

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ТРУДА
INTERNATIONAL LABOUR CONFERENCE

КОНВЕНЦИЯ 2006 ГОДА О ТРУДЕ В МОРСКОМ
СУДОХОДСТВЕ
MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006

Содержание	Contents	Стр/Pg
Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве	Maritime Labour Convention, 2006	4
Преамбула	Preamble	4
Общие обязательства	General obligations	
Статья I	Article I	5
Определения и сфера применения	Definitions and scope of application	
Статья II	Article II	5
Основополагающие права и принципы	Fundamental rights and principles	
Статья III	Article III	7
Трудовые и социальные права моряков	Seafarers' employment and social rights	
Статья IV	Article IV	7
Обязанности, связанные с применением и обеспечением выполнения	Implementation and enforcement responsibilities	
Статья V	Article V	8
Правила и Части А и В Кодекса	Regulations and Parts A and B of the Code	
Статья VI	Article VI	9
Консультации с организациями судовладельцев и моряков	Consultation with shipowners' and seafarers' organizations	
Статья VII	Article VII	9
Вступление в силу	Entry into force	
Статья VIII	Article VIII	9
Денонсация	Denunciation	
Статья IX	Article IX	10
Последствия вступления в силу	Effect of entry into force	
Статья X	Article X	10
Функции депозитария	Depositary functions	
Статья XI	Article XI	11
Статья XII	Article XII	12
Специальный трехсторонний комитет	Special Tripartite Committee	
Статья XIII	Article XIII	12
Изменение настоящей Конвенции	Amendment of this Convention	
Статья XIV	Article XIV	12
Поправки к Кодексу	Amendments to the Code	
Статья XV	Article XV	13
Официальные языки	Authoritative languages	
Статья XVI	Article XVI	16
Пояснительные примечания к правилам и Кодексу Конвенции о труде в морском судоходстве	Explanatory note to the Regulations and Code of the Maritime Labour Convention	17
Правила и Кодекс	The regulations and the code	19
Раздел 1. Минимальные требования в отношении труда моряков на борту судна	Title 1. Minimum requirements for seafarers to work on a ship	20
Правило 1.1 – Минимальный возраст	Regulation 1.1 – Minimum age	20
Правило 1.2 – Медицинское свидетельство	Regulation 1.2 – Medical certificate	21
Правило 1.3 – Подготовка и квалификация	Regulation 1.3 – Training and qualifications	23
Правило 1.4 – Наем и трудоустройство	Regulation 1.4 – Recruitment and placement	23
Раздел 2. Условия занятости	Title 2. Conditions of employment	30
Правило 2.1 – Трудовые договоры моряков	Regulation 2.1 – Seafarers' employment agreements	30
Правило 2.2 – Заработная плата	Regulation 2.2 – Wages	32
Правило 2.3 – Продолжительность рабочего времени и времени отдыха	Regulation 2.3 – Hours of work and hours of rest	37
Правило 2.4 – Право на отпуск	Regulation 2.4 – Entitlement to leave	40
Правило 2.5 – Репатриация	Regulation 2.5 – Repatriation	42
Правило 2.6 – Компенсации морякам в случае утраты или затопления судна	Regulation 2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering	46
Правило 2.7 – Укомплектование судов экипажами	Regulation 2.7 – Manning levels	47
Правило 2.8 – Карьерный рост, повышение квалификации и возможностей для занятости моряков	Regulation 2.8 – Career and skill development and opportunities for seafarers' employment	48
Раздел 3. Жилые помещения, условия для отдыха, питание и столовое обслуживание	Title 3. Accommodation, recreational facilities, food and catering	50
Правило 3.1 – Жилые помещения и условия для отдыха	Regulation 3.1 – Accommodation and recreational facilities	50

Правило 3.2 – Питание и столовое обслуживание	Regulation 3.2 – Food and catering	63
Раздел 4. Охрана здоровья, медицинское обслуживание, социально-бытовое обслуживание и защита в области социального обеспечения	Title 4. Health protection, medical care, welfare and social security protection	67
Правило 4.1 – Медицинское обслуживание на борту судна и на берегу	Regulation 4.1 – Medical care on board ship and ashore	67
Правило 4.2 – Ответственность судовладельцев	Regulation 4.2 – Shipowners' liability	72
Правило 4.3 – Охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев	Regulation 4.3 – Health and safety protection and accident prevention	74
Правило 4.4 – Доступ к береговым объектам социально-бытового назначения	Regulation 4.4 – Access to shore-based welfare facilities	84
Правило 4.5 – Социальное обеспечение	Regulation 4.5 – Social security	89
Раздел 5. Соблюдение и обеспечение выполнения	Title 5. Compliance and enforcement	93
Правило 5.1 – Обязанности государства флага	Regulation 5.1 – Flag State responsibilities	94
Правило 5.1.1 – Общие принципы	Regulation 5.1.1 – General principles	94
Правило 5.1.2 – Предоставление полномочий признанным организациям	Regulation 5.1.2 – Authorization of recognized organizations	95
Правило 5.1.3 – Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве	Regulation 5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance	97
Правило 5.1.4 – Инспекция и обеспечение выполнения	Regulation 5.1.4 – Inspection and enforcement	103
Правило 5.1.5 – Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна	Regulation 5.1.5 – On-board complaint procedures	108
Правило 5.1.6 – Несчастные случаи на море	Regulation 5.1.6 – Marine casualties	110
Правило 5.2 – Обязанности государства порта	Regulation 5.2 – Port State responsibilities	110
Правило 5.2.1 – Контроль судов в порту	Regulation 5.2.1 – Inspections in port	110
Правило 5.2.2 – Процедуры рассмотрения жалоб моряков на берегу	Regulation 5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures	114
Правило 5.3 – Обязанности, связанные с обеспечением рабочей силой	Regulation 5.3 – Labour-supplying responsibilities	116
Приложение A5-I	Appendix A5-I	117
Приложение A5-II	Appendix A5-II	118
Приложение A5-III	Appendix A5-III	119

КОНВЕНЦИЯ 2006 ГОДА О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ

ПРЕАМБУЛА

Генеральная конференция Международной организации труда,

созванная в Женеве Административным советом Международного бюро труда и собравшаяся 7 февраля 2006 года на свою 94-ю сессию,

желая создать единый согласованный акт, охватывающий, по мере возможности, все современные нормы существующих международных конвенций и рекомендаций о труде в морском судоходстве, а также основополагающие принципы, содержащиеся в других международных конвенциях о труде, в таких, например, как:

- Конвенция 1930 года о принудительном труде (29);
- Конвенция 1948 года о свободе ассоциации и защите права на организацию (87);
- Конвенция 1949 года о праве на организацию и на ведение коллективных переговоров (98);
- Конвенция 1951 года о равном вознаграждении (100);
- Конвенция 1957 года об упразднении принудительного труда (105);
- Конвенция 1958 года о дискриминации в области труда и занятий (111);
- Конвенция 1973 года о минимальном возрасте (138);
- Конвенция 1999 года о наихудших формах детского труда (182);

принимая во внимание основной мандат Организации, который заключается в оказании содействия обеспечению достойных условий труда,

напоминая о Декларации МОТ 1998 года об основополагающих принципах и правах в сфере труда;

принимая также во внимание, что моряки охвачены положениями других актов МОТ и обладают другими правами, которые установлены в качестве основополагающих прав и свобод, распространяющихся на всех лиц,

считая, что, с учетом глобального характера морского судоходства, моряки нуждаются в особой защите,

принимая также во внимание международные нормы в отношении безопасности судов, их экипажей и пассажиров и качественного управления движением судов, содержащиеся в Международной конвенции 1974 года по охране человеческой жизни на море с поправками, Конвенции 1972 года о международных правилах предупреждения столкновения судов в море с поправками, а также требования в отношении профессиональной подготовки и уровня компетенции моряков, содержащиеся в Международной конвенции 1978 года о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты с поправками,

MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006

PREAMBLE

The General Conference of the International Labour Organization,

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

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

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

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

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

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

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

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

напоминая, что Конвенция Организации Объединенных Наций 1982 года по морскому праву устанавливает общие правовые рамки, в которых должны осуществляться все виды деятельности в океанах и морях и что она имеет стратегическое значение в качестве основы для проведения мероприятий и сотрудничества на национальном, региональном и глобальном уровнях в морском секторе и что необходимо сохранять ее целостность,

напоминая, что статья 94 Конвенции Организации Объединенных Наций 1982 года по морскому праву устанавливает обязанности и обязательства государства флага, в частности в отношении условий труда, комплектования экипажей и социальных вопросов на борту судов, плавающих под его флагом,

напоминая о пункте 8 статьи 19 Устава Международной организации труда, в котором предусматривается, что принятие какой-либо конвенции или рекомендации Конференцией или ратификация какой-либо конвенции любым государством-членом никоим образом не затрагивает какой-либо закон, судебное решение, обычай или соглашение, которые обеспечивают соответствующим работникам более благоприятные условия, чем условия, которые предусматриваются конвенцией или рекомендацией,

преисполненные решимости добиться того, чтобы этот новый акт был составлен таким образом, чтобы в максимально возможной степени обеспечить его широкую приемлемость для правительств, судовладельцев и моряков, приверженных принципам достойного труда, чтобы он легко поддавался обновлению и чтобы его можно было эффективно применять и обеспечивать его выполнение,

постановив принять ряд предложений для реализации такого акта, что является единственным пунктом повестки дня сессии,

решив придать этим предложениям форму международной конвенции;

принимает сего двадцать третьего дня февраля месяца две тысячи шестого года следующую конвенцию, которая может именоваться Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве.

ОБЩИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Статья I

1. Каждое государство-член, ратифицирующее настоящую Конвенцию, обязуется полностью выполнять ее положения в порядке, предусмотренном в статье VI, с целью обеспечения права всех моряков на достойную занятость.
2. Государства-члены сотрудничают друг с другом в целях эффективного применения и обеспечения выполнения настоящей Конвенции.

ОПРЕДЕЛЕНИЯ И СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

Статья II

1. В целях настоящей Конвенции и если иное не предусмотрено в отдельных положениях, термин:
 - a) *компетентный орган* означает министра, правительственное ведомство или другой орган власти, уполномоченный издавать нормативные правовые акты.

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

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

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

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

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

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

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

GENERAL OBLIGATIONS

Article I

1. Each Member which ratifies this Convention undertakes to give complete effect to its provisions in the manner set out in Article VI in order to secure the right of all seafarers to decent employment.
2. Members shall cooperate with each other for the purpose of ensuring the effective implementation and enforcement of this Convention.

DEFINITIONS AND SCOPE OF APPLICATION

Article II

1. For the purpose of this Convention and unless provided otherwise in particular provisions, the term:
 - a) *competent authority* means the minister, government department or other authority having power to issue and enforce regulations, orders or other instructions having the

приказы или иные инструкции, имеющие силу закона в отношении предмета соответствующих положений, и обеспечивать их выполнение;

b) *Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве* означает декларацию, о которой упоминается в правиле 5.1.3;

c) *валовая вместимость* означает валовую вместимость, определяемую в соответствии с положениями об измерении вместимости судов, содержащимися в Приложении I к Международной конвенции 1969 года по обмеру судов или в любой другой конвенции, заменяющей ее; валовая вместимость судов, на которые распространяется временный порядок измерения, принятый Международной морской организацией, представляет собой валовую вместимость, которая указана в графе ПРИМЕЧАНИЯ Международного мерительного свидетельства (1969 г.);

d) *свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве* означает свидетельство, упоминаемое в правиле 5.1.3;

e) *требования настоящей Конвенции* относятся к требованиям, содержащимся в этих статьях, а также в правилах и в Части А Кодекса настоящей Конвенции;

f) *моряк* означает любое лицо, занятое на любой должности или работающее по найму в любом качестве на борту судна, к которому применяется настоящая Конвенция;

g) *трудовой договор моряков* означает как контракт о работе по найму, так и статьи письменного договора;

h) *служба найма и трудоустройства моряков* означает любое лицо, компанию, учреждение, агентство или другую организацию в государственном или частном секторе, которые занимаются наймом моряков по поручению судовладельцев или трудоустройством моряков у судовладельцев;

i) *судно* означает любое судно, кроме судов, которые плавают исключительно во внутренних водах, в пределах защищенных вод или в непосредственной к ним близости, либо в районах действия портовых правил;

j) *судовладелец* означает собственника судна или любую другую организацию или лицо, такое как управляющий, агент или фрахтователь по бербоут-чартеру, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от владельца судна и при этом согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые на судовладельцев в соответствии с настоящей Конвенцией, независимо от принятия на себя ответственности или выполнения отдельных обязанностей от лица судовладельца другими организациями или лицами.

2. За исключением случаев, когда прямо непредусмотрено иное, настоящая Конвенция применяется ко всем морякам.

3. В случае возникновения сомнений в отношении того, следует ли рассматривать какие-либо категории лиц в качестве моряков для целей настоящей Конвенции, данный вопрос решается компетентным органом в каждом государстве-члене после консультаций с организациями судовладельцев и моряков, заинтересованными в этом вопросе.

force of law in respect of the subject matter of the provision concerned;

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

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

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

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

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

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

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

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

j) *shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organization or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner.

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

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

4. За исключением случаев, когда прямо не предусмотрено иное, настоящая Конвенция применяется ко всем судам, находящимся в государственном или частном владении, которые обычно занимаются коммерческим морским судоходством, за исключением: судов, занятых рыбным или аналогичным промыслом и судов традиционной постройки, таких как плоскодонные шлюпки и джонки. Настоящая Конвенция не применяется к военным кораблям и вспомогательным судам военно-морского флота.

5. В случае возникновения сомнений в отношении того, применяется ли настоящая Конвенция к какому-либо судну или к отдельной категории судов, данный вопрос решается компетентным органом в каждом государстве-члене после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков.

6. В случае если компетентный орган сочтет, что в настоящее время нецелесообразно или практически невозможно применять отдельные положения Кодекса, о котором идет речь в пункте 1 статьи VI, к судну или конкретной категории судов, плавающих под флагом этого государства-члена, соответствующие положения Кодекса не применяются в объеме различий решения затрагиваемых вопросов настоящей Конвенцией и национальным законодательством или нормативными правовыми актами или коллективными соглашениями, либо иными мерами. Такое решение может приниматься только после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков и исключительно в отношении судов валовой вместимостью менее 200 и не занятых в международных рейсах.

7. Любые решения, принимаемые государством-членом в соответствии с пунктами 3, 5 или 6 настоящей статьи, указываются в его докладах, представляемых Генеральному директору Международного бюро труда, который уведомляет о них государства-члены Организации.

8. Если прямо не предусмотрено иное, то ссылка на настоящую Конвенцию одновременно представляет собой ссылку на правила и на Кодекс.

ОСНОВОПОЛАГАЮЩИЕ ПРАВА И ПРИНЦИПЫ

Статья III

Каждое государство-член удостоверяется в том, что положения его законодательства и нормативных правовых актов обеспечивают соблюдение, в контексте настоящей Конвенции, основополагающих прав на:

- a) свободу объединения и действительное признание права на ведение коллективных переговоров;
- b) упразднение всех форм принудительного или обязательного труда;
- c) эффективное искоренение детского труда; и
- d) ликвидацию дискриминации в сфере труда и профессиональной занятости.

ТРУДОВЫЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ ПРАВА МОРЯКОВ

Статья IV

1. Каждый моряк имеет право на безопасное и надежное рабочее место, которое соответствует нормам безопасности.

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

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

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

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

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

FUNDAMENTAL RIGHTS AND PRINCIPLES

Article III

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

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

SEAFARERS' EMPLOYMENT AND SOCIAL RIGHTS

Article IV

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

2. Каждый моряк имеет право на справедливые условия занятости.
 3. Каждый моряк имеет право на достойные условия труда и жизни на борту судна.
 4. Каждый моряк имеет право на охрану здоровья, медицинское обслуживание, социально-бытовое обслуживание и на другие формы социальной защиты.
 5. Каждое государство-член обеспечивает, в пределах своей юрисдикции, полную реализацию трудовых и социальных прав моряков, изложенных в предыдущих пунктах настоящей статьи, в соответствии с требованиями настоящей Конвенции. Если иное не предусмотрено в настоящей Конвенции, то такая реализация прав может быть достигнута на основе национального законодательства или нормативных правовых актов, посредством применимых коллективных соглашений, с помощью практической деятельности или иных мер.
2. Every seafarer has a right to fair terms of employment.
 3. Every seafarer has a right to decent working and living conditions on board ship.
 4. Every seafarer has a right to health protection, medical care, welfare measures and other forms of social protection.
 5. Each Member shall ensure, within the limits of its jurisdiction, that the seafarers' employment and social rights set out in the preceding paragraphs of this Article are fully implemented in accordance with the requirements of this Convention. Unless specified otherwise in the Convention, such implementation may be achieved through national laws or regulations, through applicable collective bargaining agreements or through other measures or in practice.

ОБЯЗАННОСТИ, СВЯЗАННЫЕ С ПРИМЕНЕНИЕМ И
ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ВЫПОЛНЕНИЯ

Статья V

1. Каждое государство-член применяет и обеспечивает выполнение законодательства или нормативных правовых актов либо иных мер, которые оно принимает в целях выполнения своих обязательств по настоящей Конвенции в отношении судов и моряков, находящихся под его юрисдикцией.
2. Каждое государство-член эффективно осуществляет свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом, посредством создания системы для обеспечения соблюдения требований настоящей Конвенции, включая регулярные проверки, представление докладов, мониторинг и правовые процедуры в соответствии с применимым законодательством.
3. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы суда, плавающие под его флагом, имели на борту свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве в соответствии с требованиями настоящей Конвенции.
4. Судно, к которому применяется настоящая Конвенция, может, в соответствии с международным правом, быть подвергнуто инспекции не только государством флага, но и другим государством-членом, ратифицировавшим настоящую Конвенцию, когда данное судно находится в одном из его портов, с целью определения, соблюдаются ли на этом судне требования настоящей Конвенции.
5. Каждое государство-член эффективно осуществляет свою юрисдикцию и контроль над деятельностью служб найма и трудоустройства моряков, если таковые созданы на его территории.
6. Каждое государство-член запрещает нарушать требования настоящей Конвенции и, в соответствии с международным правом, вводит санкции или требует принятия мер для исправления ситуации согласно своему законодательству, которые являются адекватными для предупреждения таких нарушений.
7. Каждое государство-член выполняет свои обязанности в соответствии с настоящей Конвенцией таким образом, чтобы обеспечить, чтобы судам любого государства, которое не ратифицировало настоящую Конвенцию, не

IMPLEMENTATION AND ENFORCEMENT
RESPONSIBILITIES

Article V

1. Each Member shall implement and enforce laws or regulations or other measures that it has adopted to fulfil its commitments under this Convention with respect to ships and seafarers under its jurisdiction.
2. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over ships that fly its flag by establishing a system for ensuring compliance with the requirements of this Convention, including regular inspections, reporting, monitoring and legal proceedings under the applicable laws.
3. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry a maritime labour certificate and a declaration of maritime labour compliance as required by this Convention.
4. A ship to which this Convention applies may, in accordance with international law, be inspected by a Member other than the flag State, when the ship is in one of its ports, to determine whether the ship is in compliance with the requirements of this Convention.
5. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over seafarer recruitment and placement services, if these are established in its territory.
6. Each Member shall prohibit violations of the requirements of this Convention and shall, in accordance with international law, establish sanctions or require the adoption of corrective measures under its laws which are adequate to discourage such violations.
7. Each Member shall implement its responsibilities under this Convention in such a way as to ensure that the ships that fly the flag of any State that has not ratified this Convention do not receive more favourable treatment than the ships that fly the

предоставлялся более благоприятный режим, чем судам, плавающим под флагом государства, которое ратифицировало ее.

ПРАВИЛА И ЧАСТИ А И В КОДЕКСА

Статья VI

1. Правила и положения Части А Кодекса являются обязательными. Положения Части В Кодекса не являются обязательными.

2. Каждое государство-член обязуется уважать права и принципы, изложенные в правилах, и выполнять каждое правило в порядке, установленном в соответствующих положениях Части А Кодекса. Кроме того, государства-члены уделяют надлежащее внимание выполнению своих обязанностей в порядке, предусмотренном в Части В Кодекса.

3. Государство-член, которое не обладает возможностями для осуществления прав и принципов в порядке, установленном в Части А Кодекса, может, если в настоящей Конвенции прямо не предусмотрено иное, выполнять Часть А на основе положений своего законодательства и нормативных правовых актов или иных мер, которые по существу эквивалентны положениям Части А.

4. Только в целях пункта 3 настоящей статьи, любой закон, нормативный правовой акт, коллективное соглашение или иная мера, обеспечивающая выполнение, считаются по существу эквивалентными, в контексте настоящей Конвенции, если государство-член удостоверится в том, что:

- a) они способствуют полному достижению общей цели и задачи соответствующего положения или положений Части А Кодекса; и
- b) они обеспечивают выполнение соответствующего положения или положений Части А Кодекса.

КОНСУЛЬТАЦИИ С ОРГАНИЗАЦИЯМИ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ И МОРЯКОВ

Статья VII

Решения о частичной отмене, изъятии или ином гибком применении настоящей Конвенции, в отношении которых в соответствии с требованиями Конвенции должны проводиться консультации с организациями судовладельцев и моряков, могут, в тех случаях когда в государстве-члене нет представительных организаций судовладельцев или моряков, приниматься этим государством-членом только на основе консультаций с Комитетом, о котором идет речь в статье XIII.

ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

Статья VIII

1. Официальные документы о ратификации настоящей Конвенции направляются Генеральному директору Международного бюро труда для регистрации.

2. Настоящая Конвенция связывает только те государства-члены Международной организации труда, документы о ратификации которых зарегистрированы Генеральным директором.

flag of any State that has ratified it.

REGULATIONS AND PARTS A AND B OF THE CODE

Article VI

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

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

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

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

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

CONSULTATION WITH SHIPOWNERS' AND SEAFARERS' ORGANIZATIONS

Article VII

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

ENTRY INTO FORCE

Article VIII

1. The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

2. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organization whose ratifications have been registered by the Director-General.

3. Настоящая Конвенция вступает в силу через 12 месяцев после даты регистрации документов о ратификации не менее 30 государств-членов, общая доля валовой вместимости торгового флота которых составляет 33 процента.

4. Впоследствии настоящая Конвенция вступает в силу для каждого государства-члена через 12 месяцев после даты регистрации его документа о ратификации.

ДЕНОНСАЦИЯ

Статья IX

1. Государство-член, ратифицировавшее настоящую Конвенцию, может по истечении десяти лет с даты ее первоначального вступления в силу денонсировать Конвенцию посредством акта о денонсации, направляемого Генеральному директору Международного бюро труда для регистрации. Денонсация вступает в силу через один год после даты регистрации акта о денонсации.

2. Каждое государство-член, которое в годичный срок по истечении упомянутого в пункте 1 настоящей статьи десятилетнего периода не воспользуется своим правом на денонсацию, предусмотренным в настоящей статье, будет связано на следующий период в десять лет и впоследствии может денонсировать настоящую Конвенцию по истечении каждого нового десятилетнего периода в порядке, установленном в настоящей статье.

ПОСЛЕДСТВИЯ ВСТУПЛЕНИЯ В СИЛУ

Статья X

Настоящая Конвенция пересматривает следующие конвенции:

Конвенцию 1920 года о минимальном возрасте для работы в море (7);

Конвенцию 1920 года о пособиях по безработице в случае кораблекрушения (8);

Конвенцию 1920 года о трудоустройстве моряков (9);

Конвенцию 1921 года о медицинском освидетельствовании подростков на борту судов (16);

Конвенцию 1926 года о трудовых договорах моряков (22);

Конвенцию 1926 года о репатриации моряков (23);

Конвенцию 1936 года о свидетельствах о квалификации лиц командного состава торговых судов (53);

Конвенцию 1936 года об оплачиваемых отпусках моряков (54);

Конвенцию 1936 года об обязательствах судовладельцев в случае болезни или травмы у моряков (55);

Конвенцию 1936 года о страховании моряков по болезни (56);

Конвенцию 1936 года о рабочем времени на борту судов и составе судового экипажа (57);

Конвенцию (пересмотренную) 1936 года о минимальном возрасте для работы в море (58);

Конвенцию 1946 года о питании и столовом обслуживании экипажей на борту судов (68);

Конвенцию 1946 года о выдаче судовым поварам свидетельств о квалификации (69);

3. This Convention shall come into force 12 months after the date on which there have been registered ratifications by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of 33 per cent.

4. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member 12 months after the date on which its ratification has been registered.

DENUNCIATION

Article IX

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in paragraph 1 of this Article, exercise the right of denunciation provided for in this Article, shall be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each new period of ten years under the terms provided for in this Article.

EFFECT OF ENTRY INTO FORCE

Article X

This Convention revises the following Conventions:

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

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

Placing of Seamen Convention, 1920 (No. 9)

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

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

Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23)

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

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

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

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

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

Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 58)

Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No. 68)

Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69)

Конвенцию 1946 года о социальном обеспечении моряков (70);	Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70)
Конвенцию 1946 года об оплачиваемых отпусках морякам (72);	Paid Vacations (Seafarers) Convention, 1946 (No. 72)
Конвенцию 1946 года о медицинском освидетельствовании моряков (73);	Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73)
Конвенцию 1946 года о выдаче матросам свидетельств о квалификации (74);	Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74)
Конвенцию 1946 года о помещениях для экипажа (75);	Accommodation of Crews Convention, 1946 (No. 75)
Конвенцию 1946 года о заработной плате, рабочем времени и составе судового экипажа (76);	Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946 (No. 76)
Конвенцию (пересмотренную) 1949 года об оплачиваемых отпусках морякам (91);	Paid Vacations (Seafarers) Convention (Revised), 1949 (No. 91)
Конвенцию (пересмотренную) 1949 года о помещениях для экипажа (92);	Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92)
Конвенцию (пересмотренную) 1949 года о заработной плате, рабочем времени и составе судового экипажа (93);	Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1949 (No. 93)
Конвенцию (пересмотренную) 1958 года о заработной плате, рабочем времени и составе судового экипажа (109);	Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958 (No. 109)
Конвенцию 1970 года о помещениях для экипажа (дополнительные положения) (133);	Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133)
Конвенцию 1970 года о предупреждении несчастных случаев (моряки) (134);	Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134)
Конвенцию 1976 года о непрерывности занятости моряков (145);	Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976 (No. 145)
Конвенцию 1976 года об оплачиваемых отпусках морякам (146);	Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976 (No. 146)
Конвенцию 1976 года о минимальных нормах в торговом флоте (147);	Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)
Протокол 1996 года к Конвенции 1976 года о минимальных нормах в торговом флоте (147);	Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)
Конвенцию 1987 года о социально-бытовом обслуживании моряков (163);	Seafarers' Welfare Convention, 1987 (No. 163)
Конвенцию 1987 года о здравоохранении и медицинском обслуживании моряков (164);	Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164)
Конвенцию (пересмотренную) 1987 года о социальном обеспечении моряков (165);	Social Security (Seafarers) Convention (Revised), 1987 (No. 165)
Конвенцию (пересмотренную) 1987 года о репатриации моряков (166);	Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166)
Конвенцию 1996 года об инспекции труда моряков (178);	Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996 (No. 178)
Конвенцию 1996 года о найме и трудоустройстве моряков (179);	Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 (No. 179)
Конвенцию 1996 года о продолжительности рабочего времени моряков и укомплектовании судов экипажами (180).	Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 180).

ФУНКЦИИ ДЕПОЗИТАРИЯ

Статья XI

1. Генеральный директор Международного бюро труда извещает все государства-члены Международной организации труда о регистрации всех ратификационных грамот, заявлений о принятии и актов о денонсации настоящей Конвенции.

DEPOSITARY FUNCTIONS

Article XI

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

2. После того как будут удовлетворены условия, предусмотренные в пункте 3 статьи VIII, Генеральный директор обращает внимание государств-членов Организации на дату вступления в силу настоящей Конвенции.

Статья XII

Генеральный директор Международного бюро труда направляет Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для регистрации в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций полные сведения относительно всех ратификационных грамот, заявлений о принятии и актов о денонсации, зарегистрированных в соответствии с настоящей Конвенцией.

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ТРЕХСТОРОННИЙ КОМИТЕТ

Статья XIII

1. Административный совет Международного бюро труда проводит постоянный обзор действия настоящей Конвенции через посредство комитета, учреждаемого им со специальной компетенцией в области трудовых норм в морском судоходстве.

2. Для рассмотрения вопросов в соответствии с настоящей Конвенцией, в состав Комитета входят по два представителя, назначаемых правительством каждого государства-члена, которое ратифицировало настоящую Конвенцию, а также представители судовладельцев и моряков, назначаемые Административным советом после консультаций с Паритетной морской комиссией.

3. Представители правительств государств-членов, которые еще не ратифицировали настоящую Конвенцию, могут принимать участие в работе Комитета, но они не имеют права участвовать в голосовании по любому вопросу, рассматриваемому в соответствии с настоящей Конвенцией. Административный совет может предлагать другим организациям или учреждениям быть представленными в Комитете в качестве наблюдателей.

4. Голоса каждого представителя судовладельцев и моряков в Комитете взвешиваются для обеспечения того, чтобы каждая из групп судовладельцев и моряков имела половину голосов от общего числа голосов правительств, представленных на соответствующем совещании и имеющих право голосовать.

ИЗМЕНЕНИЕ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ

Статья XIV

1. Поправки к любому положению настоящей Конвенции могут одобряться Генеральной конференцией Международной организации труда в рамках статьи 19 Устава Международной организации труда и правил и процедур Организации в отношении принятия конвенций. Поправки к Кодексу могут также одобряться в соответствии с процедурами, установленными в статье XV.

2. Если документы государств-членов о ратификации настоящей Конвенции зарегистрированы до одобрения поправки, то им для ратификации направляется текст поправки.

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

Article XII

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

SPECIAL TRIPARTITE COMMITTEE

Article XIII

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

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

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

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

AMENDMENT OF THIS CONVENTION

Article XIV

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

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

3. Что касается других государств-членов Организации, то в соответствии со статьей 19 Устава, им для ратификации направляется текст Конвенции с поправками.

4. Поправка считается принятой на дату регистрации документов о ратификации поправки или, в соответствующих случаях, Конвенции с поправками по крайней мере 30 государств-членов, общая доля валовой вместимости торгового флота которых составляет по меньшей мере 33 процента.

5. Поправка, одобренная в рамках статьи 19 Устава, имеет обязательную силу только для тех государств-членов Организации, ратификационные грамоты которых были зарегистрированы Генеральным директором Международного бюро труда.

6. Для любого государства-члена, упомянутого в пункте 2 настоящей статьи, поправка вступает в силу через 12 месяцев после даты принятия, упомянутой в пункте 4 настоящей статьи, или через 12 месяцев после даты регистрации документа о ратификации поправки, но в любом случае с более поздней даты.

7. При условии выполнения положений пункта 9 настоящей статьи, для государств-членов, упомянутых в пункте 3 настоящей статьи, Конвенция с поправками вступает в силу через 12 месяцев после даты принятия, упомянутой в пункте 4 настоящей статьи, или через 12 месяцев после даты регистрации документа о ратификации Конвенции, но в любом случае с более поздней даты.

8. Настоящая Конвенция остается в силе неизменной по форме и содержанию для тех государств-членов, документы о ратификации которых были зарегистрированы до одобрения поправки, но которые не ратифицировали эту поправку.

9. Каждое государство-член, ратификация настоящей Конвенции которого зарегистрирована после одобрения поправки, но до даты, указанной в пункте 4 настоящей статьи, может в заявлении, сопровождающем документ о ратификации, уточнить, что его ратификация касается Конвенции без соответствующей поправки. В случае ратификации с подобным заявлением Конвенция вступает в силу для соответствующего государства-члена через 12 месяцев после даты регистрации документа о ратификации. Если документ о ратификации не сопровождается таким заявлением или если документ о ратификации зарегистрирован на дату, указанную в пункте 4, или после этой даты, Конвенция вступает в силу для соответствующего государства-члена через 12 месяцев после даты регистрации документа о ратификации и после вступления ее в силу в соответствии с пунктом 7 настоящей статьи поправка носит обязательный характер для соответствующего государства-члена, если поправкой не предусмотрено иное.

ПОПРАВКИ К КОДЕКСУ

Статья XV

1. В Кодекс могут вноситься поправки либо в соответствии с процедурой, установленной в статье XIV, либо, если прямо не предусмотрено иное, в соответствии с процедурой, установленной в настоящей статье.

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

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

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

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

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

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

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

AMENDMENTS TO THE CODE

Article XV

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

2. Поправка к Кодексу может быть предложена на рассмотрение Генерального директора Международного бюро труда правительством любого государства-члена Организации или группой представителей судовладельцев или группой представителей моряков, назначенных в состав Комитета, о котором идет речь в статье XIII. Поправка, внесенная правительством, должна быть предложена или поддержана, по крайней мере, пятью правительствами государств-членов, которые ратифицировали Конвенцию, или группой представителей судовладельцев или моряков, упомянутых в настоящем пункте.

3. После проверки соответствия предложения о внесении поправки требованиям пункта 2 настоящей статьи, Генеральный директор незамедлительно направляет такое предложение вместе с любыми комментариями или рекомендациями, которые он считает уместными, всем государствам-членам Организации, предлагая им передать свои замечания или суждения в отношении этого предложения в течение периода продолжительностью шесть месяцев или другого такого периода (продолжительностью не менее трех месяцев, но не более девяти месяцев), устанавливаемого Административным советом.

4. По истечении периода, упомянутого в пункте 3 настоящей статьи, предложение вместе с кратким изложением замечаний или суждений, сделанных в соответствии с этим пунктом, передается Комитету для рассмотрения на его заседании. Поправка считается одобренной Комитетом, если:

a) на заседании, на котором рассматривается данное предложение, представлены не менее половины правительств государств-членов, ратифицировавших Конвенцию; и

b) за данную поправку проголосует большинство, как минимум, в две трети голосов членов Комитета; и

c) это большинство включает голоса, поданные за данную поправку, не менее половины обладающих правом голоса представителей правительств, половины представителей судовладельцев и половины представителей моряков, являющихся членами Комитета и зарегистрированных на заседании, на котором предложение поставлено на голосование.

5. Поправки, одобренные в соответствии с положениями пункта 4 настоящей статьи, представляются на рассмотрение следующей сессии Конференции для утверждения. Для такого утверждения необходимо большинство в две трети голосов, поданных присутствующими делегатами. Если такое большинство голосов не набирается, то предлагаемая поправка направляется обратно в Комитет для повторного рассмотрения в том случае, если Комитет этого пожелает.

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

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

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

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

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

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

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

6. Письменное извещение о поправках, утвержденных на Конференции, направляется Генеральным директором каждому государству-члену, документы которого о ратификации настоящей Конвенции были зарегистрированы до даты такого утверждения на Конференции. Эти государства-члены именуется далее как «государства-члены, ратифицировавшие Конвенцию». Извещение содержит ссылку на настоящую статью и устанавливает период для направления любых официальных заявлений о возражении. Продолжительность этого периода составляет два года с момента направления извещения, если во время утверждения Конференция не установит другой период, продолжительность которого в любом случае составляет не менее одного года. Копия такого извещения направляется другим государствам-членам Организации для информации.

7. Поправка, утвержденная на Конференции, считается окончательно принятой, если до момента завершения установленного периода, Генеральным директором не были получены официальные заявления о возражении против этой поправки более чем от 40 процентов государств-членов, ратифицировавших Конвенцию, и общая валовая вместимость торгового флота которых составляет не менее 40 процентов от валовой вместимости флота государств-членов, ратифицировавших Конвенцию.

8. Поправка, которая считается принятой, вступает в силу через шесть месяцев после завершения установленного периода для всех государств-членов, ратифицировавших Конвенцию, за исключением тех государств, которые официально заявили о своих возражениях в соответствии с положениями пункта 7 настоящей статьи и не отзывали такие возражения в соответствии с положениями пункта 11. Тем не менее:

a) до истечения установленного периода, каждое государство-член, ратифицировавшее Конвенцию, может направить уведомление Генеральному директору о том, что поправка вступит в силу для этого государства только после последующего специального извещения о ее принятии; и

b) до вступления в силу поправки, каждое государство-член, ратифицировавшее Конвенцию, может направить уведомление Генеральному директору о том, что оно не будет применять эту поправку в течение определенного периода времени.

9. Поправка, которая является предметом уведомления, упомянутого в подпункте a) пункта 8 настоящей статьи, вступает в силу для государства-члена, направившего такое уведомление, через шесть месяцев после того, как это государство-член направит Генеральному директору извещение о принятии данной поправки, или в момент, когда эта поправка впервые вступит в силу, но в любом случае с более поздней даты.

10. Период, упомянутый в подпункте b) пункта 8 настоящей статьи, не превышает одного года с момента вступления поправки в силу, или более продолжительного срока, который может быть определен на Конференции во время утверждения поправки.

11. Государство-член, которое официально заявило о возражении против данной поправки, может в любое время заявить об отзыве своих возражений. Если уведомление о таком отзыве возражений получено Генеральным директором после вступления поправки в

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

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

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

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

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

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

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

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

силу, то поправка вступает в силу для данного государства-члена через шесть месяцев после даты регистрации этого уведомления.

12. После вступления поправки в силу, Конвенция может быть ратифицирована только в измененном виде.

13. В той мере, в какой свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве касается вопросов, охваченных поправкой к Конвенции, которая вступила в силу:

a) государство-член, которое приняло эту поправку, не обязано предоставлять связанные с Конвенцией преимущества в отношении свидетельств о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, выдаваемых судам, плавающим под флагом другого государства-члена, которое:

(i) в соответствии с пунктом 7 настоящей статьи официально заявило о возмущении против этой поправки и не отозвало это возмущение; или

(ii) в соответствии с подпунктом а) пункта 8 настоящей статьи направило уведомление о том, что его принятие этой поправки обусловлено последующим специальным извещением и не принимает эту поправку; и

b) государство-член, которое приняло данную поправку, распространяет связанные с Конвенцией преимущества в отношении свидетельств о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, выдаваемых судам, плавающим под флагом другого государства-члена, которое направило уведомление в соответствии с подпунктом b) пункта 8 настоящей статьи о том, что оно не будет применять эту поправку в течение периода, установленного в соответствии с пунктом 10 настоящей статьи.

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЯЗЫКИ

Статья XVI

Английский и французский варианты текста настоящей Конвенции имеют одинаковую силу.

on which the notice was registered.

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

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

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

(i) pursuant to paragraph 7 of this Article, has formally expressed disagreement to the amendment and has not withdrawn such disagreement; or

(ii) pursuant to paragraph 8(a) of this Article, has given notice that its acceptance is subject to its subsequent express notification and has not accepted the amendment; and

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

AUTHORITATIVE LANGUAGES

Article XVI

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

**ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ПРИМЕЧАНИЯ К ПРАВИЛАМ И
КОДЕКСУ КОНВЕНЦИИ О ТРУДЕ В МОРСКОМ
СУДОХОДСТВЕ**

1. Настоящие пояснительные примечания, которые не являются частью Конвенции о труде в морском судоходстве, представляют собой общее руководство по Конвенции.

2. Конвенция состоит из трех различных, но взаимосвязанных частей: статей, правил и Кодекса.

3. В статьях и правилах устанавливаются основные права и принципы, а также базовые обязательства государств-членов, ратифицировавших Конвенцию. Статьи и правила могут быть изменены только Конференцией в рамках статьи 19 Устава Международной организации труда (см. статью XIV Конвенции).

4. В Кодексе содержится подробная информация о выполнении правил. Он состоит из Части А (обязательные стандарты) и Части В (факультативные руководящие принципы). В Кодекс могут вноситься поправки на основе упрощенной процедуры, изложенной в статье XV Конвенции. Поскольку Кодекс содержит подробные положения о выполнении, то поправки в него должны вноситься в рамках общей сферы применения статей и правил.

5. Правила и Кодекс объединены по общим темам в рамках пяти разделов:

Раздел 1: Минимальные требования в отношении труда моряков на борту судна

Раздел 2: Условия занятости

Раздел 3: Жилые помещения, условия для отдыха, питание и столовое обслуживание

Раздел 4: *Раздел 4:* Охрана здоровья, медицинское обслуживание, социально-бытовое обслуживание и защита в области социального обеспечения

Раздел 5: Соблюдение и обеспечение выполнения

6. Каждый раздел содержит группы положений, касающихся отдельного права или принципа (или меры по обеспечению выполнения в разделе 5), и имеющих соответствующую нумерацию. Первая группа в разделе 1 включает, например, правило 1.1, стандарт A1.1 и руководящий принцип B1.1 (о минимальном возрасте).

7. Конвенция преследует три основные цели:

a) заложить (в своих статьях и правилах) прочный свод прав и принципов;

b) обеспечить (посредством Кодекса) значительную степень гибкости в отношении путей осуществления государствами-членами этих прав и принципов; и

c) обеспечить (посредством раздела 5) надлежащее соблюдение и выполнение этих прав и принципов.

8. Гибкий характер применения положений предусматривается в двух областях: первая область – это возможность для государства-члена, в случае необходимости (см. пункт 3 статьи VI), выполнять подробные требования Части А Кодекса на основе принципа эквивалентности по существу (как это определено в пункте 4 статьи VI).

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

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

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

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

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

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

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

Title 2: Conditions of employment

Title 3: Accommodation, recreational facilities, food and catering

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

Title 5: Compliance and enforcement

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

7. The Convention has three underlying purposes:

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

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

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

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

9. Вторая область гибкого применения обеспечивается за счет формулирования в более общем виде обязательных требований многих положений в Части А, предоставляя тем самым более широкую свободу действий в отношении конкретных мер, которые должны быть предусмотрены на национальном уровне. В таких случаях в факультативной Части В Кодекса даются рекомендации в отношении выполнения. Таким образом государства-члены, ратифицировавшие Конвенцию, могут устанавливать характер мер, которые можно было бы ожидать от них согласно соответствующему общему обязательству в Части А (а также мер, которые не обязательно потребовались бы в данном конкретном случае). Например, в соответствии со стандартом А4.1 (Медицинское обслуживание на борту судна и на берегу), на всех судах должен быть обеспечен немедленный доступ к необходимым медикаментам для медицинского ухода (подпункт b) пункта 1), и они должны «иметь на борту судовую аптечку» (подпункт a) пункта 4). Добросовестное выполнение этого последнего обязательства, несомненно, означает нечто большее, чем наличие на борту каждого судна судовой аптечки. Более точное указание о том, что связано с выполнением этого обязательства, с тем чтобы обеспечить надлежащее хранение, использование и поддержание содержимого судовой аптечки, дается в соответствующем руководящем принципе В4.1.1(пункт 4).

10. Государства-члены, ратифицировавшие Конвенцию, не связаны соответствующими рекомендациями, и, как указывается в положениях в разделе 5 в отношении государственного портового контроля, инспекции будут проводиться лишь с целью проверки выполнения соответствующих требований настоящей Конвенции (статей, правил и стандартов в Части А). Однако, в соответствии с пунктом 2 статьи VI, государства-члены должны уделять надлежащее внимание выполнению своих обязанностей по Части А Кодекса в порядке, предусмотренном в Части В. Если, после должного рассмотрения соответствующих руководящих принципов, государство-член принимает решение о принятии различных мер, чтобы обеспечить надлежащее хранение, использование и поддержание содержимого судовой аптечки, если использовать приведенный выше пример, как того требует стандарт в Части А, то это считается приемлемым. С другой стороны, следуя рекомендациям, содержащимся в Части В, соответствующее государство-член, а также органы МОТ, ответственные за осуществление надзора за применением международных трудовых конвенций, могут быть уверены, без дальнейшего рассмотрения этого вопроса, в том, что предусмотренные государством-членом меры являются адекватными для выполнения обязательств по Части А, к которым относится данный руководящий принцип.

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

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

ПРАВИЛА И КОДЕКС

THE REGULATIONS AND THE CODE

**РАЗДЕЛ 1. МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ В
ОТНОШЕНИИ ТРУДА МОРЯКОВ НА БОРТУ СУДНА*****Правило 1.1 – Минимальный возраст***

Цель: обеспечить, чтобы на борту судна не работали лица моложе установленного возраста

1. Не допускается прием на работу, привлечение к работе или использование труда на борту судна лиц моложе минимального возраста.
2. На момент первоначального вступления в силу настоящей Конвенции минимальный возраст составляет 16 лет.
3. Более высокий минимальный возраст устанавливается в обстоятельствах, определяемых в Кодексе.

Стандарт A1.1 – Минимальный возраст

1. Запрещается принимать на работу, привлекать к работе или использовать труд на борту судна лиц в возрасте до 16 лет.
2. Запрещается труд в ночное время моряков в возрасте до 18 лет. Применительно к настоящему стандарту термин «ночное время» определяется в соответствии с национальным законодательством и практикой. Он охватывает период не менее девяти часов, начинающийся не позднее полуночи и заканчивающийся не ранее пяти часов утра.
3. Исключения в отношении строгого соблюдения ограничения, касающегося труда в ночное время, могут делаться компетентным органом, если:
 - a) это положение будет препятствовать эффективной профессиональной подготовке моряков, осуществляемой в соответствии с утвержденными программами и календарными планами; или
 - b) особый характер обязанностей или утвержденная программа профессиональной подготовки требуют, чтобы моряки, на которых распространяется это исключение, выполняли свои обязанности в ночное время, а соответствующий орган власти определяет, на основе консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, что эта работа не будет оказывать неблагоприятного влияния на их здоровье или благополучие.
4. Запрещается принимать на работу, привлекать к работе или использовать труд моряков в возрасте до 18 лет, если такая работа может угрожать их здоровью или безопасности. Типы таких работ определяются национальным законодательством или нормативными правовыми актами, либо компетентным органом после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, согласно соответствующим международным нормам.

Руководящий принцип B1.1 – Минимальный возраст

1. При установлении требований, касающихся условий труда и жизни моряков, государства-члены должны особое внимание уделять нуждам и потребностям молодых лиц до 18 лет.

**TITLE 1. MINIMUM REQUIREMENTS FOR SEAFARERS TO
WORK ON A SHIP*****Regulation 1.1 – Minimum age***

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

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

Standard A1.1 – Minimum age

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

Guideline B1.1 – Minimum age

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

Правило 1.2 – Медицинское свидетельство

Цель: обеспечить, чтобы все моряки были пригодны по состоянию здоровья к выполнению своих обязанностей в море

1. Моряки не допускаются к работе на борту судна, если они не представят документ, удостоверяющий их пригодность по состоянию здоровья к выполнению своих обязанностей.
2. Исключения могут допускаться только в соответствии с положениями, содержащимися в Кодексе.

Стандарт A1.2 – Медицинское свидетельство

1. Компетентный орган требует, чтобы перед началом работы на борту судна моряки имели действительное медицинское свидетельство, удостоверяющее их пригодность по состоянию здоровья к выполнению обязанностей, связанных с работой в море.

2. Для обеспечения того, чтобы медицинские свидетельства действительно отражали состояние здоровья моряков в свете обязанностей, которые они должны выполнять, компетентный орган, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков и с должным учетом применяемых международных руководящих принципов, упомянутых в Части В настоящего Кодекса, предписывает характер медицинского освидетельствования и свидетельства.

3. Настоящий стандарт не ущемляет положения самого последнего варианта Международной конвенции 1978 года о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты с поправками (Конвенции ПДНВ). Медицинское свидетельство, выдаваемое в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ, принимается компетентным органом применительно к целям правила 1.2. Принимается также медицинское свидетельство, отвечающее по существу этим требованиям, в отношении моряков, не охваченных положениями Конвенции ПДНВ.

4. Медицинское свидетельство выдается практикующим врачом, обладающим надлежащей квалификацией, либо, если речь идет о свидетельстве, касающемся только зрения, – лицом, уполномоченным компетентным органом выдавать такие свидетельства. Практикующие врачи должны пользоваться полной профессиональной независимостью при принятии своих медицинских заключений на основе процедур медицинского освидетельствования.

5. Моряки, которым отказано в выдаче свидетельства или в отношении которых установлена их ограниченная трудоспособность, в частности в отношении времени работы, рабочего места или географического района плавания, имеют возможность пройти новое освидетельствование у другого независимого практикующего врача или независимого медицинского арбитра.

6. В каждом медицинском свидетельстве удостоверяется, в частности, что:

- a) слух и зрение соответствующего моряка, а также цветоощущение для моряков, которые должны выполнять обязанности, при которых их пригодность к работе может пострадать в результате нарушения цветоощущения, являются вполне удовлетворительными;

Regulation 1.2 – Medical certificate

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

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

Standard A1.2 – Medical certificate

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

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

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

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

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

6. Each medical certificate shall state in particular that:

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

b) соответствующий моряк не страдает от каких-либо медицинских отклонений, которые могут обостриться в результате работы в море или сделать моряка непригодным по состоянию здоровья для такой работы, либо угрожать здоровью других лиц на борту судна.

7. Если в соответствии с требованиями, связанными с выполнением особых обязанностей соответствующими моряками, либо в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ 1978 года с поправками не устанавливается более краткий промежуток времени, то:

a) медицинское свидетельство остается в силе не более двух лет, однако если моряку не исполнилось 18 лет, то в этом случае максимальный срок его действия составляет один год;

b) свидетельство о цветоощущении остается в силе не более шести лет.

8. В чрезвычайных обстоятельствах компетентный орган может допускать к работе моряка без действительного медицинского свидетельства на период до захода в следующий порт, где моряк может получить медицинское свидетельство у квалифицированного практикующего врача, при условии, что:

a) срок действия такого разрешения не превышает трех месяцев;

b) соответствующий моряк имеет медицинское свидетельство, срок действия которого истек недавно.

9. Если срок действия свидетельства истекает во время рейса, то это свидетельство продолжает оставаться в силе до захода в следующий порт, в котором моряк может получить медицинское свидетельство у квалифицированного практикующего врача при условии, что этот период времени не превышает трех месяцев.

10. Медицинские свидетельства для моряков, занятых на судах, как правило, выполняющих международные рейсы, должны выдаваться как минимум на английском языке.

Руководящий принцип В.1.2 – Медицинское свидетельство

Руководящий принцип В.1.2.1 – Международные руководящие принципы

1. Компетентные органы, практикующие врачи, работники контрольных органов, судовладельцы, представители моряков и все другие лица, заинтересованные в проведении медицинских освидетельствований с целью определения пригодности по состоянию здоровья кандидатов к работе моряком, а также уже работающих моряков, должны выполнять положения, содержащиеся в *Руководстве МОТ/ВОЗ по проведению периодических медицинских освидетельствований моряков и медицинских освидетельствований перед выходом в море*, включая его любые последующие переиздания и любые иные применимые международные руководства, публикуемые Международной организацией труда, Международной морской организацией и Всемирной организацией здравоохранения.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Guideline B1.2 – Medical certificate

Guideline B1.2.1 – International guidelines

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

Правило 1.3 – Подготовка и квалификация

Цель: обеспечить, чтобы моряки получали профессиональную подготовку или квалификацию для выполнения своих обязанностей на борту судна

1. Моряки не допускаются к работе на судне, если они не прошли профессиональную подготовку или не получили диплом (свидетельство), удостоверяющее их компетентность, или иным образом не подтвердили квалификацию, позволяющую им выполнять свои обязанности.
2. Моряки допускаются к работе на борту судна лишь в том случае, если они успешно завершили прохождение подготовки по вопросам личной безопасности на борту судна.
3. Профессиональная подготовка и выдача диплома (свидетельства) в соответствии с носящими обязательный характер актами, принятыми Международной морской организацией, считаются соответствующими требованиям положений пунктов 1 и 2 настоящего правила.
4. Каждое государство-член, которое в момент ратификации настоящей Конвенции было связано Конвенцией 1946 года о выдаче матросам свидетельств о квалификации (74) продолжает выполнять обязательства, вытекающие из этой конвенции до тех пор, пока не будут приняты и не вступят в силу обязательные положения Международной морской организации или пока не истечет пять лет после вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 3 статьи VIII, но в любом случае с более ранней даты.

Правило 1.4 – Найм и трудоустройство

Цель: обеспечить, чтобы моряки имели доступ к эффективной и четко регулируемой системе найма и трудоустройства моряков

1. Все моряки имеют доступ к эффективной, адекватной и подотчетной системе поиска занятости на борту судна, который осуществляется для моряков бесплатно.
 2. Службы найма и трудоустройства моряков, действующие на территории государства-члена, соответствуют нормам, установленным в Кодексе.
- Каждое государство-член принимает требование в отношении моряков, которые работают на судах, плавающих под его флагом, чтобы судовладельцы, пользующиеся услугами служб найма и трудоустройства моряков, расположенных в странах или на территориях, на которые не распространяется сфера действия настоящей Конвенции, обеспечивали соответствие этих служб требованиям, установленным в Кодексе.

Стандарт A1.4 – Найм и трудоустройство

1. Каждое государство-член, в котором действует государственная служба найма и трудоустройства моряков, обеспечивает, чтобы эта служба действовала в соответствии с установленным порядком, обеспечивающим защиту и уважение прав моряков в сфере занятости, предусмотренных в настоящей Конвенции.

Regulation 1.3 – Training and qualifications

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

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

Regulation 1.4 – Recruitment and placement

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

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

Standard A1.4 – Recruitment and placement

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

2. Если на территории государства-члена действуют частные службы найма и трудоустройства моряков, основной задачей которых является наем и трудоустройство моряков или которые нанимают и трудоустраивают значительное число моряков, то их деятельность осуществляется только в соответствии с основанной на нормах системой лицензирования или сертификации, либо иной формой регулирования. Эта система создается, модифицируется или изменяется только после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков. В случае сомнений относительно того, применима ли настоящая Конвенция к той или иной частной службе найма и трудоустройства, этот вопрос решается компетентным органом каждого государства-члена после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков. Неоправданный количественный рост частных служб найма и трудоустройства не поощряется.

3. Положения пункта 2 настоящего стандарта применяются также, в той мере, в которой они признаются целесообразными компетентным органом, в результате консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, в отношении услуг по найму и трудоустройству, оказываемых какой-либо организацией моряков на территории государства-члена, в целях укомплектования судов, плавающих под флагом этого государства-члена, моряками, являющимися его гражданами. Услуги, предусматриваемые настоящим пунктом, должны удовлетворять следующим условиям:

- a) служба найма и трудоустройства функционирует в режиме, предусмотренном коллективным договором, заключенным между этой организацией и судовладельцем;
- b) как организация моряков, так и судовладелец находятся на территории этого государства-члена;
- c) в государстве-члене действуют национальное законодательство или нормативные правовые акты или оно придерживается установленного порядка санкционирования или регистрации коллективных договоров, разрешающих работу службы найма и трудоустройства; и
- d) служба найма и трудоустройства функционирует в упорядоченном режиме, и предпринимаются необходимые меры, сопоставимые с мерами, предусмотренными в пункте 5 настоящего стандарта, по защите прав моряков в области занятости и содействию им.

4. Ничто в настоящем стандарте или правиле 1.4 не направлено на то, чтобы:

- a) препятствовать государству-члену иметь бесплатную государственную службу найма и трудоустройства моряков в рамках политики, направленной на удовлетворение потребностей моряков и судовладельцев, независимо от того, является ли эта служба частью государственной службы занятости, обслуживающей всех работников и работодателей, либо координируется ею; или
- b) возложить на государство-член обязанность устанавливать систему для обеспечения деятельности частных служб по найму и трудоустройству моряков на его территории.

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

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

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

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

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

5. Государство-член, принимая систему, упомянутую в пункте 2 настоящего стандарта, как минимум, включает в свое законодательство и нормативные правовые акты или иные меры положения, содержащие:

a) запрет на использование службами найма и трудоустройства моряков средств, механизмов или списков, направленных на то, чтобы помешать морякам или воспрепятствовать морякам получить рабочее место, на которое они имеют право в соответствии со своей квалификацией;

b) требование о том, чтобы на моряков не возлагалась прямо или косвенно оплата полностью или частично комиссионных или иных издержек за наем и трудоустройство, либо за предоставление рабочего места, за исключением расходов, которые моряк несет в связи с получением предусмотренного национальным законодательством медицинского свидетельства, национальной книжки моряка и паспорта или других аналогичных личных проездных документов, исключая, однако, расходы, связанные с получением виз, которые несет судовладелец; и

c) обеспечение того, чтобы службы найма и трудоустройства моряков, действующие на его территории:

(i) вели и постоянно обновляли список всех моряков, наем и трудоустройство которых были обеспечены ими, который должен быть доступен компетентному органу для проверки;

(ii) удостоверяться в том, что моряки были информированы о своих правах и обязанностях, указанных в трудовых договорах, перед приемом на работу или в его процессе, что были приняты надлежащие меры, позволяющие морякам ознакомиться с содержанием трудовых договоров перед их подписанием и после этого, и что они получили по экземпляру этих трудовых договоров;

(iii) проверяли, чтобы моряки, нанятые или трудоустроенные ими, обладали квалификацией и имели документы, необходимые для выполнения соответствующих работ, и чтобы трудовые договоры моряков соответствовали действующему законодательству и нормативным правовым актам, а также положениям коллективного договора, который является частью трудового договора;

(iv) по мере возможности, удостоверяться в том, что судовладелец обладает средствами для обеспечения защиты моряков от опасности оказаться без средств к существованию в иностранном порту;

(v) рассматривали любые жалобы в отношении своей деятельности и реагировали на них, а также информировали компетентный орган о всех неурегулированных жалобах;

(vi) устанавливали систему защиты в форме страхования или в иной равнозначной форме в целях компенсации морякам денежного ущерба, который они могут понести в результате невыполнения службой найма и трудоустройства своих обязательств перед моряками или соответствующим судовладельцем своих обязательств перед моряками в соответствии с трудовым договором.

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

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

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

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

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

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

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

(iv) make sure, as far as practicable, that the shipowner has the means to protect seafarers from being stranded in a foreign port;

(v) examine and respond to any complaint concerning their activities and advise the competent authority of any unresolved complaint;

(vi) establish a system of protection, by way of insurance or an equivalent appropriate measure, to compensate seafarers for monetary loss that they may incur as a result of the failure of a recruitment and placement service or the relevant shipowner under the seafarers' employment agreement to meet its obligations to them.

6. Компетентный орган осуществляет строгий надзор и контроль за всеми службами найма и трудоустройства моряков, действующими на территории соответствующего государства-члена. Все лицензии или сертификаты, либо аналогичные формы разрешения на осуществление оперативной деятельности частных служб на его территории предоставляются или возобновляются только после проверки того, что соответствующая служба найма и трудоустройства моряков отвечает требованиям национального законодательства и нормативных правовых актов.

7. Компетентный орган обеспечивает наличие адекватных механизмов и процедур для расследования, в случае необходимости, жалоб, касающихся деятельности служб найма и трудоустройства моряков, с привлечением, в зависимости от обстоятельств, представителей судовладельцев и моряков.

8. Каждое государство-член, ратифицировавшее настоящую Конвенцию, насколько это практически возможно, консультирует своих граждан в отношении возможных проблем, связанных с наймом на работу на судне, плавающем под флагом государства, которое не ратифицировало настоящую Конвенцию, пока оно не убедится в том, что применяются нормы, эквивалентные тем, которые устанавливаются в настоящей Конвенции. Меры, принимаемые в этой связи ратифицирующим государством, не противоречат принципу свободного передвижения работников, предусмотренному в договорах, участниками которых могут быть оба этих государства.

9. Каждое государство-член, ратифицировавшее настоящую Конвенцию, требует, чтобы судовладельцы судов, плавающих под его флагом, которые пользуются услугами служб найма и трудоустройства моряков, расположенных в странах или на территориях, на которые не распространяется сфера действия настоящей Конвенции, обеспечивали, чтобы, насколько это практически возможно, эти службы соответствовали требованиям настоящего стандарта.

10. Ничто в настоящем стандарте не следует понимать как ограничение обязанностей и ответственности судовладельцев или государства-члена в отношении судов, которые плавают под его флагом.

Руководящий принцип B1.4 – Наем и трудоустройство

Руководящий принцип B1.4.1 – Организационные и оперативные руководящие принципы

1. При выполнении своих обязанностей в соответствии с пунктом 1 стандарта A1.4, компетентный орган должен принимать во внимание:

- a) принятие необходимых мер для содействия эффективному сотрудничеству между службами найма и трудоустройства моряков, как частными, так и государственными;
- b) потребности морской отрасли как на национальном, так и на международном уровнях при разработке, с участием судовладельцев, моряков и соответствующих образовательных учреждений, программ подготовки моряков, которые входят в состав экипажа судна и отвечают за безопасность плавания судов и за операции по предупреждению загрязнения;

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

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

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

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

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

Guideline B1.4 – Recruitment and placement

Guideline B1.4.1 – Organizational and operational guidelines

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

- a) taking the necessary measures to promote effective cooperation among seafarer recruitment and placement services, whether public or private;
- b) the needs of the maritime industry at both the national and international levels, when developing training programmes for seafarers that form the part of the ship's crew that is responsible for the ship's safe navigation and pollution prevention operations, with the participation of shipowners, seafarers and the relevant training institutions;

c) принятие соответствующих мер для обеспечения сотрудничества с представительными организациями судовладельцев и моряков в организации и деятельности государственных служб найма и трудоустройства моряков, там где они существуют;

d) определение, с должным учетом защиты права на частную жизнь и необходимости защиты конфиденциальности данных, условий, в соответствии с которыми персональные данные моряков могут обрабатываться службами найма и трудоустройства моряков, включая сбор, хранение, обработку и направление таких данных третьим сторонам;

e) принятие мер для сбора и анализа всей соответствующей информации о морском рынке труда, включая текущее и перспективное предложение моряков, которые работают в составе экипажей, в разбивке по возрасту, полу, должности и квалификации, а также данные о потребностях отрасли, причем сбор данных о возрасте и поле допускается только в статистических целях или для использования в рамках программы предупреждения дискриминации по признаку возраста или пола;

f) обеспечение того, чтобы персонал, ответственный за осуществление контроля над государственными и частными службами найма и трудоустройства моряков, выполняющих функции, связанные с обеспечением безопасности плавания и предупреждением загрязнения, имел адекватную профессиональную подготовку, включая установленный опыт работы в море, и соответствующие знания в морской отрасли, включая соответствующие морские международные акты по профессиональной подготовке, дипломированию и трудовым нормам;

g) предписание эксплуатационных норм и принятие кодексов поведения и этических норм для служб найма и трудоустройства моряков; и

h) осуществление контроля за системой лицензирования или сертификации на основе системы стандартов качества.

2. При создании системы, упомянутой в пункте 2 стандарта A1.4, каждое государство-член должно предъявлять требования к службам найма и трудоустройства моряков, сформированным на его территории, в отношении разработки и поддержания подлежащей контролю оперативной практики. Такая оперативная практика в отношении частных служб найма и трудоустройства моряков и, в той мере, в какой это практически применимо в отношении государственных служб набора и трудоустройства моряков, должна охватывать следующие вопросы:

a) проблемы, касающиеся медицинских освидетельствований, выдачи удостоверений личности моряков, а также такие другие вопросы, решение которых может потребоваться для получения моряком рабочего места;

b) поддержание, с должным учетом права на частную жизнь и необходимости защиты конфиденциальности данных, полного и всестороннего учета данных о моряках, охватываемых их системой найма и трудоустройства, которые должны включать следующие данные, но не ограничиваться ими:

(i) данные о квалификации моряков;

c) making suitable arrangements for the cooperation of representative shipowners' and seafarers' organizations in the organization and operation of the public seafarer recruitment and placement services, where they exist;

d) determining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, the conditions under which seafarers' personal data may be processed by seafarer recruitment and placement services, including the collection, storage, combination and communication of such data to third parties;

e) maintaining an arrangement for the collection and analysis of all relevant information on the maritime labour market, including the current and prospective supply of seafarers that work as crew classified by age, sex, rank and qualifications, and the industry's requirements, the collection of data on age or sex being admissible only for statistical purposes or if used in the framework of a programme to prevent discrimination based on age or sex;

f) ensuring that the staff responsible for the supervision of public and private seafarer recruitment and placement services for ship's crew with responsibility for the ship's safe navigation and pollution prevention operations have had adequate training, including approved sea-service experience, and have relevant knowledge of the maritime industry, including the relevant maritime international instruments on training, certification and labour standards;

g) prescribing operational standards and adopting codes of conduct and ethical practices for seafarer recruitment and placement services; and

h) exercising supervision of the licensing or certification system on the basis of a system of quality standards.

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

a) medical examinations, seafarers' identity documents and such other items as may be required for the seafarer to gain employment;

b) maintaining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, full and complete records of the seafarers covered by their recruitment and placement system, which should include but not be limited to:

(i) the seafarers' qualifications;

- (ii) данные о стаже работы;
- (iii) персональные данные, касающиеся работы по найму;
- (iv) медицинские данные, относящиеся к работе по найму;
- c) поддержание и обновление списков судов, для которых службы найма и трудоустройства моряков предоставляли моряков, и обеспечение необходимых средств для поддержания связи с этими службами в чрезвычайных обстоятельствах в любое время;
- d) процедуры, обеспечивающие предупреждение эксплуатации моряков службами найма и трудоустройства моряков или их персоналом в отношении предложения о трудоустройстве на конкретные суда или в конкретные компании;
- e) процедуры предупреждения возможности эксплуатации моряков в связи с проблемой выдачи авансов или совершения иных финансовых сделок между судовладельцами и моряками, которые осуществляются службами найма и трудоустройства моряков;
- f) четкое указание затрат, если таковые существуют, которые моряк может совершить в процессе трудоустройства;
- g) обеспечение того, чтобы моряки получали информацию о любых конкретных условиях, связанных с рабочим местом, на которое они нанимаются, и о конкретной политике судовладельца, касающейся их занятости;
- h) процедуры, которые не противоречат принципам справедливости и соответствуют национальному законодательству, практике и коллективным договорам, если таковые существуют, для рассмотрения случаев некомпетентности или нарушения дисциплины;
- i) процедуры, обеспечивающие, насколько это практически возможно, чтобы все обязательные свидетельства и документы, представляемые при найме на работу, были действительными и не были получены обманным путем, а также проверку подлинности рекомендаций и отзывов о трудовой деятельности;
- j) процедуры, обеспечивающие, чтобы просьбы о получении информации или о консультациях, поступающие от семей моряков, которые находятся в плавании, удовлетворялись быстро, доброжелательно и бесплатно; и
- k) проверку того, чтобы условия труда на борту судов, на которые они трудоустраивают моряков, соответствовали действующим коллективным договорам, заключаемым между судовладельцем и представительной организацией моряков, а также проведение политики, в соответствии с которой моряки направляются только тем судовладельцам, которые предлагают условия занятости морякам, соответствующие действующему законодательству или нормативным правовым актам, либо коллективным договорам.
3. Международное сотрудничество между государствами-членами и соответствующими организациями должно поощряться и включать:
- a) систематический обмен информацией о морской отрасли и рынке труда на двусторонней, региональной и многосторонней основе;
- b) обмен информацией о морском трудовом законодательстве;
- (ii) record of employment;
- (iii) personal data relevant to employment; and
- (iv) medical data relevant to employment;
- c) maintaining up-to-date lists of the ships for which the seafarer recruitment and placement services provide seafarers and ensuring that there is a means by which the services can be contacted in an emergency at all hours;
- d) procedures to ensure that seafarers are not subject to exploitation by the seafarer recruitment and placement services or their personnel with regard to the offer of engagement on particular ships or by particular companies;
- e) procedures to prevent the opportunities for exploitation of seafarers arising from the issue of joining advances or any other financial transaction between the shipowner and the seafarers which are handled by the seafarer recruitment and placement services;
- f) clearly publicizing costs, if any, which the seafarer will be expected to bear in the recruitment process;
- g) ensuring that seafarers are advised of any particular conditions applicable to the job for which they are to be engaged and of the particular shipowner's policies relating to their employment;
- h) procedures which are in accordance with the principles of natural justice for dealing with cases of incompetence or indiscipline consistent with national laws and practice and, where applicable, with collective agreements;
- i) procedures to ensure, as far as practicable, that all mandatory certificates and documents submitted for employment are up to date and have not been fraudulently obtained and that employment references are verified;
- j) procedures to ensure that requests for information or advice by families of seafarers while the seafarers are at sea are dealt with promptly and sympathetically and at no cost; and
- k) verifying that labour conditions on ships where seafarers are placed are in conformity with applicable collective bargaining agreements concluded between a shipowner and a representative seafarers' organization and, as a matter of policy, supplying seafarers only to shipowners that offer terms and conditions of employment to seafarers which comply with applicable laws or regulations or collective agreements.
3. Consideration should be given to encouraging international cooperation between Members and relevant organizations, such as:
- a) the systematic exchange of information on the maritime industry and labour market on a bilateral, regional and multilateral basis;
- b) the exchange of information on maritime labour legislation;

- | | |
|--|--|
| с) согласование политики, рабочих методов и законодательства, регулирующих найм и трудоустройство моряков; | с) the harmonization of policies, working methods and legislation governing recruitment and placement of seafarers; |
| d) совершенствование процедур и условий для международного найма и трудоустройства моряков; | d) the improvement of procedures and conditions for the international recruitment and placement of seafarers; and |
| е) использование персонала с учетом предложения моряков и спроса на них, а также потребностей морской отрасли. | e) workforce planning, taking account of the supply of and demand for seafarers and the requirements of the maritime industry. |

РАЗДЕЛ 2. УСЛОВИЯ ЗАНЯТОСТИ**Правило 2.1 – Трудовые договоры моряков**

Цель: обеспечить, чтобы моряки имели справедливый трудовой договор

1. Условия занятости моряка излагаются или устанавливаются в виде четкого письменного договора, имеющего обязательную юридическую силу. Они соответствуют нормам, установленным в настоящем Кодексе.
2. Трудовой договор моряка согласовывается с моряком на условиях, которые обеспечивают моряку возможность изучить его и получить консультации относительно условий, предусмотренных в договоре, и свободно принять их до подписания договора.
3. В той мере, в какой это соответствует национальным законодательству и практике государства-члена, трудовой договор моряка предполагает включение в него положений действующих коллективных договоров.

Стандарт A2.1 – Трудовые договоры моряков

1. Каждое государство-член принимает законодательство или нормативные правовые акты, содержащие положения о том, чтобы суда, плавающие под его флагом, удовлетворяли следующим требованиям:

- a) моряки, работающие на судах, плавающих под его флагом, имеют подписанный как моряком, так и судовладельцем или представителем судовладельца трудовой договор моряка (или если они не являются наемными работниками – иной документ, свидетельствующий о заключении подрядного или аналогичного договора), положения которого предусматривают для него достойные условия труда и жизни на борту судна в соответствии с требованиями настоящей Конвенции;
- b) морякам, подписывающим трудовой договор, предоставляется возможность для его изучения и получения консультаций о содержании этого договора до его подписания, а также любые другие возможности, которые представляются необходимыми для обеспечения свободного заключения ими договора на основе достаточного понимания своих прав и обязанностей;
- c) как судовладелец, так и моряк, которые являются сторонами трудового договора, получают подписанный экземпляр трудового договора моряка;
- d) принимаются меры для обеспечения того, чтобы моряки на борту судна, включая капитана судна, могли свободно получать четкую информацию относительно условий их найма и чтобы такая информация, включая копию трудового договора моряка, была также доступна для должностных лиц компетентного органа, в том числе в портах захода судна;
- e) каждому моряку вручается документ, содержащий сведения о его службе на борту судна.

2. Если коллективный договор полностью или частично включается в трудовой договор моряка, то на борту судна хранится копия этого договора. Если трудовой договор моряка и любые положения действующего коллективного договора составлены не на английском языке, то на английском языке должны иметься следующие документы (за исключением слов осуществляющих только

TITLE 2. CONDITIONS OF EMPLOYMENT**Regulation 2.1 – Seafarers' employment agreements**

Purpose: To ensure that seafarers have a fair employment agreement

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

Standard A2.1 – Seafarers' employment agreements

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

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

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

внутренние рейсы):

- a) копия стандартной формы договора;
- b) те положения коллективного договора, которые подлежат инспекции при контроле государством порта в соответствии с правилом 5.2.

3. Документ, упомянутый в подпункте е) пункта 1 настоящего стандарта, не содержит никакой оценки качества работы моряка или сведений о размере его заработной платы. Форма этого документа, заносимые в него сведения и способ их занесения определяются национальным законодательством.

4. Каждое государство-член принимает законодательство и нормативные правовые акты, регулирующие положения, которые включаются в трудовой договор моряка, руководствуясь своим национальным законодательством. Трудовой договор моряка в любом случае содержит следующие данные:

- a) фамилию, имя и отчество моряка, дату его рождения или возраст и место его рождения;
 - b) имя и адрес судовладельца;
 - c) место и дату заключения трудового договора моряка;
 - d) должность, на которую нанимается моряк;
 - e) размер заработной платы моряка или, там, где это применимо, – формулу, используемую для ее исчисления;
 - f) размер оплаты ежегодного отпуска или, там, где это применимо, – формулу, используемую для ее исчисления;
 - g) срок и условия прекращения действия договора, включая:
 - (i) если договор заключен на неопределенный срок – условия, дающие право любой из сторон расторгнуть его, а также срок для уведомления о расторжении при условии, что такой срок не будет более коротким для судовладельца, чем для моряка;
 - (ii) если договор заключен на определенный срок – точную дату истечения срока договора; и
 - (iii) если договор заключен на один рейс – порт назначения и время, которое должно истечь по прибытии в порт, прежде чем моряк может быть списан с судна;
 - h) медицинское обслуживание и пособия по социальному обеспечению, предоставляемые моряку судовладельцем;
 - i) право моряка на репатриацию;
 - j) ссылку на коллективный договор, если это применимо;
- k) любые другие данные, требуемые в соответствии с национальным законодательством.

5. Каждое государство-член принимает законодательство и нормативные правовые акты, устанавливающие минимальный срок уведомления, подаваемого соответственно моряками и судовладельцами, в отношении досрочного прекращения действия трудового договора моряка. Продолжительность этого минимального срока определяется после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, но составляет не менее семи дней.

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

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

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

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

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

6. В обстоятельствах, которые в соответствии с национальным законодательством или нормативными правовыми актами, либо действующим коллективным договором признаются в качестве основания, оправдывающего прекращение трудовых отношений в более короткие сроки или без уведомления, срок подачи уведомления может быть короче минимального срока. При определении этих обстоятельств каждое государство-член обеспечивает, чтобы принималась во внимание необходимость прекращения моряком трудового договора, без каких-либо санкций, в более короткие сроки или вообще без уведомления в связи с семейными или иными причинами чрезвычайного характера.

Руководящий принцип B2.1 – Трудовые договоры моряков

Руководящий принцип B2.1.1 – Послужной список

1. При определении данных, заносимых в послужной список, упомянутый в подпункте е) пункта 1 стандарта A2.1, каждое государство-член обеспечивает, чтобы этот документ содержал достаточно сведений с переводом на английский язык, чтобы облегчить получение другой работы или удовлетворять требованиям морской службы в отношении повышения квалификации или продвижения по службе. Трудовая книжка моряка может удовлетворять требованиям подпункта е) пункта 1 этого стандарта.

Правило 2.2 – Заработная плата

Цель: обеспечить, чтобы моряки получали плату за свою службу

1. Все моряки получают плату за свой труд на регулярной основе и полностью, в соответствии со своими трудовыми договорами.

Стандарт A2.2 – Заработная плата

1. Каждое государство-член требует, чтобы плата, причитающаяся морякам, работающим на судах, плавающих под его флагом, осуществлялась на реге одного раза в месяц и в соответствии с действующим коллективным договором.

2. Моряки получают ежемесячный отчет о причитающихся платежах и выплаченных суммах, включая заработную плату, дополнительные платежи и ставки обменного курса, используемые в тех случаях, когда платежи осуществляются в валюте или по ставкам, которые отличаются от согласованных.

3. Каждое государство-член требует, чтобы судовладельцы принимали меры, изложенные, в частности, в пункте 4 настоящего стандарта, позволяющие морякам передавать все свои заработки или их часть своим семьям или иждивенцам, либо имеющим на то юридическое право доверенным лицам.

4. К мерам, направленным на обеспечение возможности морякам передавать свои заработки своим семьям, относятся:

а) система, позволяющая морякам в самом начале своей работы или в течение периода их работы выделять по своему усмотрению часть своей заработной платы для перевода через регулярные периоды времени своим семьям посредством банковских переводов или аналогичным способом;

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

Guideline B2.1 – Seafarers' employment agreements

Guideline B2.1.1 – Record of employment

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

Regulation 2.2 – Wages

Purpose: To ensure that seafarers are paid for their services

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

Standard A2.2 – Wages

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

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

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

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

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

b) требование о том, чтобы такие переводы осуществлялись в должное время и непосредственно лицу или лицам, указанным моряком.

5. Любая плата за услуги, предусмотренные в пунктах 3 и 4 настоящего стандарта, должна иметь разумный размер, а обменный курс в соответствии с национальным законодательством или нормативными правовыми актами применяется по преобладающей рыночной ставке или по официально публикуемой ставке, которые не должны быть неблагоприятными для моряка, если не предусмотрено иное.

6. Каждое государство-член, которое принимает национальные законодательство или нормативные правовые акты, регулирующие заработную плату моряков, должным образом учитывает руководящие принципы, содержащиеся в Части В настоящего Кодекса.

Руководящий принцип B2.2 – Заработная плата

Руководящий принцип B2.2.1 – Специальные определения

1. Применительно к настоящему руководящему принципу термин:

a) *квалифицированный матрос* означает любого моряка, в отношении которого признается, что он обладает необходимой квалификацией для выполнения любых обязанностей, которые могут потребоваться от матроса, несущего службу на палубе, кроме обязанностей старшего матроса или специалиста рядового состава, либо который определен как таковой в соответствии с национальными законодательством, нормативными правовыми актами или практикой, либо коллективным договором;

b) *базовая оплата труда или базовая заработная плата* означает плату, независимо от ее структуры, за работу в течение нормального рабочего времени; она не включает выплат за сверхурочную работу, премий, пособий, оплаченного отпуска или какого-либо иного дополнительного вознаграждения;

c) *паушальная сумма оплаты труда* означает плату, которая включает базовую заработную плату и другие выплаты, связанные с оплатой труда; паушальная сумма оплаты труда может включать компенсации за всю выполненную сверхурочную работу и все иные связанные с оплатой труда пособия, либо может включать только определенные виды пособий с их частичным суммированием;

d) *рабочее время* означает время, в течение которого моряки обязаны выполнять работу в интересах судна;

e) *сверхурочное время* означает время, в течение которого выполняется работа сверх нормальной продолжительности рабочего времени.

Руководящий принцип B2.2.2 – Исчисление и выплата

1. Для моряков, вознаграждение которых включает отдельную компенсацию за выполненную сверхурочную работу:

a) для исчисления заработной платы нормальная продолжительность рабочего времени в открытом море и в порту не должна превышать восьми часов в день;

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

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

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

Guideline B2.2 – Wages

Guideline B2.2.1 – Specific definitions

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

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

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

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

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

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

Guideline B2.2.2 – Calculation and payment

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

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

b) для исчисления сверхурочного времени количество обычных рабочих часов в неделю, за которые причитается базовая оплата труда или базовая заработная плата, должно устанавливаться национальным законодательством или нормативными правовыми актами, если оно не определяется в коллективных договорах, но не должно превышать 48 часов в неделю; коллективные договоры могут предусматривать другие, но не менее благоприятные условия;

c) ставка или ставки компенсации за сверхурочную работу, которые должны быть как минимум на 25 процентов выше почасовой ставки базовой оплаты труда или базовой заработной платы, должны устанавливаться национальным законодательством или нормативными правовыми актами, либо коллективными договорами, если это применимо; и

d) учет всей сверхурочной работы должен вестись капитаном или лицом, назначенным капитаном, и подписываться моряком не реже одного раза в месяц.

2. Для моряков, оплата труда которых суммируется полностью или частично:

a) в трудовом договоре моряка должно четко указываться, там, где это уместно, количество рабочих часов, которые моряк должен отработать за это вознаграждение, а также любые дополнительные выплаты, которые могут причитаться дополнительно к паушальной сумме оплаты труда, с указанием оснований их выплаты;

b) в случае почасовой оплаты за сверхурочную работу, выполненную сверх количества часов, предусмотренных паушальной суммой оплаты труда, почасовая ставка должна быть не менее чем на 25 процентов выше базовой ставки, соответствующей нормальной продолжительности рабочего времени, как она определена в пункте 1 настоящего руководящего принципа; тот же принцип должен применяться в случае, если оплата сверхурочной работы включается в паушальную сумму оплаты труда;

c) размер той части полностью или частично паушальной заработной платы, которая соответствует нормальной продолжительности рабочего времени, как она определена в подпункте а) пункта 1 настоящего руководящего принципа, должен быть не ниже действующей ставки минимальной заработной платы; и

d) для моряков, оплата труда которых является частично паушальной, учет всех отработанных сверхурочных часов должен вестись и подписываться в соответствии с положениями подпункта d) пункта 1 настоящего руководящего принципа.

3. Национальное законодательство или нормативные правовые акты, либо коллективные договоры могут предусматривать компенсацию за сверхурочную работу или работу, выполняемую в течение еженедельного выходного дня и в праздничные дни, посредством предоставления, как минимум, эквивалентного периода времени, свободного от службы и от обязанности находиться на борту судна, или посредством предоставления дополнительного отпуска вместо денежного вознаграждения, или каким-либо иным образом.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Национальные законодательство и нормативные правовые акты, принимаемые после консультаций с представительными организациями судовладельцев и моряков, или, там, где это уместно, коллективные договоры должны учитывать следующие принципы:

a) принцип равного вознаграждения за равноценный труд должен применяться ко всем морякам, занятым на одном судне, без какой-либо дискриминации по признаку расы, цвета кожи, пола, вероисповедания, политических взглядов, национальной принадлежности или социального происхождения;

b) трудовой договор моряка, указывающий действующие ставки или размеры заработной платы, должен находиться на борту судна; информация о размерах или ставках заработной платы должна предоставляться каждому моряку посредством выдачи ему, по крайней мере, одного подписанного экземпляра с соответствующей информацией на языке, который ему понятен, либо путем размещения экземпляра договора в доступном для экипажа месте, либо любым другим подходящим способом;

c) заработная плата должна выплачиваться в валюте, имеющей законное обращение; там, где это уместно, выплаты могут осуществляться банковским переводом, банковским чеком, почтовым чеком или денежным переводом;

d) при прекращении трудовых отношений все причитающееся вознаграждение должно быть выплачено без неоправданных задержек;

e) компетентный орган должен устанавливать адекватные санкции или принимать иные соответствующие меры для исправления ситуации, если судовладельцы неоправданно задерживают или не производят выплату всего причитающегося вознаграждения;

f) заработная плата должна перечисляться непосредственно на банковский счет, указанный моряком, если последний не дал иных указаний в письменной форме;

g) с учетом требований подпункта h) настоящего пункта, судовладелец не должен ограничивать свободу моряка распоряжаться своим вознаграждением;

h) удержания из вознаграждения должны допускаться только в тех случаях, когда:

(i) это прямо предусмотрено в национальном законодательстве или нормативных правовых актах, либо в соответствующем коллективном договоре, а моряк был информирован в наиболее подходящей, по мнению компетентного органа, форме об условиях таких удержаний;

(ii) в сумме эти удержания не превышают уровень, установленный национальным законодательством, нормативными правовыми актами, коллективными договорами или судебными решениями в отношении осуществления таких удержаний;

i) не допускаются удержания из суммы вознаграждения моряка в связи с принятием его на работу или сохранением за ним его рабочего места;

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

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

b) the seafarers' employment agreement specifying the applicable wages or wage rates should be carried on board the ship; information on the amount of wages or wage rates should be made available to each seafarer, either by providing at least one signed copy of the relevant information to the seafarer in a language which the seafarer understands, or by posting a copy of the agreement in a place accessible to seafarers or by some other appropriate means;

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

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

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

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

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

h) deduction from remuneration should be permitted only if:

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

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

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

ж) моряки не должны подвергаться никаким денежным штрафам помимо тех, которые предусмотрены в национальных законодательствах, нормативных правовых актах, коллективных договорах или в рамках иных мер;

к) компетентный орган должен обладать полномочиями инспектировать снабжение и услуги, предоставляемые морякам на борту судна, для обеспечения того, чтобы практиковались справедливые и разумные цены в интересах заинтересованных моряков;

л) в той мере, в какой требования моряков в отношении заработной платы и других сумм, причитающихся им в связи с их работой, не обеспечиваются в соответствии с положениями Международной конвенции 1993 года о привилегированных требованиях и ипотечном залоге, такие требования должны быть защищены в соответствии с Конвенцией 1992 года о защите требований трудящихся в случае неплатежеспособности их предпринимателя (173).

5. Каждое государство-член должно, после консультаций с представительными организациями судовладельцев и моряков, применять процедуры расследования жалоб, касающихся всех вопросов, затрагиваемых в настоящем руководящем принципе.

Руководящий принцип B2.2.3 – Минимальная заработная плата

1. Не ущемляя принцип свободного ведения коллективных переговоров, каждое государство-член должно, после консультаций с представительными организациями судовладельцев и моряков, устанавливать процедуры определения минимальной заработной платы моряков. Представительные организации судовладельцев и моряков должны принимать участие в осуществлении таких процедур.

2. При установлении таких процедур и определении минимальной заработной платы должно внимание уделять международным трудовым нормам, касающимся определения минимальной заработной платы, а также следующим принципам:

a) размер минимальной заработной платы должен учитывать особенности труда моряков, штатную численность экипажей судов и нормальную продолжительность рабочего времени моряков;

b) размер минимальной заработной платы должен корректироваться с учетом изменений стоимости жизни и нужд моряков.

3. Компетентный орган должен обеспечивать:

a) посредством системы надзора и санкций выплату заработной платы, размер которой был бы не ниже установленной ставки или ставок;

b) чтобы каждый моряк, получивший вознаграждение по ставкам ниже минимальной заработной платы, посредством не дорогостоящих и ускоренных судебных или иных процедур мог взыскать сумму, которую он недополучил.

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

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

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

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

Guideline B2.2.3 – Minimum wages

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

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

a) the level of minimum wages should take into account the nature of maritime employment, crewing levels of ships, and seafarers' normal hours of work; and

b) the level of minimum wages should be adjusted to take into account changes in the cost of living and in the needs of seafarers.

3. The competent authority should ensure:

a) by means of a system of supervision and sanctions, that wages are paid at not less than the rate or rates fixed; and

b) that any seafarers who have been paid at a rate lower than the minimum wage are enabled to recover, by an inexpensive and expeditious judicial or other procedure, the amount by which they have been underpaid.

Руководящий принцип B2.2.4 – Минимальная ежемесячная базовая оплата труда или размер заработной платы квалифицированных моряков

1. Базовая оплата труда или заработная плата за календарный месяц службы квалифицированного моряка должна быть не ниже суммы, периодически устанавливаемой Паритетной морской комиссией или иным органом, уполномоченным Административным советом Международного бюро труда. По решению Административного совета Генеральный директор извещает государства-члены Международной организации труда о каждом пересмотре установленной таким образом суммы.

2. Ничто в настоящем руководящем принципе не должно рассматриваться как наносящее ущерб договоренностям, достигнутым между судовладельцами или их организациями и организациями моряков в отношении регулирования стандартных минимальных норм и условий занятости, при условии, что эти нормы и условия признаются компетентным органом.

Правило 2.3 – Продолжительность рабочего времени и времени отдыха

Цель: обеспечить регулирование рабочего времени и времени отдыха моряков

1. Каждое государство-член обеспечивает регулирование продолжительности рабочего времени или времени отдыха моряков.

2. Каждое государство-член устанавливает максимальную продолжительность рабочего времени или минимальную продолжительность времени отдыха за определенные периоды времени, которые должны соответствовать положениям настоящего Кодекса.

Стандарт A2.3 – Продолжительность рабочего времени и времени отдыха

1. Применительно к настоящему стандарту термин:

- a) *рабочее время* означает время, в течение которого моряк обязан выполнять работу в интересах судна;
- b) *время отдыха* означает время, выходящее за рамки рабочего времени; этот термин не включает короткие перерывы.

2. Каждое государство-член устанавливает в пределах, указанных в пунктах 5-8 настоящего стандарта, максимальную продолжительность рабочего времени, которая не должна превышать в течение определенного периода времени, либо минимальную продолжительность отдыха, который должен предоставляться в течение определенного периода времени.

3. Каждое государство-член признает, что нормальная продолжительность рабочего времени моряков, как и других работников, рассчитывается на основе восьмичасового рабочего дня при одном выходном дне в неделю и отдыхе в праздничные нерабочие дни. Однако это не препятствует установлению государством-членом процедур, дающих право на заключение или регистрацию коллективного договора, в котором нормальное рабочее время моряков устанавливается на не менее благоприятной основе, чем в настоящем стандарте.

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

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

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

Regulation 2.3 – Hours of work and hours of rest

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

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

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

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

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

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

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

3. Each Member acknowledges that the normal working hours' standard for seafarers, like that for other workers, shall be based on an eight-hour day with one day of rest per week and rest on public holidays. However, this shall not prevent the Member from having procedures to authorize or register a collective agreement which determines seafarers' normal working hours on a basis no less favourable than this standard.

4. При определении национальных норм, каждое государство-член принимает во внимание опасность, связанную с усталостью моряков, особенно тех из них, в функции которых входит обеспечение безопасности плавания, а также безопасной эксплуатации судна.

5. Пределы рабочего времени или времени отдыха устанавливаются следующим образом:

a) максимальная продолжительность рабочего времени не превышает:

(i) 14 часов в течение любого 24-часового периода; и

(ii) 72 часов в течение любого периода в семь дней; или

b) минимальная продолжительность времени отдыха составляет не менее:

(i) десяти часов в течение любого 24-часового периода; и

(ii) 77 часов в течение любого периода в семь дней.

6. Время отдыха можно делить не более чем на два периода, продолжительность одного из которых составляет не менее шести часов, а интервал между последовательными периодами отдыха не превышает 14 часов.

7. Учения, учебные тревоги по борьбе с пожаром и тревоги по оставлению судна, а также учения, предписываемые национальным законодательством, нормативными правовыми актами и международными актами, проводятся таким образом, чтобы свести к минимуму нарушение времени отдыха и не вызывать усталость.

8. В ситуациях, когда моряк находится на дежурстве, например при наличии машинного помещения с безвахтенным обслуживанием, ему предоставляется в порядке компенсации адекватный период отдыха, если вызовами на рабочее место нарушается нормальная продолжительность времени отдыха.

9. В случае отсутствия коллективного договора или арбитражного решения, или если компетентный орган определяет, что положения коллективного договора или арбитражного решения недостаточны для проведения в жизнь положений пунктов 7 или 8 настоящего стандарта, компетентный орган определяет такие положения, которые обеспечивают соответствующим морякам достаточное время отдыха.

10. Каждое государство-член требует, чтобы на легкодоступном месте вывешивался график с указанием внутреннего трудового распорядка на борту судна, в котором по каждой должности указываются, как минимум:

a) режим работы в море и в порту;

b) максимальная продолжительность рабочего времени или минимальная продолжительность времени отдыха, предусматриваемые законодательством, нормативными правовыми актами или коллективными договорами.

11. Указанный в пункте 10 настоящего стандарта график составляется по стандартной форме на рабочем языке или языках, используемых на судне, а также на английском языке.

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

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

a) maximum hours of work shall not exceed:

(i) 14 hours in any 24-hour period; and

(ii) 72 hours in any seven-day period; or

b) minimum hours of rest shall not be less than:

(i) ten hours in any 24-hour period; and

(ii) 77 hours in any seven-day period.

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

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

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

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

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

a) the schedule of service at sea and service in port; and

b) the maximum hours of work or the minimum hours of rest required by national laws or regulations or applicable collective agreements.

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

12. Каждое государство-член требует ведения учета ежедневной продолжительности рабочего времени моряков или ежедневной продолжительности времени их отдыха для цели проверки соблюдения положений пунктов с 5 по 11 настоящего стандарта. Компетентный орган устанавливает единую форму такого учета, принимая во внимание любые имеющиеся руководящие принципы Международной организации труда, или использует стандартную форму, разработанную Организацией. В единой форме используется язык или языки, указанные в пункте 11 настоящего стандарта. Моряки получают копию относящихся к ним учетных записей, которая заверяется капитаном или уполномоченным им лицом, а также моряками.

13. Ничто в пунктах 5 и 6 настоящего стандарта не препятствует государству-члену иметь национальные законодательство, нормативные правовые акты или процедуру, посредством которых компетентный орган разрешал бы или регистрировал коллективные договоры, позволяющие отступать от установленных норм. В такого рода отступлениях необходимо следовать, по мере возможности, положениям настоящего стандарта, но можно принимать во внимание более частые или более продолжительные периоды отпусков или предоставление компенсационных отгулов несущим вахту морякам или морякам, работающим на борту судов, совершающих непродолжительные рейсы.

14. Ничто в настоящем стандарте не ущемляет право капитана судна требовать от моряка, чтобы он работал необходимое количество часов для обеспечения безопасности непосредственно судна, людей, находящихся на борту, или груза, а также для оказания помощи другим судам или людям, терпящим бедствие в море. Соответственно, капитан может приостанавливать действие графика рабочего времени или времени отдыха и требовать от моряка, чтобы он работал необходимое количество часов до восстановления нормальной ситуации. Как только после восстановления нормальной ситуации появляется практическая возможность, капитан принимает меры к тому, чтобы морякам, работавшим в течение предусмотренного графиком времени отдыха, был предоставлен адекватный период времени отдыха.

Руководящий принцип B2.3 – Продолжительность рабочего времени и времени отдыха

Руководящий принцип B2.3.1 – Молодые моряки

1. В море и в порту в отношении всех молодых моряков в возрасте до 18 лет должны применяться следующие положения:

- a) продолжительность рабочего времени молодых моряков не должна превышать восьми часов в день и 40 часов в неделю, а работа в сверхурочное время допускается только в неизбежных обстоятельствах, связанных с соображениями безопасности;
- b) следует предоставлять достаточное время для каждого приема пищи, а также должен ежедневно предоставляться обеденный перерыв, по крайней мере, на один час;
- c) должен предоставляться, как только появляется возможность, 15-минутный отдых после каждых двух часов непрерывной работы.

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

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

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

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

Guideline B2.3.1 – Young seafarers

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

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

2. В исключительных ситуациях положения пункта 1 настоящего руководящего принципа можно не применять, если:

a) они не имеют практического смысла для молодых моряков в составе палубной и машинной службы и службы быта, назначенных для несения вахты или работающих по заранее установленному графику со смещенными вахтами; или

b) может быть нарушена эффективная подготовка молодых моряков в соответствии с установленными программами и планами.

3. Подобные исключительные ситуации должны регистрироваться с указанием причин и заверяться капитаном.

4. Положения пункта 1 настоящего руководящего принципа не освобождают молодых моряков от общей обязанности всех моряков работать в чрезвычайных обстоятельствах, предусмотренных в пункте 14 стандарта A2.3.

Правило 2.4 – Право на отпуск

Цель: обеспечить, чтобы моряки имели адекватный отпуск

1. Каждое государство-член требует, чтобы морякам, занятым на судах, плавающих под его флагом, предоставлялся оплачиваемый ежегодный отпуск при соответствующих условиях и в соответствии с положениями настоящего Кодекса.

2. Морякам предоставляется увольнение на берег для обеспечения их здоровья и благополучия, а также с учетом оперативных требований занимаемой ими должности.

Стандарт A2.4 – Право на отпуск

1. Каждое государство-член принимает законодательство и нормативные правовые акты, определяющие минимальные нормы ежегодного отпуска для моряков, занятых на судах, плавающих под его флагом, должным образом учитывая особые потребности моряков в отношении такого отпуска.

2. С учетом коллективного договора, законодательства или нормативных правовых актов, предусматривающих соответствующие методы исчисления, учитывающие особые потребности моряков в этом отношении, ежегодный оплачиваемый отпуск исчисляется из расчета не менее 2,5 календарных дней за каждый месяц работы. Способ исчисления срока службы определяется компетентным органом или иным соответствующим механизмом в каждой стране. Отсутствие на работе по уважительной причине не засчитывается в качестве ежегодного отпуска.

3. Запрещается любое согласие на отказ от права на минимальный ежегодный оплачиваемый отпуск, предусмотренный в настоящем стандарте, за исключением случаев, предусмотренных компетентным органом.

Руководящий принцип B2.4 – Право на отпуск

Руководящий принцип B2.4.1 – Исчисление отпуска

1. В соответствии с условиями, определяемыми компетентным органом или соответствующим механизмом в каждой стране, выполнение работы, не предусмотренной в трудовом договоре, засчитывается в стаж работы.

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

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

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

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

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

Regulation 2.4 – Entitlement to leave

Purpose: To ensure that seafarers have adequate leave

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

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

Standard A2.4 – Entitlement to leave

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

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

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

Guideline B2.4 – Entitlement to leave

Guideline B2.4.1 – Calculation of entitlement

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

2. В соответствии с условиями, определяемыми компетентным органом или соответствующим коллективным договором, отсутствие на работе для прохождения утвержденных курсов морской профессиональной подготовки или по таким причинам, как болезнь, травма или беременность и роды, должно засчитываться в стаж работы.

3. Уровень оплаты в период ежегодного отпуска должен устанавливаться в соответствии с обычным уровнем вознаграждения моряка, предусмотренным в национальных законодательствах, нормативных правовых актах или в действующем трудовом договоре моряка. Право на отпуск моряков, проработавших менее одного года или в случае прекращения трудовых отношений, исчисляется на пропорциональной основе.

4. Нижеследующее не должно засчитываться как часть ежегодного оплачиваемого отпуска:

a) официальные и традиционные праздники, признаваемые как таковые государством флага, независимо от того, приходится ли они на период ежегодного оплачиваемого отпуска или нет;

b) периоды потери трудоспособности в результате болезни, травмы или беременности и родов, в соответствии с условиями, определяемыми компетентным органом или соответствующим механизмом в каждой стране;

c) временное увольнение на берег, предоставляемое моряку во время действия трудового договора;

d) компенсационный отпуск любого рода, в соответствии с условиями, определяемыми компетентным органом или соответствующим механизмом в каждой стране.

Руководящий принцип B2.4.2 – Использование ежегодного отпуска

1. Время, когда должен использоваться ежегодный отпуск, если это не устанавливается нормативными правовыми актами, коллективным договором, арбитражным решением или иными средствами, соответствующими национальной практике, должно определяться судовладельцем после консультаций и, по мере возможности, по соглашению с заинтересованными моряками или их представителями.

2. Моряки в принципе должны иметь право на ежегодный отпуск в том месте, с которым у них имеются существенные связи и которым обычно является то же место, куда они имеют право быть репатрированы. Нельзя требовать от моряков, чтобы они без своего согласия использовали причитающийся им отпуск в каком-либо ином месте, за исключением случаев, предусмотренных в трудовом договоре моряков, национальном законодательстве или нормативных правовых актах.

3. Если морякам предлагается взять свой ежегодный отпуск в месте ином, чем то, которое разрешается пунктом 2 настоящего руководящего принципа, то они должны иметь право на бесплатный проезд к тому месту, где они поступили или были приняты на работу, в зависимости от того, что ближе к их дому; суточные и другие расходы, непосредственно связанные с их обратной поездкой, должны покрываться за счет судовладельца; время на проезд не должно вычитаться из ежегодного оплачиваемого отпуска, положенного моряку.

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

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

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

a) public and customary holidays recognized as such in the flag State, whether or not they fall during the annual leave with pay;

b) periods of incapacity for work resulting from illness or injury or from maternity, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country;

c) temporary shore leave granted to a seafarer while under an employment agreement; and

d) compensatory leave of any kind, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.

Guideline B2.4.2 – Taking of annual leave

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

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

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

4. Моряк, уходящий в ежегодный отпуск, должен отзываться только в чрезвычайных обстоятельствах и с его согласия.

Руководящий принцип B2.4.3 – Деление и накопление

1. Деление ежегодного оплачиваемого отпуска на части или накопление такого ежегодного отпуска, причитающегося за один год, с последующим периодом отпуска может быть разрешено компетентным органом или соответствующим механизмом в каждой стране.

2. С учетом пункта 1 настоящего руководящего принципа и если иное не предусмотрено в договоре, положения которого распространяются на судовладельца и заинтересованного моряка, ежегодный оплачиваемый отпуск, предусматриваемый в настоящем руководящем принципе, не должен прерываться.

Руководящий принцип B2.4.4 – Молодые моряки

1. Следует предусмотреть специальные меры в отношении молодых моряков в возрасте до 18 лет, которые после шести месяцев или иного более краткого периода времени, предусмотренного в коллективном договоре или в трудовом договоре моряка, службы без отпуска на борту судна в заграничном плавании, которое не вернулось к этому времени в страну проживания молодого моряка и не вернется туда и в последующие три месяца данного рейса. Такие меры могли бы предусматривать их репатриацию без каких-либо затрат с их стороны в место первоначального найма в стране их постоянного проживания с целью использования отпуска, заработанного во время рейса.

Правило 2.5 – Репатриация

Цель: обеспечить возможность возвращения моряков домой

1. Моряки имеют право на репатриацию без каких-либо затрат с их стороны в обстоятельствах и на условиях, установленных в настоящем Кодексе.

2. Каждое государство-член требует, чтобы суда, плавающие под его флагом, предоставляли финансовые гарантии, обеспечивающие надлежащую репатриацию моряков в соответствии с настоящим Кодексом.

Стандарт A2.5 – Репатриация

1. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы моряки, работающие на судах, плавающих под его флагом, имели право на репатриацию в следующих обстоятельствах:

- a) если трудовой договор моряка истекает во время нахождения судна за границей;
- b) если трудовой договор моряка расторгается:
 - (i) по инициативе судовладельца; или
 - (ii) по инициативе моряка по обоснованным причинам; а также
- c) если моряк не может более выполнять свои обязанности в соответствии с трудовым договором или от него не ожидают их выполнения в конкретных обстоятельствах.

2. Каждое государство-член обеспечивают разработку соответствующих положений в своих национальных законодательствах, нормативных правовых актах, иных документах или коллективных договорах, предписывающих:

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

Guideline B2.4.3 – Division and accumulation

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

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

Guideline B2.4.4 – Young seafarers

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

Regulation 2.5 – Repatriation

Purpose: To ensure that seafarers are able to return home

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

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

Standard A2.5 – Repatriation

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

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

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

a) обстоятельства, при которых моряки имеют право на репатриацию в соответствии с подпунктами b) и c) пункта 1 настоящего стандарта;

b) максимальную продолжительность службы на борту судна, которая дает моряку право на репатриацию, причем такие периоды должны быть менее 12 месяцев; и

c) конкретные права, предоставляемые судовладельцами в связи с репатриацией, включая место назначения репатриации, вид транспорта, статьи покрываемых расходов и другие меры, принимаемые судовладельцами.

3. Каждое государство-член запрещает судовладельцам требовать от моряков оплачивать авансом стоимость репатриации в начале их работы и удерживать расходы по репатриации из заработной платы моряков или других выплат, за исключением случаев, когда в соответствии с национальным законодательством, нормативными правовыми актами, иными документами или действующими коллективными договорами будет обнаружено, что моряк серьезно нарушает свои трудовые обязанности.

4. Национальное законодательство и нормативные правовые акты не ущемляют какие-либо права судовладельца, касающиеся взыскания расходов по репатриации моряка на основе договорных отношений с третьей стороной.

5. Если судовладелец оказался не в состоянии организовать репатриацию или оплатить расходы в связи с репатриацией моряков, имеющих право на нее, то:

a) компетентный орган государства-члена, под флагом которого плавает судно, организует репатриацию соответствующих моряков; если он не в состоянии сделать это, то государство, откуда должны быть репатрированы моряки, или государство, гражданами которого они являются, может организовать их репатриацию и взыскать расходы по репатриации с государства-члена, под флагом которого плавает судно;

b) расходы по репатриации моряков подлежат удержанию с судовладельца государством-членом, под флагом которого плавает судно;

c) расходы по репатриации ни при каких обстоятельствах не покрываются за счет моряков, за исключением случаев, указанных в пункте 3 настоящего стандарта.

6. Принимая во внимание действующие международные акты, в том числе Международную конвенцию 1999 года об аресте судов, государство-член, которое оплачивает связанные с репатриацией расходы в соответствии с настоящим Кодексом, может задержать или потребовать задержания судов соответствующего судовладельца до тех пор, пока эти расходы не будут возмещены в соответствии с пунктом 5 настоящего стандарта.

7. Каждое государство-член способствует репатриации моряков, служащих на судах, которые заходят в его порты или проходят через его территориальные или внутренние воды, а также их замене на борту судна.

8. В частности, государство-член не отказывает в праве на репатриацию моряку по финансовым обстоятельствам судовладельца или из-за неспособности или нежелания судовладельца найти замену моряку.

a) the circumstances in which seafarers are entitled to repatriation in accordance with paragraph 1(b) and (c) of this Standard;

b) the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation – such periods to be less than 12 months; and

c) the precise entitlements to be accorded by shipowners for repatriation, including those relating to the destinations of repatriation, the mode of transport, the items of expense to be covered and other arrangements to be made by shipowners.

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

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

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

a) the competent authority of the Member whose flag the ship flies shall arrange for repatriation of the seafarers concerned; if it fails to do so, the State from which the seafarers are to be repatriated or the State of which they are a national may arrange for their repatriation and recover the cost from the Member whose flag the ship flies;

b) costs incurred in repatriating seafarers shall be recoverable from the shipowner by the Member whose flag the ship flies;

c) the expenses of repatriation shall in no case be a charge upon the seafarers, except as provided for in paragraph 3 of this Standard.

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

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

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

9. Каждое государство-член требует, чтобы суда, плавающие под его флагом, имели на борту и предоставляли морякам копию соответствующих положений национального законодательства, регулирующих вопросы репатриации, составленную на соответствующем языке.

Руководящий принцип B2.5 – Репатриация

Руководящий принцип B2.5.1 – Право на репатриацию

1. Моряки должны иметь право на репатриацию:

a) в случаях, предусмотренных в подпункте a) пункта 1 стандарта A2.5: по истечении срока действия уведомления, подаваемого в соответствии с положениями трудового договора моряка;

b) в случаях, предусмотренных в подпунктах b) и c) пункта 1 стандарта A2.5:

(i) в случае заболевания или травмы, или по иным медицинским соображениям, которые требуют их репатриации, если врачи считают моряка пригодным для транспортировки;

(ii) в случае кораблекрушения;

(iii) в случае, если судовладелец не способен далее выполнять свои обязательства по закону или по договору как работодатель моряка по причине банкротства, продажи судна, изменения регистрации судна или по любой другой аналогичной причине;

(iv) в случае, если судно направляется в зону военных действий, как она определена национальным законодательством, нормативными правовыми актами или трудовыми договорами моряков, и при отсутствии согласия со стороны моряка;

v) в случае прекращения или приостановки действия трудового договора в соответствии с решением промышленного арбитража или коллективным договором, либо прекращения действия трудового договора по любой другой аналогичной причине.

2. При определении максимальных сроков службы на борту судна, после которых моряк имеет право на репатриацию в соответствии с настоящим Кодексом, должны учитываться факторы, влияющие на производственную среду моряков. Каждое государство-член должно стремиться, по мере возможности, сокращать эти сроки в свете технологических изменений и прогресса и могло бы руководствоваться любыми рекомендациями по данному вопросу, вносимыми Паритетной морской комиссией.

3. Расходы, которые несет судовладелец в связи с репатриацией в соответствии со стандартом A2.5, должны включать как минимум следующее:

a) проезд к месту назначения, избранному для репатриации в соответствии с пунктом 6 настоящего руководящего принципа;

b) расходы на проживание и питание с момента, когда моряк сходит с судна, и до момента, когда он прибывает к месту репатриации;

c) заработную плату и пособия с момента, когда он сходит с судна, и до момента, когда он прибывает к месту репатриации, если это предусмотрено национальным законодательством, нормативными правовыми актами или коллективными договорами;

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

Guideline B2.5 – Repatriation

Guideline B2.5.1 – Entitlement

1. Seafarers should be entitled to repatriation:

a) in the case covered by Standard A2.5, paragraph 1(a), upon the expiry of the period of notice given in accordance with the provisions of the seafarers' employment agreement;

b) in the cases covered by Standard A2.5, paragraph 1(b) and (c):

(i) in the event of illness or injury or other medical condition which requires their repatriation when found medically fit to travel;

(ii) in the event of shipwreck;

(iii) in the event of the shipowner not being able to continue to fulfil their legal or contractual obligations as an employer of the seafarers by reason of insolvency, sale of ship, change of ship's registration or any other similar reason;

(iv) in the event of a ship being bound for a war zone, as defined by national laws or regulations or seafarers' employment agreements, to which the seafarer does not consent to go; and

(v) in the event of termination or interruption of employment in accordance with an industrial award or collective agreement, or termination of employment for any other similar reason.

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

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

a) passage to the destination selected for repatriation in accordance with paragraph 6 of this Guideline;

b) accommodation and food from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination;

c) pay and allowances from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination, if provided for by national laws or regulations or collective agreements;

d) провоз 30 кг личного багажа моряка до места репатриации;

e) лечение, в случае необходимости, до тех пор, пока моряк не будет пригоден по состоянию здоровья для переезда к месту репатриации.

4. Время, затраченное на ожидание репатриации, и время в пути в течение репатриации не должно вычитаться из оплачиваемого ежегодного отпуска, накопленного моряком.

5. Судовладельцы должны продолжать покрывать расходы на репатриацию до тех пор, пока соответствующие моряки не придут в место назначения, предписанное в соответствии с настоящим Кодексом, или не получают подходящую работу на борту какого-либо судна, направляющегося в одно из этих мест назначения.

6. Каждое государство-член должно требовать, чтобы судовладельцы несли ответственность за организацию репатриации надлежащим и срочным образом. В качестве средства перевозки обычно должен использоваться воздушный транспорт. Государство-член должно предписывать места назначения, куда можно репатриировать моряков. Местом назначения могут быть страны, с которыми моряк может иметь существенные связи, включая:

a) место, в котором моряк дал согласие на устройство на работу;

b) место, обусловленное в коллективном договоре;

c) страна постоянного места жительства моряка; или

d) любое другое место, которое может быть согласовано обеими сторонами в момент устройства на работу.

7. Моряки должны иметь право выбора из предписанных мест репатриации пункта, в который они должны быть репатрированы.

8. Право на репатриацию может быть утрачено, если соответствующие моряки не заявляют о своих правах на репатриацию в рамках разумного периода времени, определяемого национальным законодательством, нормативными правовыми актами или коллективными договорами.

Руководящий принцип B2.5.2 – Исполнение государствами-членами

1. Моряку, оставленному без средств к существованию в иностранном порту в ожидании своей репатриации, должна оказываться всяческая практическая помощь, а в случае задержки репатриации моряка, компетентный орган в иностранном порту должен обеспечить, чтобы об этом были немедленно информированы консульские или местные представители государства флага, а также консульские или местные представители государства, гражданином которого моряк является, или государства, в котором он постоянно проживает.

2. Каждое государство-член должно следить за тем, чтобы были приняты надлежащие меры для:

a) возвращения моряков, занятых на судах, плавающих под флагом другой страны, которые списаны на берег в иностранном порту по причинам, за которые они не несут ответственности:

(i) в порт, в котором соответствующие моряки были приняты на работу; или

d) transportation of 30 kg of the seafarers' personal luggage to the repatriation destination; and

e) medical treatment when necessary until the seafarers are medically fit to travel to the repatriation destination.

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

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

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

a) the place at which the seafarer agreed to enter into the engagement;

b) the place stipulated by collective agreement;

c) the seafarer's country of residence; or

d) such other place as may be mutually agreed at the time of engagement.

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

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

Guideline B2.5.2 – Implementation by Members

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

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

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

(i) to the port at which the seafarer concerned was engaged; or

(ii) в порт государства, гражданином которого моряк является, или государства, в котором он постоянно проживает; или

(iii) в какой-либо иной порт, согласованный между заинтересованным моряком и капитаном либо судовладельцем, с одобрения компетентного органа или при иных соответствующих гарантиях;

b) медицинского ухода и обслуживания моряков, занятых на судах, плавающих под флагом другой страны, которые списаны на берег в иностранном порту в результате болезни или травмы, полученных во время работы на борту судна, а не в результате умышленного нарушения дисциплины.

3. Если после того, как молодые моряки в возрасте до 18 лет прослужили на судне не менее четырех месяцев в течение своего первого рейса за границу, становится очевидным, что они непригодны к жизни в море, то они должны иметь право на репатриацию без каких-либо затрат с их стороны из первого подходящего порта захода, где имеется консульство государства флага или государства гражданства или государства постоянного проживания этого молодого моряка. Извещение о любой подобной репатриации с указанием вызвавших ее причин должно направляться органу власти, который выдал документы, позволяющие молодому моряку работать в море.

Правило 2.6 – Компенсации морякам в случае утраты или затопления судна

Цель: обеспечить, чтобы моряки получали компенсацию в случае утраты или затопления судна

1. Моряки имеют право на адекватную компенсацию в случае травмы, убытков или безработицы, связанных с утратой или затоплением судна.

Стандарт A2.6 – Компенсации морякам в случае утраты или затопления судна

1. Каждое государство-член разрабатывают правила, обеспечивающие, чтобы в каждом случае утраты или затопления судна судовладелец выплачивал каждому моряку на его борту пособие в связи с безработицей, вызванной такой утратой или затоплением.

2. Правила, упомянутые в пункте 1 настоящего стандарта, не ущемляют любые иные права, которыми может обладать моряк в соответствии с национальным законодательством государства-члена, касающимся убытков или травм, связанных с утратой или затоплением судна.

Руководящий принцип B2.6 – Компенсации морякам в случае утраты или затопления судна

Руководящий принцип B2.6.1 – Исчисление пособия по безработице

1. Компенсация по безработице, вызванной утратой или затоплением судна, выплачивается за те дни, в течение которых моряк фактически остается без работы, по тем же ставкам, по которым начисляется заработная плата в соответствии с трудовым договором, однако общий размер такой выплачиваемой моряку компенсации может быть ограничен размером заработной платы за два месяца.

(ii) to a port in the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate; or

(iii) to another port agreed upon between the seafarer and the master or shipowner, with the approval of the competent authority or under other appropriate safeguards;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Guideline B2.6.1 – Calculation of indemnity against unemployment

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

2. Каждое государство-член должно обеспечивать, чтобы моряки обладали такими же правовыми средствами для получения такой компенсации, какие им предоставляются для получения задолженности по заработной плате, причитающейся им за период службы.

Правило 2.7 – Укомплектование судов экипажами

Цель: обеспечить, чтобы моряки работали на борту судов, укомплектованных достаточным количеством персонала для безопасной, эффективной и надежной эксплуатации судна

1. Каждое государство-член требует, чтобы все плавающие под его флагом суда имели на своем борту достаточное количество моряков для обеспечения их безопасной и эффективной эксплуатации с должным учетом вопросов охраны при любых условиях и принимая во внимание проблемы, связанные с усталостью моряков, а также особый характер и условия рейса.

Стандарт A2.7 – Укомплектование судов экипажами

1. Каждое государство-член требует, чтобы все плавающие под его флагом суда имели на своем борту достаточное количество моряков для обеспечения их безопасной и эффективной эксплуатации с должным учетом вопросов охраны. Каждое судно должно быть укомплектовано экипажем достаточным по численности и обладающим надлежащей квалификацией, способным при любых условиях эксплуатации обеспечить безопасность и охрану судна и его персонала в соответствии со свидетельством о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность, или равнозначным ему документом, принятым компетентным органом, а также в соответствии с нормами настоящей Конвенции.

2. При определении, одобрении или пересмотре уровней укомплектования судов экипажами компетентный орган принимает во внимание необходимость предотвращения или сведения к минимуму чрезмерного рабочего времени в целях обеспечения достаточного отдыха и уменьшения усталости, а также принципы, применяемые в международных актах, особенно в актах Международной морской организации, об уровнях укомплектования судов экипажами.

3. При определении уровня укомплектования судов экипажами компетентный орган принимает во внимание все требования, содержащиеся в правиле 3.2 и стандарте A3.2 о питании и столовом обслуживании.

Руководящий принцип B2.7 – Укомплектование судов экипажами

Руководящий принцип B2.7.1 – Разрешение споров

1. Каждое государство-член должно поддерживать или удостовериться в том, что оно поддерживает эффективный механизм для расследования и разрешения жалоб или споров, касающихся уровней укомплектования судов экипажами.

2. Представители организаций судовладельцев и моряков должны принимать участие вместе с другими лицами или властями или без них в использовании такого механизма.

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

Regulation 2.7 – Manning levels

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

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

Standard A2.7 – Manning levels

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

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

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

Guideline B2.7 – Manning levels

Guideline B2.7.1 – Dispute settlement

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

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

Правило 2.8 – Карьерный рост, повышение квалификации и возможностей для занятости моряков

Цель: содействовать карьерному росту, повышению квалификации и возможностям для занятости моряков

1. Каждое государство-член проводит национальную политику, направленную на содействие занятости в секторе морского судоходства и на поощрение карьерного роста, повышения квалификации и расширения возможностей для занятости моряков, проживающих на его территории.

Стандарт A2.8 – Карьерный рост, повышение квалификации и возможностей для занятости моряков

1. Каждое государство-член проводит национальную политику, направленную на поощрение карьерного роста, повышения квалификации и расширения возможностей для занятости моряков, чтобы обеспечить сектор морского судоходства стабильной и компетентной рабочей силой.

2. Цель политики, упомянутой в пункте 1 настоящего стандарта, состоит в том, чтобы помочь морякам повысить уровень своей компетентности, квалификации и возможностей для занятости.

3. Каждое государство-член, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, устанавливает четкие задачи в области профессиональной ориентации, образования и подготовки моряков, в круг обязанностей которых входят в первую очередь вопросы безопасной эксплуатации и плавания судна, включая текущую подготовку.

Руководящий принцип B2.8 – Карьерный рост, повышение квалификации и возможностей для занятости моряков

Руководящий принцип B2.8.1 – Меры, обеспечивающие карьерный рост, повышение квалификации и возможностей для занятости моряков

1. Меры, направленные на достижение целей, предусмотренных в стандарте A2.8, могли бы включать:

a) соглашения, предусматривающие карьерный рост и подготовку квалифицированных специалистов, заключаемые с судовладельцем или организацией судовладельцев; или

b) меры, направленные на содействие занятости посредством создания и ведения реестров или списков квалифицированных моряков по категориям; или

c) содействие возможностям как на борту судна, так и на берегу для дальнейшей профессиональной подготовки и обучения моряков с целью обеспечения повышения квалификации и приобретения универсальных навыков, чтобы получать и сохранять за собой достойные рабочие места, улучшать индивидуальные перспективы занятости и удовлетворять меняющимся потребностям морского судоходства, связанным с изменением технологий и условий на рынке труда.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) agreements providing for career development and skills training with a shipowner or an organization of shipowners; or

b) arrangements for promoting employment through the establishment and maintenance of registers or lists, by categories, of qualified seafarers; or

c) promotion of opportunities, both on board and ashore, for further training and education of seafarers to provide for skill development and portable competencies in order to secure and retain decent work, to improve individual employment prospects and to meet the changing technology and labour market conditions of the maritime industry.

Руководящий принцип В2.8.2 – Реестр моряков

1. Там, где вопросы занятости моряков регулируются посредством ведения реестров или списков, эти реестры или списки должны включать все профессиональные категории моряков в соответствии с порядком, предусмотренным национальными законодательством или практикой, либо коллективным договором.

2. Моряки, внесенные в такой реестр или список, должны пользоваться преимуществом при найме в качестве моряков.

3. К морякам, внесенным в такой реестр или список, должны предъявляться требования относительно готовности к работе в соответствии с порядком, предусмотренным национальным законодательством или практикой, либо коллективным договором.

4. В той мере, в какой это допускается национальными законодательством или нормативными правовыми актами, количество моряков в таких реестрах или списках должно периодически пересматриваться с целью достижения уровней, соответствующих потребностям морского судоходства.

5. В случае возникновения необходимости сокращения количества моряков в таком реестре или списке, должны приниматься все надлежащие меры с целью недопущения или сведения к минимуму отрицательных последствий для моряков, учитывая при этом экономическое и социальное положение соответствующей страны.

Guideline B2.8.2 – Register of seafarers

1. Where registers or lists govern the employment of seafarers, these registers or lists should include all occupational categories of seafarers in a manner determined by national law or practice or by collective agreement.

2. Seafarers on such a register or list should have priority of engagement for seafaring.

3. Seafarers on such a register or list should be required to be available for work in a manner to be determined by national law or practice or by collective agreement.

4. To the extent that national laws or regulations permit, the number of seafarers on such registers or lists should be periodically reviewed so as to achieve levels adapted to the needs of the maritime industry.

5. When a reduction in the number of seafarers on such a register or list becomes necessary, all appropriate measures should be taken to prevent or minimize detrimental effects on seafarers, account being taken of the economic and social situation of the country concerned.

РАЗДЕЛ 3. ЖИЛЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ, УСЛОВИЯ ДЛЯ ОТДЫХА, ПИТАНИЕ И СТОЛОВОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Правило 3.1 – Жилые помещения и условия для отдыха

Цель: обеспечить, чтобы моряки имели на борту судна достойные жилые помещения и условия для отдыха

1. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы на судах, плавающих под его флагом, предоставлялись и поддерживались достойные жилые помещения и условия для отдыха для моряков, работающих или живущих, либо работающих и живущих на борту судна в соответствии с принципами охраны здоровья и содействия благополучию моряков.

2. Требования Кодекса, касающиеся выполнения настоящего правила, которые относятся к конструкции и оборудованию судна, распространяются только на суда, построенные в момент или после вступления в силу настоящей Конвенции для соответствующего государства-члена. Для судов, построенных до этой даты, продолжают применяться положения, касающиеся конструкции и оборудования судна, предусмотренные в Конвенции (пересмотренной) 1949 года о помещениях для экипажа (92) и Конвенции 1970 года о помещениях для экипажа (дополнительные положения) (133) в том случае, если они применялись до этой даты в соответствии с законодательством или практикой соответствующего государства-члена. Постройка судна считается завершённой на день закладки киля или когда судно находится на аналогичной стадии постройки.

3. Если прямо не предусмотрено иное, то любые требования о внесении поправок в настоящий Кодекс, касающихся обеспечения моряков жилыми помещениями и условиями для отдыха, распространяются только на суда, построенные в момент или после вступления в силу данной поправки для соответствующего государства-члена.

Стандарт A3.1 – Жилые помещения и условия для отдыха

1. Каждое государство-член принимает законодательство и нормативные правовые акты, содержащие положения о том, чтобы суда, плавающие под его флагом:

- отвечали минимальным нормам, касающимся обеспечения безопасных и достойных жилых помещений для моряков, которым приходится работать или жить, либо работать и жить на борту судна, согласно соответствующим положениям настоящего стандарта; и
- подлежали инспекции в целях обеспечения первоначального и текущего соблюдения этих норм.

2. При разработке и применении законодательства и нормативных правовых актов, направленных на выполнение настоящего стандарта, компетентный орган, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков:

- принимает во внимание правило 4.3 и соответствующие положения Кодекса, касающиеся охраны здоровья, обеспечения безопасности и предупреждения несчастных случаев, в свете конкретных потребностей моряков, которые живут и работают на борту судна; и

TITLE 3. ACCOMMODATION, RECREATIONAL FACILITIES, FOOD AND CATERING

Regulation 3.1 – Accommodation and recreational facilities

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

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag provide and maintain decent accommodations and recreational facilities for seafarers working or living on board, or both, consistent with promoting the seafarers' health and well-being.

2. The requirements in the Code implementing this Regulation which relate to ship construction and equipment apply only to ships constructed on or after the date when this Convention comes into force for the Member concerned. For ships constructed before that date, the requirements relating to ship construction and equipment that are set out in the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92), and the Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133), shall continue to apply to the extent that they were applicable, prior to that date, under the law or practice of the Member concerned. A ship shall be deemed to have been constructed on the date when its keel is laid or when it is at a similar stage of construction.

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

Standard A3.1 – Accommodation and recreational facilities

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

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

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

- take into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention, in light of the specific needs of seafarers that both live and work on board ship, and

b) должным образом учитывает руководящий принцип, содержащийся в Части В настоящего Кодекса.

3. Предусмотренные в соответствии с правилом 5.1.4 инспекции проводятся, когда:

- a) судно регистрируется или перерегистрируется; или
- b) жилые помещения моряков на борту судна изменены существенным образом.

4. Компетентный орган уделяет особое внимание обеспечению выполнения требований настоящей Конвенции, касающихся:

- a) размера кают и иных жилых помещений;
- b) отопления и вентиляции;
- c) шума и вибрации, а также других внешних факторов;
- d) санитарно-гигиенических удобств;
- e) освещения; и
- f) лазарета.

5. Компетентный орган каждого государства-члена требует, чтобы суда, плавающие под его флагом, отвечали минимальным нормам, касающимся жилых помещений и условий для отдыха на борту судна, которые изложены в пунктах с 6 по 17 настоящего стандарта.

6. В отношении общих требований, предъявляемых к жилым помещениям:

a) все помещения для моряков имеют адекватную высоту; минимальная допустимая высота во всех помещениях для моряков, где необходима полная свобода передвижения, составляет не менее 203 см; компетентный орган может разрешать в определенных ограниченных пределах уменьшение высоты в любом помещении или в части любого помещения, когда он считает, что такое сокращение:

- i) является разумным; и
- ii) не будет создавать неудобств для моряков;

b) жилые помещения обеспечиваются адекватной изоляцией;

c) на судах, иных чем пассажирские суда, в соответствии с определением, содержащимся в пунктах e) и f) правила 2 Международной конвенции 1974 года по охране человеческой жизни на море с поправками (Конвенции «СОЛАС»), спальные помещения кают располагаются в средней или кормовой части судна выше грузовой ватерлинии; в исключительных случаях, если размеры, вид или назначение судна делают какое-либо иное расположение нецелесообразным, спальные помещения могут располагаться в носовой части судна, но ни в коем случае не впереди таранной переборки;

d) на пассажирских судах и на специальных судах, построенных в соответствии с *Кодексом ИМО по безопасности судов специального назначения 1983 года* и его последующими вариантами (далее – «суда специального назначения») компетентный орган может дать разрешение, при условии принятия удовлетворительных мер для обеспечения освещения и вентиляции, на расположение спальных помещений кают ниже грузовой ватерлинии, но ни в коем случае не непосредственно под служебными коридорами;

b) give due consideration to the guidance contained in Part B of this Code.

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

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

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

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

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

6. With respect to general requirements for accommodation:

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

- (i) is reasonable; and
 - (ii) will not result in discomfort to the seafarers;
- b) the accommodation shall be adequately insulated;

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

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

e) каюты не имеют прямого сообщения с грузовыми отсеками и машинным отделением или с камбузом, складскими помещениями, сушильными комнатами или санитарными узлами общего пользования; часть переборки, разделяющей эти помещения от кают, и внешние переборки строятся из прочной стали или иных утвержденных материалов, обеспечивающих водо- и газонепроницаемость;

f) материалы, используемые для строительства внутренних переборок, перегородок, панелей, полов и соединений, соответствуют этой цели и обеспечивают здоровую окружающую среду;

g) обеспечивается надлежащее освещение и достаточный дренаж; и

h) жилые помещения, а также помещения для отдыха и приема пищи отвечают требованиям, содержащимся в правиле 4.3, а также соответствующим положениям Кодекса, касающимся охраны здоровья, обеспечения безопасности и предупреждения несчастных случаев в том, что касается предупреждения риска, связанного с воздействием опасных уровней шума, вибрации и иных внешних факторов и химических веществ на борту судна, а также обеспечения морякам приемлемых производственных и жилых условий на борту судна.

7. В отношении требований, предъявляемых к вентиляции и отоплению:

a) каюты и столовые вентилируются надлежащим образом;

b) суда, за исключением судов, совершающих регулярные плавания в районах, температурные климатические условия которых этого не требуют, оборудуются установками для кондиционирования воздуха в помещениях для моряков, в отдельной радиорубке и помещении центрального поста управления машинным отделением;

c) все санитарные узлы оборудуются системой вытяжной вентиляции с выходом на открытый воздух, не связанной с вентиляционной системой любой другой части жилых помещений; и

d) обеспечивается надлежащая система отопления помещений, исключая суда, совершающие рейсы исключительно в тропическом климате.

8. В отношении требований, предъявляемых к освещению, и с учетом таких специальных положений, которые могут допускаться на пассажирских судах, каюты и столовые освещаются естественным светом и обеспечиваются надлежащим искусственным освещением.

9. В случае необходимости наличия на борту судна спальных помещений кают, они должны отвечать следующим требованиям:

a) на судах, исключая пассажирские суда, каждому моряку предоставляется индивидуальное спальное помещение; компетентный орган может делать исключения, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, в отношении судов валовой вместимостью менее 3.000 или судов специального назначения;

b) спальные помещения предоставляются отдельно для мужчин и отдельно для женщин;

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

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

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

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

7. With respect to requirements for ventilation and heating:

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

b) ships, except those regularly engaged in trade where temperate climatic conditions do not require this, shall be equipped with air conditioning for seafarer accommodation, for any separate radio room and for any centralized machinery control room;

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

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

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

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

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

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

- с) спальные помещения имеют адекватные размеры и оснащены надлежащим образом, чтобы обеспечивать разумный комфорт и содействовать чистоте;
- d) в любом случае каждому моряку предоставляется отдельная койка;
- e) минимальные внутренние размеры койки составляют не менее 198 см на 80 см;
- f) площадь одноместных спальных помещений для моряков составляет не менее:
- (i) 4,5 кв.м на судах валовой вместимостью менее 3.000;
- (ii) 5,5 кв.м на судах валовой вместимостью от 3.000 и более, но менее 10.000;
- (iii) 7 кв.м на судах валовой вместимостью от 10.000 и более;
- g) однако компетентный орган может допускать уменьшение площади кают, чтобы обеспечить предоставление одноместных кают на судах валовой вместимостью менее 3.000, на пассажирских судах и на судах специального назначения;
- h) на судах валовой вместимостью менее 3.000, исключая пассажирские суда и суда специального назначения, в спальном помещении могут размещаться максимум по два моряка; площадь таких спальных помещений составляет не менее семи квадратных метров;
- i) на пассажирских судах и на судах специального назначения площадь спальных помещений, предназначенных для моряков, не выполняющих обязанности лиц командного состава, составляет не менее:
- (i) 7,5 кв.м для двухместных спальных помещений;
- (ii) 1,5 кв.м для трехместных спальных помещений;
- (iii) 14,5 кв.м для четырехместных спальных помещений;
- j) на судах специального назначения в спальных помещениях могут располагаться более четырех человек, при этом площадь таких спальных помещений составляет не менее 3,6 кв.м на человека;
- k) на судах, исключая пассажирские суда и суда специального назначения, площадь кают для лиц командного состава, в которых не предусмотрены отдельный салон или рабочая комната, составляет на одного человека не менее:
- (i) 7,5 кв.м на судах валовой вместимостью менее 3.000;
- (ii) 8,5 кв.м на судах валовой вместимостью от 3.000 и более, но менее 10.000;
- (iii) 10 кв.м на судах валовой вместимостью от 10.000 и более;
- l) на пассажирских судах и на судах специального назначения, площадь каюты, в которой не предусмотрены отдельный салон или рабочая комната, для младшего командного состава должна быть не менее 7,5 кв.м и не менее 8,5 кв.м для старшего командного состава. Под младшим руководящим составом понимаются лица командного состава, соответствующие уровню эксплуатации, а под старшим командным составом понимаются лица на уровне управления;
- c) sleeping rooms shall be of adequate size and properly equipped so as to ensure reasonable comfort and to facilitate tidiness;
- d) a separate berth for each seafarer shall in all circumstances be provided;
- e) the minimum inside dimensions of a berth shall be at least 198 centimeters by 80 centimeters;
- f) in single berth seafarers' sleeping rooms the floor area shall not be less than:
- (i) 4.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;
- (ii) 5.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;
- (iii) 7 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;
- g) however, in order to provide single berth sleeping rooms on ships of less than 3,000 gross tonnage, passenger ships and special purpose ships, the competent authority may allow a reduced floor area;
- h) in ships of less than 3,000 gross tonnage other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms may be occupied by a maximum of two seafarers; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 7 square metres;
- i) on passenger ships and special purpose ships the floor area of sleeping rooms for seafarers not performing the duties of ships' officers shall not be less than:
- (i) 7.5 square metres in rooms accommodating two persons;
- (ii) 11.5 square metres in rooms accommodating three persons;
- (iii) 14.5 square metres in rooms accommodating four persons;
- j) on special purpose ships sleeping rooms may accommodate more than four persons; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 3.6 square metres per person;
- k) on ships other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms for seafarers who perform the duties of ships' officers, where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person shall not be less than:
- (i) 7.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;
- (ii) 8.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;
- (iii) 10 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;
- l) on passenger ships and special purpose ships the floor area for seafarers performing the duties of ships' officers where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person for junior officers shall not be less than 7.5 square metres and for senior officers not less than 8.5 square metres; junior officers are understood to be at the operational level, and senior officers at the management level;

m) капитану, старшему механику и старшему штурману предоставляются помимо спального помещения дополнительный салон, кабинет или эквивалентное дополнительное помещение; суда валовой вместимостью менее 3.000 могут освобождаться компетентным органом от выполнения этого требования, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков;

n) для каждого лица, занимающего каюту, мебель включает шкаф для одежды достаточного объема (не менее 475 литров), и выдвижной ящик или иное предназначенное для тех же целей пространство объемом не менее 56 литров; если выдвижной ящик встроен в шкаф для одежды, то их общий объем составляет не менее 500 литров; он снабжается полкой и должен закрываться на замок, чтобы обеспечить конфиденциальность частной жизни;

o) в каждую каюту помещается стол, который может быть зафиксированным, откидным или выдвижным, а также необходимое количество удобных сидений.

10. В отношении требований, предъявляемых к столовым:

a) столовые располагаются отдельно от спальных помещений и как можно ближе к камбузу; суда валовой вместимостью менее 3.000 могут освобождаться компетентным органом от соблюдения этого требования, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков; и

b) столовые имеют надлежащие размеры и удобства, а также оснащены соответствующей мебелью и оборудованием (в том числе для обеспечения прохладительными напитками в любое время), принимая во внимание количество моряков, которые могут находиться в них одновременно; в зависимости от обстоятельств, предусматриваются отдельные столовые или общие столовые.

11. В отношении требований, предъявляемых к санитарно-гигиеническим узлам:

a) все моряки имеют удобный доступ к расположенным на судне санитарно-гигиеническим узлам, отвечающим минимальным нормам охраны здоровья и гигиены, а также разумным стандартам комфорта, причем для мужчин и женщин предусматриваются отдельные санитарно-гигиенические узлы;

b) санитарно-гигиенические узлы располагаются поблизости от ходового мостика и машинного отделения или центрального поста управления двигателем; суда валовой вместимостью менее 3.000 могут освобождаться компетентным органом от соблюдения этого требования, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков;

c) на всех судах оборудуются и удобно располагаются, по крайней мере, один туалет, один умывальник и одна ванная или душ, либо ванная и душ на каждые шесть человек или менее, которые не имеют таких личных удобств;

d) на судах, исключая пассажирские суда, каждая каюта оборудуется умывальником с горячей и холодной пресной водой, если такие умывальники не установлены в индивидуальных ванных комнатах;

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

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

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

10. With respect to requirements for mess rooms:

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

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

11. With respect to requirements for sanitary facilities:

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

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

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

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

e) на пассажирских судах, обычно находящихся в рейсе не более четырех часов, по усмотрению компетентного органа, могут быть предусмотрены специальные меры или сокращено количество требуемых санузлов; и

f) все помещения для умывания обеспечиваются холодной и горячей пресной водой.

12. В отношении требований, предъявляемых к судовым лазаретам, на судах, имеющих на борту 15 или более моряков и находящихся в плавании более трех дней, предусматривается отдельное помещение для судового лазарета, которое должно использоваться только в медицинских целях; компетентный орган может смягчить это требование для судов, занятых каботажным плаванием; при одобрении помещения для судового лазарета, компетентный орган обеспечивает, чтобы не возникало трудностей с доступом в это помещение в любую погоду, чтобы оно обеспечивало комфортабельные условия для пребывания пациентов и способствовало получению ими безотлагательного и надлежащего ухода.

13. Выделяется помещение для прачечной, расположенное в удобном месте и оснащенное соответствующим оборудованием.

14. На всех судах на открытой палубе выделяется одно или несколько мест, доступных для моряков в свободное от работы время; это место или эти места имеют надлежащую площадь с учетом размеров судна и количества моряков на борту.

15. На всех судах выделяются отдельные офисные помещения или общий судовый офис, предназначенные для использования палубной и машинной службами; суда валовой вместимостью менее 3.000 могут освободиться компетентным органом от соблюдения этого требования, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков.

16. Суда, регулярно заходящие в изобилующие москитами порты, оснащаются надлежащими устройствами в соответствии с требованиями компетентного органа.

17. На борту судна для всех моряков предоставляются соответствующие удобства, средства и услуги, способствующие отдыху, принимая во внимание правило 4.3 и соответствующие положения Кодекса, касающиеся охраны здоровья, обеспечения безопасности и предупреждения несчастных случаев, адаптированные с целью удовлетворения особых потребностей моряков, которым приходится жить и работать на борту судна.

18. Компетентный орган требует проведения частых инспекций на борту судов непосредственно капитаном судна или от его имени для обеспечения того, чтобы жилые помещения моряков содержались в чистоте, отвечали требованиям, предъявляемым к достойному жилью, а также поддерживались в надлежащем исправном состоянии. Результаты каждой такой инспекции фиксируются и предоставляются для проверки.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19. Для судов, состав экипажей которых требует учитывать без дискриминации различные характерные для членов экипажа религиозные и социальные привычки и обычаи, компетентный орган может, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, разрешать применяемые на справедливой основе отклонения в отношении положений этого стандарта при условии, что такие отклонения не приведут к созданию общих условий, менее благоприятных чем те, которые были бы созданы в результате применения положений настоящего стандарта.

20. Каждое государство-член может, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, освобождать суда валовой вместимостью менее 200, если для этого имеются разумные основания и принимая во внимание размеры судна и количество людей на борту, от соблюдения требований, содержащихся в следующих положениях настоящего стандарта:

a) подпункт b) пункта 7, подпункт d) пункта 11 и пункт 13; и

b) подпункты f) и h)-l) пункта 9, но только в отношении площади.

21. Какие бы то ни было исключения из требований настоящего стандарта могут осуществляться только в тех случаях, когда они прямо допускаются положениями настоящего стандарта и только в особых обстоятельствах, когда такие исключения могут быть четко обоснованы вескими причинами и при условии обеспечения охраны здоровья и безопасности моряков.

Руководящий принцип В3.1 – Жилые помещения и условия для отдыха

Руководящий принцип В3.1.1 – Дизайн и конструкция

1. Наружные переборки кают и столовых должны иметь надлежащую изоляцию. Кожухи всех механизмов и все переборки, отделяющие камбуз и другие теплопроизводящие места, должны иметь надлежащую изоляцию, если существует вероятность теплового воздействия на смежные жилые помещения или проходы. Должны приниматься также меры для обеспечения защиты от теплового воздействия паропроводов или водопроводов с горячей водой, либо тех и других.

2. Каюты, столовые, помещения для отдыха и коридоры в той части, где расположены помещения для экипажа, должны иметь надлежащую изоляцию для предупреждения образования конденсата или перегрева.

3. Внутренние панели и облицовка стен и потолков должны изготавливаться из такого материала, поверхность которого легко содержать в чистоте. Не следует использовать формы конструкций, в которых могут завестись паразиты.

4. Внутренние панели и облицовка стен и потолков в каютах и столовых должны без труда поддаваться чистке и покрываться устойчивой нетоксичной краской светлых тонов.

5. Полы во всех жилых помещениях для моряков должны изготавливаться из установленного материала, иметь соответствующую конструкцию и должны иметь нескользкую поверхность, не допускающую проникновение влаги и легко поддающуюся чистке.

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

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

a) paragraphs 7(b), 11(d) and 13; and

b) paragraph 9(f) and (h) to (l) inclusive, with respect to floor area only.

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

Guideline B3.1 – Accommodation and recreational facilities

Guideline B3.1.1 – Design and construction

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

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

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

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

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

6. Если полы изготавливаются из композитного материала, то места соединений со стенами должны профилироваться таким образом, чтобы избежать образования трещин и щелей.

Руководящий принцип В3.1.2 – Вентиляция

1. Система вентиляции кают и столовых должна контролироваться таким образом, чтобы поддерживать удовлетворительное состояние воздуха и обеспечивать достаточную его циркуляцию при любых погодных и климатических условиях.

2. Системы кондиционирования воздуха, как централизованного, так и индивидуального типа, должны проектироваться таким образом, чтобы:

a) поддерживать удовлетворительную температуру и относительную влажность воздуха по сравнению с наружным воздухом и обеспечивать достаточный обмен воздуха во всех помещениях с кондиционированием воздуха, принимая во внимание особенности работы в море, и не создавать чрезмерного шума или вибрации; и

b) содействовать ее очистке и дезинфекции, чтобы предупреждать или ставить под контроль распространение заболеваний.

3. Питание для работы систем кондиционирования воздуха и других вентиляционных устройств, предусмотренных требованиями предыдущих пунктов настоящего руководящего принципа, должно обеспечиваться в течение всего времени пребывания или работы моряков на борту судов и если этого требуют обстоятельства. Однако оно не должно подаваться за счет аварийных источников.

Руководящий принцип В3.1.3 – Отопление

1. Система отопления жилых помещений моряков должна действовать в течение всего времени пребывания или работы моряков на борту судна и если это требуется обстоятельствами.

2. На всех судах, на которых требуется система отопления, отопление осуществляется посредством горячей воды, горячего воздуха, электроэнергии, пара или эквивалентного источника. Однако в пределах помещений для экипажа пар не должен использоваться в качестве средства для передачи тепла. Система отопления должна обеспечивать поддержание температуры в помещениях для экипажа на удовлетворительном уровне при нормальных погодных и климатических условиях, на которые рассчитано плавание данного судна. Нормы температурного режима должны предписываться компетентным органом.

3. Радиаторы и другие отопительные приборы должны располагаться и, в случае необходимости, ограждаться таким образом, чтобы избежать риска пожара или создания опасности или неудобства для занимающих помещение лиц.

Руководящий принцип В3.1.4 – Освещение

1. На всех судах жилые помещения моряков должны обеспечиваться электрическим освещением. Если не имеется двух независимых источников электричества для освещения, то должна обеспечиваться дополнительная система аварийного освещения с помощью ламп или осветительных приборов надлежащей конструкции.

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

Guideline B3.1.2 – Ventilation

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

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

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

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

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

Guideline B3.1.3 – Heating

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

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

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

Guideline B3.1.4 – Lighting

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

2. В каютах у изголовья каждой койки должны устанавливаться электрические лампочки для чтения.
3. Соответствующие нормы естественного и искусственного освещения должны устанавливаться компетентным органом.

Руководящий принцип В3.1.5 – Спальные помещения кают

1. Койки на борту судна должны устанавливаться таким образом, чтобы обеспечить как можно больший комфорт для моряка и любого сопровождающего его лица.
2. Если размеры судна, оперативная деятельность, которую оно должно осуществлять, и его конструкция делают это целесообразным и практически выполнимым, то спальные помещения кают должны проектироваться и оснащаться отдельной ванной комнатой с туалетом, чтобы обеспечивать разумный комфорт для обитателей и содействовать чистоте.
3. В той мере, в какой это практически возможно, спальные помещения кают для моряков должны располагаться таким образом, чтобы вахтенные смены были разделены и чтобы моряки, работающие в течение дня, не жили в одном спальном помещении кают с моряками, несущими вахту.
4. Количество моряков, выполняющих функции старшины, не должно превышать двух человек в спальном помещении кают.
5. В случае практической возможности, следует принимать меры в целях распространения положений, содержащихся в подпункте m) пункта 9 стандарта А3.1, на второго механика.
6. Место, занимаемое койками, шкапами, выдвижными ящиками и сиденьями, должно включаться в измерение площади кают. Участки площади небольших размеров или неправильной формы, которые существенно не увеличивают свободного для движения пространства и не могут быть использованы под мебель, не должны приниматься в расчет.
7. Койки не должны располагаться более чем в два яруса; при расположении коек вдоль борта, когда над койкой расположен иллюминатор, допускается только один ярус.
8. При расположении коек в два яруса, расстояние от пола до койки нижнего яруса не должно быть менее 30 см; верхняя койка должна быть расположена примерно посередине между нижней кромкой нижней койки и нижней кромкой палубного бимса.
9. Каркас и продольный борт койки, если таковой имеется, должны изготавливаться из установленного прочного материала с гладкой поверхностью, не подверженного коррозии и не способствующего заведению в нем паразитов.
10. Если для изготовления коек используются трубчатые рамы, то трубы должны быть полностью запаяны и не должны иметь отверстий, пропускающих паразитов.
11. Каждая койка должна снабжаться удобным матрасом и сеткой или комбинированным матрасом-сеткой, включая пружинную сетку или пружинный матрас. Матрас и используемый мягкий наполнитель должны изготавливаться из установленного материала. Для наполнения матрасов не должны использоваться материалы, способствующие заведению в них паразитов.

2. In sleeping rooms an electric reading lamp should be installed at the head of each berth.
3. Suitable standards of natural and artificial lighting should be fixed by the competent authority.

Guideline B3.1.5 – Sleeping rooms

1. There should be adequate berth arrangements on board, making it as comfortable as possible for the seafarer and any partner who may accompany the seafarer.
2. Where the size of the ship, the activity in which it is to be engaged and its layout make it reasonable and practicable, sleeping rooms should be planned and equipped with a private bathroom, including a toilet, so as to provide reasonable comfort for the occupants and to facilitate tidiness.
3. As far as practicable, sleeping rooms of seafarers should be so arranged that watches are separated and that no seafarers working during the day share a room with watchkeepers.
4. In the case of seafarers performing the duty of petty officers there should be no more than two persons per sleeping room.
5. Consideration should be given to extending the facility referred to in Standard A3.1, paragraph 9(m), to the second engineer officer when practicable.
6. Space occupied by berths and lockers, chests of drawers and seats should be included in the measurement of the floor area. Small or irregularly shaped spaces which do not add effectively to the space available for free movement and cannot be used for installing furniture should be excluded.
7. Berths should not be arranged in tiers of more than two; in the case of berths placed along the ship's side, there should be only a single tier where a sidelight is situated above a berth.
8. The lower berth in a double tier should be not less than 30 centimeters above the floor; the upper berth should be placed approximately midway between the bottom of the lower berth and the lower side of the deckhead beams.
9. The framework and the lee-board, if any, of a berth should be of approved material, hard, smooth, and not likely to corrode or to harbour vermin.
10. If tubular frames are used for the construction of berths, they should be completely sealed and without perforations which would give access to vermin.
11. Each berth should be fitted with a comfortable mattress with cushioning bottom or a combined cushioning mattress, including a spring bottom or a spring mattress. The mattress and cushioning material used should be made of approved material. Stuffing of material likely to harbour vermin should not be used.

12. Когда койки располагаются одна над другой, под матрасом или пружинной сеткой верхней койки должно помещаться пыленепроницаемое днище.

13. Мебель должна изготавливаться из прочного материала с гладкой поверхностью, не подверженного деформации или коррозии.

14. Иллюминаторы в спальнях кают должны быть снабжены занавесками или аналогичными приспособлениями.

15. Спальные помещения кают должны снабжаться зеркалом, маленькими шкафчиками для туалетных принадлежностей, книжной полкой и достаточным количеством вешалок для верхней одежды.

Руководящий принцип В3.1.6 – Столовые

1. Помещения столовых могут быть общими или отдельными. Решение об этом должно приниматься после консультаций с представителями моряков и судовладельцев и утверждаться компетентным органом. Необходимо принимать во внимание такие факторы, как размеры судна и потребности моряков с различными культурными, религиозными и социальными особенностями.

2. При отдельном варианте предоставления столовых для моряков должны предоставляться столовые отдельно для:

- a) капитана и командного состава; и
- b) старшинского и рядового состава моряков.

3. На судах, исключая пассажирские суда, площадь столовых для моряков должна составлять не менее 1,5 кв. м на одного человека, исходя из запланированного числа посадочных мест.

4. На всех судах столовые должны оборудоваться столами и сиденьями установленного образца, подвижными или закрепленными, в количестве достаточном для максимального числа членов экипажа, которые могут пользоваться ими одновременно.

5. В любое время, когда члены экипажа находятся на борту судна, в их распоряжение должны предоставляться:

- a) холодильник, который должен быть удобно расположен и иметь достаточный объем для числа лиц, пользующихся помещением столовой или помещениями столовых;
- b) приспособления для приготовления горячих напитков; и
- c) приспособления для охлаждения питьевой воды.

6. Если буфетные и кладовые помещения не имеют прямого доступа к столовым, то должны предусматриваться соответствующие шкафы для столовых принадлежностей и необходимые средства для мытья посуды.

7. Поверхность столов и сидений должна изготавливаться из влагонепроницаемого материала.

Руководящий принцип В3.1.7 – Санитарно-гигиенические помещения

1. Умывальники и ванны должны иметь надлежащие размеры и изготавливаться из установленного материала, иметь гладкую поверхность, не поддающуюся трещинам, гниению или коррозии.

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

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

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

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

Guideline B3.1.6 – Mess rooms

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

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

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

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

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

5. There should be available at all times when seafarers are on board:

- a) a refrigerator, which should be conveniently situated and of sufficient capacity for the number of persons using the mess room or mess rooms;
- b) facilities for hot beverages; and
- c) cool water facilities.

6. Where available pantries are not accessible to mess rooms, adequate lockers for mess utensils and proper facilities for washing utensils should be provided.

7. The tops of tables and seats should be of damp-resistant material.

Guideline B3.1.7 – Sanitary accommodation

1. Washbasins and tub baths should be of adequate size and constructed of approved material with a smooth surface not liable to crack, flake or corrode.

2. Все туалеты должны оборудоваться по установленному образцу и снабжаться в любое время достаточным количеством воды для смыва или другими надлежащими устройствами, например за счет системы сжатого воздуха, с индивидуальным управлением.

3. Санитарно-гигиенические помещения, предназначенные для пользования более чем одним человеком, должны отвечать следующим требованиям:

a) полы должны изготавливаться из прочного влагонепроницаемого материала и оборудоваться надлежащим стоком;

b) переборки должны изготавливаться из стали или иного установленного материала и должны быть водонепроницаемыми до уровня не менее 23 см над поверхностью палубы;

c) помещения должны иметь достаточное освещение, отопление и вентиляцию;

d) туалеты должны располагаться удобно по отношению к спальным помещениям кают, но отдельно от них и от умывальных; не должно быть прямого доступа к ним из спальных помещений кают или из проходов между спальными помещениями и туалетами, к которым нет иного доступа; это требование не применяется, если туалет расположен в помещении между двумя спальными помещениями кают, в которых размещается в общей сложности не более четырех моряков; и

e) если в одном помещении имеется более одного туалета, то они отгораживаются соответствующим образом, чтобы обеспечить индивидуальное пользование ими.

4. Прачечное оборудование, предоставляемое для пользования моряков, должно включать:

a) стиральные машины;

b) сушильное оборудование или должным образом обогреваемые и вентилируемые сушильные помещения; и

c) утюги и гладильные доски или иное аналогичное оборудование.

Руководящий принцип В3.1.8 – Помещение для судового лазарета

1. Помещение для судового лазарета должно быть устроено таким образом, чтобы облегчать проведение консультаций и оказание первичной медицинской помощи и препятствовать распространению инфекционных заболеваний.

2. Расположение входа и коек, а также системы освещения, вентиляции, отопления и водоснабжения должны быть такими, чтобы обеспечивать комфорт и облегчать лечение пациентов.

3. Количество необходимых больничных коек должно предписываться компетентным органом.

4. Для пациентов судового лазарета должно предоставляться в исключительное пользование санитарно-гигиеническое помещение, расположенное либо непосредственно в помещении лазарета, либо рядом с ним. В таком санитарно-гигиеническом помещении должны как минимум иметься один туалет, один умывальник и одна ванна или душ.

2. All toilets should be of an approved pattern and provided with an ample flush of water or with some other suitable flushing means, such as air, which are available at all times and independently controllable.

3. Sanitary accommodation intended for the use of more than one person should comply with the following:

a) floors should be of approved durable material, impervious to damp, and should be properly drained;

b) bulkheads should be of steel or other approved material and should be watertight up to at least 23 centimeters above the level of the deck;

c) the accommodation should be sufficiently lit, heated and ventilated;

d) toilets should be situated convenient to, but separate from, sleeping rooms and wash rooms, without direct access from the sleeping rooms or from a passage between sleeping rooms and toilets to which there is no other access; this requirement does not apply where a toilet is located in a compartment between two sleeping rooms having a total of not more than four seafarers; and

e) where there is more than one toilet in a compartment, they should be sufficiently screened to ensure privacy.

4. The laundry facilities provided for seafarers' use should include:

a) washing machines;

b) drying machines or adequately heated and ventilated drying rooms; and

c) irons and ironing boards or their equivalent.

Guideline B3.1.8 – Hospital accommodation

1. The hospital accommodation should be designed so as to facilitate consultation and the giving of medical first aid and to help prevent the spread of infectious diseases.

2. The arrangement of the entrance, berths, lighting, ventilation, heating and water supply should be designed to ensure the comfort and facilitate the treatment of the occupants.

3. The number of hospital berths required should be prescribed by the competent authority.

4. Sanitary accommodation should be provided for the exclusive use of the occupants of the hospital accommodation, either as part of the accommodation or in close proximity thereto. Such sanitary accommodation should comprise a minimum of one toilet, one washbasin and one tub or shower.

Руководящий принцип В3.1.9 – Другие удобства

1. Если для персонала машинного отделения выделяется отдельное помещение для переодевания, то такое помещение должно:

- a) располагаться вне помещения машинного отделения, но иметь свободный доступ к нему;
- b) быть оборудовано индивидуальными шкафчиками для одежды, а также ванными или душем, либо тем и другим, а также умывальниками с горячей и холодной пресной водой.

Руководящий принцип В3.1.10 – Обеспечение постельными и столовыми принадлежностями и другими предметами

1. Каждое государство-член должно предусматривать применение следующих принципов:

- a) всем морякам должны предоставляться судовладельцем чистые постельные принадлежности, а также столовые принадлежности для пользования на борту в течение службы на судне, а сами моряки должны нести ответственность за возвращение этих принадлежностей в определенное капитаном время или по окончании службы на судне;
- b) постельные принадлежности должны быть хорошего качества, а тарелки, чашки и другие столовые принадлежности должны быть из установленного легко моющегося материала; и
- c) полотенца, мыло и туалетная бумага для членов экипажа должны предоставляться судовладельцем.

Руководящий принцип В3.1.11 – Условия для отдыха, почтовое обслуживание и организация посещений судна

1. Должна проводиться частая проверка условий и служб обеспечения отдыха, с тем чтобы они соответствовали нуждам моряков, меняющимся с техническими, производственными и другими изменениями в морском судоходстве.

2. Мебель в помещениях для отдыха должна включать как минимум книжный шкаф и все необходимое для чтения и письма и, по мере практической возможности, для игр.

3. При планировании помещений для отдыха, компетентный орган должен рассматривать возможность оборудования буфета.

4. По мере практической возможности, следует предусматривать включение следующих объектов и форм отдыха бесплатно для моряков:

- a) курительная комната;
- b) просмотр телепередач и прием радиопередач;
- c) демонстрацию кинофильмов, запас которых должен соответствовать продолжительности рейса и, в случае необходимости, обновляться через разумные промежутки времени;
- d) спортивный инвентарь, включающий гимнастические снаряды, настольные игры и палубные игры;
- e) по мере возможности, условия для занятий плаванием;

Guideline B3.1.9 – Other facilities

1. Where separate facilities for engine department personnel to change their clothes are provided, they should be:

- a) located outside the machinery space but with easy access to it; and
- b) fitted with individual clothes lockers as well as with tubs or showers or both and washbasins having hot and cold running fresh water.

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

1. Each Member should consider applying the following principles:

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

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

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

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

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

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

- a) a smoking room;
- b) television viewing and the reception of radio broadcasts;
- c) showing of films, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and, where necessary, changed at reasonable intervals;
- d) sports equipment including exercise equipment, table games and deck games;
- e) where possible, facilities for swimming;

f) библиотеку, содержащую профессиональную и другую литературу, запас книг в которой должен соответствовать продолжительности рейса и обновляться через разумные промежутки времени;

g) возможности для прикладных занятий;

h) электронное оборудование, такое как радио- и телеприемники, видеомагнитофоны, проигрыватели DVD/CD, персональные компьютеры и программное обеспечение к ним, кассетные магнитофоны и плееры;

i) там, где это уместно, следует оборудовать на борту судов бары для моряков, если это не противоречит национальным, религиозным или социальным обычаям;

j) следует предоставлять доступ в разумных пределах к телефонной связи между судном и берегом, к средствам электронной почты и Интернету, при их наличии, причем размер платы за пользование этими услугами не должен превышать разумных пределов.

5. Следует прилагать все усилия для обеспечения того, чтобы доставка почты моряков была, по возможности, надежной и своевременной. Следует также принимать меры к тому, чтобы моряки не несли дополнительных почтовых затрат по причине переадресовки корреспонденции по не зависящим от них обстоятельствам.

6. Следует принимать меры в соответствии с действующими национальными законодательством, нормативными правовыми актами или международными актами, чтобы, по мере возможности и в пределах разумного, моряки без задержки получали разрешение на посещение их находящегося в порту судна супругами, родственниками и друзьями. Такие меры должны удовлетворять всем требованиям проверки безопасности.

7. Следует предусматривать возможность предоставления разрешения партнерам моряков сопровождать их во время некоторых рейсов, когда это практически возможно и оправдано. Такие партнеры должны быть охвачены должным страхованием рисков, связанных с несчастными случаями и заболеваниями; судовладельцы должны оказывать всяческое содействие моряку в заключении договора о таком страховании.

Руководящий принцип В3.1.12 – Предупреждение шума и вибрации

1. Жилые помещения, а также помещения для отдыха и приема пищи должны располагаться, по мере практической возможности, как можно дальше от двигательных установок, помещений для рулевых механизмов, палубных лебедок, установок для вентиляции, отопления и кондиционирования воздуха и от других машин и механизмов, производящих шум.

2. Должны использоваться звукоизолирующие и другие соответствующие звукопоглощающие материалы в конструкции и в обшивке переборок, потолков и палуб в помещениях, являющихся источниками шума, а также применяться самозакрывающиеся звуконепроницаемые двери в помещениях, где расположены машины и механизмы.

f) a library containing vocational and other books, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and changed at reasonable intervals;

g) facilities for recreational handicrafts;

h) electronic equipment such as a radio, television, video recorders, DVD/CD player, personal computer and software and cassette recorder/player;

i) where appropriate, the provision of bars on board for seafarers unless these are contrary to national, religious or social customs; and

j) reasonable access to ship-to-shore telephone communications, and email and Internet facilities, where available, with any charges for the use of these services being reasonable in amount.

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

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

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

Guideline B3.1.12 – Prevention of noise and vibration

1. Accommodation and recreational and catering facilities should be located as far as practicable from the engines, steering gear rooms, deck winches, ventilation, heating and air-conditioning equipment and other noisy machinery and apparatus.

2. Acoustic insulation or other appropriate sound-absorbing materials should be used in the construction and finishing of bulkheads, deckheads and decks within the sound-producing spaces as well as self-closing noise-isolating doors for machinery spaces.

3. По мере практической возможности, в машинных отделениях и других помещениях, где размещены машины и механизмы, должны оборудоваться звукоизолированные центральные посты управления для членов машинной команды. В той мере, в какой это практически возможно, такие рабочие помещения как, например, механические мастерские, должны изолироваться от общего шума машинного отделения и должны приниматься меры для снижения шума работающих механизмов.

4. Допустимые пределы уровня шума в рабочих и жилых помещениях должны соответствовать международным руководствам МОТ, касающимся предельно допустимых уровней воздействия, включая положения, предусмотренные в Своде практических правил МОТ, озаглавленном *Внешние производственные факторы* 2001 года, и, там, где это применимо, конкретным мерам защиты, рекомендованным Международной морской организацией, и любым последующим актам, вносящим в них поправки или дополняющим их, о предельно допустимых уровнях шума на борту судна. Экземпляр применяемого акта на английском языке или на рабочем языке судна должен храниться на борту судна и быть доступным для моряков.

5. Жилые помещения или помещения для отдыха или приема пищи не должны подвергаться воздействию чрезмерной вибрации.

Правило 3.2 – Питание и столовое обслуживание

Цель: обеспечить, чтобы моряки получали продукты питания и питьевую воду высокого качества и в надлежащих санитарно-гигиенических условиях

1. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы на судах, плавающих под его флагом, имелись на борту пищевые продукты и питьевая вода в таком количестве, такой питательной ценности и такого качества, которые в должной мере покрывают потребности лиц, находящихся на судне, принимая во внимание их различные культурные и религиозные особенности.

2. В течение периода работы по найму моряки на борту судна обеспечиваются питанием бесплатно.

3. Моряки, нанятые в качестве судового повара и отвечающие за приготовление пищи, должны обладать надлежащей подготовкой и квалификацией для работы на этом посту на борту судна.

Стандарт А3.2 – Питание и столовое обслуживание

1. Каждое государство-член принимает законодательство и нормативные правовые акты или другие меры, направленные на установление минимальных норм в отношении качества и количества пищевых продуктов и питьевой воды, а также норм столового обслуживания, применимых к продуктовому довольствию моряков на борту судна, плавающего под его флагом, и проводит учебные мероприятия по содействию информированности и соблюдению норм, упомянутых в настоящем пункте.

2. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы на судах, плавающих под его флагом, соблюдались следующие минимальные нормы:

3. Engine rooms and other machinery spaces should be provided, wherever practicable, with soundproof centralized control rooms for engine-room personnel. Working spaces, such as the machine shop, should be insulated, as far as practicable, from the general engine-room noise and measures should be taken to reduce noise in the operation of machinery.

4. The limits for noise levels for working and living spaces should be in conformity with the ILO international guidelines on exposure levels, including those in the ILO code of practice entitled *Ambient factors in the workplace*, 2001, and, where applicable, the specific protection recommended by the International Maritime Organization, and with any subsequent amending and supplementary instruments for acceptable noise levels on board ships. A copy of the applicable instruments in English or the working language of the ship should be carried on board and should be accessible to seafarers.

5. No accommodation or recreational or catering facilities should be exposed to excessive vibration.

Regulation 3.2 – Food and catering

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

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry on board and serve food and drinking water of appropriate quality, nutritional value and quantity that adequately covers the requirements of the ship and takes into account the differing cultural and religious backgrounds.

2. Seafarers on board a ship shall be provided with food free of charge during the period of engagement.

3. Seafarers employed as ships' cooks with responsibility for food preparation must be trained and qualified for their position on board ship.

Standard A3.2 – Food and catering

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

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

a) надлежащее снабжение пищевыми продуктами и питьевой водой с точки зрения количества, питательной ценности, качества и разнообразия и с должным учетом количества моряков на борту судна, их религиозных требований, традиций и обычаев, касающихся пищевых продуктов, а также продолжительности и характера рейса;

b) пищеблок устраивается и оборудуется таким образом, чтобы позволить обеспечивать моряков надлежащим, разнообразным и полноценным питанием, приготовление и подача которого осуществлялись бы в гигиенических условиях;

c) надлежащая подготовка или инструктаж персонала пищеблока перед назначением на соответствующие должности.

3. Судовладельцы обеспечивают, чтобы моряки, нанимаемые на работу в качестве судовых поваров, имели соответствующую подготовку и квалификацию, а также показали свою компетентность для занятия этой должности в соответствии с требованиями, установленными в законодательстве и нормативных правовых актах соответствующего государства-члена.

4. Требования, предъявляемые в соответствии с пунктом 3 настоящего стандарта, включают завершение курса подготовки, одобренного или признаваемого компетентным органом, который охватывает вопросы практического приготовления пищи, гигиены питания и личной гигиены, хранения пищевых продуктов, осуществления контроля за запасами, а также обеспечения защиты окружающей среды и знания вопросов охраны и гигиены труда в области столового обслуживания.

5. На судах со штатной численностью экипажа менее десяти человек, на которых в силу численности экипажа или особенностей эксплуатации компетентный орган может не требовать наличия в полной мере квалифицированного судового повара, лицо, занимающееся приготовлением пищи на камбузе, проходит подготовку или инструктаж по вопросам, включающим гигиену питания и личную гигиену, а также обработку и хранение пищевых продуктов на борту судна.

6. В случаях крайней необходимости компетентный орган может дать освобождение от обязательства, позволяющее не имеющему должной квалификации повару выполнять соответствующие функции на борту определенного судна в течение определенного периода времени до захода в следующий удобный порт или в течение периода времени, не превышающего одного месяца, при условии, что лицо, в отношении которого действует это разрешение, прошло соответствующую подготовку или инструктаж по вопросам, включающим гигиену питания и личную гигиену, а также обработку и хранение пищевых продуктов на борту судна.

7. В соответствии с процедурами обеспечения постоянного соблюдения, предусмотренными в рамках Раздела 5, компетентный орган требует, чтобы непосредственно капитаном или под его руководством на борту судов проводились частые и документально оформленные инспекции в целях проверки:

a) снабжения пищевыми продуктами и питьевой водой;

b) всех помещений и оборудования, используемых для хранения и обработки пищевых продуктов и питьевой воды;

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

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

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

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

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

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

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

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

a) supplies of food and drinking water;

b) all spaces and equipment used for the storage and handling of food and drinking water; and

с) камбуза и оборудования для приготовления и подачи пищи.

8. Не допускается прием на работу, привлечение к работе или использование труда моряков моложе 18 лет в качестве судового повара.

Руководящий принцип В3.2 – Питание и столовое обслуживание

Руководящий принцип В3.2.1 – Инспекции, обучение, исследования и публикации

1. Компетентный орган должен, в сотрудничестве с другими соответствующими ведомствами и организациями, осуществлять сбор актуальной информации о питании и о методах закупок, складирования, хранения пищевых продуктов, а также о приготовлении и подаче пищи с особым учетом требований, предъявляемых к столовому обслуживанию на борту судна. Эта информация должна предоставляться, безвозмездно или за умеренную плату, в распоряжение представителей промышленности и торговли, поставляющих на суда пищевые продукты и оборудование, капитанов, официантов и поваров судов, а также заинтересованных организаций судовладельцев и моряков. В этих целях должны использоваться подходящие средства пропаганды, в частности учебные пособия, брошюры, плакаты, диаграммы или рекламные объявления в профессиональных периодических изданиях.

2. Компетентный орган должен выпускать рекомендации с целью недопущения порчи пищевых продуктов, облегчения соблюдения необходимых норм гигиены и обеспечения оптимальной организации труда.

3. Компетентный орган должен сотрудничать с соответствующими организациями и ведомствами в целях разработки учебных материалов и судовой информации о методах обеспечения надлежащих поставок пищевых продуктов и столового обслуживания.

4. Компетентный орган должен проводить свою работу в тесном сотрудничестве с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, а также с соответствующими национальными или местными органами власти, ведающими вопросами питания и охраны здоровья, и может, в случае необходимости, пользоваться услугами таких органов власти.

Руководящий принцип В3.2.2 – Судовые повара

1. Моряки могут получить право занимать должность судового повара только при условии, что они:

a) имеют минимальный стаж работы в море, установленный компетентным органом, который может меняться в зависимости от квалификации или опыта;

b) выдержали экзамен, предусмотренный компетентным органом, или эквивалентный экзамен на одобренных учебных курсах поваров.

2. Предусмотренные экзамены могут проводиться и свидетельства о квалификации могут выдаваться либо непосредственно компетентным органом, либо, под его надзором, одобренным учебным заведением подготовки судовых поваров.

c) galley and other equipment for the preparation and service of meals.

8. No seafarer under the age of 18 shall be employed or engaged or work as a ship's cook.

Guideline B3.2 – Food and catering

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

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

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

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

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

Guideline B3.2.2 – Ships' cooks

1. Seafarers should only be qualified as ships' cooks if they have:

a) served at sea for a minimum period to be prescribed by the competent authority, which could be varied to take into account existing relevant qualifications or experience;

b) passed an examination prescribed by the competent authority or passed an equivalent examination at an approved training course for cooks.

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

3. Компетентный орган должен предусмотреть признание, там, где это уместно, свидетельств о квалификации судового повара, выдаваемых другими государствами-членами, которые ратифицировали настоящую Конвенцию или Конвенцию 1946 года о выдаче судовым поварам свидетельств о квалификации (69), либо иным одобренным органом.

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

**РАЗДЕЛ 4. ОХРАНА ЗДОРОВЬЯ, МЕДИЦИНСКОЕ
ОБСЛУЖИВАНИЕ, СОЦИАЛЬНО-БЫТОВОЕ
ОБСЛУЖИВАНИЕ И ЗАЩИТА В ОБЛАСТИ
СОЦИАЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ**

***Правило 4.1 – Медицинское обслуживание на борту
судна и на берегу***

Цель: обеспечить морякам охрану здоровья и безотлагательный доступ к медицинскому обслуживанию на борту судна и на берегу

1. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы на всех моряков на судах, плавающих под его флагом, распространялись надлежащие меры охраны их здоровья и чтобы они имели доступ к безотлагательному и надлежащему медицинскому обслуживанию во время работы на борту судна.
2. Охрана здоровья и медицинское обслуживание, предусмотренные в пункте 1 настоящего правила, в принципе, обеспечиваются морякам бесплатно.
3. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы морякам, работающим на борту находящихся на их территории судов и нуждающимся в срочной медицинской помощи, предоставлялся доступ к расположенным на берегу медицинским учреждениям этого государства-члена.
3. Изложенные в Кодексе требования, предъявляемые к охране здоровья и медицинскому обслуживанию на борту судна, включают стандарты мер, нацеленных на то, чтобы обеспечить морякам охрану здоровья и медицинское обслуживание, по мере возможности, сопоставимые с охраной здоровья и медицинским обслуживанием, которые обычно обеспечиваются работникам, занятым на берегу.

***Стандарт A4.1 – Медицинское обслуживание на
борту судна и на берегу***

1. Каждое государство-член обеспечивает принятие мер по охране здоровья моряков, работающих на борту судов, плавающих под его флагом, и их медицинскому обслуживанию, включая основные виды стоматологической помощи, с целью:
 - a) обеспечения распространения на моряков любых общих положений об охране здоровья и медицинском обслуживании на производстве, имеющих отношение к их обязанностям, а также специальных положений, учитывающих специфику работы на борту судна;
 - b) обеспечения того, чтобы охрана здоровья и медицинское обслуживание, предоставляемые морякам, были, по мере возможности, сопоставимы с теми, которые обычно предоставляются работникам на берегу, включая безотлагательный доступ к необходимым медикаментам, медицинскому оборудованию и службам диагностики и лечения заболеваний, а также к медицинской информации и экспертизе;
 - c) гарантирования морякам права на безотлагательное обращение к квалифицированному врачу или стоматологу в порту захода, если это практически осуществимо;

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

***Regulation 4.1 – Medical care on board ship and
ashore***

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

1. Each Member shall ensure that all seafarers on ships that fly its flag are covered by adequate measures for the protection of their health and that they have access to prompt and adequate medical care whilst working on board.
2. The protection and care under paragraph 1 of this Regulation shall, in principle, be provided at no cost to the seafarers.
3. Each Member shall ensure that seafarers on board ships in its territory who are in need of immediate medical care are given access to the Member's medical facilities on shore.
3. The requirements for on-board health protection and medical care set out in the Code include standards for measures aimed at providing seafarers with health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore.

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

1. Each Member shall ensure that measures providing for health protection and medical care, including essential dental care, for seafarers working on board a ship that flies its flag are adopted which:
 - a) ensure the application to seafarers of any general provisions on occupational health protection and medical care relevant to their duties, as well as of special provisions specific to work on board ship;
 - b) ensure that seafarers are given health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore, including prompt access to the necessary medicines, medical equipment and facilities for diagnosis and treatment and to medical information and expertise;
 - c) give seafarers the right to visit a qualified medical doctor or dentist without delay in ports of call, where practicable;

d) обеспечения того, чтобы медицинское обслуживание и охрана здоровья во время пребывания моряка на судне или в иностранном порту предоставлялись ему бесплатно, в той мере, в какой это соответствует национальным законодательству и практике государства-члена;

e) обеспечения не только лечения больных или травмированных моряков, но и принятия мер профилактики, таких как разработка программ по охране здоровья и санитарному просвещению.

2. Компетентный орган принимает стандартную форму медицинской карты для использования капитанами судов, а также береговым и судовым медицинским персоналом. Эта форма медицинской карты в заполненном виде и ее содержание имеют конфиденциальный характер и используются только для целей содействия лечению моряков.

3. Каждое государство-член принимает законодательство и нормативные правовые акты, устанавливающие требования в отношении судовых лазаретов, а также средств для медицинского обслуживания, медицинского оборудования и медицинской подготовки на борту судов, плавающих под его флагом.

4. В национальных законодательстве и нормативных правовых актах, как минимум, устанавливаются следующие требования:

a) все суда обеспечиваются судовой аптечкой, медицинским оборудованием и медицинским справочником, состав и содержание которых предписываются компетентным органом и подлежат регулярному контролю с его стороны; в национальных требованиях принимаются во внимание тип судна, количество находящихся на его борту лиц, характер, направление и продолжительность рейсов, а также соответствующие рекомендуемые на национальном и международном уровнях медицинские стандарты;

b) суда, имеющие на борту 100 или более моряков и обычно находящиеся в международном рейсе более трех дней, имеют квалифицированного врача, отвечающего за медицинское обслуживание; национальное законодательство или нормативные правовые акты определяют также, какие другие суда должны иметь врача, принимая во внимание, в частности, такие факторы, как продолжительность, характер и условия рейса, а также количество моряков на борту судна;

c) суда, не имеющие врача на борту, имеют в составе экипажа, по крайней мере, одного моряка, ответственного за медицинское обслуживание, назначение и применение лекарств как часть своих обычных обязанностей, или, по крайней мере, одного моряка на борту судна, обладающего навыками для оказания первой медицинской помощи; лица, ответственные за обеспечение медицинского обслуживания на борту судна, которые не являются врачами по своей специальности, должны удовлетворительно завершить курс подготовки по медицинскому уходу, отвечающий требованиям Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками (Конвенции ПДНВ); моряки, назначаемые для оказания первой медицинской помощи, должны удовлетворительно завершить курс подготовки по оказанию первой медицинской помощи, отвечающий требованиям Конвенции ПЛНВ 1978 года с поправками:

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

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

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

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

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

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

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

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

национальное законодательство или нормативные правовые акты устанавливают уровень требуемой подготовки, принимая во внимание, в частности, такие факторы, как продолжительность, характер и условия рейса, а также количество моряков на борту судна;

d) компетентный орган обеспечивает с помощью заранее созданной системы, чтобы медицинские консультации по радио или по спутниковой связи, включая консультации специалистов, предоставлялись судам в море круглосуточно; медицинские консультации, включая передачу медицинских сообщений по радио или по спутниковой связи между судном и консультантами на берегу, предоставляются бесплатно для всех судов, независимо от того, под каким флагом они плавают.

Руководящий принцип B4.1 – Медицинское обслуживание на борту судна и на берегу

Руководящий принцип B4.1.1 – Обеспечение медицинского обслуживания

1. При определении уровня медицинской подготовки, которую должны получать моряки на борту судов, не имеющих в своем экипаже судового врача, компетентный орган должен требовать, чтобы:

a) на судах, которые обычно могут получить квалифицированную медицинскую помощь и медицинское обслуживание в пределах восьми часов, был, по крайней мере, один назначенный моряк, имеющий подготовку в области оказания первой медицинской помощи, соответствующую требованиям Конвенции ПДНВ, которая дает таким лицам возможность принимать безотлагательные эффективные меры при несчастных случаях или заболеваниях, которые могут произойти на борту судна, и использовать медицинскую консультацию по радио или по спутниковой связи; и

b) на всех других судах должен быть, по крайней мере, один назначенный моряк, имеющий подготовку в области медицинского ухода, соответствующую требованиям Конвенции ПДНВ, включающую практическую подготовку и подготовку по таким методам спасения жизни, как внутривенная терапия, что дает таким лицам возможность эффективно участвовать в координированных системах оказания медицинской помощи на борту находящихся в море судов и обеспечивать больным или травмированным лицам удовлетворительный уровень медицинского обслуживания в период их вероятного нахождения на борту судна.

2. Подготовка, упомянутая в пункте 1 настоящего руководящего принципа, должна проводиться на основе содержания самых последних изданий *Международного медицинского руководства для судов*, *Руководства по оказанию первой медицинской помощи при несчастных случаях, связанных с опасными веществами*, *Инструкции – Международного руководства по обучению моряков*, а также медицинского раздела *Международного свода сигналов* и на основе аналогичных национальных руководств.

3. Лица, упомянутые в пункте 1 настоящего руководящего принципа, а также любые другие моряки, которые могут быть назначены компетентным органом, должны проходить примерно раз в пять лет курсы повышения квалификации, чтобы поддерживать и повышать уровень своих знаний и навыков и знакомиться с новыми

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

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

Guideline B4.1.1 – Provision of medical care

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

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

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

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

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

разработками.

4. Судовые аптечки и их содержимое, а также находящиеся на борту судна медицинское оборудование и медицинские руководства должны поддерживаться в надлежащем состоянии и инспектироваться через регулярные промежутки времени, не превышающие 12 месяцев, ответственными лицами, назначенными компетентным органом, которые обеспечивают проверку маркировки, сроков годности и условий хранения всех медикаментов, а также инструкций по их применению, и инспектируют исправность всего медицинского оборудования, в соответствии с установленными требованиями. Утверждая или пересматривая используемое на национальном уровне судовое медицинское руководство и определяя содержимое медицинской аптечки и наличие медицинского инвентаря на борту судна, компетентный орган должен принимать во внимание международные рекомендации в этой области, включая последнее издание *Международного медицинского руководства для судов* и другие рекомендации, упомянутые в пункте 2 настоящего руководящего принципа.

5. Если груз, классифицируемый как опасный, не включен в самое последнее издание *Руководства по оказанию первой медицинской помощи при несчастных случаях, связанных с опасными веществами*, то морякам должна быть представлена необходимая информация о характере веществ, сопряженных с ними рисках, о необходимых средствах индивидуальной защиты, о соответствующих медицинских процедурах и о конкретных противоядиях. Такие конкретные противоядия и средства индивидуальной защиты должны находиться на борту судна каждый раз, когда оно осуществляет перевозку опасных веществ. Эту информацию следует включить в судовую политику и в программы, касающиеся техники безопасности и гигиены труда на судне, о которых идет речь в правиле 4.3 и в соответствующих положениях Кодекса.

6. Все суда должны иметь полный и постоянно обновляемый список радиостанций, с помощью которых можно получить медицинскую консультацию; а суда, оборудованные системой спутниковой связи, должны иметь полный и постоянно обновляемый список береговых земных станций, с помощью которых можно получить медицинскую консультацию. Моряки, отвечающие на борту судна за медицинское обслуживание или за оказание первой медицинской помощи, должны быть обучены пользованию медицинским руководством судна и медицинским разделом самого последнего издания *Международного свода сигналов*, с тем чтобы они могли понимать, какого рода информация нужна консультирующему врачу, а также получаемые от него заключения.

Руководящий принцип B4.1.2 – Форма медицинской карты

1. Требуемая в соответствии с Частью А настоящего Кодекса стандартная медицинская карта для моряков должна иметь такую форму, чтобы содействовать обмену между судном и берегом медицинской и связанной с ней информацией, касающейся отдельных моряков, в случаях заболевания или травмы.

4. The medicine chest and its contents, as well as the medical equipment and medical guide carried on board, should be properly maintained and inspected at regular intervals, not exceeding 12 months, by responsible persons designated by the competent authority, who should ensure that the labeling, expiry dates and conditions of storage of all medicines and directions for their use are checked and all equipment functioning as required. In adopting or reviewing the ship's medical guide used nationally, and in determining the contents of the medicine chest and medical equipment, the competent authority should take into account international recommendations in this field, including the latest edition of the *International Medical Guide for Ships*, and other guides mentioned in paragraph 2 of this Guideline.

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

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

Guideline B4.1.2 – Medical report form

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

Руководящий принцип В4.1.3 – Медицинское обслуживание на берегу

1. Расположенные на берегу медицинские учреждения для лечения моряков должны соответствовать этим целям. Врачи, стоматологи и иной медицинский персонал должны обладать надлежащей квалификацией.

2) Должны приниматься меры к тому, чтобы во время нахождения в порту морякам обеспечивался доступ:

- a) к амбулаторному лечению болезней и травм;
- b) к стационарному лечению, в случае необходимости;
- c) к стоматологической помощи, особенно в экстренных случаях.

3. Должны приниматься надлежащие меры с целью содействия лечению моряков, страдающих от какой-либо болезни. В частности, должен обеспечиваться безотлагательный прием моряков в поликлиники и госпитали на берегу без каких-либо затруднений и независимо от их национальности или религиозных убеждений, а также, по мере возможности, должны проводиться мероприятия, направленные на обеспечение, в случае необходимости, продолжения лечения, чтобы дополнить предоставляемый морякам медицинский уход.

Руководящий принцип В4.1.4 – Медицинская помощь другим судам и международное сотрудничество

1. Каждое государство-член должно уделять надлежащее внимание вопросам участия в международном сотрудничестве в области оказания помощи, разработки программ и исследований по вопросам охраны здоровья и медицинского обслуживания. Такое сотрудничество могло бы охватывать:

- a) осуществление и координацию поисково-спасательных операций, организацию неотложной медицинской помощи и эвакуацию в море тяжелобольных и получивших серьезную травму на борту судна, используя такие средства, как системы периодических докладов с судов об их местоположении, спасательно-координационные центры и спасательные вертолетные службы, в соответствии с положениями Международной конвенции 1979 года по поиску и спасанию на море с поправками и *Международного авиационного и морского наставления по поиску и спасанию (ИАМСАР)*;
- b) оптимальное использование всех судов с врачом на борту и выделение судов, находящихся на постоянных местах в море, которые располагают возможностями для госпитализации и средствами спасания;
- c) составление и ведение международного списка врачей и средств медицинской помощи, имеющихся во всем мире, для обеспечения неотложного медицинского обслуживания моряков;
- d) высадку моряков в портах для срочного лечения;
- e) репатриацию моряков, госпитализированных за границей, как только это становится практически возможным, в соответствии с медицинскими заключениями врачей, ответственных за лечение, и с учетом пожеланий и нужд моряка;
- f) оказание персональной помощи морякам в ходе репатриации, в соответствии с медицинскими заключениями врачей, ответственных за лечение, и с учетом пожеланий и нужд моряка;

Guideline B4.1.3 – Medical care ashore

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

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

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

3. Suitable measures should be taken to facilitate the treatment of seafarers suffering from disease. In particular, seafarers should be promptly admitted to clinics and hospitals ashore, without difficulty and irrespective of nationality or religious belief, and, whenever possible, arrangements should be made to ensure, when necessary, continuation of treatment to supplement the medical facilities available to them.

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

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

- a) developing and coordinating search and rescue efforts and arranging prompt medical help and evacuation at sea for the seriously ill or injured on board a ship through such means as periodic ship position reporting systems, rescue coordination centers and emergency helicopter services, in conformity with the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, as amended, and the *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual*;
- b) making optimum use of all ships carrying a doctor and stationing ships at sea which can provide hospital and rescue facilities;
- c) compiling and maintaining an international list of doctors and medical care facilities available worldwide to provide emergency medical care to seafarers;
- d) landing seafarers ashore for emergency treatment;
- e) repatriating seafarers hospitalized abroad as soon as practicable, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;
- f) arranging personal assistance for seafarers during repatriation, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;

g) усилия, направленные на создание центров охраны здоровья для моряков с целью:

(i) ведения научно-исследовательских работ по вопросам охраны здоровья, лечения и профилактики заболеваний моряков;

(ii) подготовки медицинского персонала и персонала служб охраны здоровья в области морской медицины;

h) сбор и оценку статистических данных о несчастных случаях на производстве, профессиональных заболеваниях и случаях со смертельным исходом среди моряков, обобщение и согласование этих статистических данных с имеющимися национальными системами статистического учета несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний, охватывающего другие категории работников;

i) организацию международного обмена технической информацией, учебными материалами и персоналом, а также международных учебных курсов, семинаров и рабочих групп;

j) предоставление в распоряжение всех моряков специальных лечебных и профилактических медицинских служб в портах или обеспечение им возможности пользоваться услугами общих оздоровительных, медицинских и реабилитационных служб;

k) организацию репатриации тел или праха скончавшихся моряков, в соответствии с пожеланиями родственников, как только это становится практически возможным.

2. В основе международного сотрудничества в области охраны здоровья и медицинского обслуживания моряков должны лежать двусторонние или многосторонние соглашения или консультации между государствами-членами.

Руководящий принцип B4.1.5 – Иждивенцы моряков

1. Каждое государство-член должно принимать меры для обеспечения надлежащего медицинского обслуживания в достаточном объеме проживающих на его территории иждивенцев моряков, пока не будет создана служба медицинского ухода, которая включала бы в сферу своей деятельности всех работников в целом и их иждивенцев, если такие службы еще не созданы, и должно информировать Международное бюро труда о мерах, принимаемых в этих целях.

Правило 4.2 – Ответственность судовладельцев

Цель: обеспечить, чтобы моряки были защищены от финансовых последствий болезни, травмы или смерти, произошедших в связи с их трудовой деятельностью

1. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы на судах, плавающих под его флагом, были приняты меры в соответствии с Кодексом, направленные на предоставление морякам, работающим по найму на этих судах, права на материальную помощь и поддержку со стороны судовладельца в отношении финансовых последствий болезни, травмы или смерти, произошедших во время их службы на основе трудового договора моряка или связанных с их трудовой деятельностью на основе такого договора.

2. Это правило не затрагивает любые другие средства правовой защиты, к которым может обратиться моряк.

g) endeavouring to set up health centers for seafarers to:

(i) conduct research on the health status, medical treatment and preventive health care of seafarers; and

(ii) train medical and health service staff in maritime medicine;

h) collecting and evaluating statistics concerning occupational accidents, diseases and fatalities of seafarers and integrating and harmonizing the statistics with any existing national system of statistics on occupational accidents and diseases covering other categories of workers;

i) organizing international exchanges of technical information, training material and personnel, as well as international training courses, seminars and working groups;

j) providing all seafarers with special curative and preventive health and medical services in port, or making available to them general health, medical and rehabilitation services; and

k) arranging for the repatriation of the bodies or ashes of deceased seafarers, in accordance with the wishes of the next of kin and as soon as practicable.

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

Guideline B4.1.5 – Dependants of seafarers

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

Regulation 4.2 – Shipowners' liability

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

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

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

*Стандарт А4.2 – Ответственность
судовладельцев*

1. Каждое государство-член принимает законодательство и нормативные правовые акты, содержащие требование о том, что владельцы судов, плавающих под его флагом, несут ответственность за охрану здоровья и медицинское обслуживание всех моряков, работающих на борту этих судов, в соответствии со следующими минимальными нормами:

a) судовладельцы несут ответственность за расходы моряков, работающих на их судах, связанные с болезнью и травмами моряков, случившимися в период времени между датой начала осуществления ими своих обязанностей и датой, когда они считаются надлежащим образом репатрированными, или возникающими в связи с их работой по найму в период между этими датами;

b) судовладельцы предусматривают финансовое обеспечение выплаты компенсации в случае смерти моряка или долгосрочной потери им трудоспособности в результате профессиональной травмы, болезни или воздействия вредных факторов, в соответствии с национальным законодательством, трудовым договором моряка или коллективным договором;

c) судовладельцы несут ответственность за покрытие расходов, связанных с медицинским обслуживанием, включая лечение, обеспечение необходимыми лекарствами и терапевтическими средствами, а также питание и проживание вне дома до тех пор, пока больной или травмированный моряк не выздоровеет или пока не будет объявлено о постоянном характере заболевания или о полной потере трудоспособности;

d) судовладельцы несут ответственность за оплату расходов на погребение в случае смерти, произошедшей на борту судна или на берегу в период работы по найму.

2. Национальное законодательство или нормативные правовые акты могут ограничивать финансовые обязательства судовладельца по покрытию расходов, связанных с медицинским обслуживанием, питанием и жильем, периодом времени, который составляет не менее 16 недель со дня причинения травмы или начала болезни.

3. В случае, если болезнь или травма влекут за собой потерю трудоспособности, судовладелец несет ответственность за:

a) выплату заработной платы в полном размере в течение всего времени пребывания больных или травмированных моряков на борту судна или пока моряки не будут репатрированы в соответствии с настоящей Конвенцией;

b) выплату заработной платы в полном размере или частично, согласно предписаниям национального законодательства или нормативных правовых актов, либо в соответствии с положениями коллективных договоров, с момента репатриации моряка или списания его на берег вплоть до его выздоровления или, если это наступит раньше, до момента, когда он получит право на получение денежных пособий в соответствии с законодательством соответствующего государства-члена.

Standard A4.2 – Shipowners' liability

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Национальные законодательство или нормативные правовые акты могут ограничивать финансовые обязательства судовладельца по выплате моряку, уже покинувшему судно, заработной платы в полном размере или частично периодом времени, который составляет не менее 16 недель со дня причинения травмы или начала болезни.

5. Национальные законодательство или нормативные правовые акты могут предусматривать исключения в отношении ответственности судовладельца:

- a) в случае травмы, не связанной со службой на судне;
- b) в случае травмы или болезни, происшедших по причине умышленного нарушения дисциплины заболевшего, травмированного или погибшего моряка;
- c) в случае болезни или физической неполноценности, намеренно скрытых в момент поступления на службу.

6. В той мере, в какой такая ответственность возлагается на органы государственной власти, национальные законодательство или нормативные правовые акты могут освобождать судовладельца от ответственности за покрытие расходов на медицинское обслуживание, питание и проживание, а также от расходов, связанных с погребением.

7. Судовладельцы или их представители принимают меры для обеспечения сохранности имущества, оставленного на борту судна больными, травмированными или погибшими моряками, с целью передачи его им или их родственникам.

Руководящий принцип B4.2 – Ответственность судовладельцев

1. Предусмотренная в подпункте а) пункта 3 стандарта A4.2 выплата заработной платы в полном размере может не включать премиальных.

2. Национальные законодательство или нормативные правовые акты могут также содержать положения, в соответствии с которыми судовладелец перестает нести ответственность за покрытие расходов больного или травмированного моряка с момента, когда моряк может требовать выплаты медицинских пособий в рамках системы обязательного медицинского страхования, обязательного страхования от несчастных случаев или компенсации, выплачиваемой работникам в связи с несчастным случаем на производстве.

3. Национальные законодательство или нормативные правовые акты могут содержать положения, в соответствии с которыми расходы на погребение, оплаченные судовладельцем, возмещаются страховой компанией, если пособие на погребение погибшего моряка выплачивается в соответствии с законодательством или нормативными правовыми актами, регулирующими вопросы социального страхования или выплаты компенсации работникам.

Правило 4.3 – Охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев

Цель: обеспечить, чтобы производственная среда моряков на борту судна способствовала безопасности и гигиене труда

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

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

- a) injury incurred otherwise than in the service of the ship;
- b) injury or sickness due to the willful misconduct of the sick, injured or deceased seafarer; and
- c) sickness or infirmity intentionally concealed when the engagement is entered into.

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

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

Guideline B4.2 – Shipowners' liability

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

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

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

Regulation 4.3 – Health and safety protection and accident prevention

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

1. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы выполнялись требования охраны и гигиены труда моряков на судах, плавающих под его флагом, и чтобы моряки жили, работали и проходили подготовку на борту судна в безопасных санитарно-гигиенических условиях.

2. Каждое государство-член, после консультаций с представительными организациями судовладельцев и моряков, и принимая во внимание действующие своды практических правил, руководящие принципы и нормы, рекомендуемые международными организациями, национальными административными органами и организациями, действующими в морском судоходстве, разрабатывает и распространяет национальные руководящие принципы для управления вопросами безопасности и гигиены труда на борту судов, плавающих под его флагом.

3. Каждое государство-член принимает законодательство и нормативные правовые акты, а также другие меры по вопросам, рассматриваемым в Кодексе, принимая во внимание соответствующие международные акты и устанавливая нормы по охране и гигиене труда, а также по предупреждению несчастных случаев на борту судов, плавающих под его флагом.

Стандарт A4.3 – Охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев

1. Законодательство, нормативные правовые акты и другие меры, которые должны быть приняты в соответствии с пунктом 3 правила 4.3, охватывают следующие вопросы:

a) принятие и эффективное применение политики и программ обеспечения безопасности и гигиены труда, а также содействие им на судах, плавающих под флагом государства-члена, включая оценку рисков, а также подготовку и инструктаж моряков;

b) принятие обоснованных мер предосторожности в целях профилактики несчастных случаев на производстве, травматизма и профессиональных заболеваний на борту судна, включая меры, направленные на снижение и профилактику рисков, связанных с воздействием высокого уровня вредных внешних факторов и химических веществ, а также рисков, связанных с увечьями или заболеваниями, которые могут возникать в результате использования машин и оборудования на борту судна;

c) судовые программы профилактики несчастных случаев на производстве, травматизма и профессиональных заболеваний, а также обеспечение постоянного совершенствования безопасности и гигиены труда с привлечением представителей моряков и всех других лиц, заинтересованных в осуществлении таких программ, принимая во внимание меры профилактики, включая контроль в области проектно-конструкторских разработок, замену процессов и процедур, применяемых для решения коллективных и индивидуальных задач, а также использование средств индивидуальной защиты;

d) требования в отношении инспекции, отчетности и исправления небезопасных условий, а также в отношении расследования несчастных случаев, происшедших в ходе выполнения профессиональных обязанностей на борту судна, и представления отчетов по ним.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. В упомянутых в пункте 1 настоящего стандарта положениях:

a) принимаются во внимание соответствующие международные акты по вопросам безопасности и гигиены труда как общего характера, так и касающиеся конкретных рисков, а также рассматриваются все вопросы, связанные с профилактикой несчастных случаев на производстве, травматизма и профессиональных заболеваний, которые могут применяться к работе моряков, а также те из них, которые характерны для работы в море;

b) четко устанавливаются обязанности судовладельцев, моряков и других заинтересованных сторон в соблюдении соответствующих норм, а также политики и программ по вопросам безопасности и гигиены труда на судне, причем особое внимание уделяется вопросам охраны здоровья и безопасности моряков моложе 18 лет;

c) указываются конкретные обязанности капитана или лица, назначенного капитаном, либо обоих, связанные с ответственностью за исполнение и соблюдение политики и программ безопасности и гигиены труда на борту судна;

d) указываются конкретные полномочия моряков судна, назначенных или избранных в качестве представителей по вопросам безопасности в целях участия в работе совещаний судового комитета по безопасности. Такой комитет создается на судах, на борту которых находится не менее пяти моряков.

3. Законодательство, нормативные правовые акты и другие меры, упомянутые в пункте 3 правила 4.3, регулярно пересматриваются на основе консультаций с представителями организаций судовладельцев и моряков и, в случае необходимости, в них вносятся изменения с учетом технологического развития и результатов исследований, чтобы содействовать постоянному совершенствованию политики и программ безопасности и гигиены труда и обеспечивать безопасную производственную среду для моряков на судах, плавающих под флагом государства-члена.

4. Соблюдение требований соответствующих международных актов о допустимых уровнях воздействия производственных рисков на борту судна и о разработке и применении судовых политики и программ безопасности и гигиены труда рассматривается как выполнение требований настоящей Конвенции.

5. Компетентный орган обеспечивает, чтобы:

a) велась надлежащая отчетность по несчастным случаям на производстве, случаям травматизма и профессиональных заболеваний, принимая во внимание рекомендации Международной организации труда в отношении отчетов и уведомлений о несчастных случаях на производстве и профессиональных заболеваниях;

b) велся полный статистический учет данных о таких несчастных случаях на производстве и заболеваниях, которые должны анализироваться и публиковаться, а также, там, где это применимо, становиться предметом исследований для определения общих тенденций и изучения обнаруживаемых опасностей;

c) несчастные случаи на производстве подлежали расследованию.

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

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

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

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

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

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

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

5. The competent authority shall ensure that:

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

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

c) occupational accidents are investigated.

6. Учет и расследование вопросов, касающихся безопасности и гигиены труда, осуществляются таким образом, чтобы обеспечить защиту персональных данных моряков, при этом принимаются во внимание рекомендации Международной организации труда по этому вопросу.

7. Компетентный орган сотрудничает с организациями судовладельцев и моряков с целью принятия мер для доведения до сведения всех моряков информации о конкретных опасностях, связанных с работой на борту судна, например, с помощью официальных уведомлений, содержащих соответствующие инструкции.

8. Компетентный орган требует, чтобы судовладельцы использовали статистические материалы, получаемые со своих судов, и общие статистические сведения, предоставляемые компетентным органом, в целях проведения оценки рисков в связи с управлением вопросами безопасности и гигиены труда.

Руководящий принцип В4.3 – Охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев

Руководящий принцип В4.3.1 – Положения о несчастных случаях на производстве, случаях травматизма и профессиональных заболеваниях

1. В положениях, предусмотренных стандартом А4.3, должен приниматься во внимание Свод практических правил МОТ, озаглавленный «Предупреждение несчастных случаев на борту судна в море и в порту» 1996 года и его последующие варианты, а также другие связанные с этим вопросом нормы МОТ и иные международные нормы, руководящие принципы и своды практических правил, касающиеся безопасности и гигиены труда, включая уровни воздействия внешних факторов, которые могут быть в них определены.

2. Компетентный орган должен обеспечивать, чтобы в национальных руководящих принципах, касающихся управления вопросами безопасности и гигиены труда, рассматривались следующие вопросы, в частности:

- a) общие и базовые положения;
- b) особенности конструкции судна, включая средства доступа на судно и риски, связанные с использованием асбеста;
- c) машины и оборудование;
- d) последствия предельно низких и предельно высоких температур любых поверхностей с которыми моряк может находиться в контакте;
- e) воздействие шума в рабочих и жилых помещениях судна;
- f) воздействие вибрации в рабочих и жилых помещениях судна;
- g) воздействие других производственных факторов помимо факторов, упомянутых в подпунктах e) и f), в рабочих и жилых помещениях судна, включая табачный дым;
- h) особые меры безопасности на палубе и под палубой;
- i) грузоподъемное оборудование;
- j) меры предупреждения пожара и борьбы с ним;

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

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

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

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

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

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

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

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

- k) якоря, цепи, тросы и канаты;
- l) опасные грузы и балласт;
- m) средства индивидуальной защиты моряков;
- n) работа в закрытых пространствах;
- o) физические и психологические последствия усталости;
- p) последствия наркотической и алкогольной зависимости;
- q) профилактика ВИЧ/СПИДа и защита;
- r) действия в чрезвычайных обстоятельствах и при несчастных случаях.

3. Оценка рисков и снижение воздействия внешних факторов в связи с вопросами, упомянутыми в пункте 2 настоящего руководящего принципа, должны осуществляться с учетом последствий физического характера, в том числе связанных с обработкой грузов вручную, шумом и вибрацией, воздействия химических и биологических веществ, последствий психологического характера для гигиены труда, последствий усталости для физического и психологического состояния здоровья, а также несчастных случаев на производстве. Должны приниматься необходимые меры с учетом принципа профилактики, в соответствии с которым, в частности, борьбе с рисками в их источнике, адаптации производственных задач к отдельному человеку, особенно в отношении организации рабочего места, а также замене опасных функций неопасными или менее опасными, следует отдавать предпочтение перед использованием средств индивидуальной защиты для моряков.

4. Кроме того, компетентный орган должен обеспечивать, чтобы принимались во внимание последствия для безопасности и здоровья, особенно в следующих областях:

- a) действия в чрезвычайных обстоятельствах и при несчастных случаях;
- b) последствия наркотической и алкогольной зависимости;
- c) профилактика ВИЧ/СПИДа и защита.

Руководящий принцип В4.3.2 – Воздействие шума

1. Компетентный орган совместно с компетентными международными органами и представителями заинтересованных организаций судовладельцев и моряков должен на постоянной основе проводить исследования по проблеме шума на борту судов с целью улучшения защиты моряков, насколько это практически возможно, от неблагоприятных последствий воздействия шума.

2. В исследованиях, упомянутых в пункте 1 настоящего руководящего принципа, должны приниматься во внимание последствия воздействия чрезмерно высокого уровня шума для органов слуха, здоровья и удобства моряков, а также меры, которые должны предписываться или рекомендоваться для уменьшения шума на борту судов и защиты моряков. Меры, направленные на уменьшение воздействия шума, должны включать следующее:

- a) инструктаж моряков об опасности для органов слуха и для здоровья в целом продолжительного воздействия шума высокого уровня, а также о правильном использовании шумозащитных приспособлений и оборудования;

- k) anchors, chains and lines;
- l) dangerous cargo and ballast;
- m) personal protective equipment for seafarers;
- n) work in enclosed spaces;
- o) physical and mental effects of fatigue;
- p) the effects of drug and alcohol dependency;
- q) HIV/AIDS protection and prevention; and
- r) emergency and accident response.

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

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

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

Guideline B4.3.2 – Exposure to noise

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

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

- a) instruction of seafarers in the dangers to hearing and health of prolonged exposure to high noise levels and in the proper use of noise protection devices and equipment;

- b) предоставление, в случае необходимости, морякам шумозащитных приспособлений установленного образца;
- c) оценку рисков и уменьшение уровня шума во всех жилых помещениях и комнатах для отдыха и приема пищи, а также в машинных отделениях и других отсеках, в которых располагаются машины и оборудование.

Руководящий принцип В4.3.3 – Воздействие вибрации

1. Компетентный орган совместно с компетентными международными организациями и представителями заинтересованных организаций судовладельцев и моряков должен на постоянной основе проводить исследования по проблеме вибрации на борту судов с целью улучшения защиты моряков, насколько это практически возможно, от неблагоприятных последствий воздействия вибрации, принимая во внимание, в зависимости от обстоятельств, соответствующие международные нормы.

2. В исследованиях, упомянутых в пункте 1 настоящего руководящего принципа, должны приниматься во внимание последствия воздействия чрезмерной вибрации для здоровья и удобства моряков, а также меры, которые должны предписываться или рекомендоваться для уменьшения вибрации на борту судов и защиты моряков. Меры, направленные на уменьшение воздействия вибрации, должны включать следующее:

- a) инструктаж моряков об опасности для их здоровья продолжительного воздействия вибрации;
- b) предоставление, в случае необходимости, морякам средств индивидуальной защиты установленного образца;
- c) оценку рисков и уменьшение воздействия вибрации во всех жилых помещениях и комнатах для отдыха и приема пищи посредством принятия мер в соответствии с руководящими принципами, предусмотренными в Своде практических правил МОТ, озаглавленном *Внешние производственные факторы* 2001 года и в его любых пересмотренных вариантах, принимая во внимание разницу между уровнями воздействия в этих помещениях и рабочих отсеках.

Руководящий принцип В4.3.4 – Обязанности судовладельцев

1. Любые обязанности, которые несет судовладелец, касающиеся предоставления защитного оборудования или других средств предупреждения несчастных случаев, должны, как правило, сочетаться с положением, в соответствии с которым моряки обязаны использовать их и должны соблюдать соответствующие меры, направленные на предупреждение несчастных случаев и охрану здоровья.

- b) provision of approved hearing protection equipment to seafarers where necessary; and
- c) assessment of risk and reduction of exposure levels to noise in all accommodation and recreational and catering facilities, as well as engine rooms and other machinery spaces.

Guideline B4.3.3 – Exposure to vibration

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

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

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

Guideline B4.3.4 – Obligations of shipowners

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

2. Следует также принимать во внимание положения статей 7 и 11 Конвенции 1963 года о снабжении машин защитными приспособлениями (119) и соответствующие положения Рекомендации 1963 года о снабжении машин защитными приспособлениями (118), согласно которым обязанность выполнять требования о том, что используемые машины должны иметь соответствующие защитные приспособления и что не могут использоваться машины без наличия защитных приспособлений, лежит на работодателях; в то же время работник не может использовать машины без наличия на месте защитных приспособлений, которыми они снабжены, и не может отключать эти защитные приспособления.

Руководящий принцип В4.3.5 – Уведомление и сбор статистических данных

1. Сведения обо всех несчастных случаях на производстве, случаях травматизма и профессиональных заболеваний должны представляться в докладах в целях их расследования, а также для обеспечения ведения учета, анализа и публикации полных статистических данных о таких несчастных случаях, принимая во внимание необходимость защиты персональных данных заинтересованных моряков. Доклады не должны ограничиваться только случаями со смертельным исходом или несчастными случаями, причиной которых является судно.

2. Статистический учет, упомянутый в пункте 1 настоящего руководящего принципа, включает число, характер, причины и последствия несчастных случаев, травматизма и профессиональных заболеваний с четким их подразделением, в зависимости от обстоятельств, по службам на борту судна, типам несчастных случаев и с указанием местонахождения судна, например в море или в порту.

3. Каждое государство-член должно соответствующим образом принимать во внимание любую международную систему или модель регистрации несчастных случаев среди моряков, которая могла быть разработана Международной организацией труда.

Руководящий принцип В4.3.6 – Расследования

1. Компетентный орган должен предпринять расследование причин и обстоятельств всех несчастных случаев на производстве, случаев травматизма и профессиональных заболеваний, приведших к смертельному исходу или тяжким телесным повреждениям, а также других несчастных случаев, которые могут быть указаны в национальных законодательствах или нормативных правовых актах.

2. В число вопросов, которые подлежат расследованию, могут быть включены:

- a) производственная среда, включая поверхности, на которых выполняется работа, расположение механизмов, средства доступа, освещение, а также методы работы;
- b) частота несчастных случаев, случаев травматизма и профессиональных заболеваний в различных возрастных группах;
- c) особые физиологические и психологические проблемы, вызываемые средой на борту судна;

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

Guideline B4.3.5 – Reporting and collection of statistics

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

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

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

Guideline B4.3.6 – Investigations

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

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

- a) working environment, such as working surfaces, layout of machinery, means of access, lighting and methods of work;
- b) incidence in different age groups of occupational accidents and occupational injuries and diseases;
- c) special physiological or psychological problems created by the shipboard environment;

- d) проблемы, возникающие в связи с физическим переутомлением на борту судна, в частности, в результате повышения рабочей нагрузки;
- e) проблемы, вызываемые техническими изменениями и их влиянием на состав судовых экипажей;
- f) проблемы, вызываемые любой ошибкой человека.

Руководящий принцип В4.3.7 – Национальные программы защиты и предупреждения

1. В целях создания прочной основы для принятия мер, направленных на содействие безопасности и гигиене труда, а также на предупреждение несчастных случаев, травматизма и заболеваний, причиной которых являются отдельные опасности, свойственные условиям труда моряков, должны проводиться исследования общих тенденций и тех опасностей, на которые указывают статистические данные.

2. Осуществление программ защиты и предупреждения в целях содействия безопасности и гигиене труда должно быть организовано таким образом, чтобы в них могли принимать активное участие компетентный орган, судовладельцы и моряки или их представители, а также другие соответствующие органы, в том числе с помощью таких средств, как проведение информационных сессий или принятие судовых рекомендаций относительно предельно допустимых уровней воздействия потенциально вредных производственных факторов и других опасностей или относительно результатов систематической оценки рисков. В частности, должны создаваться национальные или местные паритетные комитеты или специальные рабочие группы по охране и гигиене труда и предупреждению несчастных случаев, в которых должны быть представлены заинтересованные организации судовладельцев и моряков.

3. Если такие мероприятия проводятся на уровне компании, то судовладельцем должны быть предусмотрены положения о представительстве моряков в таких судовых комитетах по безопасности.

Руководящий принцип В4.3.8 – Содержание программ защиты и предупреждения

1. Функции комитетов и других органов, упомянутых в пункте 2 руководящего принципа В4.3.7, могли бы включать:

- a) подготовку национальных руководящих принципов, правил и пособий по системам управления вопросами безопасности и гигиены труда и по предупреждению несчастных случаев;
- b) организацию обучения и осуществления программ по вопросам безопасности и гигиены труда и предупреждения несчастных случаев;
- c) организацию рекламы по вопросам безопасности и гигиены труда и предупреждения несчастных случаев, в том числе с помощью фильмов, плакатов, объявлений и брошюр;
- d) распространение литературы и информации по вопросам безопасности и гигиены труда и предупреждения несчастных случаев таким образом, чтобы они доходили до моряков на борту судов.

- d) problems arising from physical stress on board a ship, in particular as a consequence of increased workload;
- e) problems arising from and effects of technical developments and their influence on the composition of crews; and
- f) problems arising from any human failures.

Guideline B4.3.7 – National protection and prevention programmes

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

2. The implementation of protection and prevention programmes for the promotion of occupational safety and health should be so organized that the competent authority, shipowners and seafarers or their representatives and other appropriate bodies may play an active role, including through such means as information sessions, on-board guidelines on maximum exposure levels to potentially harmful ambient workplace factors and other hazards or outcomes of a systematic risk evaluation process. In particular, national or local joint occupational safety and health protection and accident prevention committees or ad hoc working parties and on-board committees, on which shipowners' and seafarers' organizations concerned are represented, should be established.

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

Guideline B4.3.8 – Content of protection and prevention programmes

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

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

2. Положения или рекомендации, принятые соответствующими органами власти или организациями страны или компетентными международными организациями, должны учитываться теми лицами, которые готовят инструкции, касающиеся мер обеспечения безопасности и гигиены труда и предупреждения несчастных случаев или рекомендуемых практических мероприятий.

3. При разработке программ, касающихся безопасности и гигиены труда и предупреждения несчастных случаев, каждое государство-член должно надлежащим образом учитывать любой свод практических правил, касающийся техники безопасности и гигиены труда моряков, который мог быть опубликован Международной организацией труда.

Руководящий принцип В4.3.9 – Инструкции по безопасности и гигиене труда и предупреждению несчастных случаев на производстве

1. Учебные программы, упомянутые в подпункте а) пункта 1 стандарта А4.3, должны периодически пересматриваться и приводиться в соответствие с современным положением, с учетом эволюции типов и размеров судов и их оборудования, а также изменений в составе, национальности и языке экипажей и в организации труда на борту судна.

2. Пропаганда безопасности и гигиены труда и предупреждения несчастных случаев должна вестись постоянно. Эта пропаганда могла бы вестись в следующих формах:

а) учебные аудиовизуальные программы, такие как фильмы, предназначенные для использования в центрах профессиональной подготовки моряков, и, по возможности, для демонстрации во время киносеансов на борту судна;

б) размещение плакатов на борту судна;

д) помещение в периодических изданиях, предназначенных для моряков, статей об опасностях морской профессии и мерах по безопасности и гигиене труда и предупреждению несчастных случаев;

д) специальные кампании, в ходе которых используются различные средства пропаганды для обучения моряков, в том числе безопасным методам труда.

3. Такие пропагандистские мероприятия, о которых говорится в пункте 2 настоящего руководящего принципа, должны учитывать национальные, языковые и культурные различия моряков на борту судов.

Руководящий принцип В4.3.10 – Обучение молодых моряков технике безопасности и гигиене труда

1. Правила по технике безопасности и гигиене труда должны охватывать любые общие положения о медицинских освидетельствованиях, проводимых перед устройством на работу и в период занятости, а также о предупреждении несчастных случаев и охране здоровья во время работы, которые могут быть применимы к труду моряков. Эти правила должны диктовать меры, которые будут сводить к минимуму профессиональные опасности для молодых моряков при выполнении своих обязанностей.

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

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

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

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

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

a) educational audiovisual material, such as films, for use in vocational training centers for seafarers and where possible shown on board ships;

b) display of posters on board ships;

c) inclusion in periodicals read by seafarers of articles on the hazards of maritime employment and on occupational safety and health protection and accident prevention measures; and

d) special campaigns using various publicity media to instruct seafarers, including campaigns on safe working practices.

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

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

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

2. За исключением тех случаев, когда молодой моряк признается компетентным органом полностью пригодным к соответствующей квалификации, в этих правилах должны устанавливаться ограничения в отношении молодых моряков, выполняющих, без соответствующего надзора и инструкций, определенные виды работ, представляющие особую опасность несчастных случаев или вредного воздействия на их здоровье или физическое развитие, либо требующие особой степени зрелости, опыта или квалификации. При определении видов работ, которые должны быть ограничены этими правилами, компетентный орган может рассматривать, в частности, работы, предусматривающие:

- a) подъем, перемещение или переноску тяжелых грузов или предметов;
- b) вход в котлы, танки и коффердамы;
- c) работу под воздействием вредных уровней шума и вибрации;
- d) работу на подъемных и других силовых установках и приспособлениях или работу в качестве сигнальщика для операторов таких механизмов;
- e) работу со швартовыми или буксирными тросами или с якорно-швартовым устройством;
- f) такелажные работы;
- g) работу на высоте или на палубе в штормовую погоду;
- h) несение вахты в ночное время;
- i) обслуживание электрооборудования;
- j) контакт с потенциально вредными материалами или физическими агентами, такими, как опасные или токсические вещества, и работу под воздействием ионизирующей радиации;
- k) чистку камбузного оборудования;
- l) уход за шлюпками судна или ответственность за них.

3. Компетентный орган непосредственно или через соответствующий механизм должен принимать практические меры с тем, чтобы доводить до сведения молодых моряков информацию о предупреждении несчастных случаев и охране их здоровья при работе на борту судов. Такие меры могли бы включать соответствующий инструктаж на курсах, официальную пропаганду по предупреждению несчастных случаев, предназначенную для молодых моряков, а также проведение профессионального инструктажа и обеспечение контроля за работой молодых моряков.

4. Общеобразовательная и профессиональная подготовка молодых моряков как на берегу, так и на борту судов, должна включать наставления о вредных последствиях для их здоровья и благополучия злоупотребления алкогольными напитками и наркотиками и другими потенциально вредными веществами, а также о рисках и проблемах, связанных с ВИЧ/СПИДом, и об осуществлении других вредных для здоровья и благополучия молодых моряков видов деятельности.

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

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

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

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

Руководящий принцип В4.3.11 – Международное сотрудничество

1. Государства-члены с помощью соответствующих межправительственных и иных международных организаций должны стремиться в сотрудничестве друг с другом добиваться как можно большего единообразия действий, направленных на содействии безопасности и гигиене труда и предупреждению несчастных случаев.

2. При разработке программ содействия безопасности и гигиене труда и предупреждению несчастных случаев в соответствии со стандартом А4.3, каждое государство-член должно надлежащим образом принимать во внимание соответствующие своды практических правил, опубликованные Международной организацией труда, а также соответствующие стандарты международных организаций.

3. Государства-члены должны учитывать необходимость международного сотрудничества в деле постоянного проведения деятельности по безопасности и гигиене труда и предупреждению несчастных случаев на производстве. Такое сотрудничество могло бы иметь следующие формы:

- a) двусторонние или многосторонние соглашения о единообразии норм в области безопасности и гигиены труда и предупреждения несчастных случаев и защитных устройств;
- b) обмен сведениями об отдельных опасностях, угрожающих морякам, и о методах содействия безопасности и гигиене труда и предупреждению несчастных случаев;
- c) содействие в области испытания оборудования и контроля в соответствии с национальными правилами государства флага;
- d) сотрудничество в деле подготовки и распространения положений, правил и руководств по безопасности и гигиене труда и предупреждению несчастных случаев;
- e) сотрудничество в производстве и использовании учебных пособий;
- f) создание совместных учебных заведений или взаимопомощь в организации подготовки моряков в области безопасности и гигиены труда и предупреждения несчастных случаев и безопасных методов труда.

Правило 4.4 – Доступ к береговым объектам социально-бытового назначения

Цель: обеспечить, чтобы моряки, работающие на борту судна, имели доступ к береговым объектам и службам для обеспечения ухода за их здоровьем и благополучием

1. Каждое государство-член обеспечивает доступность объектов социально-бытового назначения там, где они существуют. Государство-член содействует также развитию объектов социально-бытового назначения, которые, в частности, перечислены в Кодексе, в установленных портах, чтобы обеспечить морякам на судах, заходящих в его порты, доступ к соответствующим службам и объектам социально-бытового назначения.

2. Обязанности каждого государства-члена, связанные с береговыми объектами и службами быта, культуры, отдыха и информации, излагаются в Кодексе.

Guideline B4.3.11 – International cooperation

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

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

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

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

Regulation 4.4 – Access to shore-based welfare facilities

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

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

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

Стандарт А4.4 – Доступ к береговым объектам социально-бытового назначения

1. Каждое государство-член требует, чтобы объекты социально-бытового назначения, если они имеются на его территории, были доступны для всех моряков, независимо от их национальности, расы, цвета кожи, пола, вероисповедания, политических убеждений или социального происхождения, а также независимо от государства флага судна, на которое они приняты на работу, привлечены к работе, либо трудятся.

2. Каждое государство-член содействует развитию объектов социально-бытового назначения в соответствующих портах страны и определяет, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, какие порты следует рассматривать как соответствующие.

3. Каждое государство-член поощряет формирование советов по социально-бытовым вопросам, которые на регулярной основе проводят проверку деятельности социально-бытовых объектов и служб, с тем чтобы они соответствовали нуждам моряков, меняющимся в связи с техническими, производственными и другими изменениями в морском судоходстве.

Руководящий принцип В4.4 – Доступ к береговым объектам социально-бытового назначения

Руководящий принцип В4.4.1 – Ответственность государств-членов

1. Каждое государство-член должно:

a) принимать меры, обеспечивающие доступность надлежащих социально-бытовых объектов и служб для моряков в установленных портах захода, а также предоставление морякам надлежащей защиты при исполнении ими своих профессиональных обязанностей;

b) при реализации этих мер, учитывать особые нужды моряков, особенно во время их нахождения в иностранных государствах и при вхождении в зоны военных действий, в том что касается их безопасности, охраны здоровья и организации досуга.

2. В мероприятиях по контролю за социально-бытовыми объектами и службами следует предусматривать участие заинтересованных представительных организаций судовладельцев и моряков.

3. Каждое государство-член должно принимать меры, направленные на ускорение свободного обращения между судами, центральными органами снабжения и учреждениями социально-бытового обслуживания таких предметов культурно-бытового назначения, как фильмы, книги, газеты и спортивный инвентарь, предназначенных для использования моряками на своих судах или в центрах социально-бытового обслуживания на берегу.

4. Государства-члены должны сотрудничать друг с другом в обеспечении содействия социально-бытовому обслуживанию моряков в море и в порту. Такое сотрудничество должно включать следующее:

a) консультации между компетентными органами, направленные на предоставление и совершенствование объектов и служб социально-бытового назначения для моряков как в порту, так и соответствующих услуг на борту судов;

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

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

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

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

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

Guideline B4.4.1 – Responsibilities of Members

1. Each Member should:

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

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

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

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

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

a) consultations among competent authorities aimed at the provision and improvement of seafarers' welfare facilities and services, both in port and on board ships;

- b) соглашения об объединении средств и о совместном обеспечении социально-бытового обслуживания в крупных портах во избежание ненужного дублирования;
- c) организацию международных спортивных соревнований и поощрение моряков к участию в занятиях спортом;
- d) организацию международных семинаров по вопросам социально-бытового обслуживания моряков в море и в порту.

Руководящий принцип В4.4.2 – Объекты и службы социально-бытового назначения в портах

1. Каждое государство-член должно предоставлять или обеспечивать предоставление таких объектов и служб социально-бытового назначения, которые могут потребоваться в соответствующих портах страны.

2. Социально-бытовые объекты и службы должны обеспечиваться, в зависимости от национальных условий и практики, одной или несколькими из перечисленных ниже сторон:

- a) органами государственной власти;
- b) заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, в соответствии с коллективными договорами или в другом согласованном порядке;
- c) добровольными организациями.

3. В портах должны создаваться или совершенствоваться необходимые объекты социально-бытового и культурного назначения. Они должны включать:

- a) помещения для собраний и комнаты отдыха, в зависимости от потребностей;
- b) сооружения для занятий спортом и другие возможности для отдыха на открытом воздухе, в том числе для проведения соревнований;
- c) возможности для получения образования; и
- d) там, где это уместно, условия для отправления религиозного культа и для личных консультаций.

4. Такие объекты и возможности могут предоставляться морякам посредством их допуска в соответствии с их потребностями к объектам, предназначенным для общественного пользования.

5. Если большому числу моряков различных национальностей требуются такие объекты, как гостиницы, клубы и спортивные сооружения в том или ином порту, компетентные органы или организации стран происхождения моряков и государств флага, а также соответствующие международные ассоциации должны проводить консультации и сотрудничать с компетентными органами и организациями той страны, в которой находится порт, а также друг с другом, в целях объединения средств и во избежание ненужного дублирования.

- b) agreements on the pooling of resources and the joint provision of welfare facilities in major ports so as to avoid unnecessary duplication;
- c) organization of international sports competitions and encouragement of the participation of seafarers in sports activities; and
- d) organization of international seminars on the subject of welfare of seafarers at sea and in port.

Guideline B4.4.2 – Welfare facilities and services in ports

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

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

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

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

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

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

5. Where large numbers of seafarers of different nationalities require facilities such as hotels, clubs and sports facilities in a particular port, the competent authorities or bodies of the countries of origin of the seafarers and of the flag States, as well as the international associations concerned, should consult and cooperate with the competent authorities and bodies of the country in which the port is situated and with one another, with a view to the pooling of resources and to avoiding unnecessary duplication.

6. Должны иметься гостиницы или общежития, пригодные для моряков, там, где в них существует потребность; в них должны предоставляться удобства, аналогичные тем, которые обеспечиваются в благоустроенной гостинице и, когда это возможно, они должны быть удобно расположены и не находиться в непосредственной близости от причалов. Следует осуществлять соответствующий надзор за такими гостиницами или общежитиями, взимаемые цены должны быть разумными, и, если необходимо и возможно, следует предусматривать проживание в них семей моряков.

7. Эти жилые объекты должны быть открыты для всех моряков независимо от национальности, расы, цвета кожи, пола, вероисповедания, политических убеждений или социального происхождения, а также независимо от государства флага судна, на которое они приняты на работу, привлечены к работе или трудятся. никоим образом не нарушая этот принцип, в некоторых портах может оказаться необходимым обеспечить несколько видов таких объектов, сопоставимых по своему уровню, но приспособленных к обычаям и потребностям различных групп моряков.

8. Следует принимать меры, обеспечивающие, чтобы, в случае необходимости, на объектах и в службах социально-бытового назначения для моряков, помимо любых добровольных работников, работали на постоянной основе лица, обладающие технической компетентностью.

Руководящий принцип В4.4.3 – Советы по социально-бытовому обслуживанию

1. Следует создавать советы по социально-бытовому обслуживанию, в зависимости от обстоятельств, на уровне портов, на региональном и национальном уровнях. В их функции должны входить:

a) осуществление контроля за обеспечением надлежащего обслуживания со стороны существующих социально-бытовых объектов и мониторинг необходимости предоставления дополнительных видов услуг либо закрытия объектов, используемых в недостаточной мере;

b) оказание содействия и предоставление консультаций лицам, ответственным за социально-бытовое обслуживание и обеспечение координации между ними.

2. В состав советов по социально-бытовому обслуживанию должны входить представители организаций судовладельцев и моряков, компетентных органов и, в случае необходимости, добровольных организаций и социальных органов.

3. В зависимости от обстоятельств, консулы морских государств и местные представители иностранных организаций социально-бытового назначения должны принимать участие в работе портовых, региональных и национальных советов по социально-бытовому обслуживанию в соответствии с национальными законодательством и нормативными правовыми актами.

Руководящий принцип В4.4.4 – Финансирование объектов социально-бытового назначения

1. В соответствии с национальными условиями и практикой, финансовая поддержка портовых объектов социально-бытового назначения должна осуществляться в рамках одной или нескольких следующих форм:

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

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

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

Guideline B4.4.3 – Welfare boards

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

a) keeping under review the adequacy of existing welfare facilities and monitoring the need for the provision of additional facilities or the withdrawal of underutilized facilities; and

b) assisting and advising those responsible for providing welfare facilities and ensuring coordination between them.

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

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

Guideline B4.4.4 – Financing of welfare facilities

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

- a) выплаты из государственных фондов;
- b) сборы или другие особые отчисления из источников судоходных компаний;
- c) добровольные взносы судовладельцев, моряков или их организаций;
- d) добровольные взносы из других источников.

2. Если налоги, сборы и особые отчисления на социально-бытовое обслуживание носят обязательный характер, то они должны использоваться лишь для целей, на которые они взимаются.

Руководящий принцип В4.4.5 – Распространение информации и меры содействия

1. Морякам следует предоставлять информацию о тех объектах, которые открыты для общественного пользования в портах захода – особенно о транспорте, социально-бытовых и зрелищных заведениях, образовательных учреждениях и о местах отправления культа, а также об объектах, специально предоставляемых для моряков.

2. Для того чтобы моряки могли попасть из соответствующего портового района в город, во всякое разумно оправданное время следует предоставлять за доступные цены надлежащие средства транспорта.

3. Компетентные органы должны принимать все соответствующие меры для информирования судовладельцев и прибывающих в порт моряков о любых особых законах или обычаях, нарушение которых может угрожать их свободе.

4. С целью защиты моряков компетентные органы должны обеспечивать соответствующие освещение, обозначение и регулярное патрулирование портовых районов и подъездных дорог.

Руководящий принцип В4.4.6 – Моряки в иностранных портах

1. В целях защиты моряков в иностранных портах следует принимать меры для содействия:

- a) доступу к консулам стран их гражданства или проживания;
- b) эффективному сотрудничеству между консулами и местными или национальными органами власти.

2. Дело задержанного в иностранном порту моряка должно рассматриваться безотлагательно в соответствии с установленной юридической процедурой и с надлежащей консульской защитой.

3. Всякий раз, когда моряк подвергается по какой-либо причине задержанию на территории государства-члена, компетентный орган должен, по его просьбе, немедленно информировать государство флага и государство, гражданином которого является моряк. Компетентный орган должен безотлагательно информировать моряка о праве обратиться с такой просьбой. Государство, гражданином которого является моряк, должно безотлагательно уведомить ближайших родственников моряка. Компетентный орган должен предоставлять консульским работникам этих государств немедленный доступ к моряку и возможность регулярно навещать его впоследствии до окончания его задержания.

- a) grants from public funds;
- b) levies or other special dues from shipping sources;
- c) voluntary contributions from shipowners, seafarers, or their organizations; and
- d) voluntary contributions from other sources.

2. Where welfare taxes, levies and special dues are imposed, they should be used only for the purposes for which they are raised.

Guideline B4.4.5 – Dissemination of information and facilitation measures

1. Information should be disseminated among seafarers concerning facilities open to the general public in ports of call, particularly transport, welfare, entertainment and educational facilities and places of worship, as well as facilities provided specifically for seafarers.

2. Adequate means of transport at moderate prices should be available at any reasonable time in order to enable seafarers to reach urban areas from convenient locations in the port.

3. All suitable measures should be taken by the competent authorities to make known to shipowners and to seafarers entering port any special laws and customs, the contravention of which may jeopardize their freedom.

4. Port areas and access roads should be provided by the competent authorities with adequate lighting and signposting and regular patrols for the protection of seafarers.

Guideline B4.4.6 – Seafarers in a foreign port

1. For the protection of seafarers in foreign ports, measures should be taken to facilitate:

- a) access to consuls of their State of nationality or State of residence; and
- b) effective cooperation between consuls and the local or national authorities.

2. Seafarers who are detained in a foreign port should be dealt with promptly under due process of law and with appropriate consular protection.

3. Whenever a seafarer is detained for any reason in the territory of a Member, the competent authority should, if the seafarer so requests, immediately inform the flag State and the State of nationality of the seafarer. The competent authority should promptly inform the seafarer of the right to make such a request. The State of nationality of the seafarer should promptly notify the seafarer's next of kin. The competent authority should allow consular officers of these States immediate access to the seafarer and regular visits thereafter so long as the seafarer is detained.

4. Каждое государство-член должно принимать, в случае необходимости, меры для защиты моряков от нападений и других противоправных действий во время нахождения судна в его территориальных водах и особенно на подходах к портам.

5. Ответственные лица в порту и на борту судна должны предпринимать все усилия к тому, чтобы содействовать получению моряками увольнений на берег, по возможности сразу после прибытия судна в порт.

Правило 4.5 – Социальное обеспечение

Цель: обеспечить, чтобы принимались меры для доступа моряков к защите в области социального обеспечения

1. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы все моряки и, в той мере, в какой это соответствует его национальному законодательству, их иждивенцы, имели доступ к защите в области социального обеспечения в соответствии с Кодексом, не ущемляя однако любые более благоприятные условия, упомянутые в пункте 8 статьи 19 Устава.

2. Каждое государство-член обязуется принимать меры в соответствии со своим национальным законодательством, как индивидуально, так и на основе международного сотрудничества, для постепенного достижения всеобъемлющей защиты моряков в области социального обеспечения.

3. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы моряки, подпадающие под сферу действия его законодательства в области социального обеспечения, и, в той мере, в какой это соответствует его национальному законодательству, их иждивенцы имели право на не менее благоприятную защиту в области социального обеспечения, чем защита, предусмотренная для работников на берегу.

Стандарт A4.5 – Социальное обеспечение

1. В целях постепенного достижения всеобъемлющей защиты в области социального обеспечения в соответствии с правилом 4.5 необходимо рассматривать следующие его виды: медицинское обслуживание, пособия по болезни, пособия по безработице, пособия по старости, пособия в связи с производственным травматизмом, семейные пособия, пособия по беременности и родам, пособия по инвалидности и пособия в связи с потерей кормильца, дополняющие защиту, предусмотренную в соответствии с правилом 4.1 о медицинском обслуживании и правилом 4.2 об ответственности судовладельцев, а также в рамках других разделов настоящей Конвенции.

2. Защита, которую обеспечивает каждое государство-член на момент ратификации в соответствии с пунктом 1 правила 4.5, включает не менее трех из девяти видов обеспечения, перечисленных в пункте 1 настоящего стандарта.

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

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

Regulation 4.5 – Social security

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

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

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

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

Standard A4.5 – Social security

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

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

3. Каждое государство-член принимает меры, в соответствии со своими национальными особенностями, в целях предоставления дополнительной защиты в области социального обеспечения, упомянутой в пункте 1 настоящего стандарта, всем морякам, имеющим обычно постоянное место жительства на его территории. Эту обязанность можно было бы выполнять на основе, например, соответствующих двусторонних или многосторонних соглашений или посредством систем, построенных на выплате взносов. Предоставляемая таким образом защита имеет не менее благоприятный характер, чем защита, которой пользуются работники на берегу, имеющие постоянное место жительства на их территории.

4. Независимо от распределения обязанностей в соответствии с пунктом 3 настоящего стандарта, государства-члены могут, на основе двусторонних и многосторонних соглашений и посредством положений, принимаемых в рамках региональных организаций экономической интеграции, определять другие правила, касающиеся законодательства в области социального обеспечения, которые распространяются на моряков.

5. Обязанности каждого государства-члена перед моряками, работающими на судах, плавающих под его флагом, включают обязанности, предусмотренные правилами 4.1 и 4.2, а также соответствующими положениями Кодекса, и обязанности, вытекающие из его общих обязанностей по международному праву.

6. Каждое государство-член изучает различные способы, с помощью которых морякам будут предоставляться сопоставимые льготы и пособия, в соответствии с национальным законодательством и практикой, в случае отсутствия надлежащего охвата теми видами обеспечения, которые упомянуты в пункте 1 настоящего стандарта.

7. Защита, предусмотренная в пункте 1 правила 4.5, может, в зависимости от обстоятельств, обеспечиваться на основе положений законодательства или нормативных правовых актов, частных систем или коллективных договоров, либо на основе их сочетания.

8. В той мере, в какой это соответствует их национальным законодательству и практике, государства-члены развивают сотрудничество на основе двусторонних или многосторонних соглашений или иных мер, чтобы гарантировать сохранение приобретенных или приобретаемых в рамках систем выплаты взносов или иных систем прав в области социального обеспечения для всех моряков независимо от их постоянного места жительства.

9. Каждое государство-член устанавливает справедливые и эффективные процедуры для разрешения споров.

10. Каждое государство-член в момент ратификации уточняет те виды социального обеспечения, по которым предоставляется защита в соответствии с пунктом 2 настоящего стандарта. Впоследствии оно уведомляет Генерального директора Международного бюро труда о предоставлении защиты в области социального обеспечения в отношении одного или нескольких других видов обеспечения, упомянутых в пункте 1 настоящего стандарта. Генеральный директор ведет учет этой информации и предоставляет ее всем заинтересованным сторонам.

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

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

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

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

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

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

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

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

11. Доклады, направляемые Международному бюро труда во исполнение статьи 22 Устава, включают также информацию о мерах, принимаемых в соответствии с пунктом 2 правила 4.5 в целях распространения защиты на другие виды социального обеспечения.

Руководящий принцип B4.5 – Социальное обеспечение

1. Защита, предоставляемая в момент ратификации, должна включать, в соответствии с пунктом 2 стандарта A4.5, как минимум, такие виды социального обеспечения, как медицинское обслуживание, пособия по болезни и пособия в связи с производственным травматизмом.

2. В обстоятельствах, упомянутых в пункте 6 стандарта A4.5, могут предоставляться сопоставимые пособия посредством страхования, двусторонних и многосторонних соглашений или иных эффективных средств, принимая во внимание положения соответствующих коллективных договоров. Если принимаются такие меры, то охваченные ими моряки должны быть информированы о средствах, с помощью которых будут предоставляться различные виды защиты в области социального обеспечения.

3. Если на моряков распространяется действие национального законодательства о социальном обеспечении более чем одной страны, то соответствующие государства-члены должны сотрудничать, чтобы определить по взаимному согласию, законодательство какой страны должно применяться, принимая во внимание такие факторы, как тип и уровень защиты, предусматриваемые законодательством соответствующей страны, которые являются более благоприятными для заинтересованных моряков, а также их предпочтения.

4. Процедуры, устанавливаемые в соответствии с пунктом 9 стандарта A4.5, должны быть направлены на охват всех споров, касающихся требований заинтересованных моряков, независимо от того, каким образом обеспечивается их охват.

5. Каждое государство-член, на судах под флагом которого работают моряки, как являющиеся его гражданами, так и не являющиеся его гражданами, либо и те, и другие, должно предоставлять им предусмотренную в Конвенции защиту в области социального обеспечения в том виде, в каком она применяется, и периодически пересматривать виды защиты в области социального обеспечения, предусмотренные в пункте 1 стандарта A4.5, с целью выявления дополнительных видов социального обеспечения, подходящих для соответствующих моряков.

6. В трудовом договоре моряка должны быть определены средства, с помощью которых моряку будут предоставляться различные виды защиты в области социального обеспечения со стороны судовладельца, а также любая иная соответствующая информация, имеющаяся в распоряжении судовладельца, касающаяся, например, обязательных вычетов из заработной платы моряков и взносов судовладельцев, которые могут осуществляться в соответствии с требованиями отдельных уполномоченных органов во исполнение соответствующих национальных систем социального обеспечения.

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

Guideline B4.5 – Social security

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

2. In the circumstances referred to in Standard A4.5, paragraph 6, comparable benefits may be provided through insurance, bilateral and multilateral agreements or other effective means, taking into consideration the provisions of relevant collective bargaining agreements. Where such measures are adopted, seafarers covered by such measures should be advised of the means by which the various branches of social security protection will be provided.

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

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

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

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

7. Государство-член, под флагом которого плавает судно, должно, при эффективном осуществлении своей юрисдикции над социальными вопросами, удостовериться в том, что судовладельцы выполняют свои обязанности, касающиеся защиты в области социального обеспечения, включая выплату требуемых взносов в системы социального обеспечения.

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

**РАЗДЕЛ 5. СОБЛЮДЕНИЕ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ
ВЫПОЛНЕНИЯ**

1. Правила в настоящем разделе определяют обязанность каждого государства-члена в полной мере осуществлять и обеспечивать выполнение принципов и прав, изложенных в статьях настоящей Конвенции, а также конкретных обязательств, предусмотренных в ее разделах 1, 2, 3 и 4.
2. Положения пунктов 3 и 4 статьи VI, допускающие применение Части А Кодекса посредством эквивалентных по существу положений, не распространяются на Часть А Кодекса в настоящем разделе.
3. В соответствии с пунктом 2 статьи VI, каждое государство-член выполняет свои обязанности, вытекающие из правил, в порядке, предусмотренном в стандартах Части А Кодекса, принимая должным образом во внимание соответствующие руководящие принципы в Части В Кодекса.
4. Положения настоящего раздела применяются с учетом того факта, что моряки и судовладельцы, как все другие лица, равны перед законом и имеют право на равную юридическую защиту; не допускается их дискриминация в отношении их доступа к судам, трибуналам или другим механизмам разрешения споров. Положения настоящего раздела не предопределяют выбор органа отправления правосудия или судебного органа, в котором должно слушаться дело.

TITLE 5. COMPLIANCE AND ENFORCEMENT

1. The Regulations in this Title specify each Member's responsibility to fully implement and enforce the principles and rights set out in the Articles of this Convention as well as the particular obligations provided for under its Titles 1, 2, 3 and 4.
2. Paragraphs 3 and 4 of Article VI, which permit the implementation of Part A of the Code through substantially equivalent provisions, do not apply to Part A of the Code in this Title.
3. In accordance with paragraph 2 of Article VI, each Member shall implement its responsibilities under the Regulations in the manner set out in the corresponding Standards of Part A of the Code, giving due consideration to the corresponding Guidelines in Part B of the Code.
4. The provisions of this Title shall be implemented bearing in mind that seafarers and shipowners, like all other persons, are equal before the law and are entitled to the equal protection of the law and shall not be subject to discrimination in their access to courts, tribunals or other dispute resolution mechanisms. The provisions of this Title do not determine legal jurisdiction or a legal venue.

Правило 5.1 – Обязанности государства флага

Цель: обеспечить, чтобы каждое государство-член выполняло свои обязанности по настоящей Конвенции в отношении судов, плавающих под его флагом

Правило 5.1.1 – Общие принципы

1. Каждое государство-член несет ответственность за обеспечение выполнения своих обязанностей в соответствии с настоящей Конвенцией на судах, плавающих под его флагом.
2. Каждое государство-член устанавливает эффективную систему инспекции и освидетельствования условий труда в морском судоходстве в соответствии с правилами 5.1.3 и 5.1.4, обеспечивая, чтобы условия труда и жизни моряков на судах, плавающих под его флагом, удовлетворяли и продолжали удовлетворять нормам, установленным в настоящей Конвенции.
3. При установлении эффективной системы инспекции и освидетельствования условий труда в морском судоходстве, государство-член может, там, где это уместно, давать полномочия общественным институтам или иным организациям (включая институты и организации другого государства-члена, с согласия последнего), которые он признает в качестве компетентных и независимых институтов и организаций для проведения инспекций или выдачи свидетельств, либо того и другого. Во всех случаях государство-член продолжает нести полную ответственность за инспекцию и освидетельствование условий труда и жизни соответствующих моряков на судах, плавающих под его флагом.
4. Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, дополненное Декларацией о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, составляют первоочередное доказательство того, что судно подверглось надлежащей инспекции со стороны государства-члена, под флагом которого оно плавает, и что требования настоящей Конвенции, касающиеся условий труда и жизни моряков, соблюдаются в той мере, которая установлена данным свидетельством.
5. Информация о системе, упомянутой в пункте 2 настоящего правила, в том числе о методах оценки ее эффективности, включается в доклады, которые государство-член представляет Международному бюро труда в соответствии со статьей 22 Устава.

Стандарт A5.1.1 – Общие принципы

1. Каждое государство-член устанавливает четкие цели и нормы, охватывающие вопросы административного управления системой инспекции и освидетельствования, а также общие процедуры ее оценки с точки зрения того, в какой мере достигаются эти цели и нормы.
2. Каждое государство-член требует, чтобы все суда, плавающие под его флагом, имели на своем борту экземпляр настоящей Конвенции.

Regulation 5.1 – Flag State responsibilities

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

Regulation 5.1.1 – General principles

1. Each Member is responsible for ensuring implementation of its obligations under this Convention on ships that fly its flag.
2. Each Member shall establish an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, in accordance with Regulations 5.1.3 and 5.1.4 ensuring that the working and living conditions for seafarers on ships that fly its flag meet, and continue to meet, the standards in this Convention.
3. In establishing an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, a Member may, where appropriate, authorize public institutions or other organizations (including those of another Member, if the latter agrees) which it recognizes as competent and independent to carry out inspections or to issue certificates or to do both. In all cases, the Member shall remain fully responsible for the inspection and certification of the working and living conditions of the seafarers concerned on ships that fly its flag.
4. A maritime labour certificate, complemented by a declaration of maritime labour compliance, shall constitute prima facie evidence that the ship has been duly inspected by the Member whose flag it flies and that the requirements of this Convention relating to working and living conditions of the seafarers have been met to the extent so certified.
5. Information about the system referred to in paragraph 2 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.1.1 – General principles

1. Each Member shall establish clear objectives and standards covering the administration of its inspection and certification systems, as well as adequate overall procedures for its assessment of the extent to which those objectives and standards are being attained.
2. Each Member shall require all ships that fly its flag to have a copy of this Convention available on board.

Руководящий принцип B5.1.1 – Общие принципы

1. Компетентный орган должен принимать надлежащие организационные меры для содействия эффективному сотрудничеству между общественными институтами и другими организациями, о которых говорится в правилах 5.1.1 и 5.1.2, занимающимися вопросами условий труда и жизни моряков на борту судна.

2. Для обеспечения лучшего сотрудничества между инспекторами, судовладельцами, моряками и их соответствующими организациями и для того, чтобы поддерживать или улучшать условия труда и жизни моряков, компетентный орган должен консультироваться с представителями таких организаций через регулярные промежутки времени относительно наиболее эффективных средств достижения этих целей. Методы проведения таких консультаций должны определяться компетентным органом после консультаций с организациями судовладельцев и моряков.

Правило 5.1.2 – Предоставление полномочий признанным организациям

1. Общественные институты или иные организации, упомянутые в пункте 3 правила 5.1.1 («признанные организации»), должны получить признание компетентного органа как удовлетворяющие требованиям Кодекса с точки зрения компетентности и независимости. Функции инспекции или освидетельствования, которые признанные организации могут быть уполномочены выполнять, входят в сферу деятельности, четко установленную в Кодексе как функции, выполняемые компетентным органом или признанной организацией.

2. Доклады, упомянутые в пункте 5 правила 5.1.1, содержат информацию о любой признанной организации, о масштабах предоставленных полномочий и о мерах, принимаемых государством-членом для обеспечения того, чтобы деятельность в рамках предоставленных полномочий выполнялась полностью и эффективно.

Стандарт A5.1.2 – Предоставление полномочий признанным организациям

1. В целях признания в соответствии с пунктом 1 правила 5.1.2, компетентный орган рассматривает уровень компетентности и независимости соответствующей организации и определяет, продемонстрировала ли данная организация, в той мере, в которой это необходимо для проведения мер, предусмотренных кругом этих возложенных на нее полномочий, что эта организация:

a) обладает необходимым техническим опытом в отношении соответствующих аспектов настоящей Конвенции, а также надлежащими знаниями судовых операций, включая минимальные требования, предъявляемые к морякам для работы на судне, а также вопросы, касающиеся условий найма, жилых помещений для экипажа, условий для отдыха, питания и столового обслуживания, предупреждения несчастных случаев, охраны здоровья, медицинского ухода, социально-бытового обслуживания и защиты в области социального обеспечения;

b) обладает возможностями для поддержания и совершенствования технических навыков своего персонала;

Guideline B5.1.1 – General principles

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

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

Regulation 5.1.2 – Authorization of recognized organizations

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

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

Standard A5.1.2 – Authorization of recognized organizations

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

a) has the necessary expertise in the relevant aspects of this Convention and an appropriate knowledge of ship operations, including the minimum requirements for seafarers to work on a ship, conditions of employment, accommodation, recreational facilities, food and catering, accident prevention, health protection, medical care, welfare and social security protection;

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

c) обладает необходимыми знаниями в отношении требований настоящей Конвенции, а также применимого национального законодательства, нормативных правовых актов и соответствующих международных актов; и

d) имеет надлежащие размеры, структуру, опыт и потенциал, сопоставимые с типом и уровнем предоставляемых полномочий.

2. Любые полномочия, предоставляемые в отношении инспекций, как минимум, наделяют признанную организацию правом требовать исправления недостатков, выявленных в условиях труда и жизни моряков, а также проводить инспекции по запросу государства порта.

3. Каждое государство-член устанавливает:

a) систему, направленную на обеспечение надлежащей работы признанных организаций, которая включает информацию обо всех применимых национальных законах, нормативных правовых актах и соответствующих международных актах; и

b) процедуры поддержания контактов с такими организациями, а также осуществления контроля за их деятельностью.

4. Каждое государство-член предоставляет Международному бюро труда текущий перечень всех признанных организаций, которым предоставлены полномочия действовать от его имени, и постоянно обновляет его. В перечне указываются те функции, которые этим признанным организациям поручено осуществлять. МБТ обеспечивает доступность этого перечня для общественности.

Руководящий принцип B5.1.2 – Предоставление полномочий признанным организациям

1. Организация, стремящаяся к получению признания, должна продемонстрировать свою техническую, административную и управленческую компетентность и потенциал для обеспечения оказания своевременных услуг удовлетворительного качества.

2. При оценке потенциала организации, компетентный орган должен определить:

a) обладает ли организация надлежащим техническим, управленческим и вспомогательным персоналом;

b) обладает ли организация достаточным количеством квалифицированных специалистов для оказания требуемых услуг и обеспечения необходимого географического охвата;

c) доказала ли организация свою способность оказывать своевременные услуги удовлетворительного качества; и

d) является ли организация независимой и способна ли она давать отчет о своих действиях.

3. Компетентный орган должен заключать письменное соглашение с любой организацией, которую он признает полномочной. Соглашение должно содержать следующие положения:

a) сфера применения;

b) цель;

c) общие условия;

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

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

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

3. Each Member shall establish:

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

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

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

Guideline B5.1.2 – Authorization of recognized organizations

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

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

a) has adequate technical, managerial and support staff;

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

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

d) is independent and accountable in its operations.

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

a) scope of application;

b) purpose;

c) general conditions;

- d) выполнение функций в соответствии со сферой полномочий;
- e) правовая основа функций, выполняемых в соответствии со сферой полномочий;
- f) направление докладов компетентному органу;
- g) конкретное изложение полномочий, предоставляемых признанной организации компетентным органом;
- h) осуществление надзора со стороны компетентного органа за деятельностью, делегированной признанной организации.
4. Каждое государство-член должно требовать, чтобы признанные организации разрабатывали системы повышения квалификации сотрудников, нанимаемых ими в качестве инспекторов, в целях обеспечения своевременного совершенствования ими своих знаний и технического опыта.
5. Каждое государство-член должно требовать, чтобы признанные организации вели учет оказываемых ими услуг и чтобы они могли продемонстрировать достижение требуемых стандартов в областях, охватываемых их услугами.
6. При разработке процедур надзора и контроля, упомянутых в подпункте b) пункта 3 стандарта A5.1.2, каждое государство-член должно принимать во внимание *Руководящие принципы для предоставления полномочий организациям, действующим от имени администрации*, которые были приняты в рамках Международной морской организации.
- d) the execution of functions under authorization;
- e) legal basis of the functions under authorization;
- f) reporting to the competent authority;
- g) specification of the authorization from the competent authority to the recognized organization; and
- h) the competent authority's supervision of activities delegated to the recognized organization.
4. Each Member should require the recognized organizations to develop a system for qualification of staff employed by them as inspectors to ensure the timely updating of their knowledge and expertise.
5. Each Member should require the recognized organizations to maintain records of the services performed by them such that they are able to demonstrate achievement of the required standards in the items covered by the services.
6. In establishing the oversight procedures referred to in Standard A5.1.2, paragraph 3(b), each Member should take into account the *Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration*, adopted in the framework of the International Maritime Organization.

Правило 5.1.3 – Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве

1. Настоящее правило применяется к судам:
- a) валовой вместимостью 500 или более, осуществляющим международные рейсы;
- b) валовой вместимостью 500 или более, плавающим под флагом государства-члена и эксплуатируемым в портах или между портами другой страны.
- Применительно к этому правилу «международный рейс» означает рейс из одной страны в порт, расположенный за пределами этой страны.
2. По предложению судовладельца, сформулированному в адрес соответствующего государства-члена, настоящее правило применяется также к любому судну, которое плавает под флагом государства-члена и на которое не распространяется сфера действия пункта 1 настоящего правила.
3. Каждое государство-член требует, чтобы суда, плавающие под его флагом, имели и подтверждали Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, удостоверяющее, что условия труда и жизни моряков на борту судна, включая меры, направленные на их постоянное соблюдение, которые должны быть включены в упомянутую в пункте 4 настоящего правила Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, подверглись инспекционной проверке и отвечают требованиям национального законодательства или нормативных

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

1. This Regulation applies to ships of:
- a) 500 gross tonnage or over, engaged in international voyages; and
- b) 500 gross tonnage or over, flying the flag of a Member and operating from a port, or between ports, in another country.
- For the purpose of this Regulation, “international voyage” means a voyage from a country to a port outside such a country.
2. This Regulation also applies to any ship that flies the flag of a Member and is not covered by paragraph 1 of this Regulation, at the request of the shipowner to the Member concerned.
3. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a maritime labour certificate certifying that the working and living conditions of seafarers on the ship, including measures for ongoing compliance to be included in the declaration of maritime labour compliance referred to in paragraph 4 of this Regulation, have been inspected and meet the requirements of national laws or regulations or other measures implementing this Convention.

правовых актов или иных мер, обеспечивающих выполнение настоящей Конвенции.

4. Каждое государство-член требует, чтобы суда, плавающие под его флагом, имели и подтверждали Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, содержащую национальные требования, обеспечивающие выполнение положений настоящей Конвенции в отношении условий труда и жизни моряков, и устанавливающие меры, принимаемые судовладельцем для обеспечения соблюдения этих требований на соответствующем судне или на соответствующих судах.

5. Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве соответствуют образцу, предписанному в положениях Кодекса.

6. Если компетентный орган государства-члена или должным образом уполномоченная в этих целях признанная организация обнаружит с помощью инспекции, что судно, плавающее под флагом государства-члена, удовлетворяет или продолжает удовлетворять стандартам настоящей Конвенции, то он выдает или возобновляет действие соответствующего Свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и ведет доступную для общественности регистрацию этого Свидетельства.

7. Подробные требования, касающиеся Свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, включая перечень вопросов, которые подлежат инспекции и утверждению, изложены в Части А Кодекса.

Стандарт A5.1.3 – Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве

1. Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве выдается судну компетентным органом или признанной организацией, должным образом уполномоченной в этих целях, на период, не превышающий пяти лет. В Приложении A5-I содержится перечень вопросов, которые должны подлежать проверке и отвечать национальному законодательству, нормативным правовым актам или иным мерам, направленным на выполнение требований настоящей Конвенции, касающихся условий труда и жизни моряков на борту судов, прежде чем будет выдано Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве.

2. Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве имеет силу при условии проведения промежуточной проверки компетентным органом или признанной организацией, должным образом уполномоченной в этих целях, для обеспечения постоянного соблюдения национальных требований, касающихся выполнения настоящей Конвенции. Если проводится только одна промежуточная проверка в течение пятилетнего срока действия свидетельства, то она осуществляется в период между второй и третьей ежегодными датами данного свидетельства. Ежегодная дата означает день и месяц каждого года, которые соответствуют дате истечения срока действия свидетельства о соответствии трудовым нормам в

4. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a declaration of maritime labour compliance stating the national requirements implementing this Convention for the working and living conditions for seafarers and setting out the measures adopted by the shipowner to ensure compliance with the requirements on the ship or ships concerned.

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

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

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

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

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

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

морском судоходстве. Масштабы и тщательность промежуточной проверки аналогичны возобновляющей проверке. Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве подтверждается после промежуточной проверки, выявившей удовлетворительные результаты.

3. Независимо от положений пункта 1 настоящего стандарта, если возобновляющая проверка проведена в течение трех месяцев до истечения срока действия существующего свидетельства, то новое свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве имеет силу с даты завершения возобновляющей проверки на период, не превышающий пяти лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства.

4. Если возобновляющая проверка завершается более чем за три месяца до истечения срока действия существующего свидетельства, то новое свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве имеет силу в течение периода, не превышающего пяти лет, начиная с даты завершения возобновляющей проверки.

5. Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве может быть выдано на временной основе:

- a) новым судам во время их сдачи в эксплуатацию;
- b) при переводе судна под флаг другого государства; или
- c) если судовладелец принимает на себя ответственность за эксплуатацию судна, которое является новым для этого судовладельца.

6. Временное свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве может быть выдано на период, не превышающий шести месяцев, компетентным органом или признанной организацией, должным образом уполномоченной в этих целях.

7. Временное свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве может быть выдано только после проверки того, что:

- a) на судне проводилась инспекция, в той мере в которой это было целесообразно и практически выполнимо, соблюдения требований, перечисленных в Приложении A5-I, с учетом проверки применения положений, предусмотренных в подпунктах b), c) и d) настоящего пункта;
- b) судовладелец продемонстрировал компетентному органу или признанной организации, что на судне проводятся надлежащие процедуры, направленные на соблюдение положений настоящей Конвенции; капитан знаком с требованиями настоящей Конвенции и обязанностями, связанными с их выполнением;
- c) капитан знаком с требованиями настоящей Конвенции и обязанностями, связанными с их выполнением;
- d) соответствующая информация была представлена компетентному органу или признанной организации для выдачи Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.

8. До истечения срока действия временного свидетельства проводится полная проверка в соответствии с пунктом 1 настоящего стандарта, позволяющая осуществить выдачу свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве на полный срок. Никаких

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

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

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

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

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

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

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

8. A full inspection in accordance with paragraph 1 of this Standard shall be carried out prior to expiry of the interim certificate to enable issue of the full-term maritime labour certificate. No further interim certificate may be issued following the initial six months referred to in paragraph 6 of

последующих временных свидетельств не выдается после истечения первоначальных шести месяцев, упомянутых в пункте 6 настоящего стандарта. На период срока действия временного свидетельства выдавать Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве не обязательно.

9. Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, временное свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве составляются по типовой форме, представленной в Приложении А5-II.

10. Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве прилагается к свидетельству о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве. Она состоит из двух частей:

a) Часть I составляется компетентным органом, который:

(i) определяет перечень вопросов, которые должны подвергаться проверке в соответствии с пунктом 1 настоящего стандарта;

(ii) определяет национальные требования, отражающие соответствующие положения настоящей Конвенции, благодаря наличию ссылки на соответствующие положения национальных правовых актов, а также, по мере необходимости, содержащие краткую информацию об основном содержании национальных требований;

(iii) указывает на конкретные и зависящие от типа судна требования, предъявляемые национальным законодательством;

(iv) учитывает любые эквивалентные положения по существу, принятые во исполнение пункта 3 статьи VI; и

(v) четко указывает на любые изъятия, которые представляются компетентным органом, в соответствии с положениями раздела 3;

b) Часть II составляется судовладельцем, и в ней излагаются меры, принимаемые в целях текущего соответствия национальным требованиям между проверками, и меры, предлагаемые для обеспечения постоянного улучшения ситуации в области применения.

Компетентный орган или признанная организация, должным образом уполномоченная в этих целях, подтверждает Часть II и выдает Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.

11. Результаты всех последующих проверок или других освидетельствований, осуществляемых на соответствующем судне, а также любые существенные недостатки, обнаруженные в ходе таких проверок, регистрируются вместе с датой устранения этих недостатков. В соответствии с национальным законодательством или нормативными правовыми актами, такие регистрационные записи, сопровождаемые, если они ведутся не на английском языке, переводом на английский язык, вносятся в Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве или прилагаются к ней, либо каким-то иным способом предоставляются морякам, инспекторам государства флага, уполномоченным должностным лицам в государствах порта, а также представителям судовладельцев и моряков.

this Standard. A declaration of maritime labour compliance need not be issued for the period of validity of the interim certificate.

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

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

a) Part I shall be drawn up by the competent authority which shall:

(i) identify the list of matters to be inspected in accordance with paragraph 1 of this Standard;

(ii) identify the national requirements embodying the relevant provisions of this Convention by providing a reference to the relevant national legal provisions as well as, to the extent necessary, concise information on the main content of the national requirements;

(iii) refer to ship-type specific requirements under national legislation;

(iv) record any substantially equivalent provisions adopted pursuant to paragraph 3 of Article VI; and

(v) clearly indicate any exemption granted by the competent authority as provided in Title 3; and

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

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

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

12. Действительное на данный момент свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве вместе с переводом их на английский язык, если они составлены на каком-либо ином языке, находятся на судне, а их копия помещается на видном месте на борту судна, где с ней могут ознакомиться моряки. В соответствии с национальным законодательством и нормативными правовыми актами, по запросам, экземпляр свидетельства и декларации предоставляется морякам, инспекторам государства флага, уполномоченным должностным лицам государства порта, а также представителям судовладельцев и моряков.

13. Требование о переводе на английский язык в соответствии с пунктами 11 и 12 настоящего стандарта не распространяется на суда, не выполняющие международные рейсы.

14. Свидетельство, выданное в соответствии с пунктами 1 или 5 настоящего стандарта, утрачивает свою силу в одном из следующих случаев:

- a) если соответствующие проверки не завершены в сроки, установленные в пункте 2 настоящего стандарта;
- b) если свидетельство не подтверждено в соответствии с пунктом 2 настоящего стандарта;
- c) при переводе судна под флаг другого государства;
- d) если судовладелец снимает с себя ответственность за эксплуатацию судна;
- e) если конструкция или оборудование судна, охваченные Разделом 3, подвергаются существенным изменениям.

15. В случаях, упомянутых в подпунктах c), d) и e) пункта 14 настоящего стандарта, новое свидетельство выдается только после того, как компетентный орган или признанная организация, выдающая новое свидетельство, в полной мере удостоверится в том, что судно отвечает требованиям настоящего стандарта.

16. Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве изымается компетентным органом или признанной организацией, должным образом уполномоченной в этих целях в этих целях государством флага, при наличии данных о том, что на соответствующем судне не соблюдаются требования настоящей Конвенции и никакие корректирующие меры для исправления ситуации не были предприняты.

17. При решении вопроса об изъятии свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве согласно пункту 16 настоящего стандарта, компетентный орган или признанная организация принимает во внимание серьезность недостатков или их частоту.

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

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

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

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

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

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

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

Руководящий принцип B5.1.3 – Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве

1. В перечень национальных требований в Части I Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве надлежит включать полностью или дополнять его указаниями на законодательные положения, касающиеся условий труда и жизни моряков, по каждой из категорий, перечисленных в Приложении A5-I. Если законодательство точно отражает требования, предусмотренные в настоящей Конвенции, то может потребоваться лишь ссылка на него. Если положение настоящей Конвенции применяется посредством принципа эквивалентности по существу, что предусмотрено пунктом 3 статьи VI, то следует конкретно указать на это положение и представить лаконичное разъяснение. В случае если компетентным органом выдано изъятие в соответствии с положениями Раздела 3, то соответствующее положение или положения надлежит указать конкретно.

2. В рамках мер, упомянутых в Части II Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве и составленных судовладельцем, следует, в частности, указывать случаи, когда проводится внутренняя проверка текущего соблюдения особых национальных требований, лиц, ответственных за осуществление внутренней проверки и ведение учета результатов проверки, а также процедуры, которым необходимо следовать в случае вскрытия фактов нарушений. Часть II может иметь несколько форм. В ней могут делаться ссылки на другую более полную отчетную документацию, охватывающую вопросы политики и процедур, касающиеся других аспектов сектора морского судоходства, например, на документы, требуемые в соответствии с *Международным кодексом по управлению безопасностью (МКУБ)* или на информацию, требуемую в соответствии с правилом 5 Главы XI-1 Конвенции СОЛАС, касающейся Журнала непрерывной регистрации истории судна.

3. Меры по обеспечению непрерывного соблюдения должны включать общие международные требования о том, чтобы судовладелец и капитан получали информацию о новейших достижениях в области технологии и научных открытий, касающихся организации рабочего места, принимая во внимание опасности, присущие работе моряков, и соответствующим образом информировали представителей моряков, гарантируя тем самым более высокий уровень защиты условий труда и жизни моряков на борту судов.

4. Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве должна включать, прежде всего, четкие формулировки, чтобы все заинтересованные лица, в частности, инспекторы государства флага, уполномоченные должностные лица в государствах порта и моряки, могли проверять надлежащее выполнение соответствующих требований.

5. Образец такого типа информации, который мог бы содержаться в Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, приводится в Приложении B5-I.

6. В том случае если судно меняет флаг, о чем идет речь в подпункте с) пункта 14 стандарта A5.1.3, и оба государства ратифицировали настоящую Конвенцию.

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

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

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

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

4. The declaration of maritime labour compliance should, above all, be drafted in clear terms designed to help all persons concerned, such as flag State inspectors, authorized officers in port States and seafarers, to check that the requirements are being properly implemented.

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

6. When a ship changes flag as referred to in Standard A5.1.3, paragraph 14(c), and where both States concerned have ratified this Convention, the Member whose flag the ship was

государство-член, под чьим флагом первоначально имело право плавать судно, должно как можно быстрее направить компетентному органу другого государства-члена копии Свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, имевшихся на судне до смены флага, а также, там где это применимо, копии соответствующих отчетов о проверках, проведенных по требованию компетентного органа в течение трех месяцев после смены флага.

Правило 5.1.4 – Инспекция и обеспечение выполнения

1. Каждое государство-член осуществляет проверку с помощью эффективной и скоординированной системы регулярных инспекций, мониторинга и других мер контроля того, что на судах, плавающих под его флагом, соблюдаются требования настоящей Конвенции, применяемые в рамках национального законодательства и нормативных правовых актов.

2. Подробные требования, касающиеся системы инспекции и обеспечения выполнения, упомянутой в пункте 1 настоящего правила, излагаются в Части А Кодекса.

Стандарт A5.1.4 – Инспекция и обеспечение выполнения

1. Каждое государство-член поддерживает систему инспекции условий, в которых находятся моряки на борту судна, плавающего под его флагом, включающую проверку того, чтобы соблюдались меры, касающиеся условий труда и жизни моряков, как они изложены в Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, там где это применимо, и чтобы выполнялись требования настоящей Конвенции.

2. Компетентный орган назначает достаточное количество квалифицированных инспекторов для выполнения своих обязанностей в соответствии с пунктом 1 настоящего стандарта. Если полномочия на проведение инспекций предоставляются признанной организации, то государство-член требует, чтобы персонал, проводящий инспекцию, обладал квалификацией, необходимой для выполнения этих обязанностей, и наделяет их правовыми полномочиями, необходимыми для выполнения своих обязанностей.

3. Принимаются надлежащие положения для обеспечения того, чтобы инспекторы проходили подготовку, были компетентными и обладали полномочиями, властью, статусом и независимостью, которые необходимы или желательны для того, чтобы они могли осуществлять проверку и обеспечивать соблюдение норм, закрепленных в пункте 1 настоящего стандарта.

4. Где это применимо, такие инспекции проводятся в надлежащие сроки, устанавливаемые в соответствии с требованиями стандарта A5.1.3. Промежутки времени между инспекциями ни в коем случае не превышают трех лет.

5. Если государство-член получает жалобу, которую оно не считает явно необоснованной, или располагает доказательствами того, что судно, плавающее под его флагом, не отвечает требованиям настоящей Конвенции или что отмечаются серьезные недостатки в выполнении

formerly entitled to fly should, as soon as possible, transmit to the competent authority of the other Member copies of the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance carried by the ship before the change of flag and, if applicable, copies of the relevant inspection reports if the competent authority so requests within three months after the change of flag has taken place.

Regulation 5.1.4 – Inspection and enforcement

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

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

Standard A5.1.4 – Inspection and enforcement

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

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

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

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

5. If a Member receives a complaint which it does not consider manifestly unfounded or obtains evidence that a ship that flies its flag does not conform to the requirements of this Convention or that there are serious deficiencies in the implementation of the measures set out in the declaration of

мер, предусмотренных в Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, то такое государство-член принимает необходимые шаги для расследования данного вопроса и обеспечения принятия мер для устранения обнаруженных недостатков.

6. Каждым государством-членом разрабатываются и эффективно проводятся в жизнь надлежащие правила, чтобы гарантировать инспекторам статус и условия службы, обеспечивающие их независимость от изменений в правительстве и от неправомерного внешнего давления.

7. Инспекторы получают четкие указания относительно задач, которые они должны выполнять, и наделяются надлежащими полномочиями, предоставляющими им право:

a) подниматься на борт судна, плавающего под флагом государства-члена;

b) осуществлять осмотр, проверку или расследование, которые, по их мнению, необходимы для того, чтобы убедиться в строгом соблюдении норм; и

c) требовать, чтобы были устранены любые недостатки, а если у них имеются основания полагать, что выявленные недостатки представляют собой серьезное нарушение требований настоящей Конвенции (включая права моряков) или значительную угрозу для охраны труда, здоровья или безопасности моряков, то запрещать судну покидать порт до принятия необходимых мер.

8. Любые действия, предпринятые во исполнение подпункта c) пункта 7 настоящего стандарта, подчинены праву на обжалование в судебной или административной инстанции.

9. Инспекторы имеют право по своему усмотрению давать инструкции вместо того, чтобы начинать расследование или рекомендовать возбуждение дела, если отсутствует явное нарушение требований настоящей Конвенции, угрожающее охране труда, здоровья или безопасности соответствующих моряков, и если ранее подобные нарушения зафиксированы не были.

10. Инспекторы сохраняют конфиденциальность источника жалобы или информации об опасности или недостатках, касающихся условий труда и жизни моряков или нарушения законодательства и нормативных правовых актов, и не сообщают судовладельцу, представителю судовладельца или организации, эксплуатирующей судно, что инспекция проводится на основании такой жалобы или информации.

11. На инспекторов не должны возлагаться обязанности, которые могут по причине их числа или характера помешать эффективному проведению инспекции или нанести каким-либо образом ущерб их авторитету или беспристрастности в их отношениях с судовладельцами, моряками или другими заинтересованными сторонами. В частности, инспекторы не должны:

a) быть прямым или косвенным образом заинтересованы в оперативной деятельности, которую они призваны инспектировать;

maritime labour compliance, the Member shall take the steps necessary to investigate the matter and ensure that action is taken to remedy any deficiencies found.

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

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

a) to board a ship that flies the Member's flag;

b) to carry out any examination, test or inquiry which they may consider necessary in order to satisfy themselves that the standards are being strictly observed; and

c) to require that any deficiency is remedied and, where they have grounds to believe that deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights), or represent a significant danger to seafarers' safety, health or security, to prohibit a ship from leaving port until necessary actions are taken.

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

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

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

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

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

b) раскрывать даже после ухода со службы, под угрозой соответствующих санкций или мер дисциплинарного воздействия, какие-либо коммерческие тайны или конфиденциальную информацию о производственных процессах, либо информацию персонального характера, которая может стать им известна в ходе выполнения ими своих служебных обязанностей.

12. Инспекторы представляют компетентному органу доклад о каждой инспекции. Одна копия доклада на английском языке или на рабочем языке судна предоставляется капитану судна, а другая вывешивается на доске объявлений судна для сведения моряков, а также направляется их представителям по запросу.

13. Компетентный орган каждого государства-члена ведет учет результатов инспекционных проверок условий, обеспечиваемых морякам на судах, плавающих под его флагом. Он публикует ежегодный отчет об инспекционных проверках в течение разумно приемлемого промежутка времени, не превышающего шести месяцев, после окончания года.

14. В случае проведения расследования после значительного происшествия, отчет должен представляться в кратчайшие сроки, но не позднее чем через один месяц после завершения расследования.

15. При проведении инспекции или принятии мер в соответствии с положениями настоящего стандарта, прилагаются все надлежащие усилия во избежание неоправданного задержания или отсрочки выхода судна.

16. В соответствии с национальным законодательством и нормативными правовыми актами выплачивается компенсация за любой ущерб или убытки, понесенные в результате неправомерных или необоснованных действий, связанных с выполнением инспекторами своих полномочий. Бремя доказывания в каждом таком случае возлагается на сторону, подающую жалобу.

17. Каждое государство-член предусматривает и эффективно применяет надлежащие штрафные санкции и другие меры исправительного характера за нарушения требований настоящей Конвенции (включая права моряков), а также за создание препятствий инспекторам при исполнении ими своих обязанностей.

Руководящий принцип B5.1.4 – Инспекция и обеспечение выполнения

1. Компетентный орган и любая иная служба или орган, которые полностью или частично ведают вопросами инспекции условий труда и жизни моряков, должны располагать ресурсами, необходимыми для выполнения ими своих функций. В частности:

a) каждое государство-член должно принимать меры, требуемые для того, чтобы, в случае необходимости, инспекторы в своей работе могли привлекать себе в помощь имеющих должную квалификацию технических экспертов и специалистов;

b) инспекторы должны быть обеспечены удобно расположенными помещениями, оборудованием и средствами транспорта, отвечающими требованию об эффективном исполнении ими своих обязанностей.

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

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

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

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

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

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

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

Guideline B5.1.4 – Inspection and enforcement

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

a) each Member should take the necessary measures so that duly qualified technical experts and specialists may be called upon, as needed, to assist in the work of inspectors; and

b) inspectors should be provided with conveniently situated premises, equipment and means of transport adequate for the efficient performance of their duties.

2. Компетентный орган должен разработать политику в области соблюдения и обеспечения выполнения, чтобы добиться последовательного характера касающейся настоящей Конвенции деятельности в области инспекции и обеспечения выполнения, и воздействовать на такую деятельность с помощью иных мер. Копии документов с изложением этой политики должны предоставляться всем инспекторам и соответствующим должностным лицам органов, обеспечивающих выполнение, а также быть доступны для общественности, судовладельцев и моряков.

3. Компетентный орган должен устанавливать простые процедуры, дающие ему возможность получать информацию доверительного характера относительно возможного несоблюдения требований настоящей Конвенции (включая права моряков), предоставляемую моряками непосредственно или через представителей моряков, и позволяющие инспекторам незамедлительно проводить расследования по таким вопросам, а также:

a) дающие право капитанам, морякам или представителям моряков подавать запросы о проведении инспекции, если они считают это необходимым;

b) обеспечивающие технической информацией и предусматривающие консультирование судовладельцев и моряков, а также заинтересованные организации относительно эффективных средств соблюдения требований настоящей Конвенции и постоянного улучшения условий пребывания моряков на борту судов.

4. Инспекторы должны получать всестороннюю подготовку и их численность должна быть достаточной для обеспечения эффективного исполнения ими своих обязанностей с должным учетом:

a) важности обязанностей, которые должны исполнять инспекторы, в частности количества, характера и размера судов, подлежащих инспекции, и объема и сложности правовых положений, соблюдение которых необходимо обеспечить;

b) ресурсов, предоставляемых в распоряжение инспекторов; и

c) практических условий, в которых должны проходить проверки, с тем чтобы они были эффективными.

5. С учетом требований, предъявляемых национальным законодательством и нормативными правовыми актами в отношении найма на государственную службу, инспекторы должны обладать квалификацией и надлежащей подготовкой для исполнения своих служебных обязанностей и, по мере возможности, должны иметь морское образование или опыт работы в качестве моряка. Они должны обладать надлежащим уровнем знаний об условиях труда и жизни моряков, а также английского языка.

6. Следует принимать меры для предоставления инспекторам надлежащей дальнейшей профессиональной подготовки в течение их работы в этом качестве.

7. Все инспекторы должны иметь четкое представление об условиях, в которых должна проводиться инспекция, о масштабах проводимой инспекции в различных упомянутых условиях и об общих методах проведения инспекции.

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

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

a) enabling masters, seafarers or representatives of the seafarers to request an inspection when they consider it necessary; and

b) supplying technical information and advice to shipowners and seafarers and organizations concerned as to the most effective means of complying with the requirements of this Convention and of bringing about a continual improvement in seafarers' on-board conditions.

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

a) the importance of the duties which the inspectors have to perform, in particular the number, nature and size of ships subject to inspection and the number and complexity of the legal provisions to be enforced;

b) the resources placed at the disposal of the inspectors; and

c) the practical conditions under which inspections must be carried out in order to be effective.

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

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

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

Инспекторы, обладающие надлежащими полномочиями в соответствии с национальным законодательством, должны, как минимум, иметь право:

a) беспрепятственно и без предварительного уведомления подниматься на борт судна; однако, начиная инспектирование судна, инспекторы должны уведомлять о своем присутствии капитана или ответственного лица и, в соответствующих случаях, моряков или их представителей;

b) опрашивать капитана, моряка или любое другое лицо, включая судовладельца или представителя судовладельца, по любому вопросу, касающемуся выполнения требований в соответствии с законодательством и нормативными правовыми актами, в присутствии любого свидетеля, который может быть приглашен по просьбе этого лица;

c) требовать представления всех записей, вахтенных журналов, регистрационных книг, свидетельств или иных документов или информации, касающихся непосредственно вопросов, подлежащих инспектированию, с целью проверки их соответствия национальному законодательству и нормативным правовым актам, обеспечивающим выполнение настоящей Конвенции;

d) следить за тем, чтобы в обязательном порядке вывешивалась информация и объявления, предусматриваемые национальными законодательством и нормативными правовыми актами, обеспечивающими выполнение настоящей Конвенции;

e) брать или изымать для целей анализа образцы используемых или перевозимых товаров, грузов, питьевой воды, пищевых продуктов, материалов и веществ;

f) после инспекции незамедлительно доводить до сведения судовладельца, компании, эксплуатирующей судно, или капитана все недостатки, которые могут повлиять на состояние здоровья или на безопасность людей, находящихся на борту судна;

g) предупреждать компетентный орган и, там, где это применимо, признанную организацию обо всех недостатках или злоупотреблениях, которые конкретно не охвачены действующими законодательством или нормативными правовыми актами, и вносить соответствующие предложения в целях совершенствования законодательства или нормативных правовых актов;

h) уведомлять компетентный орган обо всех имевших место среди моряков производственных травмах или профессиональных заболеваниях в тех случаях и в такой форме, которые могут предписываться национальным законодательством и нормативными правовыми актами.

9. Судовладелец или представитель судовладельца, и в соответствующих случаях моряк, должны извещаться о том, что производится отбор или изъятие, упомянутые в подпункте e) пункта 8 настоящего руководящего принципа, или должны присутствовать во время отбора или изъятия такого образца. Инспектор обязан должным образом регистрировать количество таких образцов.

10. Ежегодный отчет, публикуемый компетентным органом каждого государства-члена в отношении судов, плавающих под его флагом, должен также содержать:

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

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

b) to question the master, seafarer or any other person, including the shipowner or the shipowner's representative, on any matter concerning the application of the requirements under laws and regulations, in the presence of any witness that the person may have requested;

c) to require the production of any books, log books, registers, certificates or other documents or information directly related to matters subject to inspection, in order to verify compliance with the national laws and regulations implementing this Convention;

d) to enforce the posting of notices required under the national laws and regulations implementing this Convention;

e) to take or remove, for the purpose of analysis, samples of products, cargo, drinking water, provisions, materials and substances used or handled;

f) following an inspection, to bring immediately to the attention of the shipowner, the operator of the ship or the master, deficiencies which may affect the health and safety of those on board ship;

g) to alert the competent authority and, if applicable, the recognized organization to any deficiency or abuse not specifically covered by existing laws or regulations and submit proposals to them for the improvement of the laws or regulations; and

h) to notify the competent authority of any occupational injuries or diseases affecting seafarers in such cases and in such manner as may be prescribed by laws and regulations.

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

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

- a) перечень действующих законов и нормативных правовых актов, касающихся условий труда и жизни моряков, а также всех поправок, которые вступили в силу в течение года;
- b) подробную информацию об организации системы инспекций;
- c) статистические данные о судах или других объектах, подлежащих инспектированию, а также о судах и других объектах, на которых фактически проводились инспекции;
- d) статистические данные обо всех моряках, на которых распространяется действие его национального законодательства и нормативных правовых актов;
- e) статистические данные и информацию о нарушениях законодательства, о наложенных санкциях и случаях задержания судов;
- f) статистические данные о зарегистрированных случаях производственного травматизма и профессиональных заболеваний среди моряков.

Правило 5.1.5 – Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна

1. Каждое государство-член требует, чтобы на судах, плавающих под его флагом, действовали процедуры для справедливого, эффективного и быстрого рассмотрения на борту судна жалоб моряков о возможных нарушениях требований настоящей Конвенции (включая права моряков).
2. Каждое государство-член запрещает любые преследования моряков в связи с подачей жалобы и подвергает наказанию за такие преследования.
3. Положения, содержащиеся в настоящем правиле и в соответствующих частях Кодекса, никоим образом не ущемляют право моряка настаивать на исправлении ситуации с помощью любых правовых средств, которые моряк сочтет целесообразными.

Стандарт A5.1.5 – Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна

1. Без ущерба для более широкой сферы действия, которую могут иметь национальное законодательство или нормативные правовые акты, либо коллективные договоры, процедуры на борту судна могут использоваться моряками для подачи жалоб, касающихся любых вопросов, которые, по их мнению, составляют нарушение требований настоящей Конвенции (включая права моряков).
2. Каждое государство-член обеспечивает в своем законодательстве или в нормативных правовых актах, чтобы были приняты соответствующие процедуры рассмотрения жалоб на борту судна в соответствии с требованиями правила 5.1.5. Такие процедуры направлены на разрешение жалоб на как можно более низком уровне. Однако во всех случаях моряки имеют право подавать жалобу непосредственно капитану и соответствующим внешним органам власти, если они считают это необходимым.

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

Regulation 5.1.5 – On-board complaint procedures

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

Standard A5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Without prejudice to any wider scope that may be given in national laws or regulations or collective agreements, the on-board procedures may be used by seafarers to lodge complaints relating to any matter that is alleged to constitute a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).
2. Each Member shall ensure that, in its laws or regulations, appropriate on board complaint procedures are in place to meet the requirements of Regulation 5.1.5. Such procedures shall seek to resolve complaints at the lowest level possible. However, in all cases, seafarers shall have a right to complain directly to the master and, where they consider it necessary, to appropriate external authorities.

3. Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна включают право моряка на его сопровождение или представление во время процедуры разрешения жалобы, а также гарантии от возможных преследований моряков в связи с подачей жалобы. Термин «преследование» охватывает любые неблагоприятные меры, принимаемые любым лицом в отношении моряка в связи с подачей жалобы, которая не имеет ярко выраженный предвзятый или злоумышленный характер.

4. Помимо экземпляра своего трудового договора моряка все моряки получают экземпляр процедур рассмотрения жалоб на борту судна. Такой документ включает информацию о контактах с компетентным органом в государстве флага или в стране постоянного места жительства моряка, если они не совпадают, а также фамилию лица или фамилии лиц на борту судна, которые могут на конфиденциальной основе предоставить морякам объективные консультации по поводу их жалобы или помочь им каким-либо иным образом в осуществлении процедуры рассмотрения жалобы, имеющейся в их распоряжении на борту судна.

Руководящий принцип B5.1.5 – Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна

1. С учетом соответствующих положений применяемого коллективного договора компетентный орган должен, после тесных консультаций с организациями судовладельцев и моряков, разработать модель для рассмотрения жалоб на борту судна на основе справедливой, быстрой и хорошо документированной процедуры для всех судов, плавающих под флагом государства-члена. При разработке этих процедур должны учитываться следующие факторы:

a) многие жалобы могут касаться тех лиц, которым эти жалобы должны подаваться, и даже капитана судна. В любом случае моряки должны иметь возможность подавать жалобу непосредственно капитану, а также подавать жалобу внешнему органу;

b) во избежание проблем, связанных с преследованием моряков, подающих жалобы по вопросам, входящим в сферу действия настоящей Конвенции, эти процедуры должны поощрять назначение лица на борту судна, которое может консультировать моряков относительно имеющихся в их распоряжении процедур, а также присутствовать на любых совещаниях или слушаниях по сути жалобы, по просьбе моряка, подающего эту жалобу.

2. Процедуры, обсуждаемые в ходе консультаций, о которых идет речь в пункте 1 настоящего руководящего принципа, должны, как минимум, содержать следующие положения:

a) жалобы должны подаваться начальнику службы, в которой работает моряк, подающий жалобу, или непосредственному начальнику моряка из числа командного состава судна;

b) начальник службы или непосредственный начальник моряка должен затем попытаться разрешить проблему в установленный срок, соответствующий серьезности рассматриваемых вопросов;

3. The on-board complaint procedures shall include the right of the seafarer to be accompanied or represented during the complaints procedure, as well as safeguards against the possibility of victimization of seafarers for filing complaints. The term “victimization” covers any adverse action taken by any person with respect to a seafarer for lodging a complaint which is not manifestly vexatious or maliciously made.

4. In addition to a copy of their seafarers’ employment agreement, all seafarers shall be provided with a copy of the on-board complaint procedures applicable on the ship. This shall include contact information for the competent authority in the flag State and, where different, in the seafarers’ country of residence, and the name of a person or persons on board the ship who can, on a confidential basis, provide seafarers with impartial advice on their complaint and otherwise assist them in following the complaint procedures available to them on board the ship.

Guideline B5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Subject to any relevant provisions of an applicable collective agreement, the competent authority should, in close consultation with shipowners’ and seafarers’ organizations, develop a model for fair, expeditious and well-documented on-board complaint-handling procedures for all ships that fly the Member’s flag. In developing these procedures the following matters should be considered:

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

b) in order to help avoid problems of victimization of seafarers making complaints about matters under this Convention, the procedures should encourage the nomination of a person on board who can advise seafarers on the procedures available to them and, if requested by the complainant seafarer, also attend any meetings or hearings into the subject matter of the complaint.

2. At a minimum the procedures discussed during the consultative process referred to in paragraph 1 of this Guideline should include the following:

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

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

c) если начальник службы или непосредственный начальник моряка не может разрешить жалобу по существу к удовлетворению моряка, то последний может обратиться с ней к капитану, который должен лично рассмотреть этот вопрос;

d) моряки должны в любое время иметь право на то, чтобы их сопровождал или представлял другой моряк по их выбору на борту соответствующего судна;

e) все жалобы и решения по ним должны регистрироваться, а копии должны предоставляться заинтересованному моряку;

f) если жалоба не может быть разрешена на борту судна, то этот вопрос должен быть направлен на рассмотрение судовладельца на берегу, которому необходимо предоставить соответствующее время для разрешения этого вопроса, в зависимости от обстоятельств, на основе консультаций с заинтересованными моряками или с любым лицом, которого они могут назначить в качестве своего представителя;

g) в любом случае моряки должны иметь право подавать жалобу непосредственно капитану, а также судовладельцу и компетентным органам.

Правило 5.1.6 – Несчастные случаи на море

1. Каждое государство-член проводит официальные расследования в отношении любого серьезного несчастного случая на море, повлекшего за собой травму или гибель человека, который затрагивает судно, плавающее под его флагом. Заключительный доклад о таком расследовании обычно имеет открытый характер.

2. Государства-члены сотрудничают друг с другом в целях содействия проведению расследования серьезных несчастных случаев на море, упомянутых в пункте 1 настоящего правила.

Стандарт A5.1.6 – Несчастные случаи на море

(Положения отсутствуют)

Руководящий принцип B5.1.6 – Несчастные случаи на море

(Положения отсутствуют)

Правило 5.2 – Обязанности государства порта

Цель: предоставить возможность каждому государству-члену выполнять свои обязанности в соответствии с настоящей Конвенцией, касающиеся международного сотрудничества при применении и обеспечении выполнения на иностранных судах содержащихся в Конвенции норм

Правило 5.2.1 – Контроль судов в порту

1. Каждое иностранное судно, которое заходит в порт государства-члена, ратифицировавшего настоящую Конвенцию, выполняя свои обычные функции в рамках своей деятельности или по причинам оперативного характера, может быть подвергнуто инспекции в соответствии с пунктом 4 статьи V в целях проверки соблюдения требований настоящей Конвенции (включая права моряков), касающихся условий труда и жизни моряков на борту судна.

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

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

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

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

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

Regulation 5.1.6 – Marine casualties

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

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

Standard A5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

Guideline B5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

Regulation 5.2 – Port State responsibilities

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

Regulation 5.2.1 – Inspections in port

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

2. Каждое государство-член, ратифицировавшее настоящую Конвенцию, принимает Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, требуемые в соответствии с положениями правила 5.1.3, в качестве первоочередного доказательства соблюдения требований настоящей Конвенции (включая права моряков). Соответственно, инспекция в его портах, за исключением предусмотренных в Кодексе случаев, ограничивается проверкой этого Свидетельства и Декларации.

3. Инспекции в порту проводятся уполномоченными на то должностными лицами в соответствии с положениями Кодекса, а также других применимых международных актов, регулирующих контроль в порту государства-члена. Любая такая инспекция ограничивается проверкой того, соответствует ли инспектируемый объект надлежащим требованиям, содержащимся в статьях и правилах настоящей Конвенции и только в Части А Кодекса.

4. Инспекции, которые могут проводиться в соответствии с настоящим правилом, основываются на действующей системе контроля и мониторинга государства порта, позволяющей убедиться в том, что условия труда и жизни моряков на борту судна, заходящего в порт соответствующего государства-члена, отвечают требованиям настоящей Конвенции (включая права моряков).

5. Информация о системе, упомянутой в пункте 4 настоящего правила, в том числе о методах, используемых для оценки ее эффективности, включается в доклады, направляемые государством-членом в соответствии со статьей 22 Устава.

Стандарт A5.2.1 – Контроль судов в порту

1. Если уполномоченное должностное лицо, поднявшееся на борт судна для проведения контроля и запросившее, в тех случаях когда это применимо, Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, обнаружит, что:

- a) требуемые документы не представлены или не ведутся, либо ведутся с использованием недостоверных данных, либо представленные документы не содержат информацию, требуемую в соответствии с настоящей Конвенцией, или не имеют силы по каким-либо иным причинам; или
- b) имеются явные основания полагать, что условия труда и жизни на борту судна не соответствуют требованиям настоящей Конвенции; или
- c) имеются разумные основания полагать, что судно сменило флаг для того, чтобы уклониться от выполнения обязательств, связанных с соблюдением положений настоящей Конвенции; или
- d) поступила жалоба о том, что конкретные условия труда и жизни на борту судна не соответствуют требованиям настоящей Конвенции,

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

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

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

5. Information about the system referred to in paragraph 4 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.2.1 – Inspections in port

1. Where an authorized officer, having come on board to carry out an inspection and requested, where applicable, the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, finds that:

- a) the required documents are not produced or maintained or are falsely maintained or that the documents produced do not contain the information required by this Convention or are otherwise invalid; or
- b) there are clear grounds for believing that the working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention; or
- c) there are reasonable grounds to believe that the ship has changed flag for the purpose of avoiding compliance with this Convention; or
- d) there is a complaint alleging that specific working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention;

е) то может быть проведена более детальная инспекция, чтобы убедиться в уровне условий труда и жизни на борту судна. Такая инспекция проводится в любом случае, если соответствующие условия труда и жизни моряков, считающиеся неприемлемыми, могут представлять явную угрозу для охраны труда, здоровья или для безопасности моряков или если уполномоченное должностное лицо имеет основания полагать, что любые из этих недостатков представляют собой серьезные нарушения требований настоящей Конвенции (включая права моряков).

2. Если более детальная инспекция проводится на борту иностранного судна в порту государства-члена уполномоченными на то должностными лицами в обстоятельствах, изложенных в подпунктах а), б) или с) пункта 1 настоящего стандарта, то она, в принципе, охватывает вопросы, перечисленные в Приложении А5-III.

3. В случае поступления жалобы в соответствии с подпунктом d) пункта 1 настоящего стандарта, инспекция, как правило, ограничивается вопросами, являющимися предметом этой жалобы, хотя жалоба или ее расследование могут дать явные основания для проведения более детальной инспекции в соответствии с подпунктом б) пункта 1 настоящего стандарта. В целях подпункта d) пункта 1 настоящего стандарта термин «жалоба» означает информацию, представленную каким-либо членом экипажа, профессиональным органом, ассоциацией, профсоюзом или вообще любым лицом, заинтересованным в безопасности судна, включая заинтересованность в безопасности или здоровье моряков на борту судна.

4. Если после более детальной инспекции обнаружится, что условия труда и жизни моряков на борту судна не соответствуют требованиям настоящей Конвенции, то уполномоченное должностное лицо доводит до сведения капитана судна информацию о недостатках и о сроках их устранения. В том случае, когда такие недостатки, по мнению уполномоченного должностного лица, имеют существенный характер, либо когда они касаются жалобы, поданной в соответствии с пунктом 3 настоящего стандарта, уполномоченное должностное лицо доводит информацию об этих недостатках до сведения соответствующих организаций моряков и судовладельцев в государстве-члене, в котором проводится инспекция, и может:

- a) уведомить представителя государства флага;
- b) направить соответствующую информацию компетентным органам в следующем порту захода.

5. Государство-член, в котором проводится инспекция, имеет право передать копию доклада должностного лица, который должен сопровождаться ответом, полученным от компетентного органа государства флага в предписанные сроки, Генеральному директору Международного бюро труда с целью принятия таких мер, какие могут оказаться целесообразными и безотлагательными в целях обеспечения учета такой информации и привлечения к ней внимания сторон, которые могут быть заинтересованы в использовании соответствующих процедур обращения за помощью.

e) a more detailed inspection may be carried out to ascertain the working and living conditions on board the ship. Such inspection shall in any case be carried out where the working and living conditions believed or alleged to be defective could constitute a clear hazard to the safety, health or security of seafarers or where the authorized officer has grounds to believe that any deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Where a more detailed inspection is carried out on a foreign ship in the port of a Member by authorized officers in the circumstances set out in subparagraph (a), (b) or (c) of paragraph 1 of this Standard, it shall in principle cover the matters listed in Appendix A5-III.

3. In the case of a complaint under paragraph 1(d) of this Standard, the inspection shall generally be limited to matters within the scope of the complaint, although a complaint, or its investigation, may provide clear grounds for a detailed inspection in accordance with paragraph 1(b) of this Standard. For the purpose of paragraph 1(d) of this Standard, "complaint" means information submitted by a seafarer, a professional body, an association, a trade union or, generally, any person with an interest in the safety of the ship, including an interest in safety or health hazards to seafarers on board.

4. Where, following a more detailed inspection, the working and living conditions on the ship are found not to conform to the requirements of this Convention, the authorized officer shall forthwith bring the deficiencies to the attention of the master of the ship, with required deadlines for their rectification. In the event that such deficiencies are considered by the authorized officer to be significant, or if they relate to a complaint made in accordance with paragraph 3 of this Standard, the authorized officer shall bring the deficiencies to the attention of the appropriate seafarers' and shipowners' organizations in the Member in which the inspection is carried out, and may:

- a) notify a representative of the flag State;
- b) provide the competent authorities of the next port of call with the relevant information.

5. The Member in which the inspection is carried out shall have the right to transmit a copy of the officer's report, which must be accompanied by any reply received from the competent authorities of the flag State within the prescribed deadline, to the Director-General of the International Labour Office with a view to such action as may be considered appropriate and expedient in order to ensure that a record is kept of such information and that it is brought to the attention of parties which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.

6. Если в результате проведения более детальной инспекции уполномоченным должностным лицом обнаружено, что судно не соответствует требованиям настоящей Конвенции и:

a) условия на борту судна представляют несомненную угрозу для охраны труда, здоровья или для безопасности моряков; или

b) это несоответствие представляет собой серьезное или неоднократное нарушение требований настоящей Конвенции (включая права моряков), то уполномоченное должностное лицо принимает меры, направленные на обеспечение того, чтобы судно не выходило в море до тех пор, пока не будут устранены любые несоответствия требованиям подпунктов а) или б) настоящего пункта, либо до тех пор, пока уполномоченное должностное лицо не утвердит план действий для устранения таких несоответствий и не убедится в том, что этот план будет выполнен безотлагательным образом. Если судно не может продолжать плавание, то уполномоченное должностное лицо немедленно информирует об этом государство флага и предлагает представителю государства флага присутствовать при этом, по возможности, запрашивая от государства флага ответ, который должен быть получен в предписанные сроки. Уполномоченное должностное лицо также немедленно информирует соответствующие организации судовладельцев и моряков в государстве порта, в котором проводится инспекция.

7. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы его уполномоченные должностные лица получали надлежащие инструкции, характер которых определен в Части В Кодекса, относительно тех обстоятельств, которые могут служить основанием для задержания судна в порту в соответствии с положениями пункта 6 настоящего стандарта.

8. При выполнении своих обязанностей в соответствии с настоящим стандартом, каждое государство-член прилагает все усилия к тому, чтобы избежать неоправданного задержания судна или его отсрочки выхода из порта. Если судно неоправданно задержано или произошла неоправданная отсрочка его выхода, то выплачивается компенсация любых понесенных потерь или ущерба. Бремя доказывания в каждом случае возлагается на истца.

Руководящий принцип B5.2.1 – Контроль судов в порту

1. Компетентный орган должен разработать и проводить политику в области инспекции для уполномоченных должностных лиц, проводящих проверки в соответствии с правилом 5.2.1. Цель этой политики должна заключаться в том, чтобы обеспечивать последовательный характер инспекционной и правоприменительной деятельности, касающейся требований настоящей Конвенции (включая права моряков). Копии положений этой политики должны предоставляться всем уполномоченным должностным лицам, а также должны быть доступны для общественности, судовладельцев и моряков.

2. При разработке политики, касающейся обстоятельств, требующих задержания судна в соответствии с пунктом 6 стандарта A5.2.1, компетентный орган должен учитывать, что в отношении нарушений, о которых идет речь в подпункте б) пункта 6 стандарта A5.2.1, их серьезный

6. Where, following a more detailed inspection by an authorized officer, the ship is found not to conform to the requirements of this Convention and:

a) the conditions on board are clearly hazardous to the safety, health or security of seafarers; or

b) the non-conformity constitutes a serious or repeated breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights); the authorized officer shall take steps to ensure that the ship shall not proceed to sea until any non-conformities that fall within the scope of subparagraph (a) or (b) of this paragraph have been rectified, or until the authorized officer has accepted a plan of action to rectify such non-conformities and is satisfied that the plan will be implemented in an expeditious manner. If the ship is prevented from sailing, the authorized officer shall forthwith notify the flag State accordingly and invite a representative of the flag State to be present, if possible, requesting the flag State to reply within a prescribed deadline. The authorized officer shall also inform forthwith the appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State in which the inspection was carried out.

7. Each Member shall ensure that its authorized officers are given guidance, of the kind indicated in Part B of the Code, as to the kinds of circumstances justifying detention of a ship under paragraph 6 of this Standard.

8. When implementing their responsibilities under this Standard, each Member shall make all possible efforts to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is found to be unduly detained or delayed, compensation shall be paid for any loss or damage suffered. The burden of proof in each case shall be on the complainant.

Guideline B5.2.1 – Inspections in port

1. The competent authority should develop an inspection policy for authorized officers carrying out inspections under Regulation 5.2.1. The objective of the policy should be to ensure consistency and to otherwise guide inspection and enforcement activities related to the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Copies of this policy should be provided to all authorized officers and should be available to the public and shipowners and seafarers.

2. When developing a policy relating to the circumstances warranting a detention of the ship under Standard A5.2.1, paragraph 6, of the competent authority should consider that, with respect to the breaches referred to in Standard A5.2.1, paragraph 6(b), the seriousness could be due to the nature of

уровень может объясняться характером соответствующего недостатка. Это, в частности, может относиться к случаям нарушения основополагающих прав и принципов, либо социальных прав и прав моряков в области занятости в соответствии со статьями III и IV. Например, занятость лица, не достигшего совершеннолетия, следует рассматривать серьезным нарушением, даже если на борту имеется только одно такое лицо. В других случаях должно приниматься во внимание количество обнаруженных в ходе конкретных инспекций недостатков: например, может потребоваться зафиксировать ряд отклонений от норм, касающихся жилых помещений, либо пищевых продуктов и столового обслуживания, которые не ставят под угрозу охрану труда или здоровье, прежде чем они станут рассматриваться в качестве серьезного нарушения.

3. Государства-члены должны в максимальной степени сотрудничать друг с другом с целью принятия согласованных на международном уровне руководящих принципов, касающихся политики проведения проверок, особенно в отношении обстоятельств, требующих задержания судна.

Правило 5.2.2 – Процедуры рассмотрения жалоб моряков на берегу

1. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы моряки на судах, заходящих в порт, расположенный на территории этого государства-члена, которые заявляют о нарушении требований настоящей Конвенции (включая права моряков), имели право подавать такую жалобу в целях содействия скорейшему и практическому исправлению ситуации.

Стандарт A5.2.2 – Процедуры рассмотрения жалоб моряков на берегу

1. Жалоба, подаваемая моряком о нарушении требований настоящей Конвенции (включая права моряков), может быть доложена уполномоченному должностному лицу в порту, в который заходит судно, на котором занят моряк. В таких случаях уполномоченное должностное лицо проводит первоначальное расследование.

2. В тех случаях, когда это применимо, учитывая характер жалобы, первоначальное расследование включает выяснение того, были ли применены в полном объеме процедуры рассмотрения жалоб на борту судна, предусмотренные правилом 5.1.5. Уполномоченное должностное лицо может также провести более детальную инспекцию в соответствии со стандартом A5.2.1.

3. Уполномоченное должностное лицо, в тех случаях, когда это применимо, стремится к урегулированию разногласий, возникших в связи с жалобой, на борту судна.

4. Если в ходе расследования или инспекции, проводимой в соответствии с настоящим стандартом, вскрывается факт несоответствия нормам, которое предусмотрено пунктом 6 стандарта A5.2.1, то применяются положения данного пункта.

5. Если положения пункта 4 настоящего стандарта не применимы и разногласия по жалобе не были урегулированы на борту судна, то уполномоченное должностное лицо немедленно уведомляет об этом государство флага, обращаясь к нему с просьбой о консультативной помощи и проведении мер по

the deficiency concerned. This would be particularly relevant in the case of the violation of fundamental rights and principles or seafarers' employment and social rights under Articles III and IV. For example, the employment of a person who is under age should be considered as a serious breach even if there is only one such person on board. In other cases, the number of different defects found during a particular inspection should be taken into account: for example, several instances of defects relating to accommodation or food and catering which do not threaten safety or health might be needed before they should be considered as constituting a serious breach.

3. Members should cooperate with each other to the maximum extent possible in the adoption of internationally agreed guidelines on inspection policies, especially those relating to the circumstances warranting the detention of a ship.

Regulation 5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships calling at a port in the Member's territory who allege a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) have the right to report such a complaint in order to facilitate a prompt and practical means of redress.

Standard A5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. A complaint by a seafarer alleging a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) may be reported to an authorized officer in the port at which the seafarer's ship has called. In such cases, the authorized officer shall undertake an initial investigation.

2. Where appropriate, given the nature of the complaint, the initial investigation shall include consideration of whether the on-board complaint procedures provided under Regulation 5.1.5 have been explored. The authorized officer may also conduct a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.

3. The authorized officer shall, where appropriate, seek to promote a resolution of the complaint at the ship-board level.

4. In the event that the investigation or the inspection provided under this Standard reveals a non-conformity that falls within the scope of paragraph 6 of Standard A5.2.1, the provisions of that paragraph shall be applied.

5. Where the provisions of paragraph 4 of this Standard do not apply, and the complaint has not been resolved at the ship-board level, the authorized officer shall forthwith notify the flag State, seeking, within a prescribed deadline, advice and a corrective plan of action.

исправлению ситуации в предписанные сроки.

6. Если жалоба не разрешена в результате принятых в соответствии с пунктом 5 настоящего стандарта мер, то государство порта направляет копию доклада уполномоченного должностного лица Генеральному директору. Этот доклад должен сопровождаться любым ответом, полученным в предписанные сроки от компетентного органа государства флага. Аналогичным образом информируются соответствующие организации судовладельцев и моряков в государстве порта. Кроме того, Генеральному директору государством порта регулярно направляются статистические данные и информация относительно жалоб, рассмотрение которых было завершено. Те и другие документы направляются с тем, чтобы на основе тех действий, которые могут быть сочтены надлежащими и безотлагательными, проводился учет такой информации и она доводилась до сведения сторон, включая организации судовладельцев и моряков, которые могут быть заинтересованы в использовании соответствующих процедур обращения за помощью.

7. Принимаются надлежащие меры для обеспечения конфиденциального характера жалоб, поступающих от моряков.

Руководящий принцип B5.2.2 – Процедуры рассмотрения жалоб моряков на берегу

1. Если жалоба, упомянутая в стандарте A5.2.2, рассматривается уполномоченным должностным лицом, то это должностное лицо должно сначала проверить, имеет ли эта жалоба общий характер и касается всех моряков на борту судна или какой-либо отдельной их категории, либо она представляет собой исключительно индивидуальное дело соответствующего моряка.

2. Если жалоба имеет общий характер, то должны быть приняты меры для проведения более детальной инспекции в соответствии со стандартом A5.2.1.

3. Если жалоба касается индивидуального дела, то должно быть предпринято изучение результатов действующей на борту судна процедуры рассмотрения жалоб в целях разрешения данной конкретной жалобы. Если такая процедура не применялась, то уполномоченное должностное лицо должно предложить, чтобы лицо, подавшее жалобу, воспользовалось преимуществами любых подобных действующих процедур. Должны существовать веские основания для рассмотрения жалобы до того, пока не будут исчерпаны все возможности процедуры рассмотрения жалоб на борту судна. Такими основаниями могут служить неадекватный характер или неоправданное затягивание внутренних процедур или опасения лица, подавшего жалобу, в отношении преследований в связи с подачей жалобы.

4. При любом расследовании жалобы уполномоченное должностное лицо должно предоставлять капитану, судовладельцу и любому другому лицу, затронутому жалобой, надлежащие возможности для высказывания своих соображений.

5. Если государство флага продемонстрирует, в ответ на уведомление со стороны государства порта, направленное в соответствии с пунктом 5 стандарта A5.2.2, что оно намерено урегулировать этот вопрос и что оно обладает для этого эффективными процедурами и предложило приемлемый план действий, то уполномоченное должностное лицо может воздержаться от дальнейшего

6. Where the complaint has not been resolved following action taken in accordance with paragraph 5 of this Standard, the port State shall transmit a copy of the authorized officer's report to the Director-General. The report must be accompanied by any reply received within the prescribed deadline from the competent authority of the flag State. The appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State shall be similarly informed. In addition, statistics and information regarding complaints that have been resolved shall be regularly submitted by the port State to the Director-General. Both such submissions are provided in order that, on the basis of such action as may be considered appropriate and expedient, a record is kept of such information and is brought to the attention of parties, including shipowners' and seafarers' organizations, which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.

7. Appropriate steps shall be taken to safeguard the confidentiality of complaints made by seafarers.

Guideline B5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Where a complaint referred to in Standard A5.2.2 is dealt with by an authorized officer, the officer should first check whether the complaint is of a general nature which concerns all seafarers on the ship, or a category of them, or whether it relates only to the individual case of the seafarer concerned.

2. If the complaint is of a general nature, consideration should be given to undertaking a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.

3. If the complaint relates to an individual case, an examination of the results of any on-board complaint procedures for the resolution of the complaint concerned should be undertaken. If such procedures have not been explored, the authorized officer should suggest that the complainant take advantage of any such procedures available. There should be good reasons for considering a complaint before any on-board complaint procedures have been explored. These would include the inadequacy of, or undue delay in, the internal procedures or the complainant's fear of reprisal for lodging a complaint.

4. In any investigation of a complaint, the authorized officer should give the master, the shipowner and any other person involved in the complaint a proper opportunity to make known their views.

5. In the event that the flag State demonstrates, in response to the notification by the port State in accordance with paragraph 5 of Standard A5.2.2, that it will handle the matter, and that it has in place effective procedures for this purpose and has submitted an acceptable plan of action, the authorized officer may refrain from any further involvement with the complaint.

участия в рассмотрении этой жалобы.

Правило 5.3 – Обязанности, связанные с обеспечением рабочей силой

Цель: обеспечить, чтобы каждое государство-член выполняло свои обязанности в соответствии с настоящей Конвенцией, касающиеся найма и трудоустройства моряков, а также социальной защиты своих моряков

1. Без ущерба для принципа ответственности государства-члена за условия труда и жизни моряков на судах, плавающих под его флагом, государство-член также несет ответственность за обеспечение выполнения требований настоящей Конвенции, касающихся найма и трудоустройства моряков, а также защиты в области социального обеспечения моряков, которые являются его гражданами, либо имеют постоянное место жительства или каким-либо иным образом проживают на его территории, в той мере, в какой эта ответственность предусматривается положениями настоящей Конвенции.
2. Подробные требования в отношении выполнения положений пункта 1 настоящего правила излагаются в Кодексе.
3. Каждое государство-член формирует эффективную систему инспектирования и мониторинга для обеспечения соблюдения обязанностей по обеспечению рабочей силой, в соответствии с настоящей Конвенцией.
4. Информация о системе, упомянутой в пункте 3 настоящего правила, в том числе о методах, используемых для оценки ее эффективности, включается в доклады, направляемые государством-членом в соответствии со статьей 22 Устава.

Стандарт A5.3 – Обязанности, связанные с обеспечением рабочей силой

1. Каждое государство-член обеспечивает выполнение требований настоящей Конвенции, применяемых в отношении оперативной деятельности и практики служб найма и трудоустройства моряков, учрежденных на его территории, посредством системы инспектирования и мониторинга, правового преследования за нарушения в области лицензирования, а также других оперативных требований, предусмотренных в стандарте A1.4.

Руководящий принцип B5.3 – Обязанности, связанные с обеспечением рабочей силой

1. Частные службы найма и трудоустройства моряков, учреждаемые на территории государства-члена и обеспечивающие предоставление услуг моряков судовладельцам, где бы они ни были расположены, должны также выполнять требования и нести обязательства по обеспечению надлежащего соблюдения судовладельцами условий трудовых договоров, заключаемых между ними и моряками.

Regulation 5.3 – Labour-supplying responsibilities

Purpose: To ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention as pertaining to seafarer recruitment and placement and the social protection of its seafarers

1. Without prejudice to the principle of each Member's responsibility for the working and living conditions of seafarers on ships that fly its flag, the Member also has a responsibility to ensure the implementation of the requirements of this Convention regarding the recruitment and placement of seafarers as well as the social security protection of seafarers that are its nationals or are resident or are otherwise domiciled in its territory, to the extent that such responsibility is provided for in this Convention.
2. Detailed requirements for the implementation of paragraph 1 of this Regulation are found in the Code.
3. Each Member shall establish an effective inspection and monitoring system for enforcing its labour-supplying responsibilities under this Convention.
4. Information about the system referred to in paragraph 3 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.3 – Labour-supplying responsibilities

1. Each Member shall enforce the requirements of this Convention applicable to the operation and practice of seafarer recruitment and placement services established on its territory through a system of inspection and monitoring and legal proceedings for breaches of licensing and other operational requirements provided for in Standard A1.4.

Guideline B5.3 – Labour-supplying responsibilities

1. Private seafarer recruitment and placement services established in the Member's territory and securing the services of a seafarer for a shipowner, wherever located, should be required to assume obligations to ensure the proper fulfilment by shipowners of the terms of their employment agreements concluded with seafarers.

ПРИЛОЖЕНИЕ А5-1

Условия труда и жизни моряков, которые должны проверяться и утверждаться государством флага перед выдачей свидетельства судну в соответствии с пунктом 1 стандарта А5.1.3:

минимальный возраст;
медицинское освидетельствование;
квалификация моряков;
трудовые договоры моряков;
пользование услугами любой лицензированной, сертифицированной или иным образом регулируемой частной службы найма и трудоустройства;
продолжительность рабочего времени или времени отдыха;
уровень укомплектования судна экипажем;
помещения для экипажа;
условия для отдыха на борту судна;
питание и столовое обслуживание;
охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев;
медицинское обслуживание на борту судна;
процедуры рассмотрения жалоб на борту судна;
выплата заработной платы.

APPENDIX A5-I

The working and living conditions of seafarers that must be inspected and approved by the flag State before certifying a ship in accordance with Standard A5.1.3, paragraph 1:

Minimum age
Medical certification
Qualifications of seafarers
Seafarers' employment agreements
Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service
Hours of work or rest
Manning levels for the ship
Accommodation
On-board recreational facilities
Food and catering
Health and safety and accident prevention
On-board medical care
On-board complaint procedures
Payment of wages

ПРИЛОЖЕНИЕ А5-II

APPENDIX A5-II

Образцы форм:

- Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве
- Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве – Часть I и Часть II
- Временное свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве

Forms example:

- Maritime Labour Certificate
- Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I and Part II
- Interim Maritime Labour Certificate

ПРИЛОЖЕНИЕ А5-III

Основные области, которые подлежат детальной инспекции уполномоченным должностным лицом в порту государства-члена, осуществляющим государственный портовый контроль в соответствии со стандартом А5.2.1:

минимальный возраст;
медицинское освидетельствование;
квалификация моряков;
трудовые договоры моряков;
пользование услугами любой лицензированной, сертифицированной или иным образом регулируемой частной службы найма и трудоустройства;
продолжительность рабочего времени или времени отдыха;
уровень укомплектования судна экипажем;
помещения для экипажа;
условия для отдыха на борту судна;
питание и столовое обслуживание;
охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев;
медицинское обслуживание на борту судна;
процедуры рассмотрения жалоб на борту судна;
выплата заработной платы.

APPENDIX A5-III

General areas that are subject to a detailed inspection by an authorized officer in a port of a Member carrying out a port State inspection pursuant to Standard A5.2.1:

Minimum age
Medical certification
Qualifications of seafarers
Seafarers' employment agreements
Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service
Hours of work or rest
Manning levels for the ship
Accommodation
On-board recreational facilities
Food and catering
Health and safety and accident prevention
On-board medical care
On-board complaint procedures
Payment of wages