило 2.6. Компенсації морякам у випадку втрати або затоплення судна

Мета: забезпечити, щоб моряки одержували компенсацію у випадку втрати або затоплення судна

1. Моряки мають право на адекватну компенсацію у випадку травми, втрат або безробіття, що є наслідком втрати або затоплення судна.

Стандарт

Стандарт A2.6. Компенсації морякам у випадку втрати або затоплення судна

1. Кожна держава-член розробляє правила, що забезпечують, щоб у кожному випадку втрати або затоплення судна судовласник виплачував кожному моряку на його борту компенсацію за безробіття, спричинене такою втратою або затопленням.

2. Правила, згадані в пункті 1 цього Стандарту, не зашкоджують будь-яким іншим правам, які може мати моряк за національним законодавством держави-члена, що стосуються втрат або травм, які є наслідком утрати або затоплення судна.

Керівний принцип B2.6. Компенсації морякам у випадку втрати або затоплення судна

Керівний принцип B2.6.1. Обчислення компенсації за безробіття

1. Компенсація за безробіття, спричинене втратою або затопленням судна, виплачується за ті дні, протягом яких моряк фактично залишається без роботи, за тими самими ставками, за якими нараховується заробітна плата відповідно до трудового договору, однак загальний розмір такий виплачуваної морякові компенсації може бути обмежений розміром заробітної плати за два місяці.

2. Кожна держава-член повинна забезпечувати, щоб моряки мали такі самі засоби правового захисту для стягнення такої компенсації, які вони мають для стягнення заборгованості з заробітної плати, що належить їм за період служби.

Правило

Правило 2.7. Кількість персоналу

Мета: забезпечити, щоб моряки працювали на борту суден, укомплектованих достатньою кількістю персоналу для безпечної, ефективної та надійної експлуатації судна

1. Кожна держава-член вимагає, щоб усі плаваючі під її прапором судна мали на своєму борту достатню кількість моряків для забезпечення їхньої надійної та ефективної експлуатації з належним урахуванням питань безпеки за будь-яких умов, беручи до уваги проблеми, пов'язані з утомою моряків, а також особливий характер і умови рейсу.

Стандарт

Стандарт A2.7. Кількість персоналу

1. Кожна держава-член вимагає, щоб усі плаваючі під її прапором судна мали на своєму борту достатню кількість моряків для забезпечення їхньої надійної та ефективної експлуатації з належним урахуванням питань безпеки. Кожне судно повинне бути укомплектоване екіпажем, достатнім за чисельністю і маючим належну кваліфікацію для забезпечення безпеки судна та його персоналу в усіх умовах експлуатації, відповідно до документа про мінімальні вимоги до укомплектування екіпажами для забезпечення безпеки суден або еквівалентним документом, виданим компетентним органом, а також відповідно до норм цієї Конвенції.

2. При визначенні, схваленні або перегляді чисельності персоналу компетентний орган бере до уваги необхідність запобігання або зведення до мінімуму понаднормового робочого часу з метою забезпечення достатнього відпочинку й зменшення втоми, а також принципи чинних міжнародних актів (особливо актів Міжнародної морської організації) про чисельність персоналу.

3. При визначенні кількості персоналу компетентний орган бере до уваги всі вимоги, що містяться у Правилі 3.2 і Стандарті A3.2 про харчування й столове обслуговування.

Керівний принцип

Керівний принцип B2.7. Кількість персоналу

Керівний принцип B2.7.1. Розв'язання спорів

1. Кожна держава-член повинна підтримувати або переконатися в тому, що вона підтримує ефективний механізм для розслідування й розв'язання скарг і спорів, які стосуються чисельності персоналу на судні.

2. Представники організацій судновласників і моряків повинні брати участь разом з іншими особами або владою або без них у використанні такого механізму.

Правило

Правило 2.8. Розвиток кар'єри, підвищення кваліфікації, можливості для зайнятості моряків

Мета: сприяти розвитку кар'єри, підвищенню кваліфікації та можливостям для зайнятості моряків

1. Кожна держава-член має національну політику, спрямовану на сприяння зайнятості в секторі морського судноплавства й на заохочення розвитку кар'єри, підвищення кваліфікації та розширення можливостей для зайнятості моряків, які проживають на її території.

Стандарт

Стандарт A2.8. Розвиток кар'єри, підвищення кваліфікації й можливості для зайнятості моряків

1. Кожна держава-член має національну політику, спрямовану на заохочення розвитку кар'єри, підвищення кваліфікації й розширення можливостей для зайнятості моряків, щоб забезпечити сектор морського судноплавства стабільною та компетентною робочою силою.

2. Мета політики, згаданої в пункті 1 цього Стандарту, полягає в тому, щоб допомогти морякам підвищити рівень своєї компетентності, кваліфікації та можливостей для зайнятості.

3. Кожна держава-член, після консультацій із зацікавленими організаціями судновласників і моряків, установлює чіткі завдання в галузі професійної орієнтації, освіти й підготовки моряків, обов'язки котрих на борту судна стосуються, перш за все, безпечної експлуатації та плавання судна, включаючи безперервну підготовку.

Керівний принцип

Керівний принцип B2.8. Розвиток кар'єри, підвищення кваліфікації та можливості для зайнятості моряків

Керівний принцип B2.8.1. Заходи сприяння розвитку кар'єри, підвищенню кваліфікації та можливостям для зайнятості моряків

1. Заходи, спрямовані на досягнення цілей, передбачених у Стандарті A2.8, могли б включати:

- a) угоди, що передбачають розвиток кар'єри та підвищення кваліфікації, з судновласником або організацією судовласників; або
- b) заходи, спрямовані на сприяння зайнятості за допомогою створення й ведення реєстрів або списків кваліфікованих моряків по категоріях; або

- с) сприяння можливостям як на борту судна, так і на березі для подальшої професійної підготовки й навчання моряків з метою забезпечення підвищення кваліфікації та набуття універсальних навичок, щоб мати можливість улаштуватися й закріплюватися на гідних робочих місцях, покращувати індивідуальні перспективи зайнятості та задовольняти мінливі потреби морського судноплавства, пов'язані зі зміною технологій та умов на ринку праці.

Керівний принцип В2.8.2. Реєстр моряків

1. Там, де питання зайнятості моряків регулюються реєстрами або списками, ці реєстри або списки повинні включати всі професійні категорії моряків таким чином, як це визначено в національному законодавстві чи практиці або в колективному договорі.

2. Моряки, внесені до такого реєстру або списку, повинні мати перевагу при найманні їх для мореплавання.

3. Від моряків, внесених до такого реєстру або списку, потрібна готовність стати до роботи таким чином, як це визначено національним законодавством чи практикою або колективним договором.

4. Настільки, наскільки це допускається національним законодавством або нормативно-правовими актами, кількість моряків у таких реєстрах або списках повинна періодично переглядатися з метою досягнення рівнів, адаптованих до потреб морського судноплавства.

5. У випадку виникнення необхідності скорочення кількості моряків у такому реєстрі або списку повинні вживатися всі належні заходи з метою недопущення або зведення до мінімуму негативних наслідків для моряків, ураховуючи при цьому економічний та соціальний стан відповідної країни.

РОЗДІЛ 3. ЖИТЛОВІ ПРИМІЩЕННЯ, УМОВИ ДЛЯ ВІДПОЧИНКУ, ХАРЧУВАННЯ І СТОЛОВЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ

Правило

Правило 3.1. Житлові приміщення та умови для відпочинку

Мета: забезпечити, щоб моряки мали на борту судна гідні житлові приміщення й умови для відпочинку

1. Кожна держава-член забезпечує, щоб на судах, що плавають під її прапором, надавалися й підтримувалися гідні житлові приміщення та умови

для відпочинку для моряків, які працюють або живуть, або і працюють, і живуть на борту судна, відповідно до принципів охорони здоров'я й сприяння благополуччю моряків.

2. Вимоги Кодексу стосовно виконання цього Правила, які відносяться до конструкції та устаткування судна, поширюються тільки на судна, побудовані в момент або після набрання чинності цією Конвенцією для відповідної держави-члена. Для суден, побудованих до цієї дати, вимоги стосовно конструкції та устаткування судна, викладені у Конвенції (переглянутій) 1949 року про приміщення для екіпажу (№ 92) та у Конвенції 1970 року про приміщення для екіпажу (додаткові положення) (№ 133), продовжать застосовуватися настільки, наскільки вони були застосовні, до зазначеної дати, за законом або практикою відповідної держави-члена. Судно вважається побудованим в момент, коли закладений його кіль або коли воно знаходиться на аналогічному етапі будування.

3. Якщо прямо не передбачене інше, то будь-які вимоги за поправкою до Кодексу стосовно забезпечення моряків житловими приміщеннями та умовами для відпочинку поширюються тільки на судна, побудовані в момент або після набрання чинності даною поправкою для відповідної держави-члена.

Стандарт

Стандарт А3.1. Житлові приміщення та умови для відпочинку

1. Кожна держава-член приймає законодавство й нормативно-правові акти, що вимагають, щоб судна, які плавають під її прапором:

- а) відповідали мінімальним вимогам забезпечення того, щоб будь-яке житлове приміщення для моряків, які працюють або живуть на борту судна, було безпечним, гідним і відповідало застосовним положенням цього Стандарту;
- б) перевірялися з метою забезпечення початкового й поточного додержання цих норм.

2. При розробці й застосуванні законодавства та нормативно-правових актів для виконання цього Стандарту, компетентний орган, після консультацій із зацікавленими організаціями судновласників і моряків:

- а) бере до уваги Правило 4.3 і відповідні положення Кодексу щодо охорони здоров'я, забезпечення безпеки й попередження нещасних випадків, у світлі конкретних потреб моряків, які живуть і працюють на борту судна; та
- б) бере належним чином до уваги керівний принцип, що міститься в Частині В цього Кодексу.

3. Передбачені відповідно до Правила 5.1.4 інспекції проводяться, коли:

- a) судно реєструється або перереєструється; або
- b) житлові приміщення моряків на борту судна істотно змінені.

4. Компетентний орган приділяє особливу увагу забезпеченню виконання вимог цієї Конвенції, що стосуються:

- a) розміру кают та інших житлових приміщень;
- b) опалення й вентиляції;
- c) шуму й вібрації, а також інших зовнішніх факторів;
- d) санітарно-гігієнічних зручностей;
- e) освітлення;
- f) лазарету.

5. Компетентний орган кожної держави-члена вимагає, щоб судна, які плавають під її прапором, відповідали мінімальним нормам, що стосуються житлових приміщень і умов для відпочинку на борту судна, які викладені в пунктах з 6 по 17 цього Стандарту.

6. Стосовно загальних вимог до житлових приміщень:

- a) усі приміщення для моряків мають достатню висоту; мінімальна припустима висота у всіх приміщеннях для моряків, де необхідна повна свобода пересування, становить не менше 203 см; компетентний орган може дозволяти певне обмежене зменшення висоти в будь-якому місці або в частині будь-якого місця такого приміщення, якщо він упевнений, що таке зменшення: i) є розумним; i ii) не створюватиме незручностей для моряків;
- b) житлові приміщення забезпечуються адекватною ізоляцією;
- c) на судах, крім пасажирських суден, згідно з визначенням у пунктах (e) та (f) Правила 2 Міжнародної конвенції 1974 року з охорони людського життя на морі (з поправками) (надалі – Конвенція СОЛАС), каюти розташовуються в середній або кормовій частині судна вище вантажної ватерлінії; у виняткових випадках, якщо розміри, вид або призначення судна роблять будь-яке інше розташування недоцільним, каюти можуть розташовуватися в носовій частині судна, але у жодному випадку не попереду аварійної переділки;

- d) на пасажирських суднах і на спеціальних суднах, побудованих відповідно до Кодексу ММО з безпеки суден спеціального призначення 1983 року та його наступних варіантів (надалі – «судна спеціального призначення») компетентний орган може дати дозвіл, за умови вжиття задовільних заходів для забезпечення освітлення й вентиляції, на розташування кают нижче вантажної ватерлінії, але в жодному випадку не під службовими коридорами;
- e) каюти не мають прямого сполучення з вантажними відсіками й машинним відділенням або з камбузом, складськими приміщеннями, сушильними кімнатами або санітарними вузлами загального користування; частина переділки, що відділяє ці приміщення від кают, і зовнішні переділки будуються з міцної сталі або інших затверджених матеріалів, що забезпечують водо- і газонепроникність;
- f) матеріали, використовувані для будівництва внутрішніх переділок, перегородок, панелей, підлог і з'єднань, відповідають цій меті й забезпечують здорове навколишнє середовище;
- g) забезпечується належне освітлення й достатній дренаж;
- h) житлові приміщення, а також приміщення для відпочинку та прийому їжі відповідають вимогам, що містяться у Правилі 4.3, а також відповідним положенням Кодексу щодо охорони здоров'я, забезпечення безпеки й попередження нещасних випадків, у тім, що стосується попередження ризику, пов'язаного із впливом небезпечних рівнів шуму й вібрації, а також інших зовнішніх факторів і хімічних речовин на борту судна, а також забезпечення морякам прийнятних виробничих і житлових умов на борту судна.

7. Стосовно вимог до вентиляції й опалення:

- a) каюти і їдальні вентилюються належним чином;
- b) судна, за винятком суден, що здійснюють регулярні плавання в районах, помірні кліматичні умови яких цього не вимагають, обладнуються установками для кондиціювання повітря в приміщеннях для моряків, в окремому приміщенні радіозв'язку й приміщенні центрального управління машинним відділенням;
- c) усі санвузли обладнуються системою вентиляції з виходом на відкрите повітря, незалежної від будь-якої іншої частини житлових приміщень;

- d) забезпечується достатня подача тепла через відповідну систему опалення, крім суден, що здійснюють рейси виключно у тропічному кліматі.

8. Стосовно вимог до освітлення, з урахуванням таких спеціальних положень, які можуть допускатися на пасажирських судах, каюти та їдальні освітлюються природним світлом і забезпечуються належним штучним освітленням.

9. Якщо на борту суден потрібні спальні місця, то до спальних кают застосовуються наступні вимоги:

- a) на судах, крім пасажирських суден, кожному морякові надається індивідуальна спальна каюта; компетентний орган може робити виключення, після консультацій із зацікавленими організаціями судновласників і моряків, у відношенні суден валовою місткістю менше 3000 або суден спеціального призначення;
- b) чоловікам і жінкам надаються окремі спальні каюти;
- c) спальні каюти мають достатні розміри та оснащуються належним чином, щоб забезпечити розумний комфорт і сприяти чистоті;
- d) за будь-яких обставин кожному морякові надається окреме ліжко;
- e) мінімальні внутрішні розміри ліжка становлять не менше 198 см на 80 см;
- f) площа одномісних спальних кают моряків становить не менше:
 - I) 4,5 кв. м на судах валовою місткістю менше 3000;
 - II) 5,5 кв. м на судах валовою місткістю 3000 або більше, але менше 10000;
 - III) 7 кв. м на судах валовою місткістю 10000 або більше;
- g) компетентний орган може допускати зменшення площі кают, щоб забезпечити надання одномісних спальних кают на судах валовою місткістю менше 3000, на пасажирських судах і на судах спеціального призначення;
- h) на судах валовою місткістю менше 3000, крім пасажирських суден і суден спеціального призначення, спальні каюти можуть займати не більше двох моряків; площа таких кают становить не менше семи квадратних метрів;

- i) на пасажирських суднах і на суднах спеціального призначення площа спальних кают, призначених для моряків, що не виконують керівні функції, становить не менш, ніж:
 - I) 7,5 кв. м у каютах, де розміщуються дві особи;
 - II) 11,5 кв. м у каютах, де розміщуються три особи;
 - III) 14,5 кв. м у каютах, де розміщуються чотири особи.
- j) на суднах спеціального призначення у спальних каютах можуть розташовуватися більше чотирьох осіб, при цьому площа таких кают становить не менше 3,6 кв. м на особу;
- k) на суднах, крім пасажирських суден і суден спеціального призначення, на яких не передбачений окремий салон або кімната відпочинку, площа спальних кают для моряків, які виконують обов'язки керівного складу, становить на одну людину не менше:
 - I) 7,5 кв. м на суднах валовою місткістю менше 3000;
 - II) 8,5 кв. м на суднах валовою місткістю 3000 або більше, але менше 10000;
 - III) 10 кв. м на суднах валовою місткістю 10000 або більше;
- l) на пасажирських суднах і на суднах спеціального призначення, на яких не передбачений окремий салон або кімната відпочинку, площа кают для моряків, виконуючих обов'язки керівного складу становить: для молодших офіцерів – не менше 7,5 кв. м на одну особу, для старших офіцерів – не менше 8,5 кв. м на одну особу; молодшими офіцерами вважаються офіцери оперативної ланки, а старшими офіцерами – офіцери управлінської ланки;
- m) капітанові, старшому механікові й старшому штурманові надаються, крім спальних кают, суміжний салон, кабінет або еквівалентний додатковий простір; судна валовою місткістю менше 3000 можуть звільнятися компетентним органом від виконання цієї вимоги після консультацій із зацікавленими організаціями судновласників і моряків;
- n) меблі включають шафу для одягу достатнього об'єму (не менше 475 літрів), а об'єм висувної шухляди або іншого еквівалентного місця – не менше 56 літрів на кожну особу, яка займає каюту; якщо висувна шухляда вбудована у шафу для одягу, то їхній загальний об'єм становить не менше 500 літрів; він забезпечується

полицею й може закриватися на замок, щоб забезпечити конфіденційність приватного життя;

- о) у кожную спальну каюту ставиться стіл або конторка, що можуть бути зафіксованими, відкидними або висувними, а також необхідна кількість зручних сидінь.

10. Стосовно вимог до їдалень:

- а) їдальні розташовуються окремо від спальних кают і якнайближче до камбуза; судна валовою місткістю менше 3000 можуть звільнитися компетентним органом від виконання цієї вимоги, після консультацій із зацікавленими організаціями судновласників і моряків;
- б) їдальні мають належні розміри й зручності, а також оснащені меблями й устаткуванням (у тому числі для забезпечення прохолодними напоями в будь-який час), беручи до уваги кількість моряків, які можуть перебувати в них одночасно; залежно від обставин, передбачаються загальні або окремі приміщення для їдалень.

11. Стосовно вимог до санітарно-гігієнічних вузлів:

- а) усі моряки мають зручний доступ до розташованих на судні санітарно-гігієнічних вузлів, що відповідають мінімальним нормам охорони здоров'я й гігієни, а також розумним стандартам комфорту, причому для жінок і чоловіків передбачаються роздільні санітарно-гігієнічні вузли;
- б) повинні бути санітарно-гігієнічні вузли поблизу від ходового містка й машинного відділення або центра управління ходовим двигуном; судна валовою місткістю менше 3000 можуть звільнитися компетентним органом від виконання цієї вимоги після консультацій з зацікавленими організаціями судновласників і моряків;
- с) с) на всіх суднах у зручних місцях розміщуються принаймні один туалет, один умивальник і одна ванна або душ, або ванна й душ на кожні шість осіб або менше, які не мають таких особистих зручностей;
- д) за винятком пасажирських суден, кожна спальна каюта обладнується умивальником із гарячою та холодною протічною прісною водою, якщо такий умивальник не встановлений в індивідуальній ванній кімнаті;

- e) е) на пасажирських суднах, що звичайно перебувають у рейсі не більше чотирьох годин, компетентний орган може передбачити спеціальні заходи або скорочена кількість необхідних санвузлів;
- f) усі приміщення для умивання забезпечуються холодною та гарячою проточною прісною водою.

12. Стосовно вимог до суднових лазаретів, на суднах, що мають на борту 15 або більше моряків і перебувають у плаванні більше трьох днів, передбачається окреме приміщення для суднового лазарету, що повинне використовуватися тільки в медичних цілях; компетентний орган може пом'якшити цю вимогу для суден, зайнятих каботажним плаванням; при затвердженні приміщення для суднового лазарету, компетентний орган забезпечує, щоб не виникало труднощів з доступом у це приміщення в будь-яку погоду, щоб воно забезпечувало комфортабельні житлові умови для пацієнтів і сприяло одержанню ними невідкладного й належного догляду.

13. Виділяється приміщення для пральні, розташоване у зручному місці та оснащене відповідним устаткуванням.

14. На всіх суднах на відкритій палубі виділяється місце або місця, доступні для моряків у вільний від роботи час; це місце або місця мають достатню площу з урахуванням розмірів судна й кількості моряків на борту.

15. На всіх суднах виділяються окремі приміщення або загальне суднове приміщення, призначене для палубної команди й для машинного відділення; судна валовою місткістю менше 3000 можуть звільнятися компетентним органом від дотримання цієї вимоги після консультацій із зацікавленими організаціями судновласників і моряків.

16. Судна, що регулярно заходять у порти, де багато комарів, оснащуються відповідними пристроями згідно з вимогами компетентного органу.

17. На борту судна всім морякам надаються відповідні можливості, засоби та послуги, що сприяють відпочинку, з урахуванням Правил 4.3 і відповідних положень Кодексу, що стосуються охорони здоров'я, забезпечення безпеки та попередження нещасних випадків, адаптовані з метою задоволення особливих потреб моряків, яким доводиться жити й працювати на борту судна.

18. Компетентний орган вимагає проведення частих інспекцій на борту суден безпосередньо капітаном судна або від його імені для забезпечення того, щоб житлові приміщення моряків були чистими, відповідали вимогам, установленим до гідного житла, а також підтримувалися в належному справному стані. Результати кожної такої інспекції фіксуються й надаються для перевірки.

19. Для суден, де потрібно враховувати без дискримінації інтереси моряків, які мають різні та особливі релігійні та соціальні звичаї, компетентний орган може, після консультацій із зацікавленими організаціями судовласників і моряків, дозволяти застосовувані на справедливій основі відхилення від положень цього Стандарту за умови, що такі відхилення не призведуть до створення загальних умов, менш сприятливих, ніж ті, які були б створені в результаті застосування положень цього Стандарту.

20. Кожна держава-член може, після консультацій із зацікавленими організаціями судовласників і моряків, звільняти судна валовою місткістю менше 200, якщо для цього є розумні підстави, від виконання вимог, що містяться у зазначених нижче положеннях, беручи до уваги розміри судна й кількість людей на борту:

- a) підпункт b) пункту 7, підпункт d) пункту 11 і пункт 13;
- b) підпункти f) і з h) по l) пункту 9, але тільки стосовно площі.

21. Будь-які винятки з вимог цього Стандарту можуть здійснюватися тільки в тих випадках, коли вони прямо допускаються положеннями цього Стандарту й тільки в особливих обставинах, коли такі винятки можуть бути чітко обґрунтовані вагомими причинами й за умови забезпечення охорони здоров'я й безпеки моряків.

Керівний принцип

Керівний принцип В3.1. Житлові приміщення та умови для відпочинку

Керівний принцип В3.1.1. Дизайн і конструкція

1. Зовнішні переділки кают і їдалень повинні мати належну ізоляцію. Кожухи всіх механізмів і всі переділки, що відокремлюють камбуз та інші місця, які виділяють тепло, повинні мати належну ізоляцію, якщо існує вірогідність теплового впливу на сусідні житлові приміщення або проходи. Повинні також уживатися заходи для забезпечення захисту від теплового впливу паропроводів або водопроводів із гарячою водою або тих і інших.

2. Спальні каюти, їдальні, приміщення для відпочинку й коридори в тій частині, де розташовані приміщення для екіпажу, повинні мати належну ізоляцію для попередження утворення конденсату або перегріву.

3. Внутрішні панелі й облицювання стін і стель повинні виготовлятися з такого матеріалу, поверхню якого легко тримати в чистоті. Не слід використовувати форми конструкцій, у яких можуть завестися паразити.

4. Внутрішні панелі й облицювання стін і стелі у каютах і їдальнях повинні легко піддаватися утриманню в чистоті та покриватися стійкою нетоксичною фарбою світлих тонів.

5. Підлоги в усіх житлових приміщеннях для моряків повинні виготовлятися з установленого матеріалу, мати відповідну конструкцію й створювати нековзну поверхню, яка не допускає проникнення вологи й легко піддається утриманню в чистоті.

6. Якщо підлоги виготовляють із композитного матеріалу, то місця з'єднань із стінами повинні профілюватися у такий спосіб, щоб уникнути утворення щілин.

Керівний принцип В3.1.2. Вентиляція

1. Система вентиляції спальних кают та їдалень повинна контролюватися таким чином, щоб підтримувати задовільний стан повітря й забезпечувати його достатній рух за будь-яких погодних і кліматичних умов.

2. Системи кондиціювання повітря як централізованого, так і індивідуального типу, повинні проектуватися таким чином, щоб:

а) підтримувати задовільну температуру й відносну вологість повітря в порівнянні із зовнішнім повітрям і забезпечувати достатній обмін повітря у всіх приміщеннях з кондиціюванням повітря, беручи до уваги особливості роботи в морі, й не створювати надмірного шуму або вібрації;

б) сприяти її легкому очищенню й дезінфекції, щоб попереджати або контролювати поширення захворювань.

3. Енергія для роботи систем кондиціювання повітря та інших вентиляційних пристроїв, передбачених вимогами попередніх пунктів цього Керівного принципу, повинна забезпечуватися протягом усього часу, коли моряки живуть або працюють на борту судна і цього вимагають обставини. Ця енергія, однак, не повинна подаватися з аварійного джерела живлення.

Керівний принцип В3.1.3. Опалення

1. Система опалення житлових приміщень моряків повинна діяти протягом усього часу, коли моряки живуть або працюють на борту судна і цього вимагають обставини.

2. На всіх судах, на яких потрібна система опалення, опалення здійснюється за допомогою гарячої води, гарячого повітря, електроенергії, пари або еквівалентного джерела. Однак у межах приміщень для екіпажу пара не повинна використовуватися як засіб для передачі тепла. Система опалення повинна забезпечувати підтримку температури в приміщеннях для

екіпажу на задовільному рівні при нормальних погодних і кліматичних умовах, на які розраховане плавання даного судна. Норми температурного режиму повинні встановлюватися компетентним органом.

3. Радіатори та інші опалювальні пристрої повинні розташовуватися та, у випадку необхідності, захищатися таким чином, щоб уникнути ризику пожежі або створення небезпеки або незручності для осіб, що займають приміщення.

Керівний принцип В3.1.4. Освітлення

1. На всіх суднах житлові приміщення моряків повинні забезпечуватися електричним освітленням. Якщо немає двох незалежних джерел електроенергії для освітлення, то повинно забезпечуватися додаткове освітлення за допомогою ламп або освітлювальних приладів належної конструкції для аварійного використання.

2. У спальних каютах у головах кожного ліжка повинні встановлюватися електричні лампочки для читання.

3. Відповідні норми природного й штучного освітлення повинні встановлюватися компетентним органом.

Керівний принцип В3.1.5. Спальні каюти

1. Ліжка на борту судна повинні встановлюватися таким чином, щоб забезпечити якомога більший комфорт для моряка й будь-якого партнера, що може супроводжувати моряка.

2. Якщо розміри судна, діяльність, якою воно повинно займатися, та його конструкція роблять це доцільним і практичним, то спальні каюти повинні проектуватися та оснащуватися окремою ванною кімнатою й туалетом, щоб забезпечувати розумний комфорт для мешканців і сприяти чистоті.

3. Настільки, наскільки практично можливо, спальні каюти моряків повинні розташовуватися таким чином, щоб вахтові зміни були розділені й щоб моряки, які працюють протягом дня, не жили в одній каюті з моряками, які несуть вахту.

4. Кількість моряків, що виконують функції старшини, не повинна перевищувати дві особи у каюті.

5. У випадку практичної можливості слід вживати заходів з метою поширення положень, що містяться у підпункті m) пункту 9 Стандарту АЗ.1, на старшого суднового механіка.

6. Місце, займане ліжками, шафами, висувними шухлядами й сидіннями, повинне включатися у розмір площі кают. Ділянки площі невеликих розмірів

або неправильної форми, які істотно не збільшують простору, наявного для вільного переміщення, й не можуть бути використані під меблі, не повинні братися у розрахунок.

7. Ліжка не повинні розташовуватися у висоту більш ніж у два яруси; при розташуванні ліжок у борта, коли над ліжком розташований ілюмінатор, допускається тільки один ярус.

8. При розташуванні ліжок у два яруси відстань від підлоги до ліжка нижнього ярусу не повинна бути менше 30 см; верхнє ліжко повинно бути розташовано приблизно посередині між нижньою крайкою нижнього ліжка й нижньою крайкою палубного бімса.

9. Каркас і поздовжній борт ліжка, якщо такий є, повинні виготовлятися з установленого міцного матеріалу із гладкою поверхнею, що не піддається корозії й не сприяє заведенню в ньому паразитів.

10. Якщо для виготовлення ліжок використовуються трубчасті рами, то труби повинні бути повністю запаяні й не повинні мати отворів, що пропускають паразитів.

11. Кожне ліжко повинно забезпечуватися зручним матрацом із сіткою або комбінованим матрацом-сіткою, включаючи пружинну сітку або пружинний матрац. Матрац і використовуваний м'який наповнювач повинні виготовлятися з установленого матеріалу. Для наповнення матраців не повинні використовуватися матеріали, які сприяють заведенню в них паразитів.

12. Коли ліжка розташовуються одне над іншим, під матрацом або пружинною сіткою верхнього ліжка повинно міститися пилонепроникне днище.

13. Меблі повинні виготовлятися з міцного матеріалу з гладкою поверхнею, який не піддається деформації або корозії.

14. Ілюмінатори у спальних каютах повинні бути обладнані фіранками або аналогічними пристроями.

15. Спальні каюти повинні забезпечуватися дзеркалом, маленькими шафками для туалетного приладдя, книжковою полицею й достатньою кількістю вішалок для верхнього одягу.

Керівний принцип В3.1.6. Їдальні

1. Приміщення їдалень можуть бути загальними або роздільними. Рішення про це повинно прийматися після консультацій із представниками моряків і судновласників і затверджуватися компетентним органом.

Необхідно брати до уваги такі фактори, як розміри судна й потреби моряків з різними культурними, релігійними й соціальними потребами.

2. При роздільному варіанті надання їдалень для моряків повинні надаватися їдальні окремо для:

- а) капітана й офіцерського складу; і
- б) старшин та інших моряків.

3. На суднах, крім пасажирських суден, площа їдалень для моряків повинна становити не менше 1,5 кв. м на одну людину, виходячи із запланованої кількості посадкових місць.

4. На всіх суднах їдальні повинні бути обладнані столами й сидіннями встановленого зразка, рухомими або закріпленими, у кількості, достатній для максимальної кількості моряків, які можуть користуватися ними одночасно.

5. У будь-який час, коли моряки перебувають на борту судна, на борту судна повинні бути:

- а) холодильник, що повинен бути зручно розташований і мати достатній об'єм для кількості осіб, які користуються їдальнею або їдальнями;
- б) пристосування для приготування гарячих напоїв;
- с) пристосування для одержання холодної води.

6. Якщо буфетні приміщення не мають прямого доступу до їдалень, їдальні повинні обладнатися відповідними шафами для столового приладдя та оснащуватися необхідними засобами для миття посуду.

7. Поверхня столів і сидінь повинна виготовлятися з вологостійкого матеріалу.

Керівний принцип В3.1.7. Санітарно-гігієнічні приміщення

1. Умивальники й ванни повинні мати належні розміри й виготовлятися з установленого матеріалу з гладкою поверхнею, що не піддається тріщинам, гниттю або корозії.

2. Усі туалети повинні влаштовуватися за встановленим зразком і забезпечуватися достатньою кількістю води для змиву або іншими підходящими засобами для змиву, які доступні в будь-який час і мають незалежне управління.

3. Санітарно-гігієнічні приміщення, призначені для користування більш ніж однією людиною, повинні відповідати наступним вимогам:

- a) підлоги повинні виготовлятися з міцного вологонепроникного матеріалу й обладнатися належним стоком;
- b) бічні переділки повинні виготовлятися зі сталі або з іншого встановленого матеріалу й повинні бути водонепроникними до рівня не менше 23 см над поверхнею палуби;
- c) приміщення повинні мати достатнє освітлення, опалення й вентиляцію;
- d) туалети повинні розташовуватися зручно стосовно спальних кают, але окремо від них і від умивальних, без прямого доступу з кают або з проходу між каютами й туалетами, до яких немає іншого доступу; ця вимога не застосовується, якщо туалет розташований у приміщенні між двома каютами, у яких розміщується в цілому не більше чотирьох моряків;
- e) якщо в одному приміщенні є більше одного туалету, то вони відгороджуються відповідним чином, щоб забезпечити індивідуальне користування ними.

4. Пральне устаткування, надаване для користування моряків, повинно включати:

- a) пральні машини;
- b) сушильні машини або сушильні приміщення, які належним чином обігріваються та вентилюються;
- c) праски й гладильні дошки або інше рівнозначне устаткування.

Керівний принцип ВЗ.1.8. Приміщення для суднового лазарету

1. Приміщення для суднового лазарету повинне бути влаштоване таким чином, щоб полегшувати проведення консультацій і надання первинної медичної допомоги та перешкоджати поширенню інфекційних захворювань.

2. Розташування входу й ліжок, а також систем освітлення, вентиляції, опалення й водопостачання повинні бути такими, щоб забезпечувати комфорт і полегшувати лікування пацієнтів.

3. Кількість необхідних лікарняних ліжок повинна встановлюватися компетентним органом.

4. Для пацієнтів суднового лазарету повинно надаватися у виняткове користування санітарно-гігієнічне приміщення, розташоване або

безпосередньо у приміщенні лазарету, або поруч із ним. У такому санітарно-гігієнічному приміщенні повинні, як мінімум, бути один туалет, один умивальник і одна ванна або душ.

Керівний принцип В3.1.9. Інші зручності

1. Якщо для персоналу машинного відділення виділяється окреме приміщення для перевдягання, то таке приміщення повинне:

- а) розташовуватися поза приміщенням машинного відділення, але мати легкий доступ до нього;
- б) бути обладнано індивідуальними шафками для одягу, а також ванними або душем, або тим і іншим, а також умивальниками з гарячою та холодною проточною прісною водою.

Керівний принцип В3.1.10. Забезпечення постільними та столовими речами й іншими предметами

1. Кожна держава-член повинна передбачати застосування наступних принципів:

- а) усім морякам повинні надаватися судновласником чисті постільні речі, а також столове приладдя для користування на борту протягом служби на судні, а самі моряки повинні відповідати за повернення цих речей у встановлений капітаном час або після закінчення служби на судні;
- б) постільні речі повинні бути належної якості, а тарілки, чашки та інше столове приладдя повинне бути із установленого матеріалу, який легко миється;
- с) рушники, мило й туалетний папір для членів екіпажу повинні надаватися судновласником.

Керівний принцип В3.1.11. Умови для відпочинку, поштове обслуговування та організація відвідувань судна

1. Повинна проводитися часта перевірка умов і служб забезпечення відпочинку, для того щоб вони відповідали змінам у потребах моряків, які є результатом технічних, виробничих та інших змін у морському судноплаванні.

2. Меблі в приміщеннях для відпочинку повинні включати як мінімум книжкову шафу та все необхідне для читання й листування, а також, де це практично можливо, для ігор.

3. У зв'язку з плануванням приміщень для відпочинку компетентний орган повинен розглядати можливість облаштування буфета.

4. Наскільки це практично можливо, слід передбачити включення наступних засобів, не потребуючих витрат з боку моряків:

- a) курильна кімната;
- b) перегляд телепередач і прийом радіопередач;
- c) демонстрація кінофільмів, запас яких повинен відповідати тривалості рейсу та, якщо буде потреба, оновлюватися через розумні проміжки часу;
- d) спортивний інвентар, що включає гімнастичне знаряддя, настільні ігри та палубні ігри;
- e) наскільки можливо, умови для занять плаванням;
- f) бібліотека, що містить професійну та іншу літературу, запас книг у якій повинен відповідати тривалості рейсу й оновлюватися через розумні проміжки часу;
- g) можливості для занять рукоділлям;
- h) електронна апаратура, така як радіоприймач, телевізор, відеомагнітофони, програвач DVD/CD, персональний комп'ютер і програмне забезпечення до нього, аудіо-касетний магнітофон;
- i) залежно від обставин слід обладнати на борту суден бари для моряків, якщо це не суперечить національним, релігійним або соціальним звичаям;
- j) слід надавати доступ у розумних межах до телефонного зв'язку між судном і берегом, до засобів електронної пошти й Інтернету, за їхньої наявності, причому розмір плати за користування цими послугами повинен бути розумним.

5. Слід докладати всіх зусиль для забезпечення того, щоб доставка пошти моряків була максимально надійною та своєчасною. Треба також розглянути заходи для того, щоб моряки не несли додаткових поштових витрат через переадресування кореспонденції з обставин, незалежних від них.

6. Слід розглянути можливість вжиття заходів відповідно до чинного національного законодавства, нормативно-правових актів або міжнародних документів, щоб, у міру можливості й у межах розумного, моряки без затримки одержували дозвіл на відвідування їхнього судна, що перебуває в порту, їхніми партнерами, родичами та друзями. Такі заходи повинні задовольняти всім вимогам перевірки безпеки.

7. Слід передбачити можливість надання дозволу партнерам моряків супроводжувати їх під час деяких рейсів, коли це практично можливо й виправдано. Такі партнери повинні бути охоплені належним страхуванням від нещасних випадків і захворювань; судновласники повинні надати всіляке сприяння морякові у здійсненні такого страхування.

Керівний принцип В3.1.12. Попередження шуму та вібрації

1. Житлові приміщення, а також приміщення для відпочинку та прийому їжі повинні розташовуватися якомога далі від двигунів, приміщень для кермових механізмів, палубних лебідок, установок для вентиляції, опалення й кондиціювання повітря та від інших машин і механізмів, що створюють шум.

2. Повинні використовуватися звукоізолюючі та інші відповідні звукопоглинальні матеріали в конструкції та в обшиванні переділок, стель і палуб у приміщеннях, що є джерелами шуму, а також застосовуватися самозакривальні звуконепроникні двері в приміщеннях, де розташовані машини й механізми.

3. Усюди, де це практично можливо, в машинних відділеннях та інших приміщеннях, де розташовані механізми, повинні облаштовуватися звукоізольовані пости централізованого керування для членів машинної команди. Наскільки практично можливо, такі робочі приміщення як, наприклад, механічні майстерні, повинні ізолюватися від загального шуму машинного відділення, й повинні вживатися заходи для зменшення шуму працюючих механізмів.

4. Межі рівня шуму в робочих і житлових приміщеннях повинні відповідати міжнародним керівним принципам МОП щодо рівнів впливу зовнішніх факторів, зокрема викладеним у кодексі практики МОП «Зовнішні фактори на робочому місці» (2001 р.), та, залежно від обставин, конкретним заходам захисту, рекомендованим Міжнародною морською організацією, і будь-яким наступним актам, що вносять у них поправки або доповнення, щодо припустимих рівнів шуму на борту судна. Екземпляр застосовуваних актів англійською мовою або робочою мовою судна повинен перебувати на борту судна й бути доступним для моряків.

5. Житлові приміщення або приміщення для відпочинку або прийому їжі не повинні піддаватися впливу надмірної вібрації.

Правило

Правило 3.2. Харчування й столове обслуговування

Мета: забезпечити, щоб моряки одержували якісні продукти харчування й питну воду, що постачається за регульованими санітарно-гігієнічними умовами

1. Кожна держава-член забезпечує, щоб судна, що плавають під її прапором, мали на борту й надавали продукти харчування та питну воду належної якості, поживної цінності та у належній кількості, які належним чином задовольняють потреби судна та враховують різні культурні та релігійні особливості.

2. Протягом періоду роботи за найманням моряки на борту судна забезпечуються харчуванням безкоштовно.

3. Моряки, найняті в якості коків для готування їжі, повинні мати підготовку й кваліфікацію для роботи на цій посаді на борту судна.

Стандарт

Стандарт А3.2. Харчування й столове обслуговування

1. Кожна держава-член приймає законодавство та нормативно-правові акти або вживає інші заходи для встановлення мінімальних норм щодо кількості та якості продуктів харчування й питної води, а також стосовно норм столового обслуговування, які поширюються на харчування, надаване морякам на судах, що плавають під її прапором, і зобов'язується проводити навчально-просвітницькі заходи з метою сприяння розумінню норм, згаданих у цьому пункті, та їхньому застосуванню.

2. Кожна держава-член забезпечує, щоб на судах, що плавають під її прапором, дотримувалися наступні мінімальні норми:

- а) постачання продуктів харчування й питної води з урахуванням кількості моряків на борту судна, їхніх релігійних вимог і культурних звичаїв, що стосуються харчування, а також з урахуванням тривалості й характеру рейсу має бути достатнім з погляду на кількість, поживну цінність, якість і різноманітність;
- б) харчоблок улаштовується та обладнується таким чином, щоб дозволити забезпечувати моряків належним, різноманітним і повноцінним харчуванням, приготування й подача якого здійснюються в належних санітарно-гігієнічних умовах;
- с) персонал харчоблоку повинен бути належним чином підготовлений або проінструктований для роботи на відповідних робочих місцях.

3. Судновласники забезпечують, щоб моряки, найняті на роботу в якості коків, були підготовлені, кваліфіковані та визнані компетентними для обіймання цієї посади відповідно до вимог, установлених у законодавстві й нормативно-правових актах відповідної держави-члена.

4. Вимоги за пунктом 3 цього Стандарту включають завершення курсу підготовки, затвердженого або визнаного компетентним органом, що

охоплює питання практичного приготування їжі, гігієни харчування й особистої гігієни, зберігання харчових продуктів, здійснення контролю над запасами, а також забезпечення захисту навколишнього середовища та знання питань безпеки й гігієни праці в галузі столового обслуговування.

5. На суднах зі штатною чисельністю екіпажу менше десяти чоловік, на яких через чисельність екіпажу або особливості експлуатації компетентний орган може не вимагати наявності повною мірою кваліфікованого кока, особа, зайнята приготуванням їжі на камбузі, проходить підготовку або інструктаж із питань, що включають гігієну харчування й особисту гігієну, а також оброблення й зберігання харчових продуктів на борту судна.

6. В обставинах виняткової необхідності компетентний орган може надати дозвіл, за яким кок, який не має повної кваліфікації, може служити на зазначеному судні протягом зазначеного обмеженого періоду часу до наступного зручного порту заходу або протягом періоду, що не перевищує одного місяця, за умови, що особа, якій надається дозвіл, підготовлена або проінструктована у таких галузях, як гігієна харчування й особиста гігієна, оброблення й зберігання харчових продуктів на борту судна.

7. Відповідно до процедур забезпечення постійного дотримання, передбачених у Розділі 5, компетентний орган вимагає, щоб капітаном або під його керівництвом на борту суден проводилися часті документально оформлені інспекції з метою перевірки:

- a) постачання продуктів харчування та питної води;
- b) усіх приміщень і устаткування, використовуваних для зберігання та оброблення продуктів харчування й питної води;
- c) камбуза та іншого обладнання для готування й подачі їжі.

8. Не допускається прийом на роботу, залучення до роботи або використання праці моряків молодше 18 років в якості коків.

Керівний принцип

Керівний принцип В3.2. Харчування й столове обслуговування

Керівний принцип В3.2.1. Інспекції, навчання, дослідження та публікації

1. Компетентний орган повинен, у співробітництві з іншими відповідними відомствами та організаціями, збирати актуальну інформацію про харчування й методи закупівель, складування, зберігання продуктів харчування, а також про приготування й подачу їжі з особливим урахуванням вимог до столового обслуговування на борту судна. Ця інформація повинна надаватися, безкоштовно або за помірну плату, виробникам і постачальникам

продуктів харчування та обладнання на судна, капітанам, офіціантам і кокам, а також зацікавленим організаціям судновласників і моряків. У цих цілях повинні використовуватися відповідні засоби пропаганди, зокрема навчальні посібники, брошури, плакати, діаграми або рекламні оголошення у професійних журналах.

2. Компетентний орган повинен видавати рекомендації з метою недопущення псування продуктів харчування, полегшення дотримання необхідних норм гігієни й забезпечення максимальної практичної зручності в організації праці.

3. Компетентний орган повинен співробітничати з відповідними організаціями й відомствами з метою розробки навчальних матеріалів і судової інформації про методи забезпечення належних постачань продуктів харчування й столового обслуговування.

4. Компетентний орган повинен працювати в тісному співробітництві з зацікавленими організаціями судновласників і моряків, а також із відповідними національними або місцевими органами влади, що відають питаннями харчування й охорони здоров'я, і може, якщо потрібно, користуватися послугами таких органів влади.

Керівний принцип В3.2.2. Коки

1. Моряки повинні одержувати право працювати коками тільки за умови, що вони:

- а) служили в морі протягом мінімального періоду, встановленого компетентним органом, що може змінюватися залежно від існуючої необхідної кваліфікації або досвіду;
- б) витримали іспит, призначений компетентним органом, або склали еквівалентний іспит на затверджених навчальних курсах коків.

2. Приписані іспити можуть проводитися й свідоцтва про кваліфікацію можуть видаватися або безпосередньо компетентним органом, або, під його наглядом, затвердженою з цією метою кулінарною школою.

3. Компетентний орган повинен передбачити визнання, залежно від обставин, свідоцтв про кваліфікацію коків, видаваних іншими державами-членами, які ратифікували цю Конвенцію або Конвенцію 1946 року про видачу судновим кухарям свідоцтв про кваліфікацію (69), або іншим затвердженим органом.

РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ЗДОРОВ'Я, МЕДИЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ, СОЦІАЛЬНО-ПОБУТОВЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ Й ЗАХИСТ В ГАЛУЗІ СОЦІАЛЬНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

Правило

Правило 4.1. Медичне обслуговування на борту судна й на березі

Мета: захистити здоров'я моряків і забезпечити їм невідкладний доступ до медичного обслуговування на борту судна й на березі

1. Кожна держава-член забезпечує, щоб на всіх моряків на судах, плаваючих під її прапором, поширювалися належні заходи охорони їхнього здоров'я й щоб вони мали доступ до невідкладного й належного медичного обслуговування під час роботи на борту судна.

2. Охорона здоров'я й медичне обслуговування, передбачені в пункті 1 цього Правила, у принципі, забезпечуються морякам безкоштовно.

3. Кожна держава-член забезпечує, щоб морякам на борту суден на її території, які потребують термінової медичної допомоги, надавався доступ до розташованих на березі медичних закладів цієї держави-члена.

4. Викладені в Кодексі вимоги, встановлені до охорони здоров'я й медичного обслуговування на борту судна, включають стандарти заходів, націлених на те, щоб забезпечити морякам охорону здоров'я й медичне обслуговування, максимально порівнянні з охороною здоров'я й медичним обслуговуванням, які звичайно забезпечуються працівникам, зайнятим на березі.

Стандарт

Стандарт A4.1. Медичне обслуговування на борту судна й на березі

1. Кожна держава-член забезпечує вжиття заходів із охорони здоров'я й медичного обслуговування, включаючи основні види стоматологічної допомоги, моряків, які працюють на борту суден, котрі плавають під її прапором, що:

- a) забезпечують застосування до моряків будь-яких загальних положень про охорону здоров'я й медичне обслуговування на виробництві, що мають відношення до їхніх обов'язків, а також спеціальних положень, що враховують специфіку роботи на борту судна;
- b) забезпечують, щоб охорона здоров'я й медичне обслуговування, надавані морякам, були максимально порівнянні з тими, які звичайно надаються працівникам на березі, включаючи невідкладний доступ до необхідних медикаментів, медичного устаткування та засобів діагностики й лікування, а також до медичної інформації й досвіду;

- с) надають морякам право на невідкладне звернення до кваліфікованого лікаря або стоматолога в портах заходу, якщо це є практично здійсненним;
- д) забезпечують, щоб медичне обслуговування й охорона здоров'я під час перебування моряка на судні або в іноземному порту надавалися йому безкоштовно, настільки, наскільки це відповідає національному законодавству та практиці держави-члена;
- е) не обмежуються лікуванням хворих або травмованих моряків, але включають заходи профілактичного характеру, такі як програми з охорони здоров'я та санітарної освіти.

2. Компетентний орган приймає стандартну форму медичної карти для використання капітанами суден, а також відповідним береговим і судновим медичним персоналом. Ця форма після заповнення та її зміст мають конфіденційний характер і використовуються тільки для цілей здійснення лікування моряків.

3. Кожна держава-член приймає законодавство й нормативно-правові акти, що встановлюють вимоги стосовно суднових лазаретів, а також засобів для медичного обслуговування, медичного устаткування й медичної підготовки на борту суден, що плавають під її прапором.

4. У національному законодавстві й нормативно-правових актах, як мінімум, установлюються наступні вимоги:

- а) всі судна забезпечуються судною аптечкою, медичним устаткуванням і медичним довідником, склад і зміст яких встановлюються компетентним органом і підлягають регулярному контролю з його боку; у національних вимогах беруться до уваги тип судна, кількість людей на його борту, характер, напрямок і тривалість рейсів, а також відповідні рекомендовані національні та міжнародні медичні стандарти;
- б) судна, що мають на борту 100 або більше осіб і звичайно перебувають у міжнародному рейсі більше трьох днів, мають кваліфікованого лікаря, який відповідає за медичне обслуговування; національне законодавство або нормативно-правові акти визначають також, які інші судна повинні мати лікаря, беручи до уваги, зокрема, такі фактори, як тривалість, характер і умови рейсу, а також кількість моряків на борту судна;
- с) судна, що не мають лікаря, мають на борту принаймні одного моряка, відповідального за медичне обслуговування й видачу ліків як за частину своїх звичайних обов'язків, або принаймні одного моряка, який володіє навичками для надання першої медичної допомоги; особи, відповідальні за забезпечення медичного

обслуговування на борту судна, які не є лікарями за своєю спеціальністю, повинні задовільно завершити курс підготовки з медичного обслуговування, що відповідає вимогам ПДНВ 1978 року з поправками; моряки, призначені для надання першої медичної допомоги, повинні задовільно завершити курс підготовки з надання першої медичної допомоги, що відповідає вимогам Міжнародній конвенції 1978 року про підготовку й дипломування моряків та несення вахти з поправками (ПДНВ); моряки, призначені для надання першої медичної допомоги, повинні успішно пройти підготовку з надання першої медичної допомоги, що відповідає вимогам ПДНВ; національне законодавство або нормативно-правові акти встановлюють рівень необхідної підготовки, беручи до уваги, зокрема, такі фактори, як тривалість, характер і умови рейса, а також кількість моряків на борту судна;

- d) компетентний орган забезпечує за допомогою заздалегідь створеної системи, щоб медичні консультації по радіо або по супутниковому зв'язку, включаючи консультації фахівців, надавалися суднам у морі цілодобово; медичні консультації, включаючи передачу медичних повідомлень по радіо або по супутниковому зв'язку між судном і консультантами на березі, надаються безкоштовно для всіх суден, незалежно від того, під яким прапором вони плавають.

Керівний принцип

Керівний принцип В4.1. Медичне обслуговування на борту судна й на березі

Керівний принцип В4.1.1 . Надання медичного обслуговування

1. При визначенні рівня медичної підготовки, який має надаватися на борту суден, що не мають у своєму екіпажі суднового лікаря, компетентний орган повинен вимагати, щоб:

- a) на суднах, які звичайно можуть одержати кваліфіковану медичну допомогу й медичне обслуговування в межах восьми годин, повинен бути принаймні один призначений моряк, який має підготовку в галузі надання першої медичної допомоги, що відповідає вимогам ПДНВ, що дає таким особам можливість вживати негайні ефективні заходи при нещасних випадках або захворюваннях, котрі можуть відбутися на борту судна, і використати медичну консультацію по радіо або по супутниковому зв'язку;
- b) на всіх інших судах повинен бути принаймні один призначений моряк, який має підготовку в галузі медичного обслуговування,

що відповідає вимогам ПДНВ, яка включає практичну підготовку й підготовку з таких методів рятування життя, як внутрішньовенна терапія, що дає таким особам можливість ефективно брати участь у координованих системах надання медичної допомоги суднам у морі та забезпечувати хворим або травмованим особам задовільний рівень медичного обслуговування в період їх імовірного перебування на борту судна.

2. Підготовка, згадана в пункті 1 цього Керівного принципу, повинна проводитися на основі змісту найостанніших видань Міжнародного медичного посібника для суден, Посібника з надання першої медичної допомоги при нещасних випадках, пов'язаних з небезпечними речовинами, Інструкції – Міжнародного посібника з навчання моряків, а також медичного розділу Міжнародного кодексу сигналів і на основі аналогічних національних посібників.

3. Особи, згадані в пункті 1 цього Керівного принципу, а також будь-які інші моряки, які можуть бути призначені компетентним органом, повинні проходити приблизно раз у п'ять років курси підвищення кваліфікації, щоб підтримувати й підвищувати рівень своїх знань та навичок і знайомитися з новими розробками.

4. Суднова аптечка та її вміст, а також медичне устаткування й медичний посібник, що знаходяться на борту судна, повинні підтримуватися в належному стані та інспектуватися через регулярні проміжки часу, що не перевищують 12 місяців, відповідальними особами, призначеними компетентним органом, які забезпечують перевірку маркування, строків придатності й умов зберігання всіх медикаментів, а також інструкцій з їхнього застосування та інспектують справність усього медичного устаткування, відповідно до встановлених вимог. Затверджуючи або переглядаючи використовуваний на національному рівні судновий медичний посібник, а також визначаючи вміст суднової аптечки та склад медичного устаткування, компетентний орган бере до уваги міжнародні рекомендації в цій галузі, включаючи найостанніше видання Міжнародного медичного посібника для суден та інші посібники, згаданих у пункті 2 цього Керівного принципу.

5. Якщо вантаж, класифікований як небезпечний, не включений у найостанніше видання Посібника з надання першої медичної допомоги при нещасних випадках, пов'язаних із небезпечними речовинами, то морякам повинна бути надана необхідна інформація про характер речовин, про пов'язані з ними ризики, про необхідні засоби індивідуального захисту, про відповідні медичні процедури та про конкретні протиотрути. Такі конкретні протиотрути й засоби індивідуального захисту повинні бути на борту судна щоразу, коли воно здійснює перевезення небезпечних речовин. Ця інформація повинна включатися в правила та програми безпеки й гігієни

праці на судні, про які йдеться у Правилі 4.3 та у відповідних положеннях Кодексу.

6. Усі судна повинні мати повний та постійно оновлюваний список радіостанцій, за допомогою яких можна одержати медичну консультацію; судна, обладнані системою супутникового зв'язку, повинні мати повний та постійно оновлюваний список берегових наземних станцій, за допомогою яких можна одержати медичну консультацію. Моряки, які відповідають на борту судна за медичне обслуговування або за надання першої медичної допомоги, повинні бути навчені користуванню медичним посібником судна й медичним розділом найостаннішого видання Міжнародного кодексу сигналів, з тим, щоб вони могли розуміти, якого роду інформація потрібна консультуючому лікарю, а також розуміти одержувану консультацію.

Керівний принцип В4.1.2. Форма медичної карти

1. Необхідна відповідно до Частини А цього Кодексу стандартна медична карта для моряків повинна мати таку форму, щоб сприяти обміну між судном і берегом медичною та пов'язаною з нею інформацією щодо окремих моряків, у випадках захворювання або травми.

Керівний принцип В4.1.3. Медичне обслуговування на березі

1. Розташовані на березі медичні установи для лікування моряків повинні відповідати цим цілям, а лікарі, стоматологи та інший медичний персонал повинні мати належну кваліфікацію.

2. Повинні вживатися заходи для того, щоб під час знаходження в порту морякам забезпечувався доступ:

- а) до поліклінічного лікування хвороб і травм;
- б) до госпіталізації, якщо буде потреба;
- с) до стоматологічної допомоги, особливо в екстрених випадках.

3. Повинні вживатися належні заходи з метою сприяння лікуванню моряків, які страждають від якоїсь хвороби. Зокрема, повинен забезпечуватися невідкладний прийом моряків до клінік і лікарень у портах без будь-яких ускладнень і незалежно від їхньої національності або релігійних переконань, а також, у міру можливості, повинні проводитися заходи, спрямовані на забезпечення, якщо буде потреба, продовження лікування, щоб доповнити надаваний морякам медичний догляд.

Керівний принцип В4.1.4. Медична допомога іншим суднам і міжнародне співробітництво

1. Кожна держава-член повинна приділяти належну увагу участі в міжнародному співробітництві в галузі надання допомоги, розробки програм

і досліджень із питань охорони здоров'я й медичного обслуговування. Таке співробітництво могло б охоплювати:

- a) розробку й координацію пошуково-рятувальних операцій, організацію невідкладної медичної допомоги й евакуацію в морі важкохворих і осіб, які одержали серйозну травму на борту судна, використовуючи такі засоби, як системи, що періодично показують місцезнаходження судна, центри координації рятувальних робіт і рятувальні вертолітні служби, відповідно до положень Міжнародної конвенції 1979 року про пошуково-рятувальні роботи в морі з поправками й Міжнародного авіаційного та морського poradника з пошуку й рятування (IAMCAP);
- b) оптимальне використання всіх суден з лікарем на борту та плавбаз, що знаходяться в морі, які мають у своєму розпорядженні можливості для госпіталізації й засоби рятування;
- c) складання й ведення міжнародного списку лікарів і засобів медичної допомоги, наявних в усьому світі, для надання невідкладної медичної допомоги морякам;
- d) висадку моряків у портах для термінового лікування;
- e) репатріацію моряків, госпіталізованих за кордоном, як тільки це стає практично можливим, відповідно до медичних висновків лікарів, відповідальних за лікування, і з урахуванням побажань і потреб моряка;
- f) надання персональної допомоги морякам у ході репатріації, відповідно до медичних висновків лікарів, відповідальних за лікування, і з урахуванням побажань і потреб моряка;
- g) зусилля, спрямовані на створення центрів охорони здоров'я для моряків із метою:
 - I) ведення науково-дослідних робіт з питань стану здоров'я, лікування й профілактики захворювань серед моряків;
 - II) підготовки медичного персоналу й персоналу служб охорони здоров'я в галузі морської медицини;
- h) збирання й оцінку статистичних даних про нещасні випадки на виробництві, професійні захворювання та випадках зі смертельним результатом серед моряків, узагальнення й узгодження цієї статистики з наявними національними системами статистичного обліку нещасних випадків на виробництві та професійних захворювань, що охоплює інші категорії працівників;

- i) організацію міжнародного обміну технічною інформацією, навчальними матеріалами й персоналом, а також міжнародних навчальних курсів, семінарів і робочих груп;
- j) надання у розпорядження всіх моряків спеціальних лікувальних і профілактичних оздоровчих і медичних служб у портах або забезпечення їх можливістю користуватися послугами загальних оздоровчих, медичних і реабілітаційних служб;
- k) організацію репатріації тіл або праху моряків, що померли, відповідно до побажань родичів, як тільки це стає практично можливим.

2. В основі міжнародного співробітництва в галузі охорони здоров'я й медичного обслуговування моряків повинні лежати двосторонні або багатосторонні угоди або консультації між державами-членами.

Керівний принцип В4.1.5. Утриманці моряків

1. Кожна держава-член повинна вживати заходів для забезпечення належного медичного обслуговування в достатньому обсязі проживаючих на її території утриманців моряків до розвитку служб медичного догляду, які включали б у сферу своєї діяльності всіх працівників у цілому та їхніх утриманців, якщо такі служби ще не створені, та повинна інформувати Міжнародне бюро праці про заходи, вжиті в цих цілях.

Правило

Правило 4.2. Відповідальність судновласників

Мета: забезпечити, щоб моряки були захищені від фінансових наслідків хвороби, травми або смерті, що відбулися у зв'язку з їхньою трудовою діяльністю.

1. Кожна держава-член забезпечує, щоб на суднах, що плавають під її прапором, були вжиті заходи відповідно до Кодексу, спрямовані на надання морякам, які працюють за найманням на цих суднах, права на матеріальну допомогу й підтримку з боку судновласника щодо фінансових наслідків хвороби, травми або смерті, що відбулися під час їхньої служби на основі трудового договору моряка або пов'язаних з їхньою трудовою діяльністю на основі такого договору. (К. 55. змін.)

2. Це Правило не стосується будь-яких інших засобів правового захисту, до яких може вдаватися моряк.

Стандарт

Стандарт А4.2. Відповідальність судновласників

1. Кожна держава-член приймає законодавство та нормативно-правові акти, що містять вимогу про те, що судновласники суден, які плавають під її прапором, відповідають за охорону здоров'я й медичне обслуговування всіх моряків, котрі працюють на борту цих суден, відповідно до наступних мінімальних норм:

- a) судновласники зобов'язані покривати видатки моряків, котрі працюють на їхніх суднах, пов'язані з хворобою та травмуванням моряків, що трапилися в період часу між датою початку здійснення ними своїх обов'язків і датою, коли вони повинні бути належним чином репатрійовані, або які виникають у зв'язку з їхньою роботою за найманням у період між цими датами;
- b) судновласники надають фінансове забезпечення виплати компенсації у випадку смерті моряка або довгострокової втрати їм працездатності в результаті професійної травми, хвороби або ризику, відповідно до національного законодавства, трудового договору моряка або колективного договору;
- c) судновласники відповідають за покриття видатків, пов'язаних з медичним обслуговуванням, включаючи лікування, забезпечення необхідними ліками й терапевтичними засобами, а також харчування та проживання не вдома доти, поки хворий або травмований моряк не видужає або поки не буде оголошено про постійний характер захворювання або втрати працездатності;
- d) судновласники відповідають за оплату видатків на поховання у випадку смерті, що відбулася на борту судна або на березі в період роботи за найманням.

2. Національне законодавство або нормативно-правові акти можуть обмежувати відповідальність судновласника покриттям видатків, пов'язаних із медичним обслуговуванням, харчуванням і житлом, періодом часу, що становить не менше 16 тижнів від дня заподіяння травми або початку хвороби.

3. У випадку, якщо хвороба або травма спричиняють втрату працездатності, судновласник відповідає за:

- a) виплату заробітної плати в повному розмірі протягом усього часу перебування хворих або травмованих моряків на борту судна або доти, поки моряки не будуть репатрійовані згідно з цією Конвенцією;
- b) виплату заробітної плати в повному або частковому розмірі, згідно з приписами національного законодавства чи нормативно-правових актів або відповідно до положень колективних договорів, з моменту репатріації моряка або списання його на

берег і до його видужання або (якщо чи це настане раніше) до моменту, коли він отримає право на одержання грошової допомоги згідно з законодавством відповідної держави-члена.

4. Національне законодавство або нормативно-правові акти можуть обмежувати відповідальність судновласника виплатою морякові, який вже покинув борт судна, заробітної плати в повному або частковому розмірі за період часу, який становить не менше 16 тижнів від дня заподіяння травми або початку захворювання.

5. Національне законодавство або нормативно-правові акти можуть передбачати виключення стосовно відповідальності судновласника:

- а) у випадку травми, не пов'язаної зі службою на судні;
- б) у випадку травми або хвороби, заподіяних навмисною неправомірною дією хворого, травмованого або загиблого моряка;
- с) у випадку хвороби або фізичної неповноцінності, навмисно прихованих у момент поступлення на службу.

6. Настільки, наскільки така відповідальність покладається на органи державної влади, національне законодавство або нормативно-правові акти можуть звільняти судновласника від відповідальності за покриття видатків на медичне обслуговування, харчування й проживання, а також від видатків, пов'язаних з похованням.

7. Судновласники або їхні представники вживають заходів для забезпечення цілості майна, залишеного на борту судна хворими, травмованими або загиблими моряками, з метою передачі його їм або їхнім родичам.

Керівний принцип

Керівний принцип В4.2. Відповідальність судновласників

1. Передбачена в підпункті а) пункту 3 Стандарту А4.2 виплата заробітної плати в повному розмірі може не включати преміальних.

2. Національне законодавство або нормативно-правові акти можуть також містити положення, відповідно до яких судновласник припиняє нести відповідальність за покриття видатків хворого або травмованого моряка з моменту, коли моряк може вимагати виплати медичної допомоги у рамках системи обов'язкового медичного страхування, обов'язкового страхування від нещасних випадків або компенсації, виплачуваної працівникам у зв'язку з нещасним випадком на виробництві.

3. Національне законодавство або нормативно-правові акти можуть передбачати, що видатки на поховання, оплачені судновласником,

відшкодовуються страховою установою, якщо допомога на поховання загиблого моряка повинна виплачуватися відповідно до законодавства або нормативно-правових актів, які стосуються соціального страхування або компенсації працівникам.

Правило

Правило 4.3. Охорона здоров'я, забезпечення безпеки й попередження нещасних випадків

Мета: забезпечити, щоб виробниче середовище моряків на борту судна сприяло безпеці й гігієні праці

1. Кожна держава-член забезпечує, щоб моряки на борту суден, що плавають під її прапором, забезпечувалися охороною в галузі гігієни праці та жили, працювали й проходили підготовку на борту судна в безпечних санітарно-гігієнічних умовах.

2. Кожна держава-член, після консультацій з представницькими організаціями судновласників і моряків і беручи до уваги чинні зводи практичних правил, керівні принципи й норми, рекомендовані міжнародними організаціями, національними адміністративними органами й організаціями, що діють у морському судноплаванні, розробляє та поширює національні керівні принципи для керування питаннями безпеки й гігієни праці на борту суден, що плавають під її прапором.

3. Кожна держава-член приймає законодавство та нормативно-правові акти, а також вживає інші заходи щодо питань, розглянутих у Кодексі, беручи до уваги відповідні міжнародні акти та установлюючи норми з охорони й гігієни праці, а також щодо попередження нещасних випадків на борту суден, що плавають під її прапором.

Стандарт

Стандарт A4.3. Охорона здоров'я, забезпечення безпеки й попередження нещасних випадків

1. Законодавство, нормативно-правові акти та інші заходи, що повинні бути прийняті відповідно до пункту 3 Правила 4.3, охоплюють наступні питання:

- a) прийняття та ефективне застосування політики й програм забезпечення безпеки й гігієни праці, а також сприяння їм на судах, що плавають під прапором держави-члена, включаючи оцінку ризиків, а також підготовку та інструктаж моряків;
- b) вжиття розумних заходів обережності з метою профілактики нещасних випадків на виробництві, травматизму й професійних захворювань на борту судна, включаючи заходи, спрямовані на

зниження й профілактику ризиків, пов'язаних із впливом шкідливого рівня зовнішніх факторів і хімічних речовин, а також ризиків, пов'язаних із каліцтвами або захворюваннями, які можуть виникати в результаті використання машин і устаткування на борту судна;

- с) судові програми профілактики нещасних випадків на виробництві, травматизму й професійних захворювань, а також забезпечення постійного вдосконалювання безпеки й гігієни праці із залученням представників моряків і всіх інших осіб, зацікавлених у здійсненні таких програм, беручи до уваги заходи профілактики, зокрема контроль в галузі проектно-конструкторських розробок, заміну процесів і процедур, застосовуваних для вирішення колективних і індивідуальних завдань, а також використання засобів індивідуального захисту;
- д) вимоги щодо інспекції, звітності й внесення виправлень у випадку порушень умов безпеки, а також щодо розслідування нещасних випадків на виробництві на борту судна й подання звітів щодо них.

2. У положеннях, згаданих у пункті 1 цього Стандарту:

- а) ураховуються відповідні міжнародні акти з питань безпеки й гігієни праці як загального характеру, так і ті, що стосуються конкретних ризиків, а також розглядаються всі питання, пов'язані із профілактикою нещасних випадків на виробництві, травматизму й професійних захворювань, які можуть застосовуватися до роботи моряків, а також ті з них, які характерні для роботи в морі;
- б) чітко встановлюється обов'язок судновласників, моряків та інших зацікавлених сторін у дотриманні відповідних норм, а також політики й програм з питань безпеки й гігієни праці на судні, причому особлива увага приділяється питанням охорони здоров'я й безпеки моряків молодше 18 років;
- с) зазначаються конкретні обов'язки капітана або особи, призначеної капітаном, або обох, пов'язані з відповідальністю за виконання й дотримання політики й програм безпеки й гігієни праці на борту судна;
- д) вказуються конкретні повноваження моряків судна, призначених або обраних як представників з питань безпеки з метою участі в роботі нарад судового комітету з охорони праці. Такий комітет створюється на борту судна, на якому перебувають п'ятеро або більше моряків.

3. Законодавство, нормативно-правові акти та інші заходи, згадані в пункті 3 Правила 4.3, регулярно переглядаються на основі консультацій з представниками організацій судновласників і моряків і, якщо буде потреба, до них вносяться зміни з урахуванням технологічного розвитку й результатів досліджень, щоб сприяти постійному вдосконалюванню політики й програм безпеки та гігієни праці й забезпечувати безпечне виробниче середовище для моряків на суднах, що плавають під прапором держави-члена.

4. Дотримання вимог відповідних міжнародних актів про припустимі рівні впливу виробничих ризиків на борту судна та про розробку й застосування судової політики й програм безпеки та гігієни праці розглядається як виконання вимог цієї Конвенції.

5. Компетентний орган забезпечує, щоб:

- a) велася належна звітність по нещасних випадках на виробництві, випадках травматизму й професійних захворювань, беручи до уваги рекомендації Міжнародної організації праці стосовно звітів і повідомлень про нещасні випадки на виробництві й професійні захворювання;
- b) вівся повний статистичний облік даних про такі нещасні випадки на виробництві та захворювання, які повинні аналізуватися й публікуватися, а також, залежно від обставин, ставати предметом досліджень для визначення загальних тенденцій і вивчення небезпек, що виявляються;
- c) розслідувалися нещасні випадки на виробництві.

6. Звітування й розслідування питань, що стосуються безпеки й гігієни праці, здійснюються таким чином, щоб забезпечити захист персональних даних моряків, при цьому беруться до уваги рекомендації Міжнародної організації праці з цього питання.

7. Компетентний орган співробітничав з організаціями судновласників і моряків з метою вжиття заходів для доведення до віdomу всіх моряків інформації про конкретні небезпеки, пов'язані з роботою на борту судна, наприклад, за допомогою офіційних повідомлень, які містять відповідні інструкції.

8. Компетентний орган вимагає, щоб судновласники, які проводять оцінку ризиків у зв'язку з управлінням питаннями безпеки та гігієни праці, посилалися на відповідні статистичні дані, одержувані зі своїх суден, і загальні статистичні відомості, надавані компетентним органом.

Керівний принцип

Керівний принцип В4.3. Охорона здоров'я, забезпечення безпеки і попередження нещасних випадків

Керівний принцип В4.3.1. Положення про нещасні випадки на виробництві, випадки травматизму й професійні захворювання

1. У положеннях, необхідних у відповідності зі Стандартом А4.3, повинен братися до уваги Звід практичних правил МОП 1996 року про попередження нещасних випадків на борту судна в морі та в порту і його наступні версії, а також інші пов'язані із цим питанням норми МОП та інші міжнародні норми, керівні принципи та зводи практичних правил, що стосуються безпеки та гігієни праці, включаючи рівні впливу, які можуть бути в них визначені.

2. Компетентний орган повинен забезпечувати, щоб у національних керівних принципах, що стосуються керування питаннями безпеки й гігієни праці, розглядалися, зокрема, наступні питання:

- a) загальні й базові положення;
- b) конструкційні особливості судна, включаючи засоби доступу на судно й ризики, пов'язані з використанням азбесту;
- c) машини та устаткування;
- d) вплив надзвичайно низьких або надзвичайно високих температур будь-яких поверхонь, з якими моряки можуть контактувати;
- e) вплив шуму в робочих і житлових приміщеннях судна;
- f) вплив вібрації в робочих і житлових приміщеннях судна;
- g) вплив інших виробничих факторів крім факторів, згаданих у підпунктах e) і f), у робочих і житлових приміщеннях судна, включаючи тютюновий дим;
- h) особливі заходи безпеки на палубі й під палубою;
- i) навантажувально-розвантажувальне обладнання;
- j) заходи попередження пожежі й боротьби з пожежами;
- k) якорі, ланцюги, троси й канати;
- l) небезпечні вантажі й баласт;
- m) засоби індивідуального захисту моряків;
- n) робота в закритих просторах;
- o) фізичні й психологічні наслідки втоми;

- p) наслідки наркотичної та алкогольної залежності;
- q) захист від ВІЛ/СНІДу й відповідна профілактика;
- r) дії в надзвичайних обставинах і при нещасних випадках.

3. Оцінка ризиків і зниження впливу у зв'язку з питаннями, згаданими в пункті 2 цього Керівного принципу, повинні здійснюватися з урахуванням наслідків фізичного характеру, у тому числі пов'язаних з обробкою вантажів вручну, шумом і вібрацією, впливу хімічних і біологічних речовин, наслідків психологічного характеру для гігієни праці, наслідків втоми для фізичного й психологічного стану здоров'я, а також нещасних випадків на виробництві. Необхідні заходи повинні належним чином враховувати принцип профілактики, відповідно до якого, зокрема, боротьбі з ризиками в їхньому джерелі, адаптації виробничих завдань до окремої людини, особливо щодо організації робочого місця, а також заміні небезпечних функцій безпечними або менш небезпечними, слід віддавати перевагу перед використанням засобів індивідуального захисту для моряків.

4. Крім того, компетентний орган повинен забезпечувати, щоб ураховувалися наслідки для безпеки й здоров'я, особливо в наступних галузях:

- a) дії в надзвичайних обставинах і при нещасних випадках;
- b) наслідки наркотичної й алкогольної залежності;
- c) захист від ВІЛ/СНІДу й відповідна профілактика.

Керівний принцип

Керівний принцип В4.3.2. Вплив шуму

1. Компетентний орган разом із компетентними міжнародними організаціями та представниками зацікавлених організацій судновласників і моряків повинен на постійній основі проводити дослідження з проблеми шуму на борту суден з метою поліпшення захисту моряків, наскільки це практично можливо, від несприятливих наслідків впливу шуму.

2. У дослідженнях, згаданих у пункті 1 цього Керівного принципу, повинні братися до уваги наслідки впливу надмірного шуму для органів слуху, здоров'я й зручності моряків, а також заходи, які повинні пропонуватися або рекомендуватися для зменшення шуму на борту суден і захисту моряків. Заходи, спрямовані на зменшення впливу шуму, повинні включати наступне:

- a) інструктаж моряків про небезпеку для органів слуху й для здоров'я в цілому тривалого впливу шуму високого рівня, а також про

правильне використання шумозахисних пристосувань і устаткування;

- б) надання, якщо буде потреба, морякам шумозахисного приладдя установленого зразка;
- с) оцінку ризиків і зменшення рівня шуму у всіх житлових приміщеннях і кімнатах для відпочинку й прийому їжі, а також у машинних відділеннях та інших просторах, у яких розташовуються машини та устаткування.

Керівний принцип

Керівний принцип В4.3.3. Вплив вібрації

1. Компетентний орган разом з компетентними міжнародними організаціями й представниками зацікавлених організацій судновласників і моряків повинен на постійній основі проводити дослідження з проблеми вібрації на борту суден з метою поліпшення захисту моряків, наскільки це практично можливо, від несприятливих наслідків впливу вібрації, беручи до уваги, залежно від обставин, відповідні міжнародні норми.

2. У дослідженнях, згаданих у пункті 1 цього Керівного принципу, повинні братися до уваги наслідки впливу надмірної вібрації для здоров'я й зручності моряків, а також заходи, які повинні приписуватися або рекомендуватися для зменшення вібрації на борту суден і захисту моряків. Заходи, спрямовані на зменшення впливу вібрації, повинні включати наступне:

- а) інструктаж моряків про небезпеку для їхнього здоров'я тривалого впливу вібрації;
- б) надання, якщо буде потреба, морякам засобів індивідуального захисту встановленого зразка;
- с) оцінку ризиків і зменшення впливу вібрації у всіх житлових приміщеннях і кімнатах для відпочинку й прийому їжі за допомогою вжиття заходів згідно з керівними принципами, передбаченими у Зводі практичних правил МОП 2001 року про зовнішні виробничі Праця в морському судноплаванні фактори та у його наступних варіантах, беручи до уваги різницю між рівнями впливу у цих приміщеннях і робочих зонах.

Керівний принцип

Керівний принцип В4.3.4. Обов'язки судновласників

1. Будь-який обов'язок судновласника, що стосується надання захисного устаткування або інших засобів попередження нещасних випадків, повинний, як правило, супроводжуватися положеннями, відповідно до яких моряки

зобов'язані використовувати це устаткування й ці засоби та повинні дотримуватися відповідних заходів, спрямованих на попередження нещасних випадків і охорону здоров'я.

2. Слід також брати до уваги положення статей 7 і 11 Конвенції 1963 року про забезпечення машин захисними пристроями (№ 119) і відповідні положення Рекомендації 1963 року про забезпечення машин захисними пристроями (№ 118), згідно з якими обов'язок виконувати вимоги про те, що використовувані машини повинні мати відповідні захисні пристрої й і що не можна використовувати машини без наявності захисних пристроїв, лежить на роботодавцях; у той же час працівник не може використовувати машини без наявності на місці захисних пристроїв, якими вони забезпечені, й не може відключати ці захисні пристрої.

Керівний принцип

Керівний принцип В4.3.5. Повідомлення й збирання статистичних даних

1. Відомості про всі нещасні випадки на виробництві, випадки травматизму та професійні захворювання повинні представлятися в доповідях з метою їх розслідування, а також для забезпечення ведення обліку, аналізу й публікації повних статистичних даних про такі нещасні випадки, беручи до уваги необхідність захисту персональних даних зацікавлених моряків. Доповіді не повинні обмежуватися тільки випадками зі смертельним результатом або нещасними випадками, причиною яких є судно.

2. Статистичний облік, згаданий у пункті 1 цього Керівного принципу, включає кількість, характер, причини й наслідки нещасних випадків, травматизму й професійних захворювань із чітким зазначенням, залежно від обставин, служби на борту судна, типу нещасного випадку та місцезнаходження судна, наприклад, у морі або в порту.

3. Кожна держава-член повинна відповідним чином брати до уваги будь-яку міжнародну систему або модель реєстрації нещасних випадків серед моряків, що може бути встановлена Міжнародною організацією праці.

Керівний принцип В4.3.6. Розслідування

1. Компетентний орган повинен проводити розслідування причин і обставин усіх нещасних випадків на виробництві, випадків травматизму й професійних захворювань, що призвели до смертельного результату або до тяжких тілесних ушкоджень, а також інших нещасних випадків, які можуть бути зазначені в національному законодавстві або нормативно-правових актах.

2. У число питань, які підлягають розслідуванню, повинні бути включені:

- a) виробниче середовище, включаючи поверхні, на яких виконується робота, розташування механізмів, засоби доступу, освітлення, а також методи праці;
- b) частота нещасних випадків, випадків травматизму й професійних захворювань у різних вікових групах;
- c) особливі фізіологічні та психологічні проблеми, спричинені середовищем на борту судна;
- d) проблеми, що виникають у зв'язку з фізичною напругою на борту судна, зокрема, в результаті підвищення робочого навантаження;
- e) проблеми, спричинені технічними змінами та їхнім впливом на склад суднових екіпажів;
- f) проблеми, спричинені будь-якою помилкою людини.

Керівний принцип В4.3.7. Національні програми захисту й попередження

1. З метою створення міцної основи для заходів, спрямованих на сприяння безпеці та гігієні праці, а також на попередження нещасних випадків, травматизму й професійних захворювань, причиною яких є окремі ризики, властиві умовам праці моряків, повинні проводитися дослідження загальних тенденцій і тих ризиків, на які вказують статистичні дані.

2. Здійснення програм захисту й попередження з метою сприяння безпеці й гігієні праці повинне бути організоване таким чином, щоб у них могли брати активну участь компетентний орган, судновласники й моряки або їхні представники, а також інші відповідні органи, у тому числі за допомогою таких засобів, як проведення інформаційних сесій або прийняття суднових рекомендацій щодо гранично припустимих рівнів впливу потенційно шкідливих виробничих факторів та інших ризиків або щодо результатів систематизованого процесу оцінки ризиків. Зокрема, повинні створюватися національні або місцеві паритетні комітети або спеціальні робочі групи з охорони та гігієни праці й попередження нещасних випадків, у яких повинні бути представлені зацікавлені організації судновласників і моряків.

3. Якщо такі заходи проводяться на рівні компанії, то повинно бути передбачено представництво моряків у таких суднових комітетах з охорони праці на борту суден цього судновласника.

Керівний принцип В4.3.8. Зміст програм захисту й попередження

1. Слід передбачити включення наступного у функції комітетів та інших органів, згаданих у пункті 2 Керівного принципу В4.3.7:

- a) підготовку національних керівних принципів і політики щодо систем управління безпекою й гігієною праці та щодо положень, правил і посібників стосовно попередження нещасних випадків;
- b) організацію навчання й здійснення програм з питань безпеки й гігієни праці та попередження нещасних випадків;
- c) організацію реклами з питань безпеки й гігієни праці та попередження нещасних випадків, у тому числі за допомогою кінофільмів, плакатів, об'яв і брошур;
- d) поширення літератури та інформації з питань безпеки й гігієни праці та попередження нещасних випадків таким чином, щоб вони доходили до моряків на борту суден.

2. Відповідні положення або рекомендації, прийняті відповідними органами влади чи організаціями країни або міжнародними організаціями, повинні враховуватися тими, хто готує тексти, що стосуються заходів забезпечення безпеки й гігієни праці та попередження нещасних випадків або рекомендованих практичних заходів.

3. При розробці програм, що стосуються безпеки й гігієни праці та попередження нещасних випадків, кожна держава-член повинна належним чином враховувати будь-який звід практичних правил, що стосуються техніки безпеки й гігієни праці моряків, що може бути опублікований Міжнародним бюро праці.

Керівний принцип В4.3.9. Інструкції з безпеки й гігієни праці та попередження нещасних випадків на виробництві

1. Навчальні програми, згадані в підпункті a) пункту 1 Стандарту А4.3, повинні періодично переглядатися й приводитися у відповідність із сучасним станом, з урахуванням еволюції типів і розмірів суден та їхнього обладнання, а також змін у складі, національності й мові екіпажів і в організації праці на борту судна.

2. Пропаганда безпеки й гігієни праці та попередження нещасних випадків повинна вестися постійно. Ця пропаганда могла б вестися в наступних формах:

- a) навчальні аудіовізуальні програми, такі як фільми, призначені для використання в центрах професійної підготовки моряків, і, по можливості, для демонстрації на борту судна;
- b) розміщення плакатів на борту судна;

- c) розміщення в періодичних виданнях, призначених для моряків, статей про небезпеки морської професії та заходи щодо безпеки й гігієни праці та попередження нещасних випадків;
- d) спеціальні кампанії, у ході яких використовуються різні засоби пропаганди для навчання моряків, у тому числі безпечним методам праці.

3. Пропаганда, згадана в пункті 2 цього Керівного принципу, повинна враховувати національні, мовні та культурні відмінності моряків на борту судна.

Керівний принцип В4.3.10. Навчання молодих моряків техніці безпеки й гігієни праці

1. Правила техніки безпеки й гігієни праці повинні посилатися на будь-які загальні положення про медичні огляди, проведені перед влаштуванням на роботу і в період зайнятості, а також про попередження нещасних випадків і охорону здоров'я під час роботи, які можуть бути застосовні до праці моряків. Ці правила повинні визначати заходи, які зводитимуть до мінімуму професійні небезпеки для молодих моряків при виконанні їхніх обов'язків.

2. За винятком тих випадків, коли молодий моряк визнається компетентним органом повністю придатним до відповідної кваліфікації, у цих правилах повинні встановлюватися обмеження стосовно молодих моряків, виконуючих, без відповідного нагляду та інструкцій, певні види робіт, які становлять особливу загрозу нещасних випадків або шкідливого впливу на їхнє здоров'я або фізичний розвиток, або вимагають особливого ступеня зрілості, досвіду або кваліфікації. При визначенні видів робіт, які повинні бути обмежені цими правилами, компетентний орган може розглядати, зокрема, наступне:

- a) підйом, переміщення або перенесення важких вантажів або предметів;
- b) вхід у казани, цистерни й кофердами;
- c) роботу під впливом шкідливих рівнів шуму й вібрації;
- d) роботу на підйомних та інших силових установках і пристроях або роботу в якості сигнальника для машиністів таких механізмів;
- e) роботу зі швартовими або буксирними тросами, або з якірно-швартовним пристроєм;
- f) такелажні роботи;
- g) роботу на висоті або на палубі в штормову погоду;

- h) несення вахти в нічний час;
- i) обслуговування електроустаткування;
- j) контакт із потенційно шкідливими матеріалами або фізичними агентами такими, як небезпечні або токсичні речовини, і роботу під впливом іонізуючої радіації;
- k) чищення камбузного устаткування;
- l) догляд за шлюпками судна або відповідальність за них.

3. Компетентний орган або відповідний механізм повинні вживати практичних заходів для того, щоб доводити до відома молодих моряків інформацію про попередження нещасних випадків і охорону їхнього здоров'я при роботі на борту судна. Такі заходи могли б включати відповідний інструктаж на курсах, офіційну пропаганду з попередження нещасних випадків, призначену для молодих моряків, а також проведення професійного інструктажу й забезпечення контролю за роботою молодих моряків.

4. Навчання й підготовка молодих моряків як на березі, так і на борту судна, повинна включати наставляння про шкідливі наслідки для їхнього здоров'я та благополуччя зловживання алкогольними напоями й наркотиками та іншими потенційно шкідливими речовинами, а також про ризики, пов'язані з ВІЛ/СНІДом, і про іншу діяльність, шкідливу для здоров'я.

Керівний принцип В4.3.11. Міжнародне співробітництво

1. Держави-члени за допомогою відповідних міжурядових та інших міжнародних організацій повинні прагнути у співробітництві одна з одною домагатися якомога більшої однаковості дій, спрямованих на сприяння безпеці й гігієні праці та попередженню нещасних випадків.

2. При розробці програм сприяння безпеці й гігієні праці та попередження нещасних випадків у відповідно до Стандарту А4.3, кожна держава-член повинна належним чином брати до уваги відповідні зводи практичних правил, опубліковані Міжнародною організацією праці, а також відповідні стандарти міжнародних організацій.

3. Держави-члени повинні враховувати необхідність міжнародного співробітництва у справі постійного проведення діяльності з безпеки й гігієни праці та попередження нещасних випадків на виробництві. Таке співробітництво могло б мати наступні форми:

- а) двосторонні або багатосторонні угоди про однаковість норм і гарантій у галузі безпеки й гігієни праці та попередження нещасних випадків;

- b) обмін відомостями про окремі небезпеки, що загрожують морякам, і про методи сприяння безпеці й гігієні праці та попередженню нещасних випадків;
- c) сприяння в галузі випробувань устаткування й контролю відповідно до національних правил держави прапора;
- d) співробітництво у справі підготовки та поширення положень, правил і посібників із безпеки й гігієні праці та попередження нещасних випадків;
- e) співробітництво у виробництві й використанні навчальних посібників;
- f) створення спільних навчальних закладів або взаємодопомога в організації підготовки моряків у галузі безпеки й гігієни праці та попередження нещасних випадків і безпечних методів праці.

Правило

Правило 4.4. Доступ до берегових об'єктів соціально-побутового призначення

Мета: забезпечити, щоб моряки, які працюють на борту судна, мали доступ до берегових об'єктів і служб для забезпечення догляду за їхнім здоров'ям і благополуччям

1. Кожна держава-член забезпечує доступність об'єктів соціально-побутового призначення там, де вони існують. Держава-член сприяє також розвитку об'єктів соціально-побутового призначення, які, зокрема, перераховані у Кодексі, у встановлених портах, щоб забезпечити морякам на судах, що заходять у її порти, доступ до відповідних служб і об'єктів соціально-побутового призначення.

2. Обов'язки кожної держави-члена, пов'язані з береговими об'єктами і службами побуту, культури, відпочинку та інформації, викладені в Кодексі.

Стандарт

Стандарт A4.4. Доступ до берегових об'єктів соціально-побутового призначення

1. Кожна держава-член вимагає, щоб об'єкти соціально-побутового призначення, якщо вони є на його території, були доступні для всіх моряків, незалежно від їхньої національності, раси, кольору шкіри, статі, віросповідання, політичних переконань або соціального походження, а також незалежно від держави прапора судна, на яке вони прийняті на роботу, зайняті або працюють.

2. Кожна держава-член сприяє розвитку об'єктів соціально-побутового призначення у відповідних портах країни й визначає, після консультацій із зацікавленими організаціями судновласників і моряків, які порти слід розглядати як відповідні.

3. Кожна держава-член заохочує формування рад із соціально-побутових питань, які на регулярній основі проводять перевірку діяльності соціально-побутових об'єктів і служб, для того, щоб вони відповідали потребам моряків, які змінюються у зв'язку з технічними, виробничими та іншими змінами у галузі морського судноплавства.

Керівний принцип

Керівний принцип В4.4. Доступ до берегових об'єктів соціально-побутового призначення

Керівний принцип В4.4.1. Відповідальність держав-членів

1. Кожна держава-член повинна:

- а) вживати заходів, що забезпечують доступність належних соціально-побутових об'єктів і служб для моряків у встановлених портах заходу, а також надання морякам належного захисту при виконанні ними своїх професійних обов'язків;
- б) при реалізації цих заходів ураховувати особливі потреби моряків, особливо під час їхнього знаходження в іноземних державах і при входженні в зони військових дій, у тому, що стосується безпеки їхньої праці, охорони здоров'я та організації дозвілля.

2. У заходах щодо контролю за соціально-побутовими об'єктами й службами слід передбачати участь зацікавлених представницьких організацій судновласників і моряків.

3. Кожна держава-член повинна вживати заходів, спрямованих на прискорення вільного обігу між суднами, центральними органами постачання й установами соціально-побутового обслуговування таких предметів культурно-побутового призначення, як кінофільми, книги, газети та спортивний інвентар, призначених для використання моряками на своїх судах або в центрах соціально-побутового обслуговування на березі.

4. Держави-члени повинні співробітничати одна з одною у забезпеченні сприяння соціально-побутовому обслуговуванню моряків у морі та порту. Таке співробітництво повинно включати наступне:

- а) консультації між компетентними органами, спрямовані на надання та удосконалення об'єктів і служб соціально-побутового призначення для моряків як у порту, так і на борту судна;

- b) угоди про об'єднання коштів і про спільне забезпечення соціально-побутових об'єктів у великих портах, щоб уникнути непотрібного дублювання;
- c) організацію міжнародних спортивних змагань і заохочення моряків до участі в заняттях спортом;
- d) організацію міжнародних семінарів з питань соціально-побутового обслуговування моряків у морі й порту.

Керівний принцип В4.4.2. Об'єкти та служби соціально-побутового призначення в портах

1. Кожна держава-член повинна надавати або забезпечувати надання таких об'єктів соціально-побутового призначення, які можуть бути потрібні у відповідних портах країни.

2. Соціально-побутові об'єкти та служби повинні забезпечуватися, залежно від національних умов і практики, однією або декількома з перерахованих нижче сторін:

- a) органами державної влади;
- b) зацікавленими організаціями судновласників і моряків відповідно до колективних договорів або за допомогою інших погоджених заходів;
- c) добровільними організаціями.

2. У портах повинні створюватися або вдосконалюватися необхідні об'єкти соціально-побутового й культурного призначення. Вони повинні включати:

- a) приміщення для зборів і кімнати відпочинку, залежно від потреб;
- b) споруди для занять спортом і інші можливості для відпочинку на відкритому повітрі, в тому числі для проведення змагань;
- c) навчальні об'єкти;
- d) залежно від обставин, умови для відправлення релігійного культу та для особистих консультацій.

4. Такі об'єкти й можливості можуть надаватися морякам шляхом їхнього допуску відповідно до їх потреб до об'єктів, призначених для ширшого використання.

5. Якщо великій кількості моряків різного громадянства потрібні такі об'єкти, як готелі, клуби та спортивні споруди в тому чи іншому порту,

компетентні органи або організації країн походження моряків і держав прапора, а також відповідні міжнародні асоціації повинні проводити консультації та співробітничати з компетентними органами й організаціями тієї країни, у якій розташований порт, а також одне з одним, з метою об'єднання коштів і щоб уникнути непотрібного дублювання.

6. Повинні існувати готелі або гуртожитки, придатні для моряків, там, де в них існує потреба. У них повинні надаватися зручності, аналогічні тим, які забезпечуються в готелі хорошого класу, та, коли це можливо, вони повинні бути зручно розташовані й не перебувати в безпосередній близькості від причалів. Слід здійснювати відповідний нагляд за такими готелями або гуртожитками, ціни, що стягуються, повинні бути розумними, і, якщо необхідно й можливо, слід передбачати проживання в них родин моряків.

7. Ці житлові об'єкти повинні бути відкриті для всіх моряків незалежно від національності, раси, кольору шкіри, статі, віросповідання, політичних переконань або соціального походження, а також незалежно від держави прапора судна, на яке вони прийняті на роботу, зайняті або працюють. Жодним чином не порушуючи цей принцип, у деяких портах може виявитися необхідним забезпечення кількох видів таких об'єктів, порівнянних за своїм рівнем, але пристосованих до звичаїв і потреб різних груп моряків.

8. Слід вживати заходів, що забезпечують, щоб, якщо буде потреба, на об'єктах і в службах соціально-побутового призначення для моряків, крім будь-яких добровільних працівників, працювали на постійній основі особи, що мають технічну компетентність.

Керівний принцип В4.4.3. Ради з соціально-побутового обслуговування

1. Слід створювати ради з соціально-побутового обслуговування, залежно від обставин, на рівні портів, на регіональному й національному рівнях. В їхні функції повинні входити:

- а) здійснення контролю за забезпеченням належного обслуговування з боку існуючих соціально-побутових об'єктів і моніторинг необхідності надання додаткових видів послуг або закриття об'єктів, використовуваних недостатньо;
- б) надання сприяння й консультацій особам, відповідальним за соціально-побутове обслуговування, і забезпечення координації між ними.

2. До складу рад із соціально-побутового обслуговування повинні входити представники організацій судновласників і моряків, компетентних органів і, у випадку необхідності, добровільних організацій і соціальних органів.

3. Залежно від обставин, консули морських держав і місцеві представники іноземних організацій соціально-побутового призначення повинні брати участь у роботі порткових, регіональних і національних рад із соціально-побутового обслуговування відповідно до національного законодавства й нормативно-правових актів.

Керівний принцип В4.4.4. Фінансування об'єктів соціально-побутового призначення

1. Відповідно до національних умов і практики фінансова підтримка повинна надаватися в рамках однієї або декількох наступних форм:

- a) виплати з державних фондів;
- b) збори або інші особливі відрахування з джерел судноплавних компаній;
- c) добровільні внески судновласників, моряків або їхніх організацій;
і
- d) добровільні внески з інших джерел.

2. Якщо встановлені податки, збори й особливі відрахування на соціально-побутове обслуговування, то вони повинні використовуватися лише для цілей, на які вони стягуються.

Керівний принцип В4.4.5. Поширення інформації та заходи сприяння

1. Морякам слід надавати інформацію про ті об'єкти, які відкриті для суспільного користування в портах заходу, особливо про транспорт, соціально-побутові та видовищні заклади й освітні установи і про місця відправлення культу, а також про об'єкти, спеціально надавані для моряків.

2. Для того, щоб моряки могли потрапити з відповідного портового району до міста, в будь-який розумно виправданий час слід надавати за доступними цінами належні засоби транспорту.

3. Компетентні органи повинні вживати всі відповідні заходи для інформування судновласників і моряків, які прибувають у порт, про будь-які особливі закони або звичаї, порушення яких може загрожувати їхній волі.

4. З метою захисту моряків компетентні органи повинні забезпечувати відповідне освітлення, встановлення дорожовказів і регулярне патрулювання порткових районів і під'їзних шляхів.

Керівний принцип В4.4.6. Моряки в іноземних портах

1. З метою захисту моряків в іноземних портах слід вживати заходів для сприяння:

- а) доступу до консулів країн їхнього громадянства або країн місця проживання;
- б) ефективному співробітництву між консулами й місцевими або національними органами влади.

2. Справа затриманого в іноземному порту моряка повинна розглядатися невідкладно відповідно до встановленої юридичної процедури і з належним консульським захистом.

3. Щоразу, коли моряк піддається з якої-небудь причини затримці на території держави-члена, компетентний орган повинен, якщо моряк цього бажає, негайно інформувати державу прапора й державу, громадянином якої є моряк. Компетентний орган повинен невідкладно інформувати моряка про право звернутися з таким проханням. Держава, громадянином якої є моряк, повинна невідкладно повідомити найближчих родичів моряка. Компетентний орган повинен надавати консульським працівникам цих держав негайний доступ до моряка й можливість регулярно відвідувати його згодом до закінчення його затримки.

4. Кожна держава-член повинна вживати, якщо буде потреба, заходи для захисту моряків від нападів та інших протиправних дій під час перебування судна в її територіальних водах і особливо на підходах до портів.

5. Відповідальні особи в порту й на борту судна повинні докладати всіх зусиль до того, щоб сприяти одержанню моряками звільнень на берег якомога скоріше після прибуття судна в порт.

Правило

Правило 4.5. Соціальне забезпечення

Мета: забезпечити вжиття заходів з метою надання морякам доступу до захисту в галузі соціального забезпечення

1. Кожна держава-член забезпечує, щоб усі моряки та, в обсязі, передбаченому в її національному законодавстві, їхні утриманці, мали доступ до захисту в галузі соціального забезпечення відповідно до Кодексу, не зашкоджуючи, однак, будь-яким сприятливішим умовам, згаданим у пункті 8 статті 19 Статуту.

2. Кожна держава-член зобов'язується вживати заходів, відповідно до її національних обставин як індивідуально, так і на основі міжнародного співробітництва, для поступового досягнення всеосяжного захисту моряків в галузі соціального забезпечення.

3. Кожна держава-член забезпечує, щоб моряки, що потрапляють у сферу дії її законодавства в галузі соціального забезпечення, та, в обсязі, передбаченому в її національному законодавстві, їхні утриманці мали право

на не менш сприятливий захист в галузі соціального забезпечення, ніж захист, забезпечуваний працівникам на березі.

Стандарт

Стандарт А4.5. Соціальне забезпечення

1. З метою поступового досягнення всеосяжного захисту в галузі соціального забезпечення відповідно до Правила 4.5 необхідно розглядати наступні його види: медичне обслуговування, допомога по хворобі, допомога по безробіттю, допомога по старості, допомога у зв'язку з виробничим травматизмом, сімейна допомога, допомога по вагітності та пологам, допомога по інвалідності, допомога у зв'язку з утратою годувальника, що доповнюють захист, передбачений згідно з Правилем 4.1 про медичне обслуговування й Правилем 4.2 про відповідальність судновласників, а також у рамках інших Розділів цієї Конвенції.

2. Захист, що забезпечує кожна держава-член на момент ратифікації відповідно до пункту 1 Правила 4.5, включає не менше трьох із дев'яти видів забезпечення, наведених у пункті 1 цього Стандарту.

3. Кожна держава-член вживає заходів, відповідно до своїх національних обставин, з метою надання додаткового захисту в галузі соціального забезпечення, згаданого в пункті 1 цього Стандарту, всім морякам, що звичайно мають постійне місце проживання на його території. Цей обов'язок можна було б виконувати на основі, наприклад, відповідних двосторонніх або багатосторонніх угод або за допомогою систем, побудованих на сплаті внесків. Надаваний в такий спосіб захист має не менш сприятливий характер, аніж захист, яким користуються працівники на березі, котрі мають постійне місце проживання на їхній території.

4. Незалежно від розподілу обов'язків відповідно до пункту 3 цього Стандарту, держави-члени можуть, на основі двосторонніх і багатосторонніх угод і за допомогою положень, прийнятих у рамках регіональних організацій економічної інтеграції, визначати інші правила стосовно законодавства в галузі соціального забезпечення, які поширюються на моряків.

5. Обов'язки кожної держави-члена перед моряками, які працюють на судах, що плавають під її прапором, включають обов'язки, передбачені Правилами 4.1 і 4.2, а також відповідними положеннями Кодексу, і обов'язки, що випливають з її загальних обов'язків за міжнародним правом.

6. Кожна держава-член вивчає різні способи, за допомогою яких морякам надаватимуться порівнянні пільги й допомоги, відповідно до національного законодавства і практики, у випадку відсутності належного охоплення тими видами забезпечення, які згадані в пункті 1 цього Стандарту.

7. Захист відповідно до пункту 1 Правила 4.5, може, залежно від обставин, передбачатися у законах або нормативно-правових актах, приватних системах або колективних договорах, або на основі їхнього поєднання.

8. Настільки, наскільки це відповідає національному законодавству й практиці, держави-члени розвивають співробітництво на основі двосторонніх чи багатосторонніх угод або інших заходів, щоб забезпечити збереження надаваних через системи сплати внесків або системи без сплати внесків прав, як набутих, так і таких, що набуваються, в галузі соціального забезпечення для всіх моряків незалежно від їхнього місця проживання.

9. Кожна держава-член установлює справедливі та ефективні процедури для врегулювання спорів.

10. Кожна держава-член у момент ратифікації уточнює ті види забезпечення, по яких надається захист відповідно до пункту 2 цього Стандарту. Згодом вона повідомляє Генерального директора Міжнародного бюро праці про надання захисту в галузі соціального забезпечення стосовно одного або декількох інших видів забезпечення, згаданих у пункті 1 цього Стандарту. Генеральний директор веде облік цієї інформації й надає її всім зацікавленим сторонам.

11. Доповіді, що направляються Міжнародному бюро праці на виконання Статті 22 Статуту, включають також інформацію про заходи, вжиті відповідно до пункту 2 Правила 4.5 з метою поширення захисту на інші види забезпечення.

Керівний принцип

Керівний принцип В4.5. Соціальне забезпечення

1. Захист, надаваний у момент ратифікації, повинен включати, згідно з пунктом 2 Стандарту А4.5, як мінімум, такі види забезпечення, як медичне обслуговування, допомога по хворобі та допомога у зв'язку з виробничим травматизмом.

2. В обставинах, згаданих у пункті 6 Стандарту А4.5, може надаватися порівнянна допомога шляхом страхування, двосторонніх і багатосторонніх угод або інших ефективних засобів, беручи до уваги положення відповідних колективних договорів. Якщо вживаються такі заходи, то охоплені ними моряки повинні бути інформовані про засоби, за допомогою яких надаватимуться різні види захисту в галузі соціального забезпечення.

3. Якщо на моряків поширюється дія більш ніж одного національного законодавства про соціальне забезпечення, то відповідні держави-члени повинні співробітничати, щоб визначити за взаємною згодою, яке законодавство повинно застосовуватися, беручи до уваги такі фактори, як

тип і рівень захисту за відповідним законодавством, який є сприятливішим для зацікавлених моряків, а також їхні переваги.

4. Процедури, встановлювані відповідно до пункту 9 Стандарту A4.5, повинні бути спрямовані на охоплення всіх суперечок, що стосуються вимог зацікавлених моряків, незалежно від того, яким чином забезпечується охоплення.

5. Кожна держава-член, на суднах під прапором якої працюють моряки, котрі як є, так і не є її громадянами, повинна надавати їм передбачений в Конвенції захист в галузі соціального забезпечення в тому вигляді, в якому він застосовується, і періодично переглядати види захисту в галузі соціального забезпечення, передбачені в пункті 1 Стандарту A4.5, з метою виявлення додаткових видів, що підходять для відповідних моряків.

6. У трудовому договорі моряка повинні бути визначені засоби, за допомогою яких морякові надаватимуться різні види захисту в галузі соціального забезпечення з боку судновласника, а також будь-яка інша відповідна інформація, наявна в розпорядженні судновласника, що стосується, наприклад, обов'язкових відрахувань із заробітної плати моряків і внесків судновласників, котрі можуть здійснюватися відповідно до вимог окремих уповноважених органів згідно з відповідними національними системами соціального забезпечення.

7. Держава-член, під прапором якої плаває судно, повинна, при ефективному здійсненні своєї юрисдикції над соціальними питаннями, переконатися в тому, що судновласники виконують свої обов'язки, які стосуються захисту в галузі соціального забезпечення, включаючи сплату необхідних внесків у системи соціального забезпечення.

РОЗДІЛ 5. ДОТРИМАННЯ Й ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИКОНАННЯ

1. Правила в цьому Розділі визначають обов'язок кожної держави-члена повною мірою здійснювати й забезпечувати виконання принципів і прав, викладених у Статтях цієї Конвенції, а також конкретних зобов'язань, передбачених у її Розділах 1, 2, 3 і 4.

2. Положення пунктів 3 та 4 Статті VI, що допускають застосування Частини А Кодексу за допомогою еквівалентних по суті положень, не поширюються на Частину А Кодексу в цьому Розділі.

3. Відповідно до пункту 2 Статті VI кожна держава-член здійснює свої обов'язки, що випливають із Правил, у порядку, передбаченому у Стандартах

Частини А Кодексу, беручи належним чином до уваги відповідні Керівні принципи в Частині В Кодексу.

4. Положення цього Розділу виконуються з урахуванням того, що моряки та судновласники, як і всі інші особи, є рівними перед законом, мають право на рівний захист за законом і не підлягають дискримінації в доступі до судів, трибуналів або інших механізмів урегулювання спорів. Положення цього Розділу не визначають правову юрисдикцію або правову підсудність.

Правило

Правило 5.1. Обов'язки держави прапора

Мета: забезпечити, щоб кожна держава-член виконувала свої обов'язки за цією Конвенцією стосовно суден, що плавають під її прапором.

Правило 5.1.1. Загальні принципи

1. Кожна держава-член відповідає за забезпечення виконання своїх обов'язків відповідно до цієї Конвенції на суднах, що плавають під її прапором.

2. Кожна держава-член установлює ефективну систему інспекції та сертифікації умов праці в морському суднопластві відповідно до Правил 5.1.3 та 5.1.4, забезпечуючи, щоб умови праці та життя моряків на суднах, що плавають під її прапором, задовольняли та продовжували задовольняти норми, встановлені в цій Конвенції.

3. При встановленні ефективної системи інспекції та сертифікації умов праці у морському суднопластві держава-член може, залежно від обставин, уповноважувати державні установи або інші організації (включаючи установи та організації іншої держави-члена, за згодою останньої), які вона визнає компетентними й незалежними, на проведення інспекцій або видачу свідоцтв або на те й інше. У всіх випадках держава-член продовжує нести повну відповідальність за інспекцію й сертифікацію умов праці й життя відповідних моряків на суднах, що плавають під її прапором.

4. Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському суднопластві, доповнене декларацією про дотримання трудових норм у морському суднопластві, становить першочерговий доказ того, що судно піддалося належній інспекції з боку держави-члена, під прапором якої воно плаває, і що вимоги цієї Конвенції, які стосуються умов праці й життя моряків, дотримуються тією мірою, що встановлена даним свідоцтвом.

5. Інформація про систему, згадану в пункті 2 цього Правила, зокрема про методи оцінки її ефективності, включається в доповіді, які держава-член подає Міжнародному бюро праці згідно зі Статтею 22 Статуту Міжнародної організації праці.

Стандарт

Стандарт A5.1.1. Загальні принципи

1. Кожна держава-член установлює чіткі цілі й норми, що охоплюють питання адміністративного управління системою інспекції та сертифікації, а також належні загальні процедури її оцінки з погляду того, наскільки досягаються ці цілі й норми.

2. Кожна держава-член вимагає, щоб усі судна, що плавають під її прапором, мали на своєму борту екземпляр цієї Конвенції.

Керівний принцип

Керівний принцип B5.1.1. Загальні принципи

1. Компетентний орган повинен вживати належні організаційні заходи для сприяння ефективному співробітництву між державними установами та іншими організаціями, про які йдеться у Правилах 5.1.1 і 5.1.2, що займаються питаннями умов праці й життя моряків на борту судна.

2. Для кращого забезпечення співробітництва між інспекторами, судновласниками, моряками та їхніми відповідними організаціями і для того, щоб підтримувати або поліпшувати умови праці й життя моряків, компетентний орган повинен консультуватися з представниками таких організацій через регулярні проміжки часу щодо найкращих засобів досягнення цих цілей. Спосіб проведення таких консультацій повинен визначатися компетентним органом після консультацій з організаціями судновласників і моряків.

Правило

Правило 5.1.2. Надання повноважень визнаним організаціям

1. Державні установи або інші організації, згадані в пункті 3 Правила 5.1.1 («визнані організації»), визнаються компетентним органом як задовольняючі вимогам Кодексу з точки зору компетентності й незалежності. Функції інспекції або сертифікації, які визнані організації можуть бути вповноважені виконувати, входять у сферу діяльності, чітко встановлену в Кодексі як функції, виконувані компетентним органом або визнаною організацією.

2. Доповіді, згадані в пункті 5 Правила 5.1.1, містять інформацію про будь-які визнані організації, про масштаби наданих повноважень і про заходи, вжиті державою-членом для забезпечення того, щоб діяльність у рамках наданих повноважень велася повністю та ефективно.

Стандарт

Стандарт A5.1.2. Надання повноважень визнаним організаціям

1. З метою визнання відповідно до пункту 1 Правила 5.1.2 компетентний орган розглядає компетентність і незалежний характер відповідної організації та визначає, чи продемонструвала ця організація, настільки, наскільки це необхідно для проведення заходів, передбачених колом цих покладених на неї повноважень, що вона:

- a) має необхідний технічний досвід у відповідних аспектах цієї Конвенції, а також належні знання судових операцій, включаючи мінімальні вимоги, встановлені до моряків для роботи на судні, умови наймання, житлові приміщення для екіпажу, умови для відпочинку, харчування й столового обслуговування, попередження нещасних випадків, охорону здоров'я, медичне обслуговування, соціально-побутове обслуговування й захист в галузі соціального забезпечення;
- b) має можливості для підтримки й удосконалювання технічних навичок свого персоналу;
- c) має необхідні знання стосовно вимог цієї Конвенції, а також застосовного національного законодавства, нормативно-правових актів і відповідних міжнародних документів;
- d) має належні розміри, структуру, досвід і потенціал, порівнянні з типом і рівнем надаваних повноважень.

2. Будь-які повноваження, надавані стосовно інспекцій, як мінімум, наділяють визнану організацію правом вимагати виправлення недоліків, виявлених в умовах праці й життя моряків, а також проводити інспекції в цьому відношенні за запитом держави порту.

3. Кожна держава-член встановлює:

- a) систему, спрямовану на забезпечення належної роботи визнаних організацій, що включає інформацію про всі застосовні національні закони, нормативно-правові акти й відповідні міжнародні документи;
- b) процедури спілкування з такими організаціями, а також здійснення контролю за їхньою діяльністю.

4. Кожна держава-член надає Міжнародному бюро праці поточний перелік усіх визнаних організацій, яким надані повноваження діяти від його імені, та постійно оновлює його. У переліку вказуються ті функції, які цим визнаним організаціям доручено здійснювати. МБП забезпечує загальну доступність цього переліку.

Керівний принцип

Керівний принцип B5.1.2. Надання повноважень визнаним організаціям

1. Організація, що прагне до одержання визнання, повинна продемонструвати свою технічну, адміністративну й управлінську компетентність і потенціал для забезпечення надання своєчасних послуг задовільної якості.

2. При оцінці потенціалу організації компетентний орган повинен визначити:

- a) чи має організація належний технічний, управлінський та допоміжний персонал;
- b) чи має організація достатню кількість кваліфікованих спеціалістів для надання необхідних послуг і забезпечення необхідного географічного охоплення;
- c) чи довела організація свою здатність надавати своєчасні послуги задовільної якості;
- d) чи виконує організація свої операції у незалежний та підзвітний спосіб.

3. Компетентний орган повинен укласти письмову угоду з будь-якою організацією, яку він визнає, з метою надання їй повноважень. Угода повинна містити наступні положення:

- a) сфера застосування;
- b) мета;
- c) загальні умови;
- d) виконання функцій відповідно до повноважень;
- e) правова основа функцій, виконуваних відповідно до повноважень;
- f) звітність перед компетентним органом;
- g) конкретне викладення повноважень, надаваних визнаній організації компетентним органом;
- h) здійснення нагляду з боку компетентного органу за діяльністю, делегованою визнаній організації.

4. Кожна держава-член повинна вимагати, щоб визнані організації розробили систему підвищення кваліфікації співробітників, найманих ними в якості інспекторів, з метою забезпечення своєчасного вдосконалювання ними своїх знань і досвіду.

5. Кожна держава-член повинна вимагати, щоб визнані організації вели облік надаваних ними послуг і щоб вони могли продемонструвати досягнення необхідних стандартів у галузях, охоплюваних їхніми послугами.

6. При запровадженні процедур нагляду й контролю, згаданих у підпункті b) пункту 3 Стандарту А5.1.2, кожна держава-член повинна брати до уваги Керівні принципи надання повноважень організаціям, діючим від імені адміністрації, прийняті в рамках Міжнародної морської організації.

Правило

Правило 5.1.3. Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві та декларація про дотримання трудових норм у морському судноплавстві

1. Це Правило застосовується до суден:

- а) валовою місткістю 500 або більше, що здійснюють міжнародні рейси;
- б) валовою місткістю 500 або більше, що плавають під прапором держави-члена та експлуатуються з порту або між портами іншої країни.

У застосуванні до цього Правила «міжнародний рейс» означає рейс із однієї країни до порту, розташованого поза межами цієї країни.

2. Це Правило застосовується також до будь-якого судна, яке плаває під прапором держави-члена і на яке не поширюється сфера дії пункту 1 цього Правила, за запитом судовласника до відповідної держави-члена.

3. Кожна держава-член вимагає, щоб судна, що плавають під її прапором, мали й підтверджували свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві, яке засвідчує, що умови праці й життя моряків на борту судна, включаючи заходи, спрямовані на їхнє постійне дотримання, які повинні бути включені до згаданої в пункті 4 цього Правила декларації про дотримання трудових норм у морському судноплавстві, проінспектовані й відповідають вимогам національного законодавства чи нормативно-правових актів або інших заходів, що забезпечують виконання цієї Конвенції.

4. Кожна держава-член вимагає, щоб судна, які плавають під її прапором, мали й підтверджували декларацію про дотримання трудових норм у морському судноплавстві, яка містить національні вимоги, що забезпечують виконання положень цієї Конвенції стосовно праці й життя моряків, а також установлює заходи, вжиті судовласником для забезпечення дотримання цих вимог на відповідному судні або судах.

5. Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві й декларація про дотримання трудових норм у морському судноплавстві відповідають моделі, встановленій Кодексом.

6. Якщо компетентний орган держави-члена або належним чином уповноважена з цією метою визнана організація виявить за допомогою інспекції, що судно, яке плаває під прапором держави-члена, задовольняє або продовжує задовольняти стандартам цієї Конвенції, то він видає або відновлює дію відповідного свідоцтва про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві й веде доступний для громадськості облік цього свідоцтва.

7. Докладні вимоги до свідоцтва про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві й декларації про дотримання трудових норм у морському судноплавстві, включаючи перелік питань, які підлягають інспекції та затвердженню, викладені в Частині А Кодексу.

Стандарт A5.1.3. Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві та декларація про дотримання трудових норм у морському судноплавстві

1. Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві видається судну компетентним органом або визнаною організацією, належним чином уповноваженою в цих цілях, на період, що не перевищує п'яти років. У Додатку A5-I міститься перелік питань, які повинні підлягати інспекції та відповідати національному законодавству, нормативним правовим актам або іншим заходам, спрямованим на виконання вимог цієї Конвенції стосовно умов праці й життя моряків на борту судна, перш ніж буде видано свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві.

2. Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві має чинність за умови проведення проміжної інспекції компетентним органом або визнаною організацією, належним чином уповноваженою в цих цілях, для забезпечення постійного дотримання національних вимог щодо виконання цієї Конвенції. Якщо проводиться тільки одна проміжна інспекція протягом п'ятирічного терміну дії свідоцтва про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві, то вона здійснюється в період між другою та третьою річницями після видачі даного свідоцтва. Дата річниці означає число і місяць кожного року, яке відповідатиме даті закінчення терміну дії свідоцтва про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві. Масштаби й ретельність проміжної інспекції повинні бути такими самими, як у інспекції для поновлення свідоцтва. Вищезгадане свідоцтво підтверджується після проміжної інспекції, що виявила задовільні результати.

3. Незалежно від положень пункту 1 цього Стандарту, якщо інспекція в цілях відновлення свідоцтва проведена за три місяці до закінчення терміну дії існуючого свідоцтва, то нове свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві набирає чинності з дати завершення інспекції з метою його поновлення на період, що не перевищує п'яти років з дати закінчення терміну дії існуючого свідоцтва.

4. Якщо інспекція з метою поновлення свідоцтва завершується більш ніж за три місяці до закінчення терміну дії існуючого свідоцтва, то нове свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві є чинним протягом періоду, що не перевищує п'яти років, починаючи з дати завершення інспекції з метою поновлення свідоцтва.

5. Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві може бути видане на тимчасовій основі:

- a) новим суднам під час їхньої здачі в експлуатацію;
- b) при переведенні судна під прапор іншої держави; або
- c) якщо судновласник приймає на себе відповідальність за експлуатацію судна, яке є новим для цього судновласника.

6. Тимчасове свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві може бути видано на період, що не перевищує шести місяців, компетентним органом або визнаною організацією, належним чином уповноваженою в цих цілях.

7. Тимчасове свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві може бути видано тільки після перевірки того, що:

- a) судно проінспектовано, настільки, наскільки це було доцільним і практично здійсненим, на предмет дотримання вимог, перерахованих у Додатку А5-I, з урахуванням перевірки питань, передбачених у підпунктах b), c) і d) цього пункту;
- b) судновласник продемонстрував компетентному органу або визнаній організації, що на судні проводяться належні процедури, спрямовані на дотримання положень цієї Конвенції;
- c) капітан знайомий з вимогами цієї Конвенції та обов'язками, пов'язаними з їхнім виконанням;
- d) відповідна інформація подана компетентному органу або визнаній організації для видачі декларації про дотримання трудових норм у морському судноплавстві.

8. Перед закінченням терміну дії тимчасового свідоцтва проводиться повна інспекція відповідно до пункту 1 цього Стандарту, щоб можна було

видати свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві на повний термін. Жодних інших тимчасових свідоцтв не видається після закінчення перших шести місяців, згаданих у пункті 6 цього Стандарту. На період терміну дії тимчасового свідоцтва видавати декларацію про дотримання трудових норм у морському судноплавстві не обов'язково.

9. Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві, тимчасове свідоцтво й декларація про дотримання трудових норм у морському судноплавстві складаються за типовою формою, наведеною в Додатку А5-II.

10. Декларація про дотримання трудових норм у морському судноплавстві додається до свідоцтва про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві. Вона складається з двох частин:

- а) Частина I складається компетентним органом, який: (i) визначає перелік питань, які повинні піддаватися інспекції відповідно до пункту 1 цього Стандарту; (ii) визначає національні вимоги, що втілюють відповідні положення цієї Конвенції через посилання на відповідні положення національних правових актів, а також, у міру необхідності, коротку інформацію про основний зміст національних вимог; (iii) наводить конкретні вимоги, що залежать від типу судна, встановлені національним законодавством; (iv) фіксує еквівалентні по суті положення, прийняті на виконання пункту 3 Статті VI; (v) чітко зазначає звільнення, надане компетентним органом відповідно до Розділу 3;
- б) Частина II складається судновласником і підтверджується компетентним органом і містить інформацію про заходи, вжиті для забезпечення постійного дотримання національних вимог у період між інспекційними перевірками, і заходи, встановлені для забезпечення постійного поліпшення. Компетентний орган або визнана організація, належним чином уповноважена з цією метою, засвідчує Частину II й видає декларацію про дотримання трудових норм у морському судноплавстві.

11. Результати всіх наступних інспекцій або інших перевірок, проведених на відповідному судні, а також будь-які недоліки, виявлені під час таких перевірок, реєструються разом із датою, коли такі недоліки усунені. Відповідно до національного законодавства або нормативно-правових актів такі реєстраційні записи, супроводжувані, якщо вони ведуться не англійською мовою, перекладом англійською мовою, вносяться в декларацію про дотримання трудових норм у морському судноплавстві або додаються до неї, або в будь-який інший спосіб надаються морякам, інспекторам держави прапора, уповноваженим посадовим особам у державах порту, а також представникам судновласників і моряків.

12. Чинні на даний момент свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві й декларація про дотримання трудових норм у морському судноплавстві разом з перекладом їх англійською мовою, якщо вони складені будь-якою іншою мовою, знаходяться на судні й розташовуються на видному місці на борту судна, де вони доступні для моряків. Відповідно до національного законодавства й нормативно-правових актів, за запитами, по одному екземпляру надається морякам, інспекторам держави прапора, уповноваженим посадовим особам держави порту, а також представникам судновласників і моряків.

13. Вимога про переклад англійською мовою відповідно до пунктів 11 і 12 цього Стандарту не поширюється на судна, що не виконують міжнародні рейси.

14. Свідоцтво, видане відповідно до пунктів 1 і 5 цього Стандарту, втрачає свою чинність у будь-якому з наступних випадків:

- a) якщо відповідні інспекції не завершені в строки, встановлені в пункті 2 цього Стандарту;
- b) якщо свідоцтво не підтверджене відповідно до пункту 2 цього Стандарту;
- c) якщо судно переведено під прапор іншої держави;
- d) якщо судновласник припиняє брати на себе відповідальність за експлуатацію судна;
- e) якщо конструкція або устаткування судна, охоплені Розділом 3, піддані істотним змінам.

15. У випадку, згаданому в підпунктах c), d) і e) пункту 14 цього Стандарту, нове свідоцтво видається тільки після того, як компетентний орган або визнана організація, що видає нове свідоцтво, повною мірою пересвідчиться в тім, що судно відповідає вимогам цього Стандарту.

16. Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві вилучається компетентним органом або визнаною організацією, належним чином уповноваженою в цих цілях державою прапора, при наявності доказу того, що відповідне судно не дотримується вимог цієї Конвенції, а потрібні заходи для виправлення ситуації не вжиті.

17. При вирішенні питання про вилучення свідоцтва про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві відповідно до пункту 16 цього Стандарту, компетентний орган або визнана організація бере до уваги серйозність недоліків або їхнє часте повторення.

Керівний принцип

Керівний принцип B5.1.3. Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському суднопластві та декларація про дотримання трудових норм у морському суднопластві

1. Викладення національних вимог у Частині I декларації про дотримання трудових норм у морському суднопластві повинно включати або супроводжуватися вказівками на законодавчі положення стосовно умов праці й життя моряків по кожній з категорій, перерахованих у Додатку A5-I. Якщо законодавство точно відображає вимоги, передбачені в цій Конвенції, то може знадобитися лише посилання на нього. Якщо положення цієї Конвенції застосовується за допомогою принципу еквівалентності по суті, що передбачено пунктом 3 Статті VI, слід конкретно вказати це положення й навести стисле роз'яснення. Якщо компетентний орган надає звільнення відповідно до Розділу 3, то слід чітко зазначити конкретне відповідне положення чи відповідні положення.

2. У рамках заходів, згаданих у Частині II декларації про дотримання трудових норм у морському суднопластві, яку складає судновласник, треба, зокрема, указувати випадки, коли проводиться перевірка поточного дотримання конкретних національних вимог, осіб, відповідальних за перевірку, а також процедури, яких необхідно дотримуватися у випадку виявлення недотримання. Частина II може мати кілька форм. У ній можуть робитися посилання на іншу, повнішу документацію, що охоплює питання політики й процедур стосовно інших аспектів сектора морського судноплавства, наприклад, на документи, необхідні відповідно до Міжнародного кодексу управління безпекою (МКУБ), або на інформацію, необхідну відповідно до Правила 5 Глави XI-1 Конвенції СОЛАС, що стосується безперервної реєстрації історії судна.

3. Заходи щодо забезпечення безперервного дотримання повинні включати загальні міжнародні вимоги про те, щоб судновласник і капітан одержували інформацію про найостанніші досягнення в галузі технології й наукових відкриттів стосовно організації робочого місця, беручи до уваги небезпеки, характерні для роботи моряка, і, відповідно, інформували представників моряків, гарантуючи тим самим більш високий рівень захисту умов праці й життя моряків на борту судна.

4. Декларація про дотримання трудових норм у морському суднопластві повинна, насамперед, складатися у чітких формулюваннях, щоб увесь відповідний персонал, зокрема, інспектори держави прапора, уповноважені посадові особи в державах порту й моряки, могли перевіряти належне виконання відповідних вимог.

5. Приклад такого типу інформації, що міг би міститися у декларації про дотримання трудових норм у морському суднопластві, наведений у Додатку B5-I.

6. Якщо судно змінює прапор відповідно до підпункту с) пункту 14 Стандарту А5.1.3, а обидві відповідні держави ратифікували цю Конвенцію, то держава-член, під прапором якої спочатку мало право плавати судно, повинна якомога швидше направити компетентному органу іншої держави-члена копії свідоцтв і декларації, що були на судні до зміни прапора, а також, там де це є застосовним, копії відповідних звітів про інспекційні перевірки, якщо компетентний орган направляє таку вимогу протягом трьох місяців після зміни прапору.

Правило

Правило 5.1.4. Інспекція та забезпечення виконання

1. Кожна держава-член перевіряє, за допомогою ефективної та скоординованої системи регулярних інспекцій, моніторингу та інших заходів контролю, щоб судна, які плавають під її прапором, дотримувалися вимог цієї Конвенції, застосовуваних у рамках національного законодавства й нормативно-правових актів.

2. Докладні вимоги стосовно системи інспекції та забезпечення виконання, згадані в пункті 1 цього Правила, подані в Частині А Кодексу.

Стандарт

Стандарт А5.1.4. Інспекція та забезпечення виконання

1. Кожна держава-член підтримує систему інспекції умов, у яких перебувають моряки на борту судна, що плаває під її прапором, яка включає перевірку того, щоб дотримувалися заходи стосовно умов праці й життя, як вони викладені в декларації про дотримання трудових норм у морському судноплавстві, там де це є застосовним, і щоб виконувалися вимоги цієї Конвенції.

2. Компетентний орган призначає достатню кількість кваліфікованих інспекторів для виконання своїх обов'язків відповідно до пункту 1 цього Стандарту. Якщо на проведення інспекцій уповноважені визнані організації, то держава-член вимагає, щоб персонал, який проводить інспекцію, мав необхідну кваліфікацію для виконання цих обов'язків, і наділяє його необхідними правовими повноваженнями для виконання своїх обов'язків.

3. Приймаються належні положення для забезпечення того, щоб інспектори мали підготовку, компетентність, повноваження, владу, статус і незалежність, необхідні або бажані для того, щоб вони могли здійснювати перевірку й забезпечувати дотримання норм, закріплених у пункті 1 цього Стандарту.

4. Інспекції проводяться з інтервалами, які обумовлені Стандартом А5.1.3, де це є застосовним. Інтервал між інспекціями в жодному випадку не перевищує трьох років.

5. Якщо держава-член одержує скаргу, яку вона не вважає очевидно необґрунтованою, або має у своєму розпорядженні свідоцтва того, що судно, що плаває під її прапором, не відповідає вимогам цієї Конвенції або що відзначаються серйозні недоліки у виконанні заходів, передбачених у декларації про дотримання трудових норм у морському судноплавстві, то така держава-член здійснює необхідні кроки для розслідування даного питання й забезпечення вжиття заходів для усунення виявлених недоліків.

6. Кожна держава-член розробляє та ефективно проводить у життя належні правила, спрямовані на те, щоб гарантувати інспекторам статус і умови служби, що забезпечують їхню незалежність від змін в уряді й від неправомірного зовнішнього впливу.

7. Інспектори, яким видані чіткі вказівки щодо завдань, які вони повинні виконувати, і надані належні повноваження, мають право:

- а) підніматися на борт судна, що плаває під прапором держави-члена;
- б) здійснювати огляд, перевірку або розслідування, які, на їхню думку, необхідні для того, щоб переконатися в суворому дотриманні норм;
- с) вимагати, щоб були усунуті будь-які недоліки, а якщо в них є підстави вважати, що виявлені недоліки становлять серйозне порушення вимог цієї Конвенції (включаючи права моряків) або значну загрозу для охорони праці, здоров'я або для безпеки моряків, то забороняти судну залишати порт до вжиття необхідних заходів.

8. Будь-які дії, вжиті на виконання підпункту с) пункту 7 цього Стандарту, підпадають під право оскарження у судовій або адміністративній інстанції.

9. Інспектори мають право на свій розсуд надати пораду замість початку або рекомендування початку справи, якщо немає очевидного порушення вимог цієї Конвенції, яке б загрожувало безпеці, здоров'ю або охороні праці відповідних моряків, і якщо раніше подібні порушення не були зафіксовані.

10. Інспектори зберігають конфіденційність джерела скарги або інформації про небезпеку або недоліки, що стосуються умов праці й життя моряків або порушення законодавства й нормативно-правових актів, і не повідомляють судновласників, представників судновласника або організації, що експлуатує судно, що інспекція проводиться на підставі такої скарги.

11. На інспекторів не повинні покладатися обов'язки, які можуть через свою кількість або характер перешкодити ефективному проведенню

інспекції або завдати у будь-який спосіб шкоди їхньому авторитету або неупередженості в їхніх відношеннях із судновласниками, моряками або іншими зацікавленими сторонами. Зокрема, інспектори не повинні:

- а) бути у будь-який прямий чи непрямий спосіб зацікавлені в оперативній діяльності, яку вони покликані інспектувати;
- б) розкривати навіть після залишення служби, під загрозою відповідних санкцій або заходів дисциплінарного впливу, будь-які комерційні таємниці або конфіденційну інформацію про виробничі процеси, або інформацію персонального характеру, що може стати їм відома в ході виконання ними своїх службових обов'язків.

12. Інспектори подають компетентному органу доповідь про кожну інспекцію. Одна копія доповіді англійською мовою або робочою мовою судна надається капітанові судна, а інша вивіщується на дошці оголошень судна для відома моряків, а також направляється їхнім представникам за запитом.

13. Компетентний орган кожної держави-члена веде облік підсумків інспекційних перевірок умов, забезпечуваних морякам на суднах, що плавають під його прапором, і публікує щорічний звіт про інспекційну діяльність протягом розумно прийнятного часу після закінчення року, охоплюваного цим звітом, але не пізніше, ніж через шість місяців.

14. У випадку проведення розслідування після великої аварії, звіт повинен подаватися компетентному органу в якомога коротший термін, але не пізніше ніж через один місяць після завершення розслідування.

15. Якщо проводиться інспекція або вживаються заходи за цим Стандартом, то докладаються всі розумні зусилля для уникнення невинуватеної затримки або відстрочки виходу судна.

16. Відповідно до національного законодавства й нормативно-правових актів виплачується компенсація за будь-який збиток або збитки, понесені в результаті неправомірних дій, пов'язаних зі здійсненням інспекторами своїх повноважень. Тягар доведення в кожному такому випадку покладається на позивача.

17. Кожна держава-член передбачає та ефективно застосовує належні штрафні санкції та інші заходи виправного характеру за порушення вимог цієї Конвенції (включаючи права моряків), а також за створення перешкод інспекторам при виконанні ними своїх обов'язків.

Керівний принцип

Керівний принцип В5.1.4. Інспекція та забезпечення виконання

1. Компетентний орган і будь-яка інша служба або орган, які повністю або частково відають питаннями інспекції умов праці й життя моряків, повинні мати у своєму розпорядженні ресурси, необхідні для виконання своїх функцій. Зокрема:

- а) кожна держава-член повинна вживати необхідних заходів, необхідних для того, щоб, якщо буде потреба, інспектори у своїй роботі могли залучати собі на допомогу технічних експертів, які мають належну кваліфікацію, і спеціалістів;
- б) інспектори повинні бути забезпечені зручно розташованими приміщеннями, устаткуванням і засобами транспорту, достатніми для ефективного виконання ними своїх обов'язків.

2. Компетентний орган повинен розробити політику в галузі дотримання й забезпечення виконання, щоб забезпечити послідовний характер діяльності в галузі інспекції та забезпечення виконання, яка стосується цієї Конвенції, і спрямовувати таку діяльність за допомогою інших заходів. Копії документів, що містять цю політику, повинні надаватися всім інспекторам і відповідним посадовим особам органів, що забезпечують виконання, а також бути доступними для громадськості, судновласників і моряків.

3. Компетентний орган повинен установити прості процедури, що дають йому можливість одержувати інформацію довірчого характеру стосовно можливого недотримання вимог цієї Конвенції (включаючи права моряків), надавану моряками безпосередньо або через своїх представників, а також дозволяють інспекторам негайно проводити розслідування з таких питань, зокрема:

- а) дозволяти капітанам, морякам або представникам моряків виступати з запитом про проведення інспекції, якщо вони вважають це необхідним; і
- б) забезпечувати технічною інформацією й консультаціями судновласників і моряків, а також відповідні організації щодо ефективних засобів дотримання вимог цієї Конвенції та постійного покращення умов перебування моряків на борту судна.

4. Інспектори повинні мати всебічну підготовку, а їхня кількість повинна бути достатньою для забезпечення ефективного виконання ними своїх обов'язків із належним урахуванням:

- а) важливості обов'язків, які повинні виконувати інспектори, зокрема кількості, характеру й розміру суден, що підлягають інспекції, та кількості й складності правових положень, дотримання яких необхідно забезпечити;

- b) ресурсів, надаваних у розпорядження інспекторів;
- c) практичних умов, у яких повинні проходити інспекції, для того, щоб вони були ефективними.

5. З урахуванням умов, які можуть бути встановлені національним законодавством і нормативно-правовими актами щодо набору на державну службу, інспектори повинні мати кваліфікацію й належну підготовку для виконання своїх службових обов'язків і, у міру можливості, повинні мати морську освіту чи досвід роботи в якості моряків. Вони повинні мати достатній рівень знань про умови праці й життя моряків, а також англійської мови.

6. Слід вживати заходів для надання інспекторам належної подальшої професійної підготовки протягом їхньої роботи.

7. Усі інспектори повинні мати чітку уяву про обставини, в яких повинна проводитися інспекція, про масштаби проведеної інспекції в різних згаданих обставинах і про загальну методику проведення інспекцій.

8. Інспектори, наділені належними повноваженнями за національним законодавством, повинні, як мінімум, мати право:

- a) безперешкодно й без попереднього повідомлення підніматися на борт судна; однак, починаючи інспектування судна, інспектори повинні повідомляти про свою присутність капітана або відповідальну особу та, у відповідних випадках, моряків або їхніх представників;
- b) опитувати капітана, моряка або будь-яку іншу особу, зокрема судновласника або представника судновласника, з будь-якого питання, що стосується виконання вимог відповідно до законодавства й нормативно-правових актів, у присутності свідка, що може бути запрошений на прохання цієї особи;
- c) вимагати подання всіх записів, вахтових журналів, реєстраційних книг, свідоцтв або інших документів чи інформації, що стосуються безпосередньо питань, які підлягають інспектуванню, з метою перевірки їхньої відповідності національному законодавству й нормативно-правовим актам, які забезпечують виконання цієї Конвенції;
- d) забезпечувати вивішування оголошень, передбачених національним законодавством і нормативно-правовими актами, спрямованими на застосування цієї Конвенції;

- e) брати або вилучати для цілей аналізу проби й зразки використовуваних або оброблюваних продуктів, товарів, питної води, провізії, матеріалів і речовин;
- f) після інспекції негайно доводити до відома судновласника, компанії, що експлуатує судно, або капітана недоліки, які можуть вплинути на стан здоров'я або на безпеку людей, які перебувають на борту судна;
- g) попереджати компетентний орган і, залежно від обставин, визнану організацію про всі недоліки або зловживання, які конкретно не охоплені чинним законодавством або нормативно-правовими актами, і вносити відповідні пропозиції з метою вдосконалення законодавства або нормативно-правових актів;
- h) повідомляти компетентному органу про виробничі травми або професійні захворювання, що мали місце серед моряків, у тих випадках і в такій формі, які можуть установлюватися національним законодавством і нормативно-правовими актами.

9. Коли береться або вилучається зразок, згадана у підпункті e) пункту 8 цього Керівного принципу, судновласник або представник судновласника та, у відповідних випадках, моряк повинні сповіщатися про те, що провадиться відбір або вилучення, або повинні бути присутніми під час відбору або вилучення такого зразка. Інспектор зобов'язаний належним чином реєструвати кількість таких зразків.

10. Щорічний звіт, що публікується компетентним органом кожної держави-члена стосовно суден, які плавають під її прапором, повинен містити:

- a) перелік чинних законів і нормативно-правових актів, що стосуються умов праці й життя моряків, а також усіх поправок, які набрали чинності протягом року;
- b) докладну інформацію про організацію системи інспектування;
- c) статистичні дані про судна або інші об'єкти, що підлягають інспектуванню, а також про вже проінспектовані судна й інші об'єкти;
- d) статистичні дані про всіх моряків з урахуванням її законів і нормативно-правових актів;
- e) статистичні дані та інформацію про порушення законодавства, про накладені санкції та випадки затримки суден;

- f) статистичні дані про зареєстровані випадки виробничого травматизму та професійні захворювання серед моряків.

Правило

Правило 5.1.5 . Процедури розгляду скарг на борту судна

1. Кожна держава-член вимагає, щоб на суднах, що плавають під її прапором, діяли процедури для справедливого, ефективного й прискореного розгляду на борту судна скарг моряків про можливі порушення вимог цієї Конвенції (включаючи права моряків).

2. Держава-член забороняє будь-які переслідування моряка за подання скарги та карає за такі переслідування.

3. Положення, що містяться в цьому Правилі та у відповідних підрозділах Кодексу, не зашкоджують праву моряка наполягати на виправленні ситуації за допомогою будь-яких правових засобів, які моряк вважатиме доцільними.

Стандарт

Стандарт A5.1.5. Процедури розгляду скарг на борту судна

1. Без шкоди для ширшої сфери дії, яка може бути встановлена у національному законодавстві, нормативно-правових актах або колективних договорах, процедури на борту судна можуть використовуватися моряками для подання скарг стосовно будь-яких питань, які, на їхню думку, становлять порушення вимог цієї Конвенції (включаючи права моряків).

2. Кожна держава-член забезпечує у своєму законодавстві або в нормативно-правових актах, щоб були наявні відповідні процедури розгляду скарг на борту судна відповідно до вимог Правила 5.1.5. Такі процедури спрямовані на розгляд скарг на якомога нижчому рівні. Однак у всіх випадках моряки мають право подавати скаргу безпосередньо капітанові та відповідним зовнішнім органам влади, якщо вони вважають це за необхідне.

3. Процедури розгляду скарг на борту судна включають право моряка на його супровід або представлення під час процедури розгляду скарги, а також гарантії від можливих переслідувань моряків у зв'язку з подачею скарги. Термін «переслідування» охоплює будь-які несприятливі заходи, вжиті будь-якою особою стосовно моряка у зв'язку з подачею скарги, що не має яскраво виражений упереджений або злочинний характер.

4. Крім копії свого трудового договору моряка, всі моряки одержують копію застосовних процедур розгляду скарг на борту судна. Такий документ повинен включати контактну інформацію для компетентного органу в державі прапора або у країні постійного місця проживання моряка, якщо вони не співпадають, а також прізвище особи або прізвища осіб на борту

судна, які можуть на конфіденційній основі надати морякам об'єктивні консультації з приводу їхньої скарги або допомогти їм у будь-який інший спосіб у здійсненні процедури розгляду скарги, наявної в їхньому розпорядженні на борту судна.

Керівний принцип

Керівний принцип В5.1.5. Процедури розгляду скарг на борту судна

1. З урахуванням відповідних положень застосовуваного колективного договору компетентний орган повинен, після тісних консультацій з організаціями судновласників і моряків, розробити модель для розгляду скарг на борту судна на основі справедливої, прискореної та документально підтвердженої процедури для всіх суден, що плавають під прапором держави-члена. При розробці цих процедур повинні враховуватися наступні аспекти:

- а) багато скарг можуть стосуватися тих осіб, яким ці скарги повинні подаватися, і навіть капітана судна. У кожному разі моряки повинні мати можливість подавати скаргу безпосередньо капітанові, а також подавати скаргу зовнішньому органу;
- б) для того, щоб допомогти уникнути проблем, пов'язаних з переслідуванням моряків, які подають скарги з питань за цією Конвенцією, ці процедури повинні заохочувати призначення особи на борту судна, яка може консультувати моряків щодо наявних у їх розпорядженні процедур, а також бути присутнім на будь-яких нарадах або слуханнях по суті скарги, на прохання моряка, котрий подає цю скаргу.

2. Процедури, обговорювані в ході консультацій, про які йдеться в пункті 1 цього Керівного принципу, повинні, як мінімум, містити наступні положення:

- а) скарги повинні подаватися главі департаменту, у якому працює моряк, котрий подає скаргу, або вищому начальникові моряка;
- б) глава департаменту або вищий начальник повинен після цього спробувати розв'язати проблему у встановлений термін, який відповідає серйозності питань, що розглядаються;
- с) якщо глава департаменту або вищий начальник не може розв'язати скаргу по суті до задоволення моряка, те останній може звернутися з нею до капітана, який повинен особисто розглянути це питання;
- д) моряки повинні в будь-який час мати право на те, щоб їх супроводжував або представляв інший моряк на їхній вибір на борту відповідного судна;

- е) всі скарги й рішення по них повинні реєструватися, а копії повинні надаватися зацікавленому морякові;
- ф) якщо скарга не може бути розв'язана на борту судна, те це питання повинно бути направлено на розгляд судновласника на березі, якому необхідно надати відповідний час для вирішення цього питання, залежно від обставин, на основі консультацій із зацікавленими моряками або з будь-якою особою, яку вони можуть призначити своїм представником;
- г) у кожному разі моряки повинні мати право подавати скаргу безпосередньо капітанові, а також судновласникові й компетентним органам.

Правило

Правило 5.1.6. Морські події

1. Кожна держава-член проводить офіційне розслідування щодо будь-якої серйозної морської події, яка спричинила травмування або смерть людини, за участю судна, що плаває під її прапором. Підсумкова доповідь про таке розслідування зазвичай має відкритий характер.

2. Держави-члени співробітничать одна з одною з метою сприяння проведенню розслідування морських подій серйозного характеру, згаданих у пункті 1 цього Правила.

Стандарт

Стандарт A5.1.6. Морські події

(Положення відсутні)

Керівний принцип

Керівний принцип B5.1.6. Морські події

(Положення відсутні)

Правило

Правило 5.2. Обов'язки держави порту

Мета: надати можливість кожній державі-члену виконувати свої обов'язки відповідно до цієї Конвенції, що стосуються міжнародного співробітництва при застосуванні й забезпеченні виконання норм Конвенції на іноземних судах.

Правило 5.2.1. Інспекції в порту

1. Кожне іноземне судно, що заходить у порт держави-члена, виконуючи свої звичайні функції в рамках своєї діяльності або з причин оперативного

характеру, може бути піддано інспекції відповідно до пункту 4 Статті V з метою перевірки дотримання вимог цієї Конвенції (включаючи права моряків), що стосуються умов праці й життя моряків на борту судна.

2. Кожна держава-член приймає свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському суднопластві й декларацію про дотримання трудових норм у морському суднопластві, необхідні відповідно до положень Правила 5.1.3, як першочерговий доказ дотримання вимог цієї Конвенції (включаючи права моряків). Відповідно, інспекція в її портах, за винятком випадків, передбачених у Кодексі, обмежується перевіркою цього свідоцтва й декларації.

3. Інспекції в порту проводяться уповноваженими на це посадовцями відповідно до положень Кодексу, а також інших застосовних міжнародних актів, що регулюють інспекційні перевірки в порту держави-члена. Будь-яка така інспекція обмежується перевіркою того, що об'єкт, який інспектується, відповідає належним вимогам, що містяться у Статтях і Правилах цієї Конвенції й тільки в Частині А Кодексу.

4. Інспекції, які можуть проводитися відповідно до цього Правила, ґрунтуються на діючій системі інспектування й моніторингу держави порту, що дозволяє переконатися в тім, що умови праці й життя моряків на борту судна, яке заходить у порт відповідної держави-члена, відповідають вимогам цієї Конвенції (включаючи права моряків).

5. Інформація про систему, згадану в пункті 4 цього Правила, зокрема про методику оцінки її ефективності, включається в доповіді, що направляються державою-членом згідно зі Статтею 22 Статуту Міжнародної організації праці.

Стандарт

Стандарт A5.2.1. Інспекції в порту

1. Якщо уповноважена посадова особа, яка піднялася на борт судна для проведення інспекції та запросила, залежно від обставин, свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському суднопластві й декларацію про дотримання трудових норм у морському суднопластві, виявить, що:

- а) необхідні документи не представлені або не ведуться, або ведуться з використанням недостовірних даних, або представлені документи не містять інформацію, необхідну відповідно до цієї Конвенції, або не є чинним через будь-які інші причини; або
- б) є вагомими підстави вважати, що умови праці й життя на борту судна не відповідають вимогам цієї Конвенції; або

- с) є розумні підстави вважати, що судно змінило прапор для того, щоб ухилитися від виконання зобов'язань, пов'язаних з дотриманням положень цієї Конвенції; або
- д) надійшла скарга про те, що конкретні умови праці й життя на борту судна не відповідають вимогам цієї Конвенції, то може бути проведена ретельніша інспекційна перевірка, щоб переконатися в рівні умов праці й життя на борту судна. Така інспекція проводиться щоразу, коли відповідні умови праці й життя моряків, що вважаються неприйнятними, можуть становити явну загрозу для охорони праці, здоров'я або для безпеки моряків або якщо вповноважена посадова особа має підстави вважати, що будь-які із цих недоліків становлять серйозні порушення вимог цієї Конвенції (включаючи права моряків).

2. Якщо ретельніша інспекція проводиться на борту іноземного судна в порту держави-члена уповноваженими на то посадовими особами в обставинах, викладених у підпунктах а), б) або с) пункту 1 цього Стандарту, то вона, у принципі, охоплює питання, перераховані в Додатку А5-III.

3. У випадку надходження скарги відповідно до підпункту d) пункту 1 цього Стандарту інспекція, як правило, обмежується питаннями, що є предметом цієї скарги, хоча скарга або її розслідування можуть дати вагомі підстави для проведення ретельнішої інспекції відповідно до підпункту b) пункту 1 цього Стандарту. З метою підпункту d) пункту 1 цього Стандарту термін «скарга» означає інформацію, подану моряком, професійним органом, асоціацією, профспілкою або взагалі будь-якою особою, зацікавленою в безпеці судна, включаючи зацікавленість у безпеці або здоров'ї моряків на борту судна.

4. Якщо після ретельнішої інспекційної перевірки виявиться, що умови праці й життя моряків на борту судна не відповідають вимогам цієї Конвенції, то вповноважена посадова особа негайно доводить до відома капітана судна інформацію про недоліки та про потрібні терміни їхнього усунення. У випадку, якщо такі недоліки вважаються згаданою посадовою особою значними або якщо вони стосуються скарги, поданої згідно з пунктом 3 цього Стандарту, уповноважена посадова особа доводить інформацію про недоліки до відома відповідних організацій моряків і судновласників у державі-члені, де проводиться інспекція, та може:

- а) сповістити представника держави прапора;
- б) направити відповідну інформацію компетентним органам у наступному порту заходу.
- с) доводить до відома відповідних організацій судновласників і моряків у державі-члені, в якій проводиться інспекція, інформацію

про недоліки та про заходи, які необхідно почати для їхнього усунення.

5. Держава-член, у якій проводиться інспекція, має право передати копію доповіді посадової особи, що повинна супроводжуватися відповіддю, отриманою від компетентного органу держави прапора в запропонований термін, Генеральному директорові Міжнародного бюро праці з метою прийняття таких заходів, які можуть виявитися доцільними й невідкладними з метою забезпечення врахування такої інформації та привернення до неї уваги сторін, які можуть бути зацікавлені у використанні відповідних процедур звернення по допомогу.

6. Якщо в результаті проведення ретельнішої інспекції уповноваженою посадовою особою виявлено, що судно не відповідає вимогам цієї Конвенції та:

- а) умови на борту судна становлять безсумнівну загрозу для охорони праці, здоров'я або для безпеки моряків; або
- б) ця невідповідність становить серйозне або кількаразове порушення вимог цієї Конвенції (включаючи права моряків), уповноважена посадова особа вживає заходів, спрямованих на забезпечення того, щоб судно не виходило в море доти, поки не будуть усунуті будь-які невідповідності вимогам підпунктів а) і б) цього пункту, або доти, поки посадова особа не затвердить план дій для усунення таких невідповідностей і не переконається в тім, що цей план буде виконаний невідкладно. Якщо судно не може продовжувати плавання, то вповноважена посадова особа негайно інформує про це державу прапора й пропонує представнику держави прапора бути присутнім при цьому, по можливості, запитуючи від держави прапора відповідь, яка повинна бути отримана у запропонований термін. Уповноважена посадова особа також негайно інформує відповідні організації судновласників і моряків у державі порту, у якому проводиться інспекція.

7. Кожна держава-член забезпечує, щоб його уповноважені посадові особи одержували належні інструкції, характер яких визначений у Частині В Кодексу, щодо тих обставин, які можуть служити підставою для затримки судна в порту відповідно до положень пункту 6 цього Стандарту.

8. При виконанні своїх обов'язків відповідно до цього Стандарту кожна держава-член докладає всіх зусиль до того, щоб уникнути невинуватеної затримки судна або його відстрочки виходу з порту. Якщо судно невинуватено затримано або відбулася невинуватена відстрочка його виходу, то виплачується компенсація будь-яких понесених втрат або збитків. Тягар доведення в кожному випадку покладається на позивача.

Керівний принцип

Керівний принцип В5.2.1. Інспекції в порту

1. Компетентний орган повинен розробити політику в галузі інспекції для уповноважених посадових осіб, які проводять інспекції відповідно до Правила 5.2.1. Мета цієї політики повинна полягати в тому, щоб забезпечувати послідовний характер інспекційної та правозастосовної діяльності щодо вимог цієї Конвенції (включаючи права моряків). Копії положень цієї політики повинні надаватися всім уповноваженим посадовим особам, а також повинні бути доступні для громадськості, судновласників і моряків.

2. При розробці політики, що стосується обставин, які вимагають затримання судна відповідно до пункту 6 Стандарту А5.2.1, компетентний орган повинен урахувати, що стосовно терміну «серйозне порушення» у підпункті с) пункту 6 Стандарту А5.2.1 серйозний рівень може бути викликаний характером відповідного недоліку. Це в першу чергу стосується випадків порушення основоположних прав і принципів або соціальних прав і прав моряків в галузі зайнятості згідно зі Статтями III та IV. Наприклад, зайнятість особи, що не досягла повноліття, слід вважати серйозним порушенням, навіть якщо на борту є тільки одна така особа. В інших випадках повинна братися до уваги кількість виявлених у ході конкретних інспекцій недоліків: наприклад, може знадобитися зафіксувати ряд відхилень від норм, що стосуються житлових приміщень, продуктів харчування або столового обслуговування, які не ставлять під загрозу охорону праці або здоров'я, перш ніж вони почнуть розглядатися як серйозне порушення.

3. Держави-члени повинні якомога ширше співпрацювати одна з одною з метою прийняття погоджених на міжнародному рівні керівних принципів, що стосуються політики проведення інспекцій, особливо у відношенні обставин, що вимагають затримки судна.

Правило

Правило 5.2.2. Процедури розгляду скарг моряків на березі

1. Кожна держава-член забезпечує, щоб моряки на суднах, що заходять у порт, розташований на території держави-члена, які заявляють про порушення вимог цієї Конвенції (включаючи права моряків), мали право подавати таку скаргу з метою сприяння якнайшвидшому й практичному виправленню ситуації.

Стандарт

Стандарт А5.2.2. Процедури розгляду скарг моряків на березі

1. Скарга моряка про порушення вимог цієї Конвенції (включаючи права моряків), може бути подана уповноваженій посадовій особі в порту, в який

заходить судно, на якому зайнятий моряк. У таких випадках уповноважена посадова особа проводить первісне розслідування.

2. Залежно від обставин, з огляду на характер скарги, первісне розслідування включає з'ясування того, чи були вичерпані всі можливості, що є в рамках процедури розгляду скарг на борту судна, передбаченої Правилом 5.1.5. Уповноважена посадова особа може також провести ретельнішу інспекцію у відповідності зі Стандартом А5.2.1.

3. Уповноважена посадова особа, залежно від обставин, прагне до врегулювання розбіжностей, що виникли у зв'язку зі скаргою, на борту судна.

4. Якщо в ході розслідування або інспекції, проведеної відповідно до цього Стандарту, розкривається факт невідповідності нормам, що передбачено пунктом 6 Стандарту А5.2.1, то застосовуються положення даного пункту.

5. Якщо положення пункту 4 цього Стандарту не застосовні й розбіжності по скарзі не були врегульовані на борту судна, уповноважена посадова особа негайно повідомляє про це державу прапора, звертаючись до неї у встановлені строки з проханням про консультативну допомогу й надання плану заходів із виправлення ситуації.

6. Якщо скарга не розв'язана в результаті заходів, ужитих відповідно до пункту 5 цього Стандарту, держава порту направляє копію доповіді уповноваженої посадової особи Генеральному директорові Міжнародного бюро праці. Ця доповідь повинна супроводжуватися будь-якою відповіддю, отриманою в установлені строки від компетентного органу держави прапора. Аналогічним чином інформуються відповідні організації судновласників і моряків. Крім того, Генеральному директорові державою порту регулярно направляються статистичні дані та інформація щодо скарг, розгляд яких було завершено. Ці документи направляються для того, щоб на основі тих дій, які можуть бути визнані доцільними та невідкладними, проводився облік такої інформації й вона доводилася до відома сторін, включаючи організації судновласників і моряків, які можуть бути зацікавлені у використанні відповідних процедур звернення по допомогу.

7. Вживаються належні заходи для забезпечення конфіденційного характеру скарг, що надходять від моряків.

Керівний принцип

Керівний принцип В5.2.2. Процедури розгляду скарг моряків на березі

1. Якщо скарга, згадана в Стандарті А5.2.2, розглядається уповноваженою посадовою особою, то остання повинна спочатку перевірити, чи має ця скарга загальний характер і стосується всіх моряків на борту судна

або якоїсь окремої категорії, або вона є винятково індивідуальною справою відповідного моряка.

2. Якщо скарга має загальний характер, то повинні бути вжиті заходи для проведення ретельнішої інспекції у відповідності зі Стандартом А5.2. 1.

3. Якщо скарга стосується індивідуальної справи, то слід почати вивчення результатів процедури розгляду скарг, діючої на борту судна, з метою розв'язання даної конкретної скарги. Якщо така процедура не застосовувалась, то уповноважена посадова особа повинна запропонувати, щоб особа, яка подала скаргу, скористалася перевагами будь-яких подібних чинних процедур. Повинні існувати вагомі підстави для розгляду скарги до того, поки не будуть вичерпані всі можливості процедури розгляду скарг на борту судна. Такими підставами можуть служити неадекватний характер або невиправдане затягування внутрішніх процедур або законні побоювання особи, яка подала скаргу, щодо переслідувань у зв'язку з поданням скарги.

4. При будь-якому розслідуванні скарги уповноважена посадова особа повинна надавати капітанові, судовласникові та будь-якій іншій особі, якої стосується скарга, належні можливості для висловлення своїх міркувань.

5. Якщо держава прапора продемонструє, у відповідь на повідомлення з боку держави порту, направлене відповідно до пункту 5 Стандарту А5.2.2, що вона врегулює це питання, володіє для цього ефективними процедурами й запропонувала прийнятний план дій, то уповноважена посадова особа може утриматися від подальшої участі в розгляді цієї скарги.

Правило

Правило 5.3. Обов'язки, пов'язані з забезпеченням робочою силою

Мета: забезпечити, щоб кожна держава-член виконувала свої обов'язки згідно з цією Конвенцією, які стосуються набору й працевлаштування моряків, а також соціального захисту своїх моряків

1. Без шкоди для принципу відповідальності держави-члена за умови праці й життя моряків на судах, що плавають під її прапором, держава-член також несе відповідальність за забезпечення виконання вимог цієї Конвенції щодо набору й працевлаштування моряків, а також захисту в галузі соціального забезпечення моряків, які є її громадянами, або мають постійне місце проживання або в будь-який інший спосіб проживають на його території, в тій мірі, в якій ця відповідальність передбачається положеннями цієї Конвенції.

2. Докладні вимоги щодо виконання положень пункту 1 цього Правила викладені в Кодексі.

3. Кожна держава-член формує ефективну систему інспектування й моніторингу для забезпечення дотримання обов'язків із забезпечення робочою силою відповідно до цієї Конвенції.

4. Інформація про систему, згадану в пункті 3 цього Правила, зокрема про методи, використовувані для оцінки її ефективності, включається в доповіді держави-члена згідно зі статтею 22 Статуту Міжнародної організації праці.

Стандарт

Стандарт A5.3. Обов'язки, пов'язані із забезпеченням робочою силою

1. Кожна держава-член забезпечує виконання вимог цієї Конвенції, застосовуваних стосовно оперативної діяльності й практики служб набору та працевлаштування моряків, заснованих на його території, за допомогою системи інспектування й моніторингу, правового переслідування за порушення в галузі ліцензування, а також за допомогою інших оперативних вимог, передбачених у Стандарті A1.4.

Керівний принцип

Керівний принцип B5.3. Обов'язки, пов'язані з забезпеченням робочою силою

1. Приватні служби набору й працевлаштування моряків, які створюються на території держави-члена і які забезпечують надання послуг моряків судновласникам, де б вони не були розташовані, повинні також виконувати вимоги й нести зобов'язання з забезпечення належного дотримання судновласниками умов трудових договорів, укладених із моряками.

ДОДАТОК A5-I

Умови праці й життя моряків, що повинні інспектуватися й затверджуватися державою прапора перед видачею свідоцтва судну відповідно до пункту 1 Стандарту A5.1.3.

Мінімальний вік

Медичний огляд

Кваліфікація моряків

Трудові договори моряків

Користування послугами приватної служби набору й працевлаштування, яка підлягає ліцензуванню, сертифікації або іншим формам регулювання

Тривалість робочого часу або відпочинку

Кількість персоналу судна

Приміщення для екіпажу

Приміщення для відпочинку на борту судна

Харчування й столове обслуговування

Медичне обслуговування на борту судна

Процедури розгляду скарг на борту судна

Виплата заробітної плати

ДОДАТОК А5-II

Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві

(Примітка: До цього Свідоцтва повинна додаватися Декларація про дотримання трудових норм у морському судноплавстві)

Видано відповідно до положень Статті V і Розділу 5

Конвенції 2006 року про працю в морському судноплавстві

(надалі – «Конвенція») на підставі дозволу уряду:

.....

(повна назва держави, під прапором якої судно має право плавати)

Свідоцтво видане

(повна назва й адреса компетентної особи або організації, належним образом уповноважених відповідно до положень Конвенції)

Відомості про судно

Назва судна

Відмітні номер або букви

Порт реєстрації

Дата реєстрації

Валова місткість¹

Номер ММО

Тип судна

Назва та адреса судновласника²

¹Для суден, на які поширюється тимчасовий порядок вимірювання, прийнятий ММО, валова місткість є валовою місткістю, що зазначена у графі ПРИМІТКИ Міжнародного мірального свідоцтва (1969 р.). Див. підпункт с) пункту 1) Статті 2 Конвенції.

²Судновласник означає власника судна або будь-яку іншу організацію або особу, таку як керуючий, агент або фрахтувальник за чартером на судно без екіпажу, які взяли на себе відповідальність за експлуатацію судна від судновласника й які при цьому погодились узяти на себе всі обов'язки та всю відповідальність, покладені на судновласників відповідно до цієї Конвенції, незалежно від того, чи виконує будь-яка інша організація або особа певні обов'язки чи зобов'язання за дорученням судновласника. Див. підпункт j) пункту 1) Статті 2 Конвенції.

Цим засвідчується, що:

1. Дійсне судно пройшло інспекційну перевірку на відповідність вимогам цієї Конвенції та положенням прикладеної Декларації про дотримання трудових норм у морському судноплаванні, що додається.

2. Умови праці й життя моряків, зазначені в Додатку А5-І до Конвенції, визнані відповідними згідним вище національним вимогам країни щодо застосування Конвенції. Ці національні вимоги коротко викладені у Частині І Декларації про дотримання трудових норм у морському судноплаванні.

Це Свідоцтво дійсне до за умови проведення інспекції відповідно до положень Стандартів А5.1.3 і А5.1.4 Конвенції.

Це Свідоцтво дійсне лише в тому випадку, якщо до нього додається Декларація про дотримання трудових норм у морському судноплаванні, видана у (місце) дата

Дата проведення інспекції, на підставі якої видане дійсне свідоцтво

.....

Видано у (місце) дата

Підпис належним чином уповноваженої посадової особи, яка видала Свідоцтво

(Печатка або штамп відповідного органу, що видав свідоцтво)

Підтвердження стосовно проведення обов'язкової проміжної інспекції та будь-якої додаткової інспекції (якщо буде потреба)

Цим засвідчується, що судно було проінспектовано згідно з положеннями Стандартів А5.1.3 і А5.1.4 Конвенції й що умови праці й життя моряків, зазначені в Додатку А5-І до Конвенції, визнані відповідними згаданим вище національним вимогам щодо застосування Конвенції.

Проміжна інспекція:

Підпис

(повинна бути проведена)
(особи)

(підпис уповноваженої посадової особи)

у період між другим і

.....

третім роком після дати видачі свідоцтва)

Місце

Дата

(Печатка або штамп відповідного органу)

Додаткові підтвердження (якщо буде потреба)

Цим засвідчується, що судно було піддано додатковій інспекції з метою перевірки його відповідності національним вимогам щодо застосування Конвенції, як це потрібно відповідно до пункту 3 Стандарту А3.1 Конвенції (перереєстрація або істотна зміна приміщень для екіпажу), або з інших причин.

Додаткова

інспекція:

Підпис

.....

(якщо буде потреба)
уповноваженої посадової особи)

(підпис

Місце

Дата

Додаткова

інспекція:

Підпис

.....

(якщо буде потреба)
уповноваженої посадової особи)

(підпис

Місце

Дата

Додаткова

інспекція:

Підпис

.....

(якщо буде потреба)
уповноваженої посадової особи)

(підпис

Місце

Дата

КОНВЕНЦІЯ 2006 РОКУ ПРО ПРАЦЮ В МОРСЬКОМУ СУДНОПЛАВСТВІ

Декларація про дотримання трудових норм у морському судноплаванні – Частина I

(Примітка: цей документ повинен додаватися до Свідоцтва про відповідність судна трудовим нормам у морському судноплаванні)

Видана на підставі дозволу: (вказати назву компетентного органу, як це визначено в підпункті а) пункту 1 Статті II Конвенції)

Відповідно до положень Конвенції 2006 року про працю в морському судноплаванні зазначене нижче судно:

Назва судна	Номер ММО	Валова місткість

утримується відповідно до Стандарту А5.1.3 Конвенції.

Підписаний нижче заявляє від імені вищевказаного компетентного органу, що:

- а) положення Конвенції про працю в морському судноплаванні включені в національні вимоги, про які говориться нижче;
- б) ці національні вимоги містяться в національних положеннях, посилання на які зроблено нижче; роз'яснення, що стосуються змісту цих положень, надаються за потреби;
- с) подробиці, що стосуються будь-яких еквівалентних по суті положень, передбачених пунктами 3 і 4 Статті VI, представлені <у відповідних національних вимогах, перерахованих нижче><у розділі, присвяченому цим цілям нижче><непотрібне закреслити>;
- д) усі звільнення, надані компетентним органом згідно з Розділом 3, чітко зазначені у розділі, наведеному з цією метою нижче;
- е) всі конкретні, залежні від типу судна вимоги, передбачені національним законодавством, згадуються також у відповідних вимогах.

1. Мінімальний вік (Правило 1.1)

2. Медичний огляд (Правило 1.2)

3. Кваліфікація моряків (Правило 1.3)

4. Трудові договори моряків (Правило 2.1)

5. Користування послугами приватної служби набору й працевлаштування, яка підлягає ліцензуванню, сертифікації або іншим формам регулювання (Правило 1.4)

6. Тривалість робочого часу або відпочинку (Правило 2.3)

7. Кількість персоналу судна (Правило 2.7)
8. Житлові приміщення (Правило 3.1)
9. Умови для відпочинку на борту судна (Правило 3.1)
10. Харчування й столове обслуговування (Правило 3.2)
11. Охорона здоров'я, забезпечення безпеки й попередження нещасних випадків (Правило 4.3)
12. Медичне обслуговування на борту судна (Правило 4.1)
13. Процедури розгляду скарг на борту судна (Правило 5.1.5)
14. Виплата заробітної плати (Правило 2.2)

Прізвище:

Посада:

Підпис:

Місце:

Дата:

(печатка або штамп органу, залежно від обставин)

Еквівалентні по суті положення

(Примітка: непотрібне закреслити)

Відзначено наступні еквівалентні по суті положення, як це передбачено відповідно до пунктів 3 і 4 Статті VI Конвенції, якщо на це не вказується вище: [якщо буде потреба, дати опис]

.....

.....

Еквівалентність не була визнана

.....

Прізвище:

Посада:

Підпис:

Місце:

Дата:

(печатка або штамп органу, залежно від обставин)

Звільнення

(Примітка: непотрібне закреслити)

Наведені нижче звільнення надані компетентним органом згідно з Розділом 4 Конвенції:

.....

.....

Звільнень надано не було.

Прізвище:

Посада:

Декларація про дотримання трудових норм у морському судноплавстві – Частина II

Заходи, вжиті на забезпечення постійного дотримання положень між інспекційними перевітками

З метою забезпечення постійного дотримання положень Конвенції між інспекційними перевітками наступні заходи були розроблені судновласником, зазначеним у Свідоцтві про дотримання трудових норм у морському судноплавстві, до якого додається ця Декларація:

(Зазначте заходи, розроблені судновласником на забезпечення дотримання кожної з позицій, включених у Частину I)

1. Мінімальний вік (Правило 1.1).

.....

2. Медичний огляд (Правило 1.2).

.....

3. Кваліфікація моряків (Правило 1.3).

.....

4. Трудові договори моряків (Правило 2.1).

.....

5. Користування послугами приватної служби набору й працевлаштування, яка підлягає ліцензуванню, сертифікації або іншим формам регулювання (Правило 1.4).

.....

6. Тривалість робочого часу або відпочинку (Правило 2.3).

.....

7. Кількість персоналу судна (Правило 2.7).

.....

8. Житлові приміщення (Правило 3.1).

.....

9. Умови для відпочинку на борту судна (Правило 3.1).

.....

10. Харчування й столове обслуговування (Правило 3.2).

.....

11. Охорона здоров'я, забезпечення безпеки й попередження нещасних випадків (Правило 4.3).

.....

12. Медичне обслуговування на борту судна (Правило 4.1).

.....

13. Процедури розгляду скарг на борту судна (Правило 5.1.5).

.....

14. Виплата заробітної плати (Правило 2.2).

.....

Цим я засвідчую, що наведені вище заходи розроблені з метою забезпечення поточного дотримання в період між інспекціями, згідно з вимогами, зазначеними у Частині I.

Прізвище судновласника¹

Адреса компанії.....

Прізвище уповноваженої особи:.....

Посада:

Підпис уповноваженої особи:.....

Дата:

(Печатка або штамп судновласника)

Перераховані вище заходи були розглянуті (укажіть назву компетентного органу або належним чином визнаної організації), і після проведення інспекції судна був зроблений висновок про те, що вони відповідають вимогам, передбаченим у підпункті b) пункту 10 Стандарту А5.1.3, що стосується заходів із забезпечення первісного й подальшого дотримання вимог, викладених у Частині I цієї Декларації.

Назва:

Посада:

Адреса.....

Підпис:

Місце:

Дата:

(Печатка або штамп компетентного органу)

¹ Судновласник означає власника судна або будь-яку іншу організацію або особу, таку як керуючий, агент або фрахтувальник за чартером на судно без екіпажу, які взяли на себе відповідальність за експлуатацію судна від судновласника й які при цьому погодились узяти на себе всі обов'язки та всю відповідальність, покладені на судновласників відповідно до цієї Конвенції, незалежно від того, чи виконує будь-яка інша організація або особа певні обов'язки чи зобов'язання за дорученням судновласника. Див. підпункт j) пункту 1) Статті 2 Конвенції.

***Тимчасове свідоцтво про відповідність трудовим нормам
у морському суднопластві***

Видано відповідно до положень Статті V і Розділу 5

Конвенції 2006 року про працю в морському судноплаванні (надалі – «Конвенція») на підставі дозволу уряду:

.....

(повна назва держави, під прапором якої судно має право плавати)

Свідоцтво видане

(повна назва й адреса компетентної особи або організації, належним образом уповноважених відповідно до положень Конвенції)

Відомості про судно

Назва судна

Відмітні номер або букви

Порт реєстрації

Дата реєстрації

Валова місткість²

Номер ММО

Тип судна

Назва та адреса судновласника³

Для цілей пункту 7 Стандарту А5.1.3 Конвенції цим засвідчується, що:

- a) це судно пройшло інспекцію, у тій мірі, у якій це було доцільно та практично здійснено, на предмет перевірки відповідності вимогам Додатка А5-І до Конвенції, з урахуванням контролю за дотриманням положень, включених у підпункти b), c) і d) нижче;
- b) судновласник продемонстрував компетентному органу або визнаній організації, що на цьому судні передбачені належні процедури для забезпечення дотримання положень Конвенції;
- c) капітан судна знайомий із вимогами Конвенції та обов'язками з її застосування;
- d) відповідна інформація представлена компетентному органу або визнаній організації для заповнення Декларації про дотримання трудових норм у морському судноплаванні.

Це Свідоцтво дійсне до за умови проведення інспекцій згідно зі Стандартами А5.1.3 і А5.1.4 Конвенції.

Дата здійснення інспекції, згаданої в пункті а) вище

Видано у..... дата

Підпис належним чином уповноваженої посадової особи, що видала це тимчасове свідоцтво

(Печатка або штамп органу, що видав свідоцтво)

² Для суден, на які поширюється тимчасовий порядок вимірювання, прийнятий ММО, валова місткість є валовою місткістю, що зазначена у графі ПРИМІТКИ Міжнародного міряльного свідоцтва (1969 р.). Див. підпункт с) пункту 1) Статті 2 Конвенції.

³ Судновласник означає власника судна або будь-яку іншу організацію або особу, таку як керуючий, агент або фрахтувальник за чартером на судно без екіпажу, які взяли на себе відповідальність за експлуатацію судна від судновласника й які при цьому погодились узяти на себе всі обов'язки та всю відповідальність, покладені на судновласників відповідно до цієї Конвенції, незалежно від того, чи виконує будь-яка інша організація або особа певні обов'язки чи зобов'язання за дорученням судновласника. Див. підпункт j) пункту 1) Статті 2 Конвенції.

ДОДАТОК А5-III

Основні сфери, які підлягають ретельній інспекції уповноваженою посадовою особою в порту держави-члена, що здійснює державний портовий контроль у відповідності зі Стандартом А5.2.1.

Мінімальний вік

Кваліфікація моряків

Трудові договори моряків

Користування послугами приватної служби набору й працевлаштування, яка підлягає ліцензуванню, сертифікації або іншим формам регулювання

Тривалість робочого часу або відпочинку

Кількість персоналу судна

Приміщення для екіпажу

Приміщення для відпочинку на борту судна

Харчування й столове обслуговування

Охорона здоров'я, забезпечення безпеки й попередження нещасних випадків

Медичне обслуговування на борту судна

Процедури розгляду скарг на борту судна

Виплата заробітної плати

ДОДАТОК В5-І. ЗРАЗОК НАЦІОНАЛЬНОЇ ДЕКЛАРАЦІЇ

Див. пункт 5 Керівного принципу В5.1.3

Конвенція 2006 року про працю в морському судноплавстві

Декларація про дотримання трудових норм у морському судноплавстві – Частина І

(Примітка: ця декларація повинна додаватися до Свідоцтва про відповідність судна трудовим нормам у морському судноплавстві)

Видана на підставі дозволу: **Міністерства морського транспорту**

Відповідно до положень Конвенції 2006 року про працю в морському судноплавстві зазначене нижче судно:

Назва судна	Номер ММО	Валова місткість
ПРИКЛАД	12345	1000

утримується відповідно до Стандарту А5.1.3 Конвенції.

Підписаний нижче заявляє від імені вищевказаного компетентного органу, що:

- а) положення Конвенції про працю в морському судноплавстві включені в національні вимоги, про які говориться нижче;
- б) ці національні вимоги містяться в національних положеннях, посилання на які зроблено нижче; роз'яснення, що стосуються змісту цих положень, надаються за потреби;

- с) подробиці, що стосуються будь-яких еквівалентних по суті положень, передбачених пунктами 3 і 4 Статті VI, представлені <у відповідних національних вимогах, перерахованих нижче><у розділі, присвяченому цим цілям нижче><непотрібне закреслити>;
- d) усі звільнення, надані компетентним органом згідно з Розділом 3, чітко зазначені у розділі, наведеному з цією метою нижче;
- е) всі конкретні, залежні від типу судна вимоги, передбачені національним законодавством, згадуються також у відповідних вимогах.

1. Мінімальний вік (Правило 1.1)

Закон про морське судноплавство № 123 1905 року з поправками («Закон»), Глава X; Збірник правил про морське судноплавство («Збірник правил»), 2006 р., Правила 1111-1222.

Мінімальний вік встановлюється відповідно до положень Конвенції.

- f) Термін «нічний час» охоплює період з 21.00 до 6.00, якщо Міністерство морського транспорту («Міністерство») не затвердить інший період часу.

Додаток А містить приклади небезпечних видів робіт, заборонених для осіб молодше 18 років. На вантажних судах особи до 18 років не мають права працювати в зонах, зазначених як небезпечні на плані судна (додається до Декларації).

2. Медичний огляд (Правило 1.2)

Закон, Глава XI; Збірник правил, Правила 1223-1233.

Медичні свідоцтва повинні відповідати приписам ПДНВ, якщо вони застосовні; в інших випадках приписи ПДНВ застосовуються з будь-якими необхідними уточненнями.

Кваліфіковані окулісти, включені в список, затверджений Міністерством, можуть видавати свідоцтва про гостроту зору.

Медичний огляд відповідає приписанням Керівних принципів МОП/ММО/ВООЗ, згаданих у Керівному принципі В1.2. 1.

.....

**Декларація про дотримання трудових норм
у морському судноплавстві. Частина II**

Заходи, вжиті на забезпечення постійного дотримання положень між інспекційними перевірками

З метою забезпечення постійного дотримання положень Конвенції між інспекційними перевірками наступні заходи були розроблені судновласником, зазначеним у Свідоцтві про дотримання трудових норм у морському судноплавстві, до якого додається ця Декларація:

(Зазначте заходи, розроблені судновласником на забезпечення дотримання кожної з позицій, включених у Частина І)

1. Мінімальний вік (Правило 1.1)

Дата народження кожного моряка згадується поруч із його прізвищем у судовій ролі.

Капітан або посадова особа, що діє від його імені («компетентна посадова особа»), перевіряє судову роль на початку кожного рейса й фіксує дату цієї перевірки.

Кожний моряк молодше 18 років одержує в момент прийому на роботу пам'ятку, що забороняє йому/їй трудитися в нічний час або виконувати небезпечні види робіт, перераховані в Додатку (див. Частина І, Розділ 1 вище), або будь-яку іншу небезпечну роботу. У цій пам'ятці також моряку пропонується консультуватися з компетентною посадовою особою у випадку виникнення сумнівів по цьому питанню. Компетентна посадова особа зберігає копію пам'ятки з підписом моряка під позначкою «одержав і ознайомився», а також з датою підписання.

2. Медичний огляд (Правило 1.2)

Компетентна посадова особа зберігає медичні свідоцтва в умовах конфіденційності, а також список, розроблений під його керівництвом, у якому вказуються стосовно кожного моряка на борту судна: його функції, дата видачі медичного свідоцтва/медичних свідоцтв, що залишаються дійсними, а також стан здоров'я, зазначений у свідоцтві.

У випадку виникнення сумнівів стосовно придатності моряка за станом здоров'я до виконання функції або особливих функцій, компетентна посадова особа проводить консультації з лікарем моряка або з будь-яким іншим практикуючим кваліфікованим лікарем і записує резюме його висновків, а також його прізвище, номер телефону й дату проведення консультації.

.....

