FLETORJA ZYRTARE
E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

www.qbz.gov.al

Botim i Qendrës së Botimeve Zyrtare

Viti: 2015 – Numri: 179

Tiranë – E enjte, 15 tetor 2015

PËRMBAJTJA

		Faqe
Ligj nr. 103/2015 datë 23.9.2015	Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në konventën MLC të Organizatës Ndërkombëtare të Punës (ILO) "Për punën detare", 2006.....	12177

LIGJ
Nr. 103/2015

PËR ADERIMIN E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË NË KONVENTËN MLC TË ORGANIZATËS NDËRKOMBËTARE TË PUNËS (ILO) "PËR PUNËN DETARE", 2006

Në mbështetje të neneve 78, 83, pika 1, dhe 121, të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Republika e Shqipërisë aderon në konventën MLC të Organizatës Ndërkombëtare të Punës (ILO) "Për punën detare", bërë në Gjenevë, në datën 23 shkurt 2006.

Neni 2

Ligji nr.9809, datë 27.9.2007, "Për ratifikimin e konventës nr.147 të Organizatës Ndërkombëtare të Punës (ILO) "Për standardet minimale për anijet tregtare, 1976", si dhe të protokollit të vitit 1996 të konventës "Për transportin tregtar"", dhe ligji nr.8911, datë 6.6.2002, "Për ratifikimin e konventës nr.178 "Inspektimi i punës (detarët), 1996", të Organizatës Ndërkombëtare të Punës", shfuqizohen.

Neni 3

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Miratuar në datën 23.9.2015

Shpallur me dekretin nr. 9273, datë 12.10.2015 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Bujar Nishani

KONVENTA E PUNËS DETARE, 2006
(MLC 2006)

PARATHËNIE

Konferenca e Përgjithshme e Organizatës Ndërkombëtare të Punës,

e mbledhur në Gjenevë, nga Organi Drejtues i Zyrës Ndërkombëtare të Punës në takimin e sesionit të 94-t, më 7 shkurt 2006, dhe

me dëshirën për të krijuar një instrument të vetëm dhe koherent që mishëron standardet aktuale të rekomandimeve dhe konventave ndërkombëtare ekzistuese të punës detare dhe parimet themelore që gjenden në konventat e tjera ndërkombëtare, në veçanti:

- Konventën e Punës së Detyrueshme, 1930 (nr. 29);
- Konventën e Lirisë së Shoqatave dhe Mbrojtjes së të Drejtës për t'u organizuar, 1948 (nr. 87);
- Konventën mbi të Drejtën për t'u Organizuar dhe Marrëveshjeve Kolektive, 1949 (nr. 98);
- Konventën e Shpërblimit të Barabartë, 1951 (nr. 100);
- Shfuqizimin e Konventës mbi Punën e Detyruar, 1957 (nr. 105);
- Konventën mbi Diskriminimin (punësimi dhe profesionet), 1958 (nr. 111);
- Konventën mbi Moshën Minimale, 1973 (nr. 138);
- Konventën mbi Format më të Rënda të Punës së Fëmijëve, 1999 (nr. 182); dhe

e ndërgjegjshme mbi mandatin kyç të Organizatës, i cili ka për qëllim të nxitë kushte të drejta pune; dhe

duke iu referuar Deklaratës së Organizatës Ndërkombëtare të Punës mbi të Drejtat dhe Parimet Themelore në Punë të vitit 1998; dhe

e vetëdijshme, gjithashtu, *se* detarët janë të mbrojtur nga klauzolat e instrumenteve të tjera të ONP-së dhe kanë të drejta të tjera, të cilat përcaktohen si të drejta dhe liri themelore të zbatueshme për të gjithë personat; dhe

duke pasur parasysh se detarët kanë nevojë për mbrojtje të veçantë, duke konsideruar natyrën globale të industrisë detare; dhe

e vetëdijshme, gjithashtu, *mbi* standardet ndërkombëtare të sigurisë së anijeve, administrimin e cilësisë dhe sigurisë së njerëzve në anije në Konventën Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det, 1972, të ndryshuar dhe kërkesat e kompetencave dhe trajnimit të detarëve në Konventën Ndërkombëtare mbi Standardet e Trajnimit, Certifikimit dhe Kujdesit për Detarët, 1978, e ndryshuar; dhe

duke iu referuar Konventës së Kombeve të Bashkuara mbi ligjin e detit, 1982, përcakton një kuadër të përgjithshëm ligjor brenda së cilës

duhet të zhvillohen të gjitha aktivitetet në oqeane dhe dete, dhe ka rëndësi strategjike si bazë për veprime dhe bashkëpunim kombëtar, rajonal dhe global në sektorin detar dhe integriteti i saj duhet të ruhet; dhe

duke pasur parasysh se neni 94 i Konventës së Kombeve të Bashkuara mbi të Drejtën e Detit, 1982, përcakton detyrat dhe detyrimet e shtetit flamurmbajtës në lidhje me kushtet e punës, ekuipazhin dhe çështjet sociale në anijet që mbajnë flamurin e tyre; dhe

duke pasur parasysh paragrafin 8, të nenit 19, të Kushtetutës së Organizatës Ndërkombëtare të Punës që përcakton se në asnjë rast miratimi i ndonjë Konvente apo Rekomandimi nga konferenca apo ratifikimi i çdo konvente nga ndonjë anëtar nuk duhet të ndikojë te ligjet, praktikat dhe marrëveshjet që sigurojnë kushte më të favorshme pune për punëtorët e interesuar sesa ato që parashikohen në Konventë apo rekomandim; dhe

të vendosur që ky instrument i ri duhet krijuar për të siguruar pranueshmërinë sa më të gjerë nga qeveritë, pronarët e anijeve dhe detarëve, të cilët janë të angazhuar për punë të ndershme, ky instrument duhet të jetë i përditësueshëm dhe duhet të çojë në një zbatim sa me efektiv; dhe

duke vendosur mbi miratimin e disa propozimeve për realizimin e këtij instrumenti, e cila është e vetmja çështje në rendin e ditës së sesionit; dhe

duke përcaktuar që këto propozime do të marrin formën e një konvente ndërkombëtare,

miraton sot, më 23 shkurt të vitit 2006, konventën e mëposhtme, e cila mund të citohet si Konventa e Punës Detare (në det) 2006.

Detyrimet e përgjithshme
Neni I

1. Secili shtet anëtar që ratifikon Konventën, ndërmerr të zbatojë klauzolat e saj sipas mënyrës së përcaktuar në nenin VI, me qëllim që t'u sigurojë detarëve të drejtën e punësimit të ndershëm.

2. Shtetet anëtare duhet të bashkëpunojnë me njëri-tjetrin me qëllim sigurimin e zbatimit sa më efikas të kësaj Konvente.

Përcaktimi dhe qëllimi i aplikimit
Neni II

1. Për qëllimet e kësaj Konvente dhe përveç rasteve kur parashikohet ndryshe në klauzola të veçanta, termi:

a) "Autoritet kompetent" do të thotë, ministria, autoriteti apo enti shtetëror që ka fuqi të nxjerrë dhe të zbatojë rregullore, urdhëresa apo udhëzime të tjera dhe që ka të drejtë të zbatojë ligjin në lidhje me çështjen e parashikuar në klauzola;

b) "Deklarata e përmbushjes së parimeve të punës detare" do të thotë deklarata e referuar në rregulloren 5.1.3;

c) "Tonazhi bruto" do të thotë tonazhi bruto që llogaritet në përputhje me rregulloret e matjes së tonazhit, të përfshira në aneksin I të Konventës Ndërkombëtare mbi Matjen e Tonazhit të Anijeve, 1969 apo çdo konvente pasardhëse, për anijet që mbulohen nga skema e përkohshme e matjes së tonazhit, e miratuar nga Organizata Ndërkombëtare Detare, tonazhi bruto është ai që përfshihet në kolonën e vërejtjeve të Certifikatës Ndërkombëtare të Tonazhit (1969);

d) "Certifikata detare e punës" do të thotë certifikata e referuar në rregulloren 5.1.3;

e) "Kërkesat e kësaj Konvente" u referohen kërkesave në këto nene dhe rregullore dhe pjesës A të Kodit të kësaj Konvente;

f) "Detar" do të thotë çdo person i cili është i punësuar apo përfshirë në punë në çfarëdo roli në bordin e anijeve, për të cilët zbatohet kjo Konventë;

g) "Marrëveshja e punësimit të detarëve" përfshin si kontratën e punës, edhe nenet e marrëveshjes;

h) "Shërbimi i rekrutimit dhe i punësimit të detarëve" do të thotë çdo person, kompani, institucion, agjenci apo organizatë, në sektorin publik apo privat, që janë angazhuar në rekrutimin e detarëve në emër të pronarëve të anijeve ose punësimin e detarëve nga pronarët e anijeve;

i) "Anije" do të thotë çdo anije përveç atyre që lundrojnë vetëm në ujëra të brendshme ose në afërsi të ujërave apo zonave të mbrojtura ku zbatohen rregulloret portuale;

j) "Pronar anije" do të thotë pronar i një anijeje apo një person apo organizatë tjetër, si p.sh.: menaxheri, agjenti apo qiramarrësi i një anijeje të zbrazur (bosh), i cili ka marrë përgjegjësinë e përdorimit të anijes nga pronari dhe i cili duke marrë përsipër këtë përgjegjësi, ka rënë dakord të marrë përsipër përgjegjësitë e vendosura për pronarët e anijeve në përputhje me këtë Konventë, pavarësisht faktit që ndonjë organizatë apo person tjetër përmbushin detyra të caktuara në emër të pronarit të anijes.

2. Kjo Konventë zbatohet për të gjithë detarët, përveç rasteve kur përcaktohet shprehimisht ndryshe.

3. Në raste dyshimi se cila kategori personash do të konsiderohet si detarë për qëllimet e kësaj Konvente, çështja duhet të vendoset nga autoriteti kompetent në secilin shtet anëtar pas konsultimeve me organizatat e detarëve dhe pronarëve të anijeve të përfshirë në këtë çështje.

4. Përveç rasteve kur përcaktohet shprehimisht ndryshe, kjo Konventë zbatohet për të gjitha anijet, të cilat janë pronë private apo publike dhe që janë të angazhuara në aktivitete tregtare, përveç anijeve që merren me peshkim dhe anijeve tradicionale si *dhows* (anije një ose dydirekëshe) dhe *junks* (xhonkat). Kjo Konventë nuk zbatohet për anijet luftarake apo rimorkiatorët.

5. Në rast dyshimi se kjo Konventë zbatohet për një anije apo kategori të caktuar anijeje, çështja duhet të zgjidhet nga autoriteti kompetent në çdo vend anëtar pas konsultimeve me organizatat e interesuara të detarëve dhe pronarëve të anijeve.

6. Në rastet kur autoriteti kompetent vendos që nuk do të jetë e arsyeshme apo praktike në këtë kohë të zbatohen detaje të caktuara të Kodit, të referuara në nenin VI, paragrafi 1, për një anije ose disa anije që lundrojnë me flamurin e një vendi anëtar, klauzolat përkatëse të Kodit nuk do të zbatohen në atë masë që çështja mund të zgjidhet ndryshe nga rregulloret apo ligjet kombëtare, apo marrëveshjet kolektive ose masa të tjera. Kjo zgjidhje mund të bëhet vetëm në konsultim me pronarët e anijeve dhe organizatat e detarëve dhe mund të bëhet vetëm në lidhje me anijet e tonazhit nën 200 tonë bruto, të cilat nuk përdoren për udhëtime ndërkombëtare.

7. Çdo përcaktim i bërë nga një vend anëtar sipas paragrafëve 3 ose 5, ose 6 të këtij neni duhet t'i komunikohet drejtorit të përgjithshëm të Zyrës Ndërkombëtare të Punës, i cili do të njoftojë anëtarët e Organizatës.

8. Përveç rasteve të përcaktuara shprehimisht ndryshe, një referencë ndaj Konventës përbën njëkohësisht një referencë mbi rregulloret dhe Kodin.

Parimet dhe të drejtat themelore

Neni III

Secili shtet anëtar duhet të bindet se klauzolat e ligjeve dhe rregulloreve të veta, në kontekstin e kësaj Konvente, respektojnë të drejtat themelore:

a) të lirisë së shoqatave dhe njohjes efikase të së drejtës për marrëveshje kolektive;

b) të eliminimit të të gjitha formave të punës së detyruar;

c) të shfrytëzimit efikas të punës së fëmijëve; dhe

d) të eliminimit të diskriminimit në lidhje më punën dhe profesionin.

Të drejtat sociale dhe të punësimit të detarëve

Neni IV

1. Çdo detar ka të drejtën e një vendi pune të sigurt që përmbush standardet e sigurisë.

2. Çdo detar ka të drejtën e kushteve të barabarta të punësimit.

3. Çdo detar gëzon të drejtën e kushteve të denja të punës në bordin e anijes.

4. Çdo detar ka të drejtën e mbrojtjes shëndetësore, kujdesit mjekësor, masat e mirëqenies dhe formave të tjera të mbrojtjes sociale.

5. Çdo anëtar duhet të sigurohet që, brenda kufijve të juridiksionit të tij, të drejtat sociale dhe të punësimit të detarëve, të përcaktuara në paragrafët pararendës të këtij neni duhet të zbatohen në përputhje me kërkesat e kësaj Konvente. Përveç rasteve të përcaktuara ndryshe në këtë Konventë, ky zbatim mund të arrihet nëpërmjet ligjeve dhe rregulloreve kombëtare nëpërmjet marrëveshjeve kolektive ose masave dhe praktikave të tjera.

Përgjegjësitë e zbatimit
Neni V

1. Secili shtet anëtar duhet të zbatojë ligje dhe rregullore apo masa të tjera që ka miratuar, për të përmbushur angazhimet e kësaj Konvente në lidhje me anijet dhe detarët nën funksionimin e vet.

2. Secili shtet anëtar duhet të ushtrojë juridiksionin dhe kontrollin e tij mbi anijet që lundrojnë me flamurin e tij, duke vendosur një sistem për të siguruar përmbushjen e kërkesave të kësaj Konvente, të cilat përfshijnë inspektimet periodike, raportimin, monitorimin dhe procedurat juridike sipas ligjeve të zbatueshme.

3. Secili shtet anëtar duhet të sigurohet që anijet që lundrojnë me flamurin e tij, duhet të mbajnë një certifikatë detare të punës dhe një deklaratë të përmbushjes së kritereve detare të punës, siç kërkohet nga kjo Konventë.

4. Një anije, e cila i nënshtrohet kësaj Konvente, mund të inspektohet në përputhje me ligjet ndërkombëtare nga një anëtar tjetër, jo domosdoshmërish shteti i flamurit, kur anija gjendet në një nga portet e tij. Inspektimi kryhet për të përcaktuar nëse anija përmbush kriteret e kësaj Konvente.

5. Secili shtet anëtar duhet të ushtrojë juridiksionin dhe kontrollin e vet mbi shërbimet e rekrutimit dhe punësimit të detarëve, nëse janë të vendosura në territorin e tij.

6. Secili shtet anëtar duhet të ndalojë shkeljen e kërkesave të kësaj Konvente dhe në përputhje me ligjin ndërkombëtar, duhet të vendosë sanksione apo të kërkojë marrjen e masave korrigjuese sipas ligjeve të veta, për të parandaluar shkeljet.

7. Secili shtet anëtar duhet të zbatojë përgjegjësitë që rrjedhin nga kjo Konventë në mënyrë që anijet që lundrojnë me flamurin e çdo shteti që nuk e ka ratifikuar këtë Konventë, të mos përfitojnë trajtim më të favorshëm sesa anijet që lundrojnë me flamurin e një shteti që e ka ratifikuar atë.

Rregulloret dhe pjesët A dhe B të Kodit
Neni VI

1. Rregulloret dhe klauzolat e pjesës A të Kodit janë të detyrueshme. Klauzolat e pjesës B të Kodit nuk janë të detyrueshme.

2. Secili shtet anëtar ndërmerr të respektojë të drejtat dhe parimet e përcaktuara në rregulloret dhe të zbatojë çdo rregullore në formatin e përcaktuar në klauzolat e pjesës A të Kodit. Për më tepër, shteti anëtar duhet të marrë parasysh zbatimin e përgjegjësive të tij në formatin e parashikuar në pjesën B të Kodit.

3. Një shtet anëtar, i cili nuk është në pozitë për të zbatuar të drejtat dhe parimet sipas formatit të përcaktuar në pjesën A të Kodit ka mundësi të zbatojë pjesën A nëpërmjet klauzolave të ligjeve dhe rregulloreve të veta që janë të barasvlershme me klauzolat e pjesës A, përveç rasteve të përcaktuara shprehimisht ndryshe në këtë Konventë.

4. Për qëllimin e vetëm të paragrafit 3 të këtij neni, çdo ligj, rregullore, marrëveshje kolektive apo masë zbatuese do të konsiderohet thelbësisht i barasvlershëm në kontekstin e kësaj Konvente, nëse shteti anëtar bindet që:

a) këto ligje i shërbejnë arritjes së plotë të objektit dhe qëllimit të klauzolës apo klauzolave të pjesës A të Kodit; dhe

b) i japin efekt klauzolës apo klauzolave të pjesës A të Kodit përkatës.

Konsultimi me organizatat e pronarëve dhe detarëve
Neni VII

Çdo kufizim, përjashtim apo zbatim tjetër fleksibël i kësaj Konvente, për të cilën kjo Konventë kërkon konsultim me organizatat e detarëve dhe pronarëve të anijeve mund të vendoset nga shteti anëtar përmes konsultimit me komitetin e referuar në nenin XIII, në rastet kur organizatat përfaqësuese të pronarëve të anijeve dhe detarëve nuk ekzistojnë brenda një shteti anëtar.

Hyrja në fuqi
Neni VIII

1. Ratifikimet formale të kësaj Konvente do t'i komunikohen drejtuesit të përgjithshëm të Zyrës Ndërkombëtare të Punës për regjistrim.

2. Kjo Konventë do të jetë detyruese vetëm për ata anëtarë të Organizatës Ndërkombëtare të Punës, ratifikimet e të cilave janë regjistruar nga drejtuesi i përgjithshëm.

3. Kjo Konventë do të hyjë në fuqi 12 muaj pas datës pas së cilës janë regjistruar ratifikime nga të paktën 30 anëtarë me një pjesë totale nga

tonazhi total bruto i anijeve prej të paktën 33%.

4. Si rrjedhojë, kjo Konventë do të hyjë në fuqi për çdo shtet anëtar 12 muaj pas datës kur është regjistruar ratifikimi i saj.

Denoncimi

Neni IX

1. Një shtet anëtar i cili e ka ratifikuar këtë Konventë mund ta denoncojë atë pas 10 vjetëve nga hyrja në fuqi e kësaj Konvente, nëpërmjet një akti që duhet t'i komunikohet drejtorit të përgjithshëm të Zyrës Ndërkombëtare të Punës për regjistrim. Ky denoncim nuk do të hyjë në fuqi deri 1 vit pas regjistrimit të tij.

2. Çdo shtet anëtar i cili, brenda vitit pas përfundimit të periudhës dhjetëvjeçare të përmendur në paragrafin 1 të këtij neni, nuk ushtron të drejtën e denoncimit të parashikuar nga ky nen, duhet zbatojë atë për një periudhë tjetër dhjetëvjeçare dhe mund ta denoncojë Konventën pas përfundimit të çdo periudhe të re dhjetëvjeçare sipas kushteve të parashikuara në këtë nen.

Efekti i hyrjes në fuqi

Neni X

Kjo Konventë rishikon Konventat e mëposhtme:
Konventën (Detare) mbi Moshën Minimale, 1920 (nr. 7);
Konventën mbi Dëmshpërblimin e Papunësisë (dëmtimit të anijeve), 1920 (nr. 8);
Konventën e Punësimit të Detarëve, 1920 (nr. 9);
Konventën e Kontrollit Mjekësor të Personave në Moshë të Re, 1921 (nr. 16);
Konventën e Neneve të Marrëveshjes së Detarëve, 1926 (nr. 22);
Konventën e Riatdhesimit të Detarëve, 1926 (nr. 23);
Konventën e Certifikatave të Kompetencës së Oficerëve, 1936 (nr. 53);
Konventën (Detare) të Pushimeve (vjetore) me Pagesë, 1936 (nr. 54);
Konventën mbi Përgjegjësitë e Pronarëve të Anijeve (detarët e sëmurë dhe të dëmtuar), 1936 (nr. 55);
Konventën mbi sigurimet e sëmundjeve, (detare), 1936 (nr. 56);
Konventën (Detare) mbi Orët e Punës dhe Ekuipazhin, 1936 (nr. 57);
Konventën (e rishikuar) (Detare) mbi Moshën Minimale, 1936 (nr. 58);
Konventën mbi Ushqimin dhe Furnizimin me ushqime të ekuipazheve të anijeve, 1946 (nr. 68);
Konventën mbi Certifikimin e kuzhinierëve të anijeve, 1946 (nr. 69);
Konventën mbi sigurimet shoqërore (për detarët), 1946 (nr. 70);
Konventën mbi Pushimet e Paguara të Detarëve, 1946 (Nr. 72);
Konventën mbi Kontrollet Mjekësore (të detarëve), 1946 (nr. 73);
Konventën mbi Certifikimin e detarëve të aftë, 1946 (nr. 74);
Konventën mbi Akomodimin e Ekuipazheve, 1946 (nr. 75);
Konventën mbi Pagat, Orët e punës dhe Personelin (detar) 1946, (nr. 76);
Konventën mbi Pushimet me Pagesë (detarëve) (të rishikuar) 1949 (nr. 91);
Konventën mbi Akomodimin e Ekuipazhit (të rishikuar) 1949 (nr. 92);
Konventën mbi Pagat, Orët e Punës dhe Personelin (detar) (të rishikuar) 1949 (nr. 93);
Konventën mbi Pagat, Orët e Punës dhe Personelin (detar)(të rishikuar) 1958 (nr. 109);
Konventën mbi Akomodimin e Ekuipazheve (klauzolat plotësuese) 1970 (nr. 133);
Konventën e Parandalimit të Aksidenteve (të detarëve), 1976 (nr. 134);
Konventën mbi Vazhdimin e Punësimit (për detarët), 1976 (nr. 146);
Konventën mbi Transportin Tregtar (standardet minimale), 1976 (nr. 147);
Konventën e Protokollit të vitit 1996 mbi Transportin Tregtar (standardet minimale), 1976 (nr. 147);
Konventën mbi Mirëqenien e Detarëve, 1987 (nr. 163);
Konventën mbi Mbrojtjen Shëndetësore dhe Kujdesin Mjekësor (të detarëve), 1987 (nr. 164);
Konventën mbi Sigurimet Shoqërore (të detarëve), 1987 (nr. 165);
Konventën mbi Riatdhesimin e Detarëve (të rishikuar), 1987 (nr. 166);
Konventën mbi Inspektimin e Punës (të detarëve), 1996 (nr. 178);
Konventën mbi Rekrutimin dhe Punësimin e Detarëve, 1996 (nr. 179);
Konventën mbi Orët e Punës së Detarëve dhe Personelin e Anijeve, 1996 (nr. 180).

Funksionet depozituese
Neni XI

1. Drejtori i përgjithshëm i Zyrës Ndërkombëtare të Punës do të njoftojë të gjithë anëtarët e Organizatës Ndërkombëtare të Punës mbi regjistrimet e të gjitha ratifikimeve, pranimeve dhe denoncimeve sipas kësaj Konvente.

2. Kur të plotësohen kushtet e parashikuara të paragrafit 3 të nenit VIII, drejtori i përgjithshëm do të tërheqë vëmendjen e shteteve anëtare të Organizatës mbi datën e hyrjes në fuqi të Konventës.

Neni XII

Drejtori i përgjithshëm i Zyrës Ndërkombëtare të Punës do t'i komunikojë Sekretarit të Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara për regjistrimet, në përputhje me nenin 102 të Kartës së Kombeve të Bashkuara, detajet e hollësishme të të gjitha ratifikimeve, pranimeve dhe denoncimeve të regjistruara sipas kësaj Konvente.

Komiteti i posaçëm trepalësh
Neni XIII

1. Organi qeverisës (drejtues) i Zyrës Ndërkombëtare të Punës do të shqyrtojë vazhdimisht funksionimin e kësaj Konvente nëpërmjet një komiteti të ngritur prej tij, me kompetenca të veçanta mbi standardet e punës në det.

2. Për çështje të shqyrtuara në përputhje me këtë Konventë, Komiteti do të përbëhet nga dy përfaqësues të emëruar nga Qeveria e çdo shteti anëtar që ka ratifikuar Konventën dhe përfaqësuesit e pronarëve të anijeve dhe detarëve të emëruar nga organi drejtues pas konsultimeve me Komisionin e Përbashkët Detar.

3. Përfaqësuesit shtetërorë të anëtarëve të cilët nuk e kanë ratifikuar ende këtë Konventë, mund të marrin pjesë në Komitet, por nuk kanë të drejtën e votës mbi çështjet e shqyrtuara në përputhje me këtë Konventë. Organi drejtues mund të ftojë organizata ose subjekte të tjera për t'u përfaqësuar në Komitet nga vëzhgues.

4. Votat e çdo përfaqësuesi të pronarëve të anijeve dhe detarëve në Komitet do të llogariten në mënyrë të tillë që të garantohet që grupi i pronarëve të anijeve dhe grupi i detarëve secili të ketë gjysmën e fuqisë votuese të numrit total të qeverive, të cilët përfaqësohen në një takim të caktuar dhe që kanë të drejtë vote.

Shtesat ndaj kësaj Konvente
Neni XIV

1. Amendimet e klauzolave të kësaj Konvente mund të miratohen nga Konferenca e Përgjithshme e Organizatës Ndërkombëtare të Punës në kuadër të nenit 19 të Kushtetutës së Organizatës Ndërkombëtare të Punës dhe të rregullave dhe procedurave të Organizatës për miratimin e Konventave. Amendimet e Kodit mund të miratohen në vijim të procedurave të nenit XV.

2. Në rastin e anëtarëve, ratifikimet e të cilëve janë regjistruar para miratimit të amendimit, teksti i ratifikimit do t'u komunikohet atyre për ratifikim.

3. Në rastin e anëtarëve të tjerë të Organizatës, teksti i Konventës së amenduar do t'u komunikohet atyre për ratifikim në përputhje me nenin 19 të Kushtetutës.

4. Një amendament do të konsiderohet i pranuar në datën kur janë regjistruar ratifikimet e amendamentit apo Konventës së amenduar, sipas rastit, nga të paktën 30 anëtarë me një pjesë totale në tonazhin botëror bruto të anijeve prej të paktën 33%.

5. Një amendament i miratuar në kuadër të nenit 19 të Kushtetutës do të jetë i detyrueshëm vetëm për ata anëtarë të Organizatës, regjistrimet e të cilëve janë regjistruar nga drejtori i përgjithshëm i Zyrës Ndërkombëtare të Punës.

6. Për çdo anëtar, të referuar në paragrafin 2 të këtij neni, një amendament do të hyjë në fuqi 12 muaj pas datës së pranimit, të referuar në paragrafin 4 të këtij neni ose 12 muaj pas datës së regjistrimit të ratifikimit të amendimit, cilado datë që është më e vonshme.

7. Në bazë të paragrafit 9 të këtij neni, për anëtarët e referuar në paragrafin 3 të këtij neni, Konventa e amenduar do të hyjë në fuqi 12 muaj pas datës të pranimit, të referuar në paragrafin 4 të këtij neni ose 12 muaj pas datës së regjistrimit të ratifikimeve të Konventës, cilado datë që është më e vonshme.

8. Për ato shtete anëtare, ratifikimet e të cilëve janë regjistruar para miratimit të një amen-damenti por që nuk e kanë ratifikuar amen-damentin, kjo Konventë do të mbetet në fuqi pa amendamentin përkatës.

9. Çdo shtet anëtar që ka regjistruar ratifikimin e Konventës pas miratimit të amendamentit por para datës së referuar në paragrafin 4 të këtij neni, me anë të një deklarate që shoqëron instrumentin e ratifikimit mund të specifikojë që ratifikimi i tij lidhet me Konventën pa amendamentin përkatës. Në rastin e një ratifikimi me anë të një deklarate të tillë, Konventa do të hyjë në fuqi për anëtarin përkatës 12 muaj pas datës së regjistrimit të ratifikimit. Kur instrumenti i ratifikimit nuk shoqërohet nga një deklaratë e tillë, ose kur ratifikimi është regjistruar në datën ose pas datës së referuar në paragrafin 4, Konventa do të hyjë në fuqi për anëtarin përkatës 12 muaj pas regjistrimit të ratifikimit, dhe pas hyrjes në fuqi në përputhje me paragrafin 7 të këtij neni, amendamenti do të bëhet i detyrueshëm për shtetin anëtar përkatës, përveç rasteve kur parashikohet ndryshe nga Amendamenti.

Shtesat ndaj Kodit

Neni XV

1. Kodi mund të amendohet sipas procedurës së përcaktuar në nenin XIV, ose në përputhje me procedurën e përcaktuar në këtë nen, përveç rastit kur parashikohet shprehimisht ndryshe.

2. Një amendim i Kodit mund t'i propozohet drejtorit të përgjithshëm të Organizatës Ndërkombëtare të Punës nga qeveria e çdo shteti anëtar të Organizatës ose nga grupi i përfaqësuesve të pronarëve të anijeve dhe nga Komiteti, të emëruar nga Komiteti, të cilit i referohet neni XIII. Një amendament i propozuar nga një qeveri duhet të propozohet dhe mbështetet nga të paktën pesë qeveri të shteteve anëtare që kanë ratifikuar Konventën ose nga një grup përfaqësuesish të pronarëve të anijeve apo detarëve, të referuar në këtë paragraf.

3. Pas verifikimit që propozimi për amendament plotëson kërkesat e paragrafit 2 të këtij neni, drejtori i përgjithshëm duhet t'ua komunikojë propozimin, të shoqëruar me komente dhe sugjerime, të gjithë anëtarëve të Organizatës me një ftesë për të paraqitur vërejtje dhe sugjerime në lidhje me propozimin brenda një periudhe 6-mujore apo çdo periudhe të parashikuar nga organi drejtues (e cila nuk duhet të jetë më pak se 3 muaj ose më shumë se 9 muaj).

4. Në fund të periudhës së referuar në paragrafin 3 të këtij neni, propozimi i shoqëruar nga një përmbledhje me vërejtje dhe sugjerime të bëra sipas atij paragrafi do t'i përcillet Komitetit për shqyrtim në një takim. Një amendament do të konsiderohet i miratuar nga Komiteti, nëse:

a) të paktën gjysma e qeverive të shteteve anëtare që kanë ratifikuar, Konventën, përfaqësohen në takimin ku shqyrtohet propo-zimi; dhe

b) një shumicë prej dy të tretash të anëtarëve të Komitetit votojnë në favor të amendamentit; dhe

c) kjo shumicë përfshin votat në favor të të paktën gjysmës së fuqisë votuese të qeverive, gjysmën e fuqisë votuese të pronarëve të anijeve, dhe gjysmën e fuqisë votuese të detarëve të anëtarëve të Komitetit të regjistruar në takimin kur propozimi hidhet në votim.

5. Amendamentet e miratuara në përputhje me paragrafin 4 të këtij neni do t'i paraqiten për miratim sesionit tjetër të Konferencës. Ky miratim duhet të kërkojë një shumicë prej dy të tretash të votave të hedhura nga delegatët e pranishëm. Nëse nuk përftohet kjo shumicë, amendamenti i propozuar duhet t'i rikthehet për rishqyrtim Komitetit, nëse dëshiron ky i fundit.

6. Amendamentet e miratuara nga Konferenca do t'i njoftohen, nga drejtori i përgjithshëm, çdo shteti anëtar ratifikimi i të cilit është regjistruar para datës së këtij miratimi nga Konferenca. Këtyre shteteve anëtare do t'iu referohemi me postë si "anëtarët ratifikues". Njoftimi duhet të përmbajë një referencë për këtë nen dhe duhet të parashikojë periudhën e komunikimit të çdo mosmarrëveshjeje formale. Kjo periudhë do të jetë 2 vjet nga data e njoftimit, përveç rasteve kur konferenca ka vendosur ndryshe në momentin e miratimit, megjithatë kjo periudhë duhet të jetë të paktën një vit. Një kopje e njoftimit do t'u komunikohet anëtarëve të tjerë të Organizatës për informacion.

7. Një amendament i miratuar nga Konferenca duhet të konsiderohet i pranuar, përveç rasteve kur në fund të periudhës së parashikuar, drejtori i përgjithshëm ka marrë njoftime zyrtare mbi mosmarrëveshjet nga më shumë se 40% e anëtarëve që kanë ratifikuar Konventën dhe që përfaqësojnë jo më pak se 40% të tonazhit bruto të anijeve të anëtarëve, të cilët kanë ratifikuar Konventën.

8. Një amendamenti konsideruar si i pranuar, do të hyjë në fuqi 6 muaj pas përfundimit të periudhës së parashikuar për anëtarët ratifikues,

përveç atyre që kanë shprehur mospajtim në përputhje me paragrafin 7 të këtij neni dhe nuk e kanë tërhequr mospajtimin në përputhje me paragrafin 11.

Megjithatë:

a) para përfundimit të periudhës së parashikuar, çdo anëtar ratifikues duhet të njoftojë drejtorin e përgjithshëm se amendamenti do të bëhet i detyrueshëm vetëm pas njoftimit për pranimin e tij, dhe

b) para hyrjes në fuqi të amendamentit, çdo anëtar ratifikues duhet të njoftojë drejtorin e përgjithshëm që ai nuk do t'i japë fuqi amendamentit për një periudhe të përcaktuar.

9. Një amendament që është subjekt i njoftimit të referuar në paragrafin 8/a të këtij neni do të hyjë në fuqi për anëtarin që jep një njoftim të tillë 6 muaj pasi anëtari të ketë njoftuar Drejtorin e Përgjithshëm për pranimin që i ka bërë amendamentit ose në datën kur amendamenti ka hyrë në fuqi për herë të parë, cilado datë të jetë e mëvonshme.

10. Periudha e referuar në paragrafin 8/b të këtij neni nuk duhet të kalojë një vit nga data e hyrjes në fuqi të amendamentit ose pas çdo periudhe më të gjatë të përcaktuar nga Konferenca në kohën e miratimit të amen-damentit.

11. Një anëtar që ka shprehur mospajtim me amendamentin mund ta tërheqë mospajtimin në çdo kohë. Nëse njoftimi i kësaj tërheqjeje merret nga drejtori i përgjithshëm pasi amendamenti të ketë hyrë në fuqi, amendamenti do të hyjë në fuqi për anëtarin 6 muaj pas datës kur është regjistruar njoftimi.

12. Pas hyrjes në fuqi të amendamentit Konventa mund të ratifikohet në formën e saj të amenduar.

13. Në masën që një certifikatë e punës detare lidhet me çështje që mbulohen nga një amendament i Konventës që ka hyrë në fuqi:

a) Një anëtar që e ka pranuar atë amendament nuk është i detyruar t'i shtrijë përfitimet e Konventës për certifikatat e punës detare, të cilat i janë lëshuar anijeve që lundrojnë me flamurin e një anëtari tjetër, i cili:

i) në bazë të paragrafit 7 të këtij neni, ka shprehur formalisht mospajtim me amen-damentin dhe nuk e ka tërhequr këtë mospajtim; ose

ii) në bazë të paragrafit 8/a të këtij neni, ka dhënë njoftim që pranimi do t'i nënshtrohet një njoftimi të mëpasshëm dhe nuk e ka pranuar amendamentin; dhe

b) Një anëtar që e ka pranuar amendamentin do t'i shtrijë përfitimet e konventës për certifikatat e punës detare që u janë lëshuar anijeve që lundrojnë me flamurin e një anëtari tjetër, i cili ka dhënë njoftim në bazë të paragrafit 8/b të këtij neni, se nuk do t'i japë fuqi atij amendamenti për periudhën e përcaktuar në përputhje me paragrafin 10 të këtij neni.

Gjuhët zyrtare

Neni XVI

Versionet në gjuhën angleze dhe frënge të tekstit të kësaj Konvente janë njëlloj zyrtare.

Notë shpjeguese mbi rregulloret dhe Kodin e Konventës së Punës Detare

1. Kjo notë shpjeguese, e cila nuk është pjesë e Konventës së Punës Detare, synon të jetë një udhëzues i përgjithshëm i Konventës.

2. Konventa përbëhet nga tri pjesë të ndryshme por të lidhura: nenet, rregulloret dhe Kodi.

3. Nenet dhe rregulloret përcaktojnë parimet dhe të drejtat themelore, dhe detyrimet bazë të anëtarëve që ratifikojnë Konventën. Nenet dhe rregulloret mund të ndryshohen nga Konferenca në kuadër të nenit 19 të Kushtetutës së Organizatës Ndërkombëtare të Punës (shihni nenin XIV të Konventës).

4. Kodi përmban të dhëna për zbatimin e rregulloreve. Ai përmban pjesën A (standardet e detyrueshme) dhe pjesën B (udhëzimet jo të detyrueshme). Kodi mund të amendohet nëpërmjet procedurës së thjeshtuar të përcaktuar në nenin XV të Konventës. Meqë Kodi lidhet me zbatimin e hollësishëm, amendimet e tij duhet të mbeten brenda qëllimit të përgjithshëm të neneve dhe rregulloreve.

5. Rregulloret dhe Kodi janë organizuar në fusha të përgjithshme nën pesë tituj (kapituj):

Titulli 1: Kërkesat minimale të punës së detarëve në anije;

Titulli 2: Kushtet e punës;

Titulli 3: Akomodimi, mjediset çlodhëse, ushqimi dhe furnizimi me ushqime;

Titulli 4: Mbrojtja e shëndetit, kujdesi shëndetësor, mirëqenia dhe mbrojtja e sigurimeve shoqërore;

Titulli 5: Përmbushja e kërkesave dhe zbatimi.

6. Çdo titull përmban grupe klauzolash që lidhen me një të drejtë apo parim të caktuar (ose masë zbatuese në titullin 5), me numërim të lidhur. Grupi i parë në titullin 1, për shembull, përbëhet nga rregullorja 1.1, standardi A1.1 dhe udhëzimi B1.1, që lidhet me moshën minimale.

7. Konventa ka tri qëllime kryesore:

a) të parashtrojë, në nenet dhe rregulloret e saj, një grup rregullash dhe parimesh;

b) të lejojë, nëpërmjet Kodit, një shkallë të konsiderueshme fleksibiliteti, në mënyrë që anëtarët t'i zbatojnë ato rregulla dhe parime; dhe

c) të sigurojë, nëpërmjet titullit 5, që të drejtat dhe parimet të zbatohen sipas rregullave.

8. Ka dy fusha kryesore për fleksibilitet zbatimi: e para është mundësia që një anëtar, kur të jetë e nevojshme (shihni nenin VI, paragrafin 3) t'i japë efekt kërkesave të detajuara të pjesës A të Kodit përmes ekuivalencës thelbësore (siç përcaktohet në nenin VI, paragrafi 4).

9. Fusha e dytë e fleksibilitetit në zbatim parashikohet nga formulimi i kërkesave të detyrueshme të shumë klauzolave në pjesën A në përgjithësi duke lënë një fushë të gjerë referimi për veprimet e duhura për t'u ndërmarrë në nivel kombëtar. Në raste të tilla, udhëzimet mbi zbatimin jepen në pjesën jo të detyrueshme të pjesës B të Kodit. Në këtë mënyrë anëtarët që kanë ratifikuar Konventën mund të përcaktojnë llojin e veprimit që pritet prej tyre në përputhje me detyrimet e përgjithshme në pjesën A, si dhe veprimet që nuk kërkohen prej tyre. Për shembull, standardi A4.1 i kërkon të gjitha anijeve të sigurojnë akses për medikamentet e nevojshme për kujdesin mjekësor në bordin e anijes (paragrafi 1/b) dhe të mbajnë "një kuti mjekësore" (paragrafi 4/a). Plotësimi në mirëbesim i këtij detyrimi do të thotë diçka më shumë se të kesh një kuti mjekësore në bordin e anijes. Një përshkrim më i saktë se çfarë ndodh do të jepet në udhëzimin B4.1.1 (paragrafi 4) për t'u siguruar se përmbajtja e kutisë ruhet, përdoret dhe mirëmbahet në mënyrën e duhur.

10. Anëtarët që kanë ratifikuar Konventën nuk kanë detyrim mbi udhëzimin e caktuar, siç përcaktohet në klauzolat në titullin 5 mbi kontrollin në shtetin e portit, dhe kontrollet do të merren vetëm me kërkesat përkatëse të kësaj Konvente (nenet, rregulloret dhe standardet në pjesën A). Anëtarëve i kërkohet, sipas paragrafit 2 të nenit VI, t'i japin konsideratën e duhur të ushtrimit të përgjegjësive sipas pjesës A të Kodit në mënyrën e përshkruar në pjesën B. Nëse, pas shqyrtimit të udhëzimeve përkatëse, anëtari vendos të marrë masa të ndryshme për të siguruar ruajtjen, përdorimin dhe mirëmbajtjen e duhur të përmbajtjes së kutisë mjekësore, atëherë kjo është e pranueshme po të kemi parasysh shembullin e dhënë më lart sipas kërkesave të standardeve në pjesën A. Nga ana tjetër, duke ndjekur udhëzimet e parashikuara në pjesën B, anëtari përkatës, si dhe organet e ZNP-së që janë përgjegjëse për rishikimin e zbatimit të konventave ndërkombëtare të punës, mund të jenë të sigurt që masat e marra prej anëtarit janë të duhura për ushtrimin e përgjegjësive sipas pjesës A me të cilën lidhet udhëzimi.

RREGULLORET DHE KODI

TITULLI 1
KËRKESAT MINIMALE PËR PUNËN E DETARËVE NË ANIJE

Rregullorja 1.1 – Mosha minimale

Qëllimi: Të sigurohet që asnjë person nën moshë të mos punojë në anije

1. Asnjë person nën moshën minimale të mos punojë në anije.

2. Mosha minimale në kohën e hyrjes fillestare në fuqi të kësaj Konvente, do të jetë 16 vjeç.

3. Një moshë minimale më e lartë do të kërkohet në rrethanat e përcaktuara në Kod.

Standardi A1.1 – Mosha minimale

1. Do të ndalohet punësimi, angazhimi apo puna në anije për çdo person nën moshën 16 vjeç.

2. Do të ndalohet puna gjatë natës e detarëve nën moshën 18 vjeç. Për qëllimin e këtij standardi, "natë" do të përcaktohet në përputhje me ligjet dhe praktikat kombëtare. Ajo do të mbulojë një periudhë prej 9 orësh që fillon jo më vonë se mesnata dhe që përfundon jo më herët se ora 5 e mëngjesit.

3. Autoriteti kompetent mund të bëjë një përjashtim nga zbatimi i kuptimit të punës natën, në rastet kur:

a) do të dëmtohet trajnimi efikas i detarëve, në përputhje me programet dhe kalendarët e përcaktuar;

b) natyra specifike e shërbimit apo e një

programi të pranuar trajnimi kërkon që detarët, të cilët janë pjesë e përjashtimit të rregullit, të kryejnë shërbime natën dhe kur autoriteti, pas konsultimit me organizatat e detarëve dhe pronarëve të anijeve, përcakton që puna është në dëm të shëndetit apo mirëqenies së tyre.

4. Punësimi, angazhimi apo puna e detarëve nën moshën 18 vjeç do të ndalohet kur puna rrezikon jetën apo sigurinë e tyre. Llojet e këtyre punëve do të përcaktohen nga ligjet apo rregulloret kombëtare apo nga autoriteti kompetent, pas konsultimit me organizatat e detarëve dhe pronarëve të anijeve, në përputhje me standardet përkatëse ndërkombëtare.

Udhëzimi B1.1 – Mosha minimale

1. Në përcaktimin e kushteve të punës dhe jetesës, shtetet anëtare duhet t'u kushtojnë vëmendje të veçantë nevojave të të rinjve nën moshën 18 vjeç.

Rregullorja 1.2. – Certifikata mjekësore

Qëllimi: Të sigurojë që të gjithë detarët të jenë në gjendje të mirë shëndetësore për të përmbushur detyrat në det.

1. Detarët nuk duhet të punojnë në anije nëse nuk certifikohen si të aftë/të shëndetshëm për të punuar në anije.

2. Mund të lejohen përjashtime sipas parashikimeve të bëra në Kod.

Standardi A 1.2 – Certifikata mjekësore

1. Autoriteti kompetent duhet të kërkojë që, para se detari të fillojë punë në anije, ai duhet të ketë një certifikatë të vlefshme mjekësore që vërteton se ata janë të aftë për të kryer detyrat në det.

2. Me qëllim që të sigurohen se certifikatat mjekësore pasqyrojnë gjendjen reale shëndetësore të detarëve, duke pasur parasysh natyrën e shërbimeve që duhet të kryejnë, autoriteti kompetent duhet të rekomandojë natyrën e certifikatës dhe kontrolleve mjekësore në konsultim me organizatat e detarëve dhe pronarëve të anijeve dhe duke i dhënë konsideratën e duhur udhëzimeve ndër-kombëtare, të përmendura në pjesën B të këtij Kodi.

3. Ky standard nuk cenon pjesë të Konventës Ndërkombëtare të Standardeve të Trajnimit, Certifikimit dhe Kujdesit për Detarët, 1978, e amenduar (STÇK). Një certifikatë mjekësore, e lëshuar në përputhje me kërkesat e STÇK-së, duhet të pranohet nga autoriteti kompetent për qëllimin e Rregullores 1.2. Një certifikatë mjekësore që përmbush ato kritere bazë, në rastin e detarëve që nuk mbulohen nga STÇK-ja, duhet të pranohet gjithashtu.

4. Certifikata mjekësore duhet të lëshohet nga një mjek familjeje i kualifikuar, ose në rastin e certifikatës së lëshuar vetëm për shikimin, ajo duhet të lëshohet nga një person, të cilin autoriteti kompetent e konsideron si të kualifikuar për të lëshuar këtë certifikatë. Mjekët duhet të gëzojnë pavarësi të plotë profesionale në ushtrimin e gjykimit të tyre mjekësor kur ndërmarrin procedurat e kontrollit mjekësor.

5. Detarëve që u është refuzuar certifikata ose u është kufizuar aftësia e punës, do t'u jepet mundësia t'i nënshtrohen një kontrolli tjetër mjekësor nga një mjek i pavarur ose nga një gjyqtar i pavarur mjekësor.

6. Çdo certifikatë mjekësore duhet të shprehë në veçanti, që:

a) dëgjimi dhe shikimi i një detari dhe pamja e ngjyrës, në rastin kur një detar do të punësohet në një funksion ku aftësia për punë do të ndalohet nga pamja e dobët e ngjyrave, duhet të jenë të kënaqshme; dhe

b) detari nuk vuan nga një gjendje mjekësore që mund të përkeqësohet nga shërbimi në det ose që e bëjnë detarin të paaftë për këtë shërbim, ose që rrezikon shëndetin e personave të tjerë në bord.

7. Përveç rasteve kur kërkohet një periudhë e shkurtër për shkak të detyrave specifike që i duhet të kryejë detari, ose rasteve kur kërkohet nga STÇK-ja:

a) certifikata mjekësore do të jetë e vlefshme për një periudhë maksimale prej dy vjetësh, vetëm në rastet kur detari është nën 18 vjeç dhe në një rast të tillë periudha maksimale do të jetë një vit;

b) certifikimi i pamjes së ngjyrave do të jetë i vlefshëm për një periudhë maksimale prej gjashtë vjetësh.

8. Në raste urgjente, autoriteti kompetent mund ta lejojë një detar të punojë pa një certifikatë të vlefshme mjekësore deri në portin tjetër ku detari mund të pajiset me një certifikatë mjekësore nga një mjek i kualifikuar, me kusht që:

a) periudha e një leje të tillë nuk kalon tre muaj; dhe

b) detari ka me vete një certifikatë të skaduar mjekësore të një date të kohëve të fundit.

9. Nëse periudha e vlefshmërisë së certifikatës skadon gjatë udhëtimit, certifikata do të mbetet në fuqi deri në portin tjetër ku detari mund të pajiset me një certifikatë mjekësore nga një mjek i kualifikua, me kusht që periudha mos të kalojë tre muaj.

10. Certifikatat mjekësore për detarët që punojnë në anije, të angazhuara zakonisht në udhëtime ndërkombëtare, duhet të lëshohen në gjuhën angleze.

Udhëzimi B1.2 – Certifikata mjekësore

Udhëzimi B.2.1 – Udhëzimet ndërkombëtare

1. Autoriteti kompetent, mjekët, kontrollorët, pronarët e anijeve, përfaqësuesit e detarëve dhe të gjithë personat e tjerë të angazhuar me kontrollet mjekësore të kandidatëve për detarë dhe detarëve në shërbim duhet të ndjekin udhëzimet e ONP-së dhe OBSH-së mbi Kontrollet Para-detare dhe Periodike të Gjendjes Mjekësore të Detarëve, duke përfshirë dhe versionet e mëpasshme apo udhëzime të tjera ndërkombëtare të botuara nga Organizata Ndërkombëtare e Punës, Organizata Ndërkombëtare Detare dhe Organizata Botërore e Shëndetësisë.

Rregullorja 1.3 – Trajnimi dhe kualifikimet

Qëllimi: Të sigurojë që detarët të jenë të trajnuar dhe të kualifikuar për të kryer detyrat e tyre në bordin e anijes.

1. Detarët nuk duhet të punojnë në anije nëse nuk janë të trajnuar apo të certifikuar si kompetentë apo të kualifikuar për të kryer detyrat e tyre.

2. Detarët nuk do të lejohen të punojnë në anije nëse nuk kanë përfunduar/kryer më sukses trajnimin mbi sigurinë personale në bordin e anijes.

3. Trajnimi dhe certifikimi në përputhje me instrumentet e detyrueshme të miratuara nga Organizata Ndërkombëtare Detare, do të konsiderohet si përmbushje e kërkesave të paragrafit 1 dhe 2 të kësaj Rregulloreje.

4. Çdo Shtet Anëtar, i cili në momentin e ratifikimit të kësaj Konvente, ka qenë i detyruar të zbatojë Konventën e Certifikimit të Detarëve të Aftë, 1976 (nr. 74), do të vazhdojë të zbatojë detyrimet e asaj Konvente derisa të miratohen dhe të hyjnë në fuqi klauzolat detyruese nga Organizata Ndërkombëtare Detare, ose derisa të kenë kaluar pesë vjet që nga hyrja në fuqi, e kësaj Konvente në përputhje me paragrafin 3 të nenit VIII, cilado datë të jetë më e hershme.

Rregullorja 1.4 – Rekrutimi dhe punësimi

Qëllimi: të sigurojë që detarët i nënshtrohen një sistemi rekrutimi dhe punësimi efikas dhe funksional.

1. Të gjithë detarët duhet të kenë të drejtën e një sistemi efikas dhe llogaridhënës për të gjetur punësim në bordin e një anije, pa kosto mbi detarin.

2. Shërbimet e rekrutimit dhe punësimit të detarëve, që operojnë në territorin e një shteti anëtar, duhet t'u përmbahen standardeve të përcaktuara në Kod.

3. Çdo shtet anëtar, në lidhje me detarët që punojnë në anije me flamurin e tij, do t'u kërkojë pronarëve të anijeve që përdorin shërbime rekrutimi dhe punësimi që operojnë në territore apo vende ku nuk zbatohet kjo Konventë, që të marrin masa që këto shërbime t'u përmbahen kërkesave të përcaktuara në Kod.

Standardi A 1.4 – Rekrutimi dhe punësimi

1. Secili shtet anëtar që operon një shërbim publik rekrutimi dhe punësimi për detarët duhet të sigurojë që ky shërbim funksionon në mënyrë të rregullt, si dhe mbron dhe nxit të drejtat e punësimit të detarëve, siç parashikohen në këtë Konventë.

2. Ato shtete anëtare, që përdorin shërbime private rekrutimi dhe punësimi për detarët në territorin e tyre, qëllimi parësor i të cilave është rekrutimi dhe punësimi i detarëve apo të cilët rekrutojnë një numër të madh detarësh duhet të sigurojnë që këto shërbime të funksionojnë në përputhje me një sistem të standardizuar licencimi dhe certifikimi apo në përputhje me çdo formë tjetër rregulloreje. Ky sistem do të ngrihet, modifikohet apo ndryshohet vetëm pas konsultimeve me organizatat përkatëse të detarëve dhe pronarëve të anijeve. Në rastin e dyshimeve nëse Konventa zbatohet mbi shërbimet private të rekrutimit dhe punësimit, çështja duhet të zgjidhet nga autoriteti kompetent në çdo vend Anëtar, pas konsultimeve me organizatat përkatëse të detarëve dhe pronarëve të anijeve.

3. Klauzolat e paragrafit 2 të këtij standardi do të zbatohen – nëse ato do të përcaktohen si të duhura nga autoriteti kompetent në konsultim me organizatat e detarëve dhe pronarëve të anijeve – në kontekstin e shërbimeve të rekrutimit dhe punësimit që përdoren nga një organizatë detarësh në territorin e shtetit anëtar për rekrutimin e detarëve, të cilët janë shtetas të atij anëtari, në anije që lundrojnë me flamurin e tij. Shërbimet, të cilave i referohet ky paragraf, janë ato që përmbushin kushtet e mëposhtme:

a) shërbimi i rekrutimit dhe punësimit funksionon në bazë të një marrëveshjeje kolektive ndërmjet asaj organizate dhe pronarëve të anijeve;

b) të dyja organizatat, ajo e detarëve dhe pronarëve të anijeve, e kanë selinë në territorin e shtetit anëtar;

c) shteti anëtar ka ligje dhe rregullore kombëtare apo procedura për të autorizuar apo regjistruar marrëveshjet kolektive që lejojnë funksionimin e shërbimit të rekrutimit dhe punësimit; dhe

d) shërbimi i rekrutimit dhe punësimit funksionon në mënyrë të rregullt dhe janë përcaktuar masat për të mbrojtur dhe promovuar të drejtat e punësimit të detarëve të krahasueshme me ato të parashikuara në paragrafin 5 të këtij standardi.

4. Asgjë në këtë standard apo rregulloren 1.4, nuk duhet të:

a) pengojë një shtet anëtar për të ngritur një shërbim të lirë publik rekrutimi dhe punësimi për detarët në kuadrin e një politike për të përmbushur nevojat e detarëve dhe pronarëve të anijeve, edhe nëse ky shërbim është pjesë apo bashkërendon veprimtarinë e saj me një shërbim publik punësimi për të gjithë punonjësit dhe punëdhënësit; ose

b) t'i vendosë shtetit anëtar detyrimin për të ngritur një sistem për funksionimin e shërbimeve private të rekrutimit dhe punësimit të detarëve në territorin e tij.

5. Shteti anëtar që pranon një sistem të të referuar në paragrafin 2 të këtij standardi, në legjislacionin e tij kombëtar, minimalisht, duhet të:

a) ndalojë shërbimet e rekrutimit dhe punësimit të detarëve të përdorin mjete, mekanizma apo lista që synojnë t'i pengojnë apo frenojnë detarët për të pasur punësim për të cilin janë kualifikuar;

b) kërkojë që asnjë tarifë apo kosto për rekrutimin apo punësimin e detarëve të mos përballohet në mënyrë të drejtpërdrejtë apo të tërthortë, plotësisht ose pjesërisht nga detarë, përveç kostos së certifikatës kombëtare mjekësore, librezës kombëtare të detarit, pasaportës apo çdo dokumenti tjetër udhëtimi, pa përfshirë koston e vizës e cila duhet të mbulohet nga pronari i anijes; dhe

c) sigurojë që shërbimet e rekrutimit dhe punësimit që operojnë në territorin e tij duhet:

i) të mbajnë një regjistër të përditësuar të të gjithë detarëve të rekrutuar apo punësim prej tyre, i cili duhet t'i nënshtrohet në çdo kohë kontrollit nga autoriteti kompetent;

ii) të sigurojnë që detarët të informohen mbi të drejtat dhe detyrimet e tyre sipas marrëveshjes së punësimit përpara ose gjatë procesit të punësimit dhe të marrin masat e duhura që detarët t'i shqyrtojnë marrëveshjet e punësimit para dhe pas nënshkrimit dhe të kenë një kopje të marrëveshjes;

iii) të verifikojnë që detarët e rekrutuar apo të punësuar prej tyre janë të kualifikuar dhe kanë dokumentet e duhura për punën e caktuar dhe marrëveshjet e punësimit të detarëve të jenë në përputhje me legjislacionin kombëtar dhe marrëveshjet kolektive që janë pjesë e marrëveshjes së punësimit;

iv) të sigurojnë, në atë shkallë që është e mundur, që pronarët e anijeve të kenë mundësuar që detarët të mbrohen nga bllokimi në një port të huaj;

v) të sigurojnë dhe t'i përgjigjen çdo ankese në lidhje me aktivitetin e tyre dhe të këshillojnë autoritetin kompetent mbi çdo ankesë të pazgjidhur;

vi) të ngrenë një sistem mbrojtjeje me anë të sigurimeve apo çdo mase tjetër të barasvlershme për të kompensuar detarët për humbje monetare që mund të kenë si pasojë e mungesës së përfitimit të rekrutimit apo punësimit, ose të sigurojnë që pronari i anijes të përmbushë detyrimet ndaj tyre në përputhje me marrëveshjen e punësimit të detarëve.

6. Autoriteti kompetent duhet të mbikëqyrë dhe kontrollojë nga afër të gjitha shërbimet e rekrutimit dhe punësimit që operojnë në

territorin e shtetit anëtar përkatës. Çdo leje, certifikatë apo autorizim i ngjashëm për funksionimin e shërbimeve private në territor, të jepen apo rinovohen vetëm pas verifikimit që shërbimi i rekrutimit dhe punësimit të detarëve përmbush kriteret e legjislacionit kombëtar.

7. Autoriteti kompetent duhet të sigurojë që ekzistojnë mekanizmat dhe procedurat e duhura për hetimin e ankimeve në lidhje me aktivitetet e shërbimeve të rekrutimit dhe punësimit të detarëve, duke përfshirë dhe përfaqësuesit e detarëve dhe pronarëve të anijeve.

8. Çdo shtet anëtar i cili e ka ratifikuar këtë Konventë, duhet të këshillojë shtetasit e tij mbi problemet e mundshme që ato mund të hasin kur lundrojnë në një anije që mban flamurin e një shteti që nuk e ka ratifikuar Konventën, derisa të bindet që zbatohen standardet e barasvlershme me ato të vendosura në këtë Konventë. Masat e marra për këtë qëllim nga shteti anëtar që ka ratifikuar Konventën nuk do të bien në kundërshtim me parimin e lëvizjes së lirë të punëtorëve, të sanksionuar në traktate ku të dyja shtetet janë palë.

9. Çdo shtet anëtar, që ka ratifikuar këtë Konventë, duhet t'u kërkojë pronarëve të anijeve, që lundrojnë me flamurin e tij, të cilët përdorin shërbimet e rekrutimit dhe punësimit të detarëve me seli në territore apo vende ku nuk zbatohet ko Konventë, në mënyrë që të sigurojnë se këto shërbime plotësojnë kërkesat e këtij standardi.

10. Asgjë në këtë standard nuk duhet të kuptohet sikur po pakëson detyrimet dhe përgjegjësitë e pronave të anijeve apo të një shteti anëtar në lidhje me anijet që lundrojnë me flamurin e tij.

Udhëzimi B1.4 – Rekrutimi dhe punësimi

Udhëzim B1.4.1 – Udhëzime organizative dhe funksionale

1. Në përmbushjen e detyrimeve të standardit A 1.4, paragrafi 1, autoriteti kompetent duhet të marrë parasysh:

a) të marrë masat e nevojshme për të nxitur bashkëpunimin efikas ndërmjet shërbimeve publike dhe private të rekrutimit dhe punësimit të detarëve;

b) nevojat e industrisë detare në nivel kombëtar dhe ndërkombëtar, kur të hartojnë programe trajnimi për detarët që janë pjesë e ekuipazheve të anijeve të cilët janë përgjegjës për lundrimin e sigurt të anijeve dhe operacionet e parandalimit të ndotjeve, me pjesëmarrjen e pronarëve të anijeve, detarëve dhe institucionet përkatëse të trajnimit;

c) marrjen e masave të nevojshme për bashkëpunimin e organizatave të përfaqësuesve të pronarëve dhe detarëve në organizimin dhe funksionimin e shërbimeve publike të rekrutimit dhe punësimit të detarëve, në rastet kur ekzistojnë;

d) përcaktimin e kushteve për përpunimin e të dhënave personale të detarëve nga shërbimet e rekrutimit dhe punësimit të detarëve, duke përfshirë mbledhjen, matjen dhe komunikimin e këtyre të dhënave palëve të treta. Sa më lart do të bëhet duke pasur parasysh të drejtën e privatësisë dhe nevojën për të mbrojtur konfidencialitetin.

e) marrjen e masave për mbledhjen dhe analizën e informacionit përkatës mbi tregun e punës në det, duke përfshirë rekrutimin e personelit detar të punësuar si ekuipazh të klasifikuar sipas moshës, gjinisë, gradës, kualifikimeve dhe kërkesave të industrisë. Mbledhja e të dhënave mbi moshën dhe gjininë do të jenë të lejueshme vetëm për qëllime statistikore ose nëse përdoren në kuadrin e një programi për parandalimin e diskriminimit mbi bazë moshe dhe gjinie;

f) marrjen e masave që personeli përgjegjës për mbikëqyrjen e shërbimeve publike ose private të rekrutimit dhe punësimit të detarëve për ekuipazh anijeje me detyrë lundrimin e sigurt të anijeve dhe operacionin e parandalimit të ndotjeve, duhet të kenë trajnimin e duhur, duke përfshirë përvojë të pranuar në shërbimet detare, njohuri mbi industrinë detare, si dhe instrumentet ndërkombëtare detare mbi trajnimin, certifikimin dhe standardet e punës;

g) hartimin e standardeve operacionale dhe miratimin e kodeve të sjelljes dhe praktikave etike për shërbimet e rekrutimit dhe punësimit të detarëve; dhe

h) mbikëqyrjen e sistemit të licencimit dhe certifikimit mbi bazën e një sistemi të standardeve të cilësisë.

2. Në ngritjen e sistemit, të cilit i referohet standardi A 1.4, paragrafi 2, çdo shtet anëtar duhet t'u kërkojë shërbimeve të rekrutimit dhe punësimit të detarëve, që operojnë në territorin e

tij, hartimin dhe zbatimin e praktikave të verifikueshme operacionale. Këto praktika operacionale për shërbimet private të rekrutimit dhe punësimit të detarëve, si dhe në një farë mase dhe për shërbimet publike të rekrutimit dhe punësimit të detarëve duhet të marrin në konsideratë zgjidhjen çështjeve të mëposhtme:

a) kontrollet mjekësore, dokumentet e identitetit të detarëve, si dhe çështje të tjera që i duhen detarit për të përftuar punësim;

b) duke treguar vëmendje mbi të drejtën e privatësisë dhe nevojën për mbrojtjen e fshehtësisë, duhet të mbajë regjistra të plotë me të dhënat detarëve në përputhje me sistemin e rekrutimit dhe punësimit, të cilat duhet të përfshijnë, por jo duke u kufizuar te:

i) kualifikimet e detarëve;

ii) të dhënat e punësimit;

iii) të dhëna personale në lidhje me punësimin; dhe

iv) të dhëna mjekësore në lidhje me punësimin;

c) hartimin e listave të përditësuara të anijeve për të cilat shërbimet e rekrutimit dhe vendosjes së detarëve sigurojnë detarë dhe të garantohen që ekzistojnë mundësitë që shërbimet mund të kontaktohen në çdo orë gjatë një emergjence;

d) hartimin e procedurave për të siguruar që detarët nuk i nënshtrohen shfrytëzimit nga shërbimet e rekrutimit dhe punësimit apo personeli i tyre në lidhje me ofertën e punësimit në një anije apo kompani të caktuar;

e) hartimin e procedurave për parandalimin e mundësive për shfrytëzimin e detarëve në çështje të tilla si paradhëniet apo transaksionet financiare ndërmjet pronarëve të anijeve dhe detarëve, çështje të cilat administrohen nga shërbimet e rekrutimit dhe punësimit të detarëve;

f) publikimin e qartë të kostove që duhet të përballojë detari gjatë procesit të rekrutimit;

g) këshillimin e detarëve mbi kushte të caktuara për punën që do të ndërmarrin dhe mbi politika të caktuara të pronarëve të anijeve që lidhen me punësimin;

h) hartimin e procedurave, të cilat janë në përputhje me parimet e drejtësisë, për shqyrtimin e rasteve të paaftësisë ose mungesës së disiplinës në përputhje me ligjet dhe praktikat kombëtare dhe, kur është e mundur, me marrëveshjet kolektive;

i) hartimin e procedurave për t'u siguruar që të gjitha dokumentet dhe certifikatat e detyrueshme, që janë paraqitur për punësim, janë të përditësuara dhe nuk janë marrë me anë të mashtrimit, si dhe referencat e punës të verifikohen;

j) përpilimin e procedurave për të bërë të mundur që kërkesat për informacion apo këshilla nga familjet e detarëve ndërsa detarët janë në det, të shqyrtohen me shpejtësi dhe pa shpenzime; dhe

k) verifikimin që kushtet e punës, në anijet ku punësohen detarët, janë në përputhje me marrëveshjet kolektive të lidhura ndërmjet organizatave të përfaqësuara të pronarëve të anijeve dhe detarëve, dhe për qëllim politike, gjetjen e detarëve vetëm për ata pronarë anijesh që e ofrojnë kushte punësimi të cilat janë në përputhje me legjislacionet kombëtare apo marrëveshjet kolektive.

3. I duhet kushtuar vëmendje nxitjes së bashkëpunimit ndërkombëtar ndërmjet shteteve anëtare dhe organizatave përkatëse, si p.sh.:

a) shkëmbimit sistematik të informacionit mbi industrinë detare dhe tregun e punës mbi baza dypalëshe, rajonale dhe shumëpalëshe;

b) shkëmbimi i informacionit mbi legjislacionin e punës në det;

c) harmonizimin e politikave, metodave të punës dhe legjislacionin mbi rekrutimin dhe punësimin e detarëve;

d) përmirësimin e procedurave dhe kushteve për rekrutimin dhe punësimin ndërkombëtar të detarëve; dhe

e) planifikimin e fuqisë punëtore, duke mbajtur parasysh ofertën dhe kërkesën për detarë dhe kërkesat e industrisë detare.

TITULLI 2
KUSHTET E PUNËS

Rregullorja 2.1 – Marrëveshjet e punës së detarëve

Qëllimi: Të sigurojë që detarët kanë një marrëveshje pune të drejtë

1. Afatet dhe kushtet e punës së detarëve do të përcaktohen ose të referuara në një marrëveshje të shkruar qartë dhe ligjërisht të zbatueshme dhe në përputhje me standardet e përcaktuara në Kod.

2. Marrëveshjet e punës së detarëve do të miratohen prej detarëve sipas kushteve të cilat sigurojnë që detari të ketë mundësi të rishikojë dhe të këshillohet në lidhje me afatet dhe kushtet e marrëveshjes, si dhe t'i pranojë lirisht përpara se të nënshkruajë.

3. Në pajtim me ligjin kombëtar dhe praktikën e shteteve anëtare, marrëveshjet e punës së detarëve do të përfshijnë çdo marrëveshje kolektive të zbatueshme.

Standardi A2.1 – Marrëveshjet e punës së detarëve

1. Secili shtet anëtar do të miratojë ligjet dhe rregulloret që kërkojnë që anijet që mbajnë flamurin e tyre të respektojnë kërkesat e mëposhtme:

a) detarët që punojnë në anije që mbajnë flamurin e tyre do të kenë një marrëveshje pune, detari të nënshkruar prej të dyja palëve, detarit dhe pronarit të anijes ose një përfaqësuesi të pronarit (ose kur ata nuk janë punonjës, dokumente të marrëveshjes kontraktuese ose të ngjashme me të) duke i siguruar atyre kushte të denja pune dhe jetese në bordin e anijes siç kërkohet nga kjo Konventë;

b) detarët që nënshkruajnë një marrëveshje pune detari do t'u jepet mundësia të kontrollojnë dhe këshillohen për marrëveshjen përpara se të nënshkruajnë, si dhe lehtësira të tjera të nevojshme për të siguruar që ata kanë hyrë lirisht në marrëveshje me dhe që i kanë kuptuar plotësisht të drejtat dhe detyrimet e tyre;

c) pronari i anijes dhe detari përkatës do të kenë secili nga një kopje origjinale të nënshkruar të marrëveshjes së punës së detarit;

d) do të merren masa që garantojnë se informacioni i qartë në lidhje me kushtet e tyre të punës mund të merret lehtësisht në bord nga detarët, përfshirë kapitenin e anijes, dhe që ky informacion, duke përfshirë një kopje të marrëveshjes së punës së detarëve, është gjithashtu i disponueshëm për rishikim nga zyrtarët e një autoriteti kompetent, përfshirë ata në porte që do të vizitohen; dhe

e) detarëve do t'u jepet një dokument që përmban të dhëna të punës së tyre në anije.

2. Nëse një marrëveshje pune kolektive përbën të gjithë ose një pjesë të marrëveshjes së punës së detarit, një kopje e kësaj marrëveshjeje duhet të jetë e disponueshme në anije. Nëse gjuha e marrëveshjes së punës së detarit dhe çdo marrëveshje kolektive e zbatueshme nuk është në gjuhën angleze, sa më poshtë do të jetë e disponueshme në gjuhën angleze (përveç anijeve të përfshira vetëm në udhëtime brenda vendit):

a) Një kopje standarde të marrëveshjes; dhe

b) Pjesët e marrëveshjes kolektive që i nënshtrohen kontrollit shtetëror të portit bazuar në Rregulloren 5.2.

3. Dokumenti i referuar në paragrafin 1/e të këtij standardi nuk do të përmbajë asnjë deklaratë në lidhje me cilësinë e punës së detarëve ose të pagave të tyre. Forma e dokumentit, të dhënat që do të ruhen dhe mënyra se si do të hidhen këto të dhëna, do të përcaktohen nga ligji vendas.

4. Secili shtet do të miratojë ligjet dhe rregulloret duke specifikuar çështjet që do të përfshihen në të gjitha marrëveshjet e punës së detarëve të rregulluara nga ligji i tij vendas. Marrëveshjet e punës së detarëve do të përmbajnë në të gjitha rastet të dhënat e mëposhtme:

a) emrin e plotë të detarit, datën e lindjes ose moshën dhe vendlindjen;

b) emrin e pronarit të anijes dhe adresën;

c) vendin dhe datën kur është realizuar marrëveshja e punës së detarit;

d) funksionin në të cilin do të punësohet detari;

e) shumën e pagës së detarit ose në rastet kur është e mundur, formulën e përdorur për llogaritjen e pagës;

f) shumën e paguar të lejes vjetore ose në rastet kur është e mundur, formulën e përdorur për llogaritjen e pagës;

g) përfundimi i marrëveshjes dhe kushtet e saj, duke përfshirë:

i) nëse marrëveshja është lidhur për një periudhë të pacaktuar, kushtet për të cilat secila nga palët ka të drejtë të ndërpresë atë, sikurse dhe periudha e caktuar për të njoftuar, e cila nuk do të jetë më pak për pronarin e anijes sesa për detarin;

ii) nëse marrëveshja është lidhur për një afat të caktuar, data e caktuar për përfundimin e saj;

iii) nëse marrëveshja është bërë për një udhëtim, porti i destinacionit dhe koha (ora), e cila duhet të kalojë para se detari të shkarkohet nga detyra;

h) përfitimet shëndetësore dhe kontributet shoqërore t'i sigurohen detarit nga pronari i anijes;

i) e drejta e detarit për riatdhesim;

j) referencë të marrëveshjes kolektive, nëse është zbatuar; dhe

k) çdo hollësi tjetër që ligji vendas mund të kërkojë.

5. Secili anëtar do të miratojë ligjet ose rregulloret që përcaktojnë periudhat minimale të njoftimit që duhet të japin detarët dhe pronarët e anijeve për përfundimin e marrëveshjes së punës së detarëve. Kohëzgjatja e këtyre periudhave minimale do të përcaktohet pas konsultimit me organizatat e detarëve dhe pronarëve të anijeve por nuk do të jenë më të shkurtra se shtatë ditë.

6. Një periudhë njoftimi më e shkurtër se periudha minimale mund të jepet në rastet të cilat janë të pranuara bazuar në ligjin ose rregulloret vendase ose zbatimin e marrëveshjeve kolektive, si përfundim i pranueshëm i marrëveshjes së punës brenda një periudhe të shkurtër njoftimi ose pa njoftim. Në përcaktimin e këtyre rrethanave, secili anëtar do të sigurojë që nevoja e detarit për të përfunduar marrëveshjen e punës pa u penalizuar, duke dhënë njoftim brenda një afati të shkurtër ose pa njoftim për arsye humanitare ose arsye të tjera urgjente të merret parasysh pa penalizim.

Udhëzues B2.1 – Marrëveshjet e punës së detarëve

Udhëzues B2.1.1 – Dosja e punësimit

1. Në përcaktimin e të dhënave që do të regjistrohen në dosjen e punësimit të referuar në standardin A2,1 paragrafi 1/e, secili shtet duhet të sigurojë që ky dokument përmban informacion të mjaftueshëm, me përkthim në gjuhën angleze, për të lehtësuar përfitimin e punësimit të mëtejshëm ose për të plotësuar kërkesat e shërbimit detar për ngritje në detyrë. Një librezë për lirimin nga puna mund të përmbushë kërkesat e paragrafit 1/e të këtij standardi.

Rregullorja 2.2 - Pagat

Qëllimi: Të sigurojë që detarët paguhen për shërbimin e tyre

1. Të gjithë detarët do të paguhen për punën e tyre rregullisht dhe plotësisht në përputhje me marrëveshjet e tyre të punës.

Standardi A2.2 – Pagat

1. Secili shtet anëtar do të kërkojë që pagesat për punën e detarëve në anijet që mbajnë flamurin e tyre të bëhen në intervale kohore jo më shumë se mujore dhe në përputhje me cilëndo marrëveshje kolektive.

2. Detarëve do t'u jepet një llogari mujore për pagesat që do të bëhen dhe shumat paguara, duke përfshirë pagat, pagesa shtesë dhe kursin e këmbimit të përdorur në rastet kur pagesa është bërë në një monedhë ose me një vlerë këmbimi të ndryshme nga ajo për të cilën është rënë dakord.

3. Secili shtet anëtar do të kërkojë që pronarët e anijeve të marrin masa, siç janë ato të përcaktuara në paragrafin 4 të këtij standardi, për t'u siguruar detarëve një mjet për të transferuar të gjitha ose një pjesë të fitimeve, familjeve ose personave që varen prej tyre ose përfituesve të tyre ligjorë.

4. Masat për të siguruar që detarët janë në gjendje t'u transferojnë fitimet e tyre familjarëve përfshijnë:

a) Një sistem që mundëson detarët në momentin kur fillojnë punë ose gjatë saj, të caktojnë, nëse dëshirojnë, që një pjesë e pagave t'u paguhet familjeve të tyre në intervale të rregullta kohore me transfertë bankare ose mjete të ngjashme; dhe

b) Një detyrim që pjesa e caktuar do të dërgohet në kohë dhe drejtpërdrejt personit ose personave të caktuar nga detari.

5. Çdo tarifë për këtë shërbim sipas paragrafëve 3 dhe 4 të këtij standardi do të jetë në një shumë të arsyeshme, dhe vlera e kursit të këmbimit, përveç rasteve kur është parashikuar ndryshe do të jetë, në përputhje me ligjet ose rregulloret vendase, me vlerën mbizotëruese të tregut ose kursin e këmbimit zyrtar të publikuar dhe jo në disfavor të detarit.

6. Secili shtet anëtar që zbaton ligjet ose rregulloret vendase për administrimin e pagave të detarëve do të marrë në konsideratë udhëzimin e dhënë në pjesën B të Kodit.

Udhëzues B.2.2 - Pagat

Udhëzues B2.2.1 - Përcaktime të veçanta

Për qëllimin e këtij udhëzuesi, termi:

a) detar i aftë do të thotë çdo detar që vlerësohet i zoti të plotësojë çdo detyrë që mund të kërkohet nga një gradë e detarit në departamentet e anijes, përveç detyrave të një mbikëqyrësi ose gradë specialisti, ose kush është përcaktuar si i tillë nga ligjet vendase ose nga marrëveshjet kolektive;

b) pagesë ose pagë bazë do të thotë paga, pavarësisht përbërjes së saj, për orët normale të

punës; nuk përfshin pagesat për orët jashtë orarit normal të punës, shpërblimet, kuotat, lejen e paguar ose çdo shpërblim tjetër shtesë;

c) pagë e qëndrueshme do të thotë një pagë ose rrogë që përfshin pagesën bazë dhe përfitime të tjera të paguara; një pagë e qëndrueshme mund të përfshijë kompensim për të gjitha orët e punës jashtë orarit, ose mund të përfshijë vetëm disa përfitime në një konsolidim të pjesshëm;

d) orë pune do të thotë koha gjatë së cilës detarët kërkohet të kryejnë punë për llogari të anijes;

e) jashtë orarit do të thotë kohë pune në tejkalim të orëve normale të punës

Udhëzues B2.2.2 – Llogaritja dhe pagesa

1. Për detarët të ardhurat e të cilëve përfshijnë kompensim të veçantë për punën jashtë orarit;

a) Për arsye të llogaritjes së pagave, orët normale të punës në det dhe në port nuk duhet të kalojnë tetë orë në ditë;

b) Për qëllim të llogaritjes së orëve jashtë orarit, orët normale të punës për një javë të mbuluar nga paga bazë ose pagat duhet të përshkruhen nga ligjet ose rregulloret vendase, nëse nuk është përcaktuar nga kontratat kolektive, por nuk duhet të kalojnë 48 orë në javë; marrëveshjet kolektive mund të parashikojnë një trajtim të ndryshëm por jo më pak favorizues;

c) Vlera ose vlerat e kompensimit për orët jashtë pune, të cilat nuk duhet të jenë më pak se një dhe një e treta se ajo e orës së pagës bazë, duhet të përshkruhet nga ligjet ose rregulloret vendase ose marrëveshjet kolektive, nëse është e mundur; dhe

d) Regjistrimi i të gjitha orëve të punës jashtë orarit duhet të mbahet nga kapiteni i anijes ose një person i caktuar prej tij, dhe të miratohen nga detari në jo më shumë se një periudhë mujore.

2. Për detarët pagat e të cilëve janë plotësisht ose pjesërisht të qëndrueshme:

a) Marrëveshjet e punës së detarëve duhet të përcaktojnë qartë, në rastet kur është e nevojshme, numrin e orëve të punës që priten nga detari në shkëmbim të kësaj të ardhure dhe çdo përfitim shtesë që mund të shkaktohet si rrjedhim i pagës së qëndrueshme, si dhe në cilat rrethana;

b) Ku ora e punës shtesë paguhet për orët e punës që tejkalojnë ato të mbuluara nga paga e qëndrueshme, vlera e orës nuk duhet të jetë më pak se një dhe një e treta e vlerës bazë duke i korresponduar orëve normale të punës siç përcaktohet në paragrafin 1/a të këtij udhëzuesi; i njëjti parim duhet të zbatohet për orët jashtë orarit të përfshira në pagën e qëndrueshme;

c) Të ardhurat për atë pjesë të pagës, të plotë ose pjesërisht të qëndrueshme që përfaqëson orët normale të punës siç është përcaktuar në paragrafin 1/a të këtij udhëzuesi duhet të jenë jo më pak se paga minimale e zbatuar; dhe

d) Për detarët pagat e të cilëve janë pjesërisht të qëndrueshme, duhet mbajtur dhe miratuar regjistrimi i të gjitha orëve të punës shtesë siç përcaktohet në paragrafin 1/d të këtij udhëzuesi.

3. Ligjet ose rregulloret vendase ose marrëveshjet kolektive mund të parashikojnë që orët e punës shtesë jashtë orarit të punës ose puna e bërë në një ditë jave pushimi dhe gjatë festave zyrtare të kompensohet të paktën me kohë pushimi ose kohë pushimi jashtë anijes, ekuivalente me orët e punës shtesë jashtë orarit ose leje e zakonshme shtesë në vend të të ardhurave ose çfarëdo kompensimi tjetër të parashikuar.

4. Ligjet dhe rregulloret vendase të miratuara pas konsultimit me organizatat që përfaqësojnë detarët dhe pronarët e anijeve ose, nëse është e nevojshme, marrëveshjet kolektive duhet të marrin parasysh parimet e mëposhtme;

a) të ardhura të barabarta për punë me vlerë të njëjtë duhet të aplikohen për të gjithë detarët të punësuar në të njëjtën anije pa diskriminim bazuar në racë, ngjyrë, gjini, besim fetar, opinion politik, përbërje etnike ose origjinë shoqërore;

b) marrëveshja e punës së detarëve që tregon pagat e zbatueshme ose kursin e këmbimit të pagave duhet të mbahet në bordin e anijes; informacion në lidhje me shumën e pagave ose vlerat e këmbimit të pagave duhet të jenë të disponueshme për secilin detar, ose duke i bërë të mundur një kopje të nënshkruar të këtij informacioni në një gjuhë të kuptueshme nga detari, ose duke vendosur një kopje të marrëveshjes në një vend lehtësisht të arritshëm nga detarët ose me masa të tjera të përshtatshme;

c) pagat duhet të paguhen në monedhë të ligjshme, në rastet kur është e mundur ato mund të paguhen me transfertë bankare, çek bankar, çek postar ose urdhër pagesë;

d) në përfundim të marrëveshjes të gjithë të ardhurat për t'u paguar duhet të paguhen pa vonesa të mëtejshme;

e) gjoba ose zhdëmtime të tjera të përshtatshme duhet të vendosen nga autoritetet përkatëse në rastet kur pronarët e anijeve vonojnë tej mase, ose nuk arrijnë të kryejnë pagesat për të gjitha të ardhurat e kërkueshme;

f) pagat duhet të paguhen drejtpërdrejt në llogaritë bankare të secilit prej detarëve, përveç kur është kërkuar ndryshe nga ta me shkrim;

g) në bazë të nënparagrafit "h" të këtij paragrafi, pronari i anijes nuk duhet të vendosë asnjë kufi ndaj lirisë së detarëve për të administruar të ardhurat e tyre;

h) zbritja nga të ardhurat duhet të lejohet vetëm nëse:

i) ka një klauzolë të shprehur në ligjet dhe rregulloret vendase ose në një kontratë kolektive që zbatohet dhe detari është informuar, në mënyrën e përcaktuar si më të përshtatshme nga autoritetet kompetente për kushtet e kësaj zbritjeje; dhe

ii) zbritja në total nuk i kalon kufijtë të cilat mund të jenë vendosur nga ligjet dhe rregulloret vendase ose marrëveshjet kolektive, ose vendimet e gjykatës për të realizuar këtë zbritje;

i) asnjë zbritje nuk duhet bërë nga të ardhurat e detarëve në mënyrë që ata të punësohen ose të mbajnë punësimin;

j) gjobat monetare ndaj detarëve përveç atyre të autorizuara nga ligjet dhe rregulloret vendase ose marrëveshjet kolektive ose masa të tjera, duhet të ndalohen;

k) autoriteti kompetent duhet të ketë fuqinë të kontrollojë dyqanet dhe shërbimet e ofruara në bordin e anijes që të sigurojë që të vendosen çmime të drejta dhe të arsyeshme për përfitimin e detarëve në fjalë; dhe

l) në rastin kur të drejtat e detarëve për pagat dhe shuma të tjera që i përkasin në bazë të punës së tyre nuk sigurohen në përputhje me klauzolat e Konventës Ndërkombëtare për të Drejtat dhe Detyrimet Detare, 1993, këto të drejta duhet të mbrohen në përputhje me Konventën e Mbrojtjes së të Drejtave të Punëtorëve (paaftësia paguese e punëdhënësve), 1992 (nr. 173).

5. Secili shtet anëtar, pas konsultimit me organizatat përfaqësuese të detarëve dhe pronarëve të anijeve, duhet të ketë procedura për të shqyrtuar ankesat që lidhen me çdo çështje që përmbahet në këtë udhëzues.

Udhëzim B2.2.3 – Pagat minimale

1. Pa cenuar parimin e marrëveshjes së lirë, secili shtet anëtar, pas konsultimit me organizatat përfaqësuese të detarëve dhe pronarëve të anijeve, duhet të përcaktojë procedura për vendosjen e pagave minimale për detarët. Organizatat përfaqësuese të detarëve dhe pronarëve të anijeve, duhet të marrin pjesë në përcaktimin e këtyre procedurave.

2. Në përcaktimin e këtyre procedurave dhe caktimin e pagave minimale, i duhet kushtuar vëmendje standardeve ndërkombëtare të punës që lidhen me vendosjen e pagës minimale, sikurse edhe parimet e mëposhtme:

a) niveli i pagës minimale duhet të marrë parasysh natyrën e punës detare, nivelet e ekuipazhit të anijeve dhe numrin e orëve normale të punës së detarëve; dhe

b) niveli i pagave minimale duhet të rregullohet duke marrë parasysh ndryshimet në koston e jetesës dhe nevojat e detarëve.

3. Autoritetet kompetente duhet të sigurojnë:

a) që me metoda të mbikëqyrjes së sistemit dhe sanksione, pagat të paguhen me jo më pak se tarifa ose tarifat fikse; dhe

b) që çdo detar i cili është paguar me një vlerë më të ulët se ajo e pagës minimale të jetë në gjendje të kompensojë, më një gjykim pa pagesë dhe të përshpejtuar ose procedurë tjetër, shumën me të cilën ata janë paguar nën nivelin e duhur.

Udhëzimi B2.2.4 – Paga mujore minimale bazë ose shuma e pagës për detarët e aftë

1. Paga bazë ose pagat për shërbimin gjatë një muaji kalendarik të një detari të aftë duhet të jetë jo më pak se shuma periodike e vendosur nga Komisioni i Përbashkët Detar ose ndonjë organ tjetër i autorizuar nga organi drejtues i Zyrës Ndërkombëtare të Punës. Në vijim të një vendimi të organit drejtues, drejtori i përgjithshëm do të njoftojë për çdo shumë të rishikuar për shtetet anëtare të Organizatës.

2. Asgjë në këtë udhëzim nuk duhet të shërbejë për të cenuar marrëveshjet për të cilat është rënë dakord ndërmjet pronarëve të anijeve ose organizatave të tyre dhe organizatave të detarëve në lidhje me rregulloren e standardeve minimale të afateve dhe kushteve të punës, duke marrë parasysh se këto afate dhe kushte janë të pranuara nga autoritetet kompetente.

Rregullorja 2.3 – Orët e punës dhe orët e pushimit

Qëllimi: Të sigurojë që detarët të kenë orë pune dhe orë pushimi të harmonizuara

1. Secili shtet anëtar do të sigurojë që orët e punës ose orët e pushimit për detarët të jenë të harmonizuara.

2. Secili shtet anëtar do të përcaktojë maksimumin e orëve të punës ose minimumin e orëve të pushimit në periudha të caktuara kohe në përputhje me klauzolat në këtë Kod.

Standardi A2.3 – Orët e punës dhe orët e pushimit

1. Për qëllimin e këtij standardi, termi:

a) orë pune nënkupton kohën gjatë të cilës detarët kërkohet të kryejnë punë për llogari të anijes;

b) orë pushimi nënkupton kohën jashtë orëve të punës; ky term nuk përfshin pushimet e shkurtra.

2. Secili shtet anëtar, brenda kufijve të përcaktuara në paragrafët 5 deri 8 të këtij standardi, duhet të vendosë një maksimum të numrit të orëve të punës të cilat nuk duhet të kalohen brenda një periudhe kohe të caktuar, ose një minimum të orëve të pushimit që duhet të jepen brenda një periudhe të caktuar.

3. Secili shtet anëtar pranon që standardi i orëve normale të punës për detarët, si ai për punëtorët e tjerë, do të bazohet në një ditë me tetë orë pune me një ditë pushimi në çdo javë dhe pushim në ditët e festave zyrtare. Megjithatë, kjo nuk duhet të pengojë shtetin anëtar që të ketë procedura për autorizimin ose regjistrimin e një marrëveshjeje kolektive që përcakton orët normale të punës së detarëve mbi një bazë jo më pak të favorshme se ky standard.

4. Në përcaktimin e standardeve kombëtare, secili shtet anëtar duhet të marrë parasysh rrezikun që paraqitet nga lodhja e detarëve, veçanërisht ata detyrat e të cilëve përfshijnë sigurinë e lundrimit dhe punën e sigurt dhe të garantuar të anijes.

5. Kufijtë e orëve të punës dhe pushimit do të jenë si më poshtë:

a) maksimumi i orëve të punës nuk do të kalojë:

i) 14 orë në një periudhë 24-orëshe; dhe

ii) 72 orë në një periudhë shtatë ditore; ose

b) orët minimale të pushimit nuk do të jenë më pak se:

i) dhjetë orë në një periudhë 24-orëshe; dhe

ii) 77 orë në një periudhë shtatëditore.

6. Orët e pushimit mund të ndahen në jo më shumë se dy periudha, njëra prej të cilave do të shtrihet të paktën gjashtë orë, dhe intervali ndërmjet periudhave të njëpasnjëshme të pushimit nuk duhet të kalojë 14 orë.

7. Inspektimi, praktikat e luftimit të zjarrit dhe shpëtimit me barka, dhe ushtrime të tjera të përshkruara nga ligjet dhe rregulloret vendase dhe instrumente ndërkombëtare do të zhvillohen në mënyrë që të minimizojnë shqetësimin e periudhave të pushimit dhe të mos shkaktojnë lodhje.

8. Kur një detar është në gatishmëri, siç mund të jetë rasti kur një vend në makineri është pa mbikëqyrje, detari do të marrë kompensimin e përshtatshëm të orëve të pushimit nëse periudha normale e pushimit është ndërprerë nga thirrja për punë.

9. Nëse nuk ekziston një marrëveshje kolektive ose një vendim për shpërblim ose nëse autoriteti kompetent përcakton që klauzolat në marrëveshje ose shpërblimet në lidhje me paragrafët 7 ose 8 të këtij standardi janë të papërshtatshme, autoriteti kompetent do të përcaktojë këto klauzola për të siguruar që detarët në fjalë të kenë pushim të mjaftueshëm.

10. Secili shtet anëtar do të kërkojë vendosjen, në një vend lehtësisht të arritshëm, të një regjistri/grafiku me ndarjet e punës në bordin e anijes, të cilat do të përmbajnë për secilin pozicion të paktën:

a) orarin e shërbimit në det dhe shërbimit në port; dhe

b) maksimumin e orëve të punës ose minimumin e orëve të pushimit sipas kërkesave të ligjeve dhe rregulloreve vendase ose marrëveshjeje kolektive të zbatueshme.

11. Grafiku i referuar në paragrafin 10 të këtij standardi do të përcaktohet në një format standard në gjuhën ose gjuhët e punës në anije, si dhe në gjuhën angleze.

12. Secili shtet anëtar do të kërkojë që të dhënat për orët e punës ditore të detarëve ose orët e tyre ditore të pushimit të ruhen për të mundësuar monitorimin dhe zbatueshmërinë me paragrafët 5 deri 11 të këtij standardi. Të dhënat e regjistruara do të jenë në një format standard të përcaktuar nga autoriteti kompetent, duke marrë parasysh çdo format standard të hartuar nga Organizata. Ato duhet të jenë në gjuhët e

kërkuara në paragrafin 11 të këtij standardi. Detarët do të marrin një kopje të të dhënave të regjistruara që lidhen me ta, e cila do të miratohet nga kapiteni i anijes ose një person i autorizuar nga kapiteni i anijes, dhe nga detarët.

13. Asgjë në paragrafët 5 dhe 6 të këtij standardi nuk do të pengojë një shtet anëtar që të mund të ketë ligje dhe rregullore vendase ose një procedurë për autoritetet kompetente që të autorizojnë ose regjistrojnë marrëveshje kolektive që lejojnë përjashtime të kufijve të përcaktuar. Këto përjashtime, sa më shumë të jetë e mundur, do të ndjekin klauzolat e këtij standardi por mund të marrin në konsideratë periudha më të shpeshta ose më të gjata lejeje ose dhënien e lejes kompensuese për detarët roje ose detarët që punojnë në bordet e anijeve që bëjnë udhëtime të shkurtra.

14. Asgjë në këtë standard nuk do të konsiderojnë të dëmtojnë të drejtat e kapitenit të një anijeje që t'i kërkojë një detari të përmbushë çdo orë pune të nevojshme për sigurinë e domosdoshme të anijes, personave apo ngarkesave në bord, ose me qëllim dhënien e ndihmës anijeve ose personave të tjerë në nevojë në det. Për pasojë, kapiteni i anijes mund të ndërpresë grafikun e orëve të punës ose orëve të pushimit dhe t'i kërkojë një detari të punojë për sa orë të jetë e nevojshme derisa situata normale të jetë rivendosur. Sa më shpejt që të jetë e mundur pasi situata normale të jetë rivendosur, kapiteni i anijes do të sigurohet që secili nga detarët që ka punuar në një periudhë kohe të vendosur për të pushuar të sigurohet një periudhë e përshtatshme pushimi.

Udhëzim B2.3 – Orët e punës dhe orët e pushimit

Udhëzim B2.3.1 – Detarët e rinj

1. Në det dhe në port klauzolat e mëposhtme duhet të zbatohen për të gjithë detarët nën moshën 18 vjeç:

a) orët e punës nuk duhet të kalojnë tetë orë në ditë dhe 40 orë në javë dhe orët jashtë pune duhet të jepen vetëm kur kjo nuk mund të shmanget për arsye sigurie;

b) duhet të lihet në dispozicion kohë e mjaftueshme për të gjitha vaktet e ushqimit, dhe duhet të sigurohet një pushim për të paktën një orë për vaktin kryesor të ditës; dhe

c) duhet të lejohet një periudhë pushimi prej 15 minutash sa më shpejt që të jetë e mundur në vijim të një pune të pandërprerë prej 2 orësh.

2. Si rast i veçantë, klauzolat e paragrafit 1 të këtij standardi nuk duhet të zbatohen, nëse:

a) ato janë të pamundura për detarë të rinj në kuvertë, dhomën e motorit dhe departamentin e furnizimit me ushqime për t'u atribuar funksioneve të ruajtjes së anijes ose të punojnë në një sistem me turne; ose

b) do të dëmtohej trajnimi efektiv i detarëve të rinj në përputhje me programet dhe oraret e përcaktuar.

3. Këto situata të veçanta duhet të regjistrohen, me arsyet përkatëse, dhe të nënshkruhen nga kapiteni i anijes.

4. Paragrafi 1 i këtij standardi nuk i përjashton detarët e rinj nga detyrimi i përgjithshëm i të gjithë detarëve për të punuar gjatë një situate emergjente, siç parashikohet në udhëzimin A2.3, paragrafi 14.

Rregullorja 2.4 – E drejta për leje

Qëllimi: Të sigurojë që detarët kanë leje të mjaftueshme.

1. Secili shtet anëtar do të kërkojë që detarëve të punësuar në anije që mbajnë flamurin e tyre t'u jepet leje vjetore e paguar sipas kushteve të përshtatshme, në përputhje me klauzolat e këtij Kodi.

2. Detarëve do t'u jepet leje për të dalë në breg në interes të shëndetit dhe mirëqenies së tyre dhe në përputhje më kërkesat e punës së pozicionit të tyre.

Udhëzim A2.4 – E drejta për leje

1. Secili shtet anëtar do të zbatojë ligjet dhe rregulloret që përcaktojnë standardet minimale për leje vjetore për detarët që shërbejnë në anije që mbajnë flamurin e tyre, duke marrë në konsideratë nevojat e veçanta të detarëve në lidhje me këtë leje.

2. Leja vjetore me të drejtë pagese, e cila i nënshtrohet, çdo marrëveshjeje kolektive ose ligjve ose rregulloreve për një metodë të përshtatshme të llogaritjes që merr parasysh nevojat e veçanta të detarëve, do të llogaritet mbi bazën e një minimumi prej 2.5 ditësh kalendarike në muaj punësimi. Metoda me të cilën llogaritet kohëzgjatja e shërbimit do të përcaktohet nga organi kompetent ose nëpërmjet mekanizmave përkatës në secilin shtet. Mungesat e justifikuara nga puna nuk do të konsiderohen si leje vjetore.

3. Çdo marrëveshje për të hequr dorë nga minimumi i të drejtës për leje vjetore me pagesë të përshkruar në këtë udhëzues, përveç rasteve të parashikuara nga organi kompetent, do të ndalohet.

Udhëzues B2.4 – E drejta për leje

Udhëzimi B2.4.1 –Llogaritja e të drejtës për të marrë leje

1. Bazuar në kushtet e përcaktuara nga autoriteti kompetent apo nëpërmjet mekanizmave të duhur në secilin vend, shërbimi *off-articles* (jashtë artikujve) duhet të llogaritet si pjesë e periudhës së shërbimit.

2. Bazuar në kushtet e përcaktuara nga organi kompetent ose në një marrëveshje kolektive të zbatueshme, mungesa nga puna për të ndjekur një trajnim profesional detar të miratuar ose për arsye të tilla si sëmundje ose plagosje ose për leje lindje duhet të llogariten si pjesë e periudhës së shërbimit.

3. Niveli i pagës gjatë lejes vjetore duhet të jetë në nivelin normal të të ardhurave të detarit siç parashikohet në ligjet dhe rregulloret vendase ose në marrëveshjet kolektive të zbatueshme. Për detarët e punësuar për periudha më të shkurtra se një vit ose në rastin e përfundimit të marrëdhënies së punës, e drejta për leje duhet llogaritur mbi bazën e një përqindjeje (proporcionale).

4. Sa më poshtë nuk duhet të llogariten si pjesë e lejes vjetore me pagesë:

a) festa zyrtare dhe zakonore të njohura si të tilla në shtetin e flamurit, pavarësisht nëse ato bien gjatë lejes vjetore të paguar;

b) periudha pamundësie për punë si pasojë e sëmundjes ose plagosjes ose të lejes së lindjes bazuar në kushtet e përcaktuara nga organet kompetente ose nëpërmjet mekanizmave përkatës në secilin shtet;

c) leje e përkohshme në tokë, e cila i është dhënë detarit ndërsa ka një marrëveshje punësimi; dhe

d) leje e dhënë si shpërblim i çfarëdo lloji, bazuar në kushtet siç janë përcaktuar nga organet kompetente ose nëpërmjet mekanizmave përkatës në secilin shtet.

Udhëzimi B2.4.2 – Marrja e lejes së zakonshme (vjetore)

1. Koha në të cilën duhet marrë leja vjetore duhet, përveç kur është përcaktuar në rregullore, marrëveshje kolektive, vendim gjyqësor ose mjete të tjera koherente me praktikat kombëtare, do të vendoset nga pronari i anijes pas konsultimit dhe sa më shumë të jetë e mundur, në marrëveshje me detarin e interesuar ose përfaqësuesin e tyre.

2. Detarët duhet të kenë të drejtë në parim të marrin lejen vjetore në vendin në të cilin kanë një lidhje të konsiderueshme, i cili normalisht duhet të jetë i njëjtë me vendin në të cilin kanë të drejtë të riatdhesohen. Detarëve nuk duhet t'u kërkohet të marrin lejen vjetore pa miratimin e tyre nëse janë një vend tjetër përveç kur bazohet në klauzolat e marrëveshjes së punës së detarëve ose ligjeve dhe rregulloreve vendase.

3. Nëse detarët duhet të marrin lejen e tyre vjetore në një vend tjetër nga ai i specifikuar nga paragrafi 2 i këtij udhëzuesi, ata duhet të kenë të drejtë për transport falas në vendin ku janë punësuar ose rekrutuar, cilido qoftë më afër shtëpisë së tyre, dietat dhe kosto të tjera të përfshira drejtpërsëdrejti duhet të paguhen nga pronari i anijes; koha e udhëtimit nuk duhet të hiqet nga leja vjetore e detarit që duhet të paguhet.

4. Një detar që merr lejen vjetore duhet të thirret në detyrë vetëm në raste emergjence ekstreme dhe me lejen e detarit.

Udhëzim B2.4.3 – Ndarja dhe akumulimi

1. Ndarja e lejes vjetore të paguar në pjesë, ose akumulimi i një lejeje të tillë të kërkueshme në lidhje me një vit, së bashku me një periudhë leje të mëtejshme, mund të autorizohet nga organi kompetent ose nëpërmjet mekanizmave përkatës në secilin vend.

2. Në bazë të paragrafit 1 të këtij Udhëzimi dhe përveç kur parashikohet ndryshe në një marrëveshje të zbatueshme për pronarin e anijes dhe detarin e interesuar, leja vjetore e paguar e rekomanduar në këtë Standard duhet të përbëhet nga një periudhë e pandërprerë kohore.

Udhëzim B2.4.4 – Detarët e rinj

1. Masa të veçanta duhen konsideruar në lidhje me detarët e rinj nën moshën 18 vjeç të cilët kanë shërbyer gjashtë muaj ose çfarëdo periudhe tjetër të shkurtër bazuar në një marrëveshje kolektive ose marrëveshje pune të detarëve pa leje në një anije që udhëton jashtë, e cila nuk është kthyer në vendin e tyre të qëndrimit në atë kohë, dhe nuk do të kthehet në

tre muajt e ardhshëm nga udhëtimi. Këto masa mund të përfshijnë riatdhesimin e tyre pa shpenzime nga ana e tyre në vendin ku janë marrë fillimisht në punë në shtetin e tyre të qëndrimit, me qëllim marrjen e lejes gjatë udhëtimit.

Rregullorja 2.5 - Riatdhesimi

Qëllimi: Të sigurojë që detarët të jenë në gjendje të kthehen në shtëpi

1. Detarët kanë të drejtë të riatdhesohen pa kosto që bie mbi ta në rrethanat dhe bazuar në kushtet e specifikuara në Kod.

2. Secili shtet anëtar do t'u kërkojë anijeve që mbajnë flamurin e tyre të garantojnë siguri financiare për të siguruar që detarët të riatdhesohen në mënyrë të përshtatshme në përputhje me Kodin.

Standardi A2.5 – Riatdhesimi

1. Secili shtet anëtar do të sigurojë që detarët në anijet që mbajnë flamurin e tyre, të kenë të drejtën për t'u riatdhesuar në rrethanat e mëposhtme:

a) nëse marrëveshja e punës së detarëve përfundon ndërsa ata janë jashtë vendit;

b) kur marrëveshja e punës së detarëve përfundon;

i) nga pronari i anijes; ose

ii) nga detari për arsye të justifikueshme dhe, gjithashtu,

c) kur detarët nuk janë më në gjendje të zbatojnë detyrat e tyre bazuar në kontratën e tyre të punës ose nuk pritet që ata të zbatojnë detyrat e tyre në situata të veçanta.

2. Secili shtet anëtar do të sigurojë që ka klauzola të përshtatshme në ligjet dhe rregulloret e tij ose masa të tjera ose në marrëveshjet kolektive, të cilat caktojnë:

a) situatat kur detarët kanë të drejtë të riatdhesohen në përputhje me paragrafin 1/b dhe "c" të këtij Standardi;

b) kohëzgjatjen maksimale të periudhës së shërbimit në anije në bazë të së cilës detari fiton të drejtën për t'u riatdhesuar – këto periudha duhet të jenë më pak se 12 muaj; dhe

c) të drejtat specifike që do të jepen nga pronarët e anijeve për riatdhesim, duke përfshirë ato që lidhen me destinacionin e riatdhesimit, mënyrën e transportit, kostot e artikujve që do të mbulohen, si dhe marrëveshje të tjera që duhen bërë nga pronarët e anijeve.

3. Secili shtet anëtar do të ndalojë që pronarët e anijeve t'u kërkojnë detarëve të kryejnë një pagesë paraprake në lidhje me koston e riatdhesimit në fillim të punësimit të tyre, si dhe për të kompensuar koston e riatdhesimit nga pagat ose përfitime të tjera të detarëve përveç rastit kur detari është gjetur, në përputhje me ligjet ose rregulloret vendase ose masa të tjera ose marrëveshje kolektive të zbatueshme, në mosplotësim serioz të detyrimeve të punësimit të detarëve.

4. Ligjet dhe rregulloret vendase nuk do të cenojnë asnjë të drejtë të pronarëve të anijeve për të kompensuar koston e riatdhesimit nën marrëveshje kontraktuale të palëve të treta.

5. Në rast se një pronar anijeje dështon të marrë masa ose të përballojë kostot e riatdhesimit të detarëve që kanë të drejtë të riatdhesohen;

a) organi kompetent i shtetit anëtar, flamuri i të cilit drejton anijen do të organizojë për riatdhesimin e detarëve të interesuar; në rast se dështon të bëjë këtë, shteti prej të cilit ata duhet të riatdhesohen ose shteti i të cilit ata janë shtetas mund të organizojnë riatdhesimin e tyre dhe të kompensojnë kostot nga shteti anëtar me flamurin e të cilit udhëton anija;

b) kostot si pasojë e riatdhesimit të detarëve do t'i rikthehen pronarit të anijes nga shteti flamurin e të cilit mban anija;

c) shpenzimet e riatdhesimit nuk do t'u ngarkohen në asnjë mënyrë detarëve, përveçse kur është parashikuar ndryshe në paragrafin 3 të këtij udhëzimi.

6. Duke marrë parasysh instrumentet ndërkombëtarë të zbatueshëm, duke përfshirë Konventën Ndërkombëtare për Ndalimin e Anijeve, 1999, një shtet që ka paguar koston e riatdhesimit në bazë të këtij Kodi mund të ndalojë ose kërkojë mbajtjen në kontroll të anijeve të pronarit të interesuar derisa të jetë kryer rimbursimi në përputhje me paragrafin 5 të këtij standardi.

7. Secili shtet anëtar do të lehtësojë riatdhesimin e detarëve që shërbejnë në anije të cilat kërkohen në portet e tyre ose kalojnë në ujërat e tyre territoriale ose ujërat e brendshme, sikurse dhe zëvendësimin e tyre në bordin e anijes.

8. Në veçanti, një shtet nuk do t'i refuzojë të drejtën e riatdhesimit asnjë detari për shkak të situatës financiare të pronarit të anijes ose

paaftësisë së pronarit të anijes, ose mungesës së vullnetit për të zëvendësuar një detar.

9. Secili shtet anëtar do të kërkojë që anijet që mbajnë flamurin e tyre të mbajnë dhe t'u vënë në dispozicion detarëve një kopje të klauzolave kombëtare të zbatueshme në lidhje me riatdhesimin, të shkruar në një gjuhë të përshtatshme.

Udhëzues B2.5 – Riatdhesimi

Udhëzim B2.5.1 – E drejta

1. Detarët duhet të kenë të drejtë për t'u riatdhesuar:

a) në rastin e mbuluar nga standardi A2.5, paragrafi 1/a, pas mbarimit të periudhës së dhënies së njoftimit në përputhje me klauzolat e marrëveshjes së punës së detarëve;

b) në rastet e mbuluara nga standardi A2.5, paragrafi 1/b dhe "c":

i) në rast sëmundjeje ose plagosjeje ose kushteve mjekësore të cilat kërkojnë riatdhesimin e tyre kur janë në gjendje shëndetësore të mirë për të përballuar udhëtimin;

ii) në rastin e mbytjes së anijes;

iii) në rastin kur pronari i anijes nuk është më në gjendje të përmbushë detyrimet e tij ligjore dhe kontraktuale si një punëdhënës i detarëve për arsye falimentimi, shitje të anijes, ndryshim të regjistrimit të anijes ose çdo arsye tjetër të ngjashme me to;

iv) në rastin e bllokimit të anijes në një zonë lufte, siç është përcaktuar në ligjet ose rregulloret vendase ose marrëveshjet e punës së detarëve, në të cilën detari nuk ka leje të shkojë; dhe

v) në rast të përfundimit ose ndërprerjes së punës në përputhje me një vendim/gjykim industrial ose marrëveshje kolektive, ose përfundim të punësimit për ndonjë arsye të ngjashme.

2. Në përcaktimin e kohëzgjatjes maksimale të periudhave të shërbimit në anije bazuar në të cilën detarit i lind e drejta për t'u riatdhesuar, në përputhje me këtë Kod, duhet të merren parasysh faktorët që ndikojnë në mjedisin e punës së detarëve. Secili shtet anëtar duhet të kërkojë, në rastet kur është e mundur, që të shkurtojë këto periudha në kuadër të ndryshimeve dhe zhvillimeve teknologjike dhe mund të udhëhiqen nga rekomandime të bëra në lidhje me këtë çështje nga Komisioni Detar i Përbashkët.

3. Kostot që do të merren nga pronari i anijes për riatdhesim bazuar në standardin A2.5 duhet të përfshijnë të paktën sa më poshtë:

a) rruga e përzgjedhur për në destinacion për riatdhesim në përputhje me paragrafin 6 të këtij udhëzuesi;

b) strehim dhe ushqim nga momenti që detarët largohen nga anija derisa ata të mbërrijnë në destinacionin e riatdhesimit;

c) pagën dhe përfitimet nga momenti që detarët largohen nga anija derisa të mbërrijnë në destinacionin e riatdhesimit, nëse është parashikuar nga ligjet ose rregulloret vendase ose marrëveshjet kolektive;

d) transportin e 30 kg të bagazheve personale të detarëve deri në destinacionin e riatdhesimit; dhe

e) trajtim mjekësor, kur është i nevojshëm, derisa detarët të jenë në gjendje të mirë shëndetësore për të udhëtuar në destinacionin e riatdhesimit.

4. Koha e pritjes për t'u riatdhesuar dhe ajo e udhëtimit të riatdhesimit nuk duhet zbritur nga leja e paguar e akumular nga detarët.

5. Pronarëve të anijeve duhet t'u kërkohet të vazhdojnë të mbulojnë kostot e riatdhesimit derisa detarët në fjalë të mbërrijnë në destinacionin e përshkruar në bazë të këtij Kodi ose u është siguruar punësim i përshtatshëm në bordin e një anijeje që niset në një nga ato destinacione.

6. Secili shtet anëtar duhet të kërkojë që pronarët e anijeve të jenë përgjegjës për organizimin e riatdhesimit me mjete të përshtatshme dhe të shpejta. Mënyra normale e transportit duhet të jetë me anë të ajrit. Shteti anëtar duhet të përshkruajë destinacionin në të cilin mund të riatdhesohen detarët. Destinacioni duhet të përfshijë shtetet me të cilat detarët vlerësojnë se kanë një lidhje të konsiderueshme, duke përfshirë:

a) vendin në të cilin detarët pranuan të hyjnë në marrëveshje;

b) vendi i përcaktuar nga marrëveshja kolektive;

c) vendi i qëndrimit të detarëve; ose

d) ndonjë vend tjetër për të cilin është rënë dakord në kohën e marrjes në punë.

7. Detarët duhet të kenë të drejtë të zgjedhin midis destinacioneve të përshkruara vendin në të cilin duan të riatdhesohen.

8. E drejta për t'u riatdhesuar mund të bjerë nëse detarët e interesuar nuk e kërkojnë atë brenda një afati kohor të arsyeshëm që do të përcaktohet nga ligjet ose rregulloret vendase ose marrëveshjet kolektive.

Udhëzues B2.5.2 – Zbatimi nga shtetet anëtare

1. Çdo ndihmë praktike e mundshme duhet t'u jepet detarëve të ngecur në një port të huaj në pritje të riatdhesimit dhe në rast vonese të riatdhesimit të detarit, organi kompetent në portin e huaj duhet të sigurojë që përfaqësuesi lokal ose konsullor i shtetit të të cilit anija mban flamurin ose shtetit të kombësisë së detarit ose shtetit të qëndrimit siç është më e përshtatshme, të informohet menjëherë.

2. Secili shtet anëtar duhet të konsiderojë nëse parashikimi i duhur është bërë:

a) për kthimin e detarëve të punësuar në një anije që mban flamurin e një vendi të huaj, të cilët kanë dalë në breg në një port të huaj për arsye për të cilat nuk janë përgjegjës:

i) në portin në të cilin detari është marrë në punë; ose

ii) në një port të shtetit të kombësisë së detarit ose shtetit të tij të qëndrimit, siç është e përshtatshme; ose

iii) në një port tjetër për të cilin është rënë dakord ndërmjet detarit dhe kapitenit të anijes ose pronarit, me miratimin e organit kompetent ose bazuar në masa të tjera mbrojtëse të përshtatshme;

b) për kujdes mjekësor dhe mirëmbajtje të detarit të punësuar në një anije që mban flamurin e një shteti të huaj, e cila është nxjerrë në breg në një port të huaj si pasojë e sëmundjes ose plagosjes së ndodhur në shërbim të anijes dhe jo për shkak të sjelljes së tyre të papërshtatshme.

3. Nëse, detarët e rinj nën moshën 18 vjeç kanë shërbyer në një anije për të paktën katër muaj gjatë udhëtimit të tyre të parë në një shtet të huaj, dhe iu bëhet e qartë se nuk janë të përshtatshëm për jetën në det, atyre duhet t'u jepet mundësia të riatdhesohen jo me shpenzimet e tyre në portin e parë të përshtatshëm në të cilin ka shërbime konsullore të shtetit të flamurit ose të shtetit të kombësisë ose rezidencës të detarit të ri. Njoftimi i çdo riatdhesimi të tillë, për arsyet e thëna, duhet t'i jepet autoritetit që ka lëshuar dokumentacionin që ka bërë të mundur që detari i ri në fjalë të punësohet në det.

Rregullorja 2.6 – Kompensimi i detarit për humbjen ose mbytjen e anijes

Qëllimi: Të sigurojë që detarët do të kompensohen në rast se anija do të dëmtohet ose do të mbytet

1. Detarët kanë të drejtën e kompensimit të përshtatshëm në rast plagosjeje, braktisjeje ose humbjes së punës që vjen si pasojë e dëmtimit ose mbytjes së anijes.

Udhëzim A2.6 – Kompensimi i detarëve në rast dëmtimi ose mbytje të anijes

1. Secili shtet anëtar duhet të vendosë rregulla që sigurojnë që, në të gjitha rastet e dëmtimit ose mbytjes së anijes, pronari i saj duhet t'i paguajë secilit detar në bord një pagesë kompensimi ndaj papunësisë si shkak i këtij dëmtimi ose mbytjeje.

2. Rregullat e referuara në paragrafin 1 të këtij standardi nuk do të cenojnë asnjë të drejte tjetër ku një detar mund të ketë bazuar në ligjin vendas të shtetit anëtar të interesuar për humbje ose plagosje si pasojë e dëmtimit ose mbytjes së anijes.

Udhëzues B2.6 – Kompensimi i detarit në rast dëmtimi ose mbytjeje të anijes

Udhëzim B2.6.1 – Llogaritja e pagesës së kompensimit në rast papunësie

1. Pagesa e kompensimit për shkak të papunësisë si rezultat i dëmtimit ose mbytjes së anijes duhet të paguhet për ditët në të cilat në fakt detari mbetet pa punë me të njëjtën vlerë si pagat që paguhen bazuar në marrëveshjen e punës, por totali i pagesës së kompensimit që do t'i paguhet secilit prej detarëve do të kufizohet deri në pagat e dy muajve.

2. Secili shtet anëtar duhet të sigurojë që detarët kanë të njëjtin trajtim ligjor për kompensimin e këtyre zhdëmtimeve sikurse kanë për pagat e prapambetura të fituara gjatë shërbimit.

Rregullore 2.7 – Sasia/numri i personelit

Qëllimi: Të sigurojë që detarët punojnë në bordin e anijeve me personel të mjaftueshëm për mbarëvajtjen e sigurt, eficiente dhe të garantuar të anijes.

1. Secili shtet anëtar do të kërkojë që të gjitha anijet që mbajnë flamurin e tyre të kenë një numër të mjaftueshëm detarësh të punësuar në bordin e anijes për të garantuar që anijet operojnë të sigurta, dhe në mënyrë eficiente dhe duke marrë në konsideratë sigurinë nën të gjitha kushtet, duke marrë parasysh faktin e lodhjes së detarëve dhe natyrën e veçantë dhe kushtet e udhëtimit.

Udhëzimi A2.7 – Sasia/numri e personelit

1. Secili shtet anëtar do të kërkojë që të gjitha anijet që mbajnë flamurin e tyre të kenë një numër të mjaftueshëm detarësh në bord për të garantuar që anijet të punojnë të sigurta, në mënyrë eficiente dhe duke marrë parasysh sigurinë. Secila anije do të drejtohet nga një

ekuipazh që është i plotë, në kuadrin e numrit dhe kualifikimit, për të garantuar sigurinë e anijes dhe personelin e saj, nën të gjitha kushtet e punës, në përputhje me dokumentin për numrin e personelit të sigurt ose një dokument ekuivalent të lëshuar nga organi kompetent, dhe për të përmbushur standardet e kësaj Konvente.

2. Kur përcaktohet, miratohet ose rishikohet sasia e personelit, organi kompetent duhet të marrë parasysh nevojën për të shmangur ose minimizuar orë pune të zgjatura, për të garantuar pushim të mjaftueshëm dhe për të kufizuar lodhjen, sikurse dhe parimet e zbatueshme në instrumentet ndërkombëtare, veçanërisht ato të Organizatës Ndërkombëtare Detare, për numrin e personelit.

3. Kur përcaktohet sasia e personelit, organi kompetent do të marrë parasysh të gjitha kërkesat e rregullores 3.2 dhe standardit A3.2 në lidhje me ushqimin dhe furnizimin me ushqim.

Udhëzues B2.7 – Sasia (numri) personelit

Udhëzues B2.7.1 – Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

1. Secili shtet anëtar duhet të mbajë, ose të bindet që ka një mekanizëm eficient për analizimin dhe zgjidhjen e ankesave ose mosmarrëveshjeve që lidhen me sasinë e personelit në një anije.

2. Përfaqësuesit e organizatave të pronarëve të anijeve dhe detarëve duhet të marrin pjesë, me ose pa persona të tjerë ose autoritete, në funksionimin e këtij mekanizmi.

Rregullorja 2.8 – Zhvillimi i karrierës dhe aftësive profesionale, si dhe mundësitë për punësimin e detarëve

Qëllimi: Të nxitë zhvillimin e karrierës dhe aftësive profesionale, si dhe mundësitë e punësimit për detarët

1. Secili shtet anëtar do të ketë politika kombëtare për promovimin e punësimit në sektorin detar dhe të inkurajojë zhvillimin e karrierës dhe aftësive dhe mundësi punësimi më të madh për detarët që banojnë në territorin e tij.

2. Qëllimi i politikave të referuara në paragrafin 1 të këtij standardi do të jenë për të ndihmuar detarët të forcojnë kompetencat, formimin profesional dhe mundësitë e punësimit të tyre.

3. Secili shtet anëtar, pasi të këshillohet me organizatat e interesit të pronarëve të anijeve dhe detarëve, do të vendosë objektiva të qartë për udhëzimin e formimit profesional, edukimit dhe trajnimit të detarëve detyrat e të cilëve në bordin e anijes lidhen në radhë të parë me punën dhe lundrimin e sigurt të anijes, përfshirë trajnimin e vazhdueshëm.

Udhëzim B 2.8.1 – Masat për të nxitur zhvillimin e karrierës dhe aftësive, dhe mundësitë e punësimit të detarëve

Masat për të realizuar objektivat e vendosur në standardin A2.8 mund të përfshijnë:

a) marrëveshje që sigurojnë zhvillim të karrierës dhe trajnim të aftësive me një pronar anijeje ose një organizatë pronarësh anijesh; ose

b) veprime për nxitjen e punësimit nëpërmjet përcaktimit dhe mbajtjes së regjistrave ose listave, me kategori të detarëve të kualifikuar; ose

c) nxitjen e mundësive, edhe në bord edhe në breg, për trajnim dhe edukim të mëtejshëm të detarëve, që siguron zhvillimin e aftësive dhe kompetencave të menaxhueshme, në mënyrë që të sigurohet dhe ruhet puna e denjë dhe të përmirësohet perspektiva individuale e punësimit dhe të plotësohen kushtet e tregut të punës,si dhe teknologjisë në ndryshim në industrinë detare.

Udhëzim B2.8.2 – Regjistrimi i detarëve

1. Në rastet kur regjistrat ose listat rregullojnë punësimin e detarëve, këta regjistra ose lista duhet të përfshijnë të gjitha kategoritë profesionale të detarëve në një mënyrë të përcaktuar nga ligji ose praktika vendase ose nga kontrata kolektive.

2. Detarët në një regjistër ose listë të tillë duhet të kenë përparësi punësimi për marinën.

3. Detarëve në këta regjistra ose lista do t'u kërkohet të jenë të disponueshëm për punë në një mënyrë që do të përcaktohet nga ligji ose praktika kombëtare ose nga marrëveshja kolektive.

4. Në shkallën që lejojnë ligjet ose rregulloret vendase, numri i detarëve në këta regjistra ose lista duhet të rishikohet në mënyrë periodike, me qëllim që të arrijë nivelet e duhura në përputhje me nevojën e industrisë detare.

5. Kur një ulje e numrit të detarëve në këta regjistra ose lista bëhet e domosdoshme, duhet të merren të gjitha masat e nevojshme për parandalimin ose minimizimin e ndikimeve negative për detarët, duke marrë parasysh

situatën ekonomike dhe shoqërore të vendit në fjalë.

TITULLI 3
STREHIMI, MJEDISET ÇLODHËSE, USHQIMI DHE FURNIZIMI ME USHQIME (KATERINGU)

Rregullorja 3.1 – Strehimi dhe mjediset çlodhëse

Qëllimi: Të sigurohet që detarët të kenë strehim të një niveli të kënaqshëm dhe mjedise çlodhëse në bord

1. Secili shtet anëtar do të sigurojë që anijet që lundrojnë nën flamurin e tij të sigurojnë dhe të ruajnë strehim në nivel të kënaqshëm dhe mjedise çlodhëse për detarët që punojnë ose jetojnë në bord ose për të dyja palët, në përputhje me qëllimin për të ruajtur e përmirësuar shëndetin dhe mirëqenien e detarëve.

2. Kërkesat në Kodin që vë në zbatim këtë Rregullore, të cilat lidhen me ndërtimin dhe pajisjen e anijeve do të zbatohen vetëm për anijet e ndërtuara në datën apo pas datës së hyrjes në fuqi të kësaj Konvente për shtetin anëtar përkatës. Për anijet e ndërtuara para asaj date, do të vazhdojnë të zbatohen kërkesat në lidhje me ndërtimin dhe pajisjen e anijeve që parashikohen në Konventën për Strehimin e Ekuipazheve (e rishikuar) të vitit 1949 (nr. 92) dhe në Konventën për Strehimin e Ekuipazheve (dispozita shtesë) të vitit 1970 (nr. 133), në masën që ishin të zbatueshme para asaj date, sipas ligjeve ose praktikave të vendit anëtar përkatës. Një anije do të quhet se është ndërtuar në datën kur është shtrirë apo vendosur struktura e saj fillestare (baza e skeletit) ose kur ajo është në një fazë të ngjashme të ndërtimit.

3. Përveç kur parashikohet shprehimisht ndryshe, çfarëdo kërkese sipas një shtese të Kodit në lidhje me sigurimin e mjediseve të strehimit dhe atyre çlodhëse për detarët do të zbatohet vetëm për anijet e ndërtuara në datën apo pas datës kur kjo shtesë hyn në fuqi për vendin Anëtar përkatës.

Standardi A3.1 – Strehimi dhe mjediset çlodhëse

1. Secili vend Anëtar do të miratojë ligje dhe rregullore që kërkojnë që anijet që lundrojnë nën flamurin e tij:

a) të plotësojnë standardet minimale për të siguruar që çdo strehim për detarët që punojnë apo jetojnë në bord apo për të dyja palët, të jetë i sigurt, i kënaqshëm dhe në përputhje me dispozitat e këtij Standardi; dhe

b) të kontrollohen për të garantuar përputhshmërinë fillestare dhe atë në vazhdimësi me ato standarde.

2. Në hartimin dhe zbatimin e ligjeve dhe rregulloreve për të zbatuar këtë Standard, pas këshillimit me organizatat e pronarëve të anijeve dhe të punonjësve detarë, autoriteti kompetent:

a) do të marrë parasysh Rregulloren 4.3 dhe dispozitat e Kodit që i bashkëlidhen asaj mbi mbrojtjen dhe sigurinë e shëndetit dhe parandalimin e aksidenteve, në këndvështrimin e nevojave të posaçme të punonjësve detarë që jetojnë dhe punojnë në bordin e anijes, si edhe

b) do t'u japë vëmendjen e duhur udhëzimeve që përmbahen në Pjesën B të këtij Kodi.

3. Inspektimet e kërkuara sipas Rregullores 5.1.4 do të kryhen kur:

a) një anije po regjistrohet apo po riregjistrohet; ose

b) strehimi i një punonjësi detar në një anije është ndryshuar në mënyrë thelbësore.

4. Autoriteti kompetent do të kushtojë vëmendje të veçantë për të siguruar zbatimin e kërkesave të kësaj Konvente në lidhje me:

a) përmasat e dhomave dhe hapësirave të tjera për strehim;

b) ngrohjes dhe ajrimit;

c) zhurmave e dridhjeve dhe faktorëve të tjerë mjedisorë;

d) mjediseve sanitare;

e) ndriçimit; dhe

f) vendosjes në mjedise spitalore.

5. Autoriteti kompetent i secilit vend anëtar do të kërkojë që anijet që lundrojnë nën flamurin e tij të plotësojnë standardet minimale për strehimin dhe mjediset çlodhëse në bord, siç parashikohen në paragrafët 6 deri 17 të këtij standardi.

6. Në lidhje me kërkesat e përgjithshme për strehim:

a) do të ketë lartësi të përshtatshme në të gjitha strehimet për punonjësit detarë; lartësia e dhomës (tavanit) në të gjitha strehimet e punonjësve detarë ku është e nevojshme lëvizja e lirë dhe e plotë do të jetë jo më pak se 203

centimetra; autoriteti kompetent mund të lejojë një ulje të kufizuar në lartësi në cilëndo hapësirë apo pjesë të kësaj hapësire në një strehim ku pranohet se një ulje e tillë:

i) është e arsyeshme; dhe

ii) nuk do të sjellë, si rrjedhojë, një gjendje të parehatshme për punonjësit detarë;

b) strehimi do të izolohet në mënyrën e duhur;

c) në anijet që nuk janë anije për udhëtarë, siç përcaktohet në Rregulloren 2/e dhe "f" të Konventës Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det të vitit 1974, të ndryshuar (Konventa SOLAS), dhomat e fjetjes do të caktohen sipër vijës që tregon nivelin kur anija zhytet me ngarkesë të plotë në mes apo në pupën e anijes, përveçse në raste përjashtimore kur masa, tipi apo shërbimi që ka për qëllim anija e bën praktikisht të pamundur çfarëdolloj vendndodhje tjetër, e në këtë rast, dhomat e fjetjes mund të caktohen në pjesën e përparme të anijes por në asnjë rast përpara përforcuesit (mbrojtësit) nga përplasjet;

d) në anijet e udhëtarëve dhe në anijet e posaçme të ndërtuara në përputhje me Kodin e Sigurisë për Anijet për Qëllime të Posaçme të IMO-s (Organizatës Ndërkombëtare Detare) të vitit 1983 dhe me variantet vijuese (të quajtura më poshtë "anijet për qëllime të posaçme"), autoriteti kompetent, me kusht që të jenë bërë rregullimet e mjaftueshme për ndriçimin dhe ajrimin, mund të lejojë që dhomat e fjetjes të jenë nën vijën e zhytjes së anijes me ngarkesë të plotë por në asnjë rast ato nuk to të gjenden direkt poshtë korridoreve të punës;

e) nuk do të ketë dalje të drejtpërdrejta te dhomat e fjetjes nga hapësirat e ngarkesave dhe ato të makinerive ose nga kuzhinat, magazinat, dhomat e tharjes apo nga hapësirat e përbashkëta sanitare; ajo pjesë e strukturës mbrojtëse përforcuese që i ndan këto vende nga dhomat e fjetjes dhe nga strukturat mbrojtëse përforcuese të jashtme do ketë një ndërtim efikas prej çeliku apo prej një lënde tjetër të miratuar dhe do të jetë e papërshkueshme nga uji dhe nga gazrat;

f) materialet e përdorura për të ndërtuar struktura mbrojtëse përforcuese të brendshme dhe për veshjet apo shtrimet e brendshme, dyshemetë dhe nyjat bashkuese do të jenë të përshtatshme për qëllimin e tyre dhe të tilla që të sigurojnë një mjedis të shëndetshëm;

g) do të sigurohet një ndriçim i përshtatshëm dhe kanalizime të mjaftueshme; dhe

h) mjediset e strehimit dhe ato çlodhëse, si edhe mjediset për furnizimin me ushqim do të jenë në përputhje me kërkesat në Rregulloren 4.3 dhe me dispozitat e Kodit që lidhen me të, mbi mbrojtjen e shëndetit dhe sigurisë dhe me parandalimin e aksidenteve, veçanërisht në lidhje me parandalimin e rrezikut të ekspozimit ndaj niveleve të rrezikshme të zhurmave dhe dridhjeve, si edhe ndaj kimikateve e faktorëve të tjerë të mjedisit rrethues në bordin e anijeve dhe për të siguruar një mjedis të pranueshëm jetese dhe pune në bord për punonjësit detarë.

7. Në lidhje me kërkesat për ajrimin dhe ngrohjen:

a) dhomat e fjetjes dhe ato të ngrënies do të jenë të ajrosura në mënyrë të përshtatshme;

b) anijet, përveç atyre që janë rregullisht të përfshira në veprimtari tregtare ku kushtet klimaterike të temperaturës nuk e kërkojnë këtë, do të jenë të pajisura me ajër të kondicionuar për strehimin e punonjësve detarë për çdo dhomë centrali të veçantë dhe për çdo dhomë kontrolli qendrore të makinerive;

c) të gjitha hapësirat sanitare do të kenë ajrim në ajër të pastër, të pavarur nga cilado pjesë tjetër e strehimeve; dhe

d) do të sigurohet ngrohtësi e pranueshme përmes një sistemi të përshtatshëm ngrohje, përveçse në anijet që udhëtojnë vetëm në zona me klimë tropikale.

8. Në lidhje me kërkesat për ndriçim, përveç rregullimeve të posaçme që mund të lejohen në anijet e udhëtarëve, dhomat e fjetjes dhe dhomat e ngrënies do të ndriçohen nga drita natyrale dhe do t'u sigurohet edhe ndriçim artificial i përshtatshëm.

9. Kur kërkohet strehim me fjetje në bordin e anijeve, do të zbatohen kërkesat e mëposhtme për dhomat e fjetjes:

a) në anijet që nuk janë anije për transport udhëtarësh, do të sigurohet një dhomë fjetje individuale për secilin punonjës detar; në rastin e anijeve me tonazh bruto më pak se 3,000 apo të anijeve që përdoren për qëllime të veçanta, mund të lejohen përjashtime nga kjo kërkesë nga autoriteti kompetent pas këshillimeve me organizatat e pronarëve të anijeve dhe ato të punonjësve detarë të interesuar;

b) do të sigurohen dhoma fjetje të ndara për burrat dhe gratë;

c) dhomat e fjetjes do të jenë të një përmase të përshtatshme dhe të pajisura në mënyrën e duhur, me qëllim që të sigurohet një qëndrim arsyeshmërisht i rehatshëm dhe të lehtësohet një qëndrim i rregullt;

d) do të sigurohet një shtrat i veçantë për secilin punonjës detar në të gjitha rrethanat;

e) përmasat minimale të brendshme të një shtrati do të jenë të paktën 198 centimetra me 80 centimetra;

f) në dhomat e fjetjes për punonjësit detarë me vetëm një shtrat, hapësira e dyshemesë nuk do të jetë më pak se:

i) 4.5 metra katrorë në anijet me tonazh bruto më pak se 3,000;

ii) 5.5 metra katrorë në anijet me tonazh bruto 3,000 ose më shumë por gjithsesi më pak se 10,000 tonazh bruto;

iii) 7 metra katrorë në anijet me tonazh bruto 10,000 apo më shumë;

g) megjithatë, me qëllim që të sigurohen dhoma fjetjeje me një shtrat në anijet me më pak se 3,000 tonazh bruto, anijet e udhëtarëve dhe anijet që përdoren për qëllime të posaçme, autoriteti kompetent mund të lejojë një hapësirë dyshemeje më të vogël;

h) në anijet me më pak se 3,000 tonazh bruto, përveç anijeve të udhëtarëve dhe anijeve që përdoren për qëllime të posaçme, dhomat e fjetjes mund të strehojnë jo më shumë se dy punonjës detarë;

Hapësira e dyshemesë së këtyre dhomave të fjetjes do të jetë jo më pak se 7 metra katrorë;

i) në anijet e udhëtarëve dhe anijet që përdoren për qëllime të posaçme, hapësira e dyshemesë së dhomave të fjetjes për punonjësit detarë që nuk kryejnë detyra si oficerë të anijeve, nuk do të jetë më pak se:

i) 7.5 metra katrorë në dhomat që strehojnë dy persona;

ii) 11.5 metra katrorë në dhomat që strehojnë tre persona;

iii) 14.5 metra katrorë në dhomat që strehojnë katër persona;

j) në anijet që përdoren për qëllime të posaçme dhomat e fjetjes mund të strehojnë më shumë se katër persona;

Sipërfaqja e dyshemesë te këto dhoma fjetjeje do të jetë jo më pak se 3.6 metra katrorë për person;

k) në anijet që nuk janë për udhëtarët dhe në anijet që përdoren për qëllime të posaçme, dhomat e fjetjes për punonjësit detarë të cilët kryejnë detyra si oficerë të anijes, në rastet kur nuk sigurohet një dhomë ndenjeje vetjake apo dhomë për qëndrimin gjatë ditës, sipërfaqja e dyshemesë për person do të jetë jo më pak se:

i) 7.5 metra katrorë në anijet me tonazh bruto më të vogël se 3,000;

ii) 8.5 metra katrorë në anijet me tonazh bruto 3,000 ose më shumë por më pak se 10,000 tonazh bruto;

iii) 10 metra katrorë në anijet me tonazh bruto 10,000 ose më shumë;

l) në anijet për transportin e udhëtarëve dhe në anijet që përdoren për qëllime të posaçme, sipërfaqja për punonjësit detarë që kryejnë detyrat e oficerëve të anijeve, në rastet kur nuk sigurohet një dhomë ndenjeje vetjake apo dhomë për qëndrimin gjatë ditës, sipërfaqja e dyshemesë për person për oficerët e rinj në detyrë do të jetë jo më pak se 7.5 metra katrorë dhe për oficerët më të vjetër e më të lartë në detyrë jo më pak se 8.5 metra katrorë; oficerët e rinj supozohet se veprojnë në nivelin operacionaldhe se oficerët e vjetër apo më të lartë në detyrë veprojnë në nivel drejtues;

m) kapiteni, kryeinxhinieri dhe oficeri drejtues për lundrimin do të kenë, veç dhomave të tyre të fjetjes, një dhomë mbledhje me vende ulur, një dhomë për qëndrimin gjatë ditës apo një hapësirë të barasvlershme shtesë; anijet me tonazh bruto më pak se 3,000 mund të përjashtohen nga kjo kërkesë nga autoriteti kompetent pas këshillimit me organizatat e interesuara të pronarëve të anijeve dhe ato të punonjësve detarë;

n) për secilin banor, mobilimi do të përfshijë një dollap për mbajtjen e rrobave me hapësirë të mjaftueshme (më e pakta 475 litra) dhe një raft apo hapësirë të barasvlershme prej jo më pak se 56 litra;

Nëse rafti është i futur në dollapin e rrobave, atëherë vëllimi minimal i kombinuar i dollapit do të jetë 500 litra; ai do të pajiset me një raft dhe do të jetë i mbyllshëm me kyç për të siguruar privatësinë;

o) secila dhomë fjetjeje do të pajiset me një tavolinë e cila mund të jetë e fiksuar, që hapet dhe mbyllet apo e tillë që hapet duke e rrëshqitur, si edhe me një rregullim si të jetë i nevojshëm për sa i përket të ndenjurit ulur në mënyrë të rehatshme.

10. Në lidhje me kërkesat për dhomat e ngrënies:

a) dhomat e ngrënies do të vendosen veç nga dhomat e fjetjes dhe sa më afër kuzhinës që të jetë e mundur; anijet me tonazh bruto më të vogël se 3,000 mund të përjashtohen nga kjo kërkesë nga autoriteti kompetent pas këshillimit me organizatat e interesuara të pronarëve të anijeve dhe ato të punonjësve detarë; dhe

b) dhomat e ngrënies do jenë të përmasave të përshtatshme e me kushte mjaftueshmërisht të rehatshme, si edhe të mobiluara e të pajisura në mënyrën e duhur (duke përfshirë mjediset apo lehtësisë e nevojshme për larje dhe rifreskim), duke pasur parasysh numrin e punonjësve detarë që mund t'i përdorin ato njëkohësisht; duhet të sigurohen edhe dhoma ngrënie të veçanta apo të përbashkëta, si të jetë e përshtatshme.

11. Në lidhje me kërkesat për mjediset sanitare:

a) të gjithë punonjësit detarë do të kenë mundësi hyrjeje të lehtë te mjediset sanitare në anije, mjedise këto që përmbushin standardet minimale të shëndetit dhe higjienës, si edhe standarde të arsyeshme të qëndrimit të rehatshëm, duke siguruar mjedise të veçanta sanitare për burrat dhe gratë;

b) do të ketë hapësira sanitare lehtësisht të arritshme nga ura e lundrimit dhe nga hapësira e makinerive apo pranë qendrës së kontrollit të dhomës së motorëve; anijet me tonazh bruto më të vogël se 3,000 mund të përjashtohen nga kjo kërkesë nga autoriteti kompetent pas këshillimit me organizatat e interesuara të pronarëve të anijeve dhe ato të punonjësve detarë;

c) në të gjitha anijet do të sigurohet në një vend të përshtatshëm më e pakta një banjë, lavaman dhe një vaskë apo dush, ose të dyja bashkë, për çdo gjashtë persona të cilët nuk kanë mjedise të tilla personale;

d) me përjashtim të anijeve të udhëtarëve, çdo dhome fjetjeje duhet t'i sigurohet një lavaman që ka si ujë të ngrohtë ashtu edhe ujë të ftohtë të rrjedhshëm, përveçse në rastet kur ky lavaman ndodhet në banjën private të siguruar për atë dhomë fjetje;

e) në anijet e udhëtarëve që përfshihen normalisht në udhëtime për një kohëzgjatje jo më shumë se katër orë, autoriteti kompetent duhet të marrë parasysh në mënyrën e duhur bërjen e rregullimeve të posaçme ose uljen e numrit të mjediseve të kërkuara; dhe

f) uji i ngrohtë dhe uji i ftohtë i rrjedhshëm do të jenë të mundshme në të gjitha vendet e larjes.

12. Në lidhje me kërkesat për strehim spitalor, anijet që mbajnë 15 ose më shumë punonjës detarë dhe përfshihen në udhëtime për një kohëzgjatje më shumë se tri ditë do të sigurojnë strehim spitalor të posaçëm për t'u përdorur vetëm për qëllime mjekësore; autoriteti kompetent mund ta pakësojë këtë kërkesë për anijet që janë të përfshira në tregtinë bregdetare; kur miraton strehimin spitalor në bord, autoriteti kompetent do të sigurojë që ky strehim në çfarëdo kushtesh të motit, do të jetë i lehtë për t'u arritur, do të sigurojë një strehim të rehatshëm për shtrimin aty dhe do të mundësojë dhënien e ndihmës së menjëhershme e të përshtatshme.

13. Do të jenë të disponueshme mjedise lavanderie të pajisura në mënyrën e duhur dhe në një vendndodhje të përshtatshme.

14. Të gjitha anijet do të kenë një hapësirë apo disa hapësira në kuvertë te të cilat punonjësit detarë mund të qëndrojnë kur nuk janë në detyrë, të cilat mbulojnë një sipërfaqe të mjaftueshme duke pasur parasysh përmasat e anijes dhe numrin e punonjësve detarë në bord.

15. Të gjitha anijet do të pajisen me zyra të veçanta ose me një zyrë të përbashkët të anijes për t'u përdorur nga departamentet e kuvertës dhe të motorëve; anijet me tonazh bruto më të vogël se 3,000 mund të përjashtohen nga kjo kërkesë nga autoriteti kompetent pas këshillimit me organizatat e interesuara të pronarëve të anijeve dhe ato të punonjësve detarë.

16. Anijet që tregtojnë rregullisht në porte të infektuara nga mushkonjat do të pajisen me pajisje të përshtatshme, siç do të kërkohet nga autoriteti kompetent.

17. Mjedise çlodhëse të përshtatshme për punonjësit detarë, si edhe pajisjet dhe shërbimet, siç do të përshtaten për të plotësuar nevojat e veçanta të punonjësve detarë të cilët duhet të

jetojnë dhe punojnë në anije, do të sigurohen në bord për përdorim nga të gjithë punonjësit detarë, duke pasur parasysh Rregulloren 4.3 dhe dispozitat e Kodit që i bashkëlidhen asaj për mbrojtjen e shëndetit dhe sigurisë dhe për parandalimin e aksidenteve.

18. Autoriteti kompetent do të kërkojë që të kryhen inspektime e kontrolle të shpeshta në bordin e anijeve, nga ose nën autoritetin e kapitenit, për të siguruar që strehimi i punonjësve detarë të jetë i pastër, i banueshëm në mënyrë të kënaqshme dhe i mirëmbajtur në gjendjen e duhur për sa u përket riparimeve.

19. Në rastin e anijeve, kur është e nevojshme që të mbahen parasysh, pa asnjë dallim, interesat e punonjësve detarë që kanë praktika të ndryshme dhe të dallueshme fetare dhe shoqërore, autoriteti kompetent, pas këshillimeve me organizatat e interesuara të pronarëve të anijeve dhe të punonjësve detarë, mund të lejojë ndryshime të zbatuara në mënyrë të drejtë të këtij standardi, me kusht që këto ndryshime të mos rezultojnë në lehtësira më pak të favorshme sesa ato të cilat do të rezultonin nga zbatimi i këtij standardi.

20. Secili vend anëtar, pas këshillimeve me organizatat e interesuara të pronarëve të anijeve dhe të punonjësve detarë, mund të përjashtojë anijet me tonazh bruto më pak se 200,në rastet kur kjo është e arsyeshme, duke pasur parasysh përmasat e anijes dhe numrin e personave në bord në lidhje me kërkesat e këtij standardi si më poshtë:

a) paragrafët 7/b, 11/d dhe 13; si edhe

b) paragrafin 9/f dhe "h" deri "l" (përfshirë), vetëm në lidhje me sipërfaqen e dyshemesë.

21. Çfarëdo përjashtimesh në lidhje me kërkesat e këtij standardi mund të bëhen vetëm kur janë të lejuara shprehimisht në këtë standard dhe vetëm për rrethana të veçanta në të cilat këto përjashtime mund të justifikohen qartë dhe duke iu nënshtruar mbrojtjes së shëndetit dhe sigurisë së punonjësve detarë.

Udhëzimi B3.1 – Strehimi dhe mjediset çlodhëse

Udhëzimi B3.1.1 – Projektimi dhe ndërtimi

1. Ndarjet e jashtme të dhomave të fjetjes dhe të dhomave të ngrënies duhet të jenë të izoluara në mënyrën e duhur. Të gjitha veshjet e makinerive dhe të gjitha muret ndarëse të kuzhinave dhe të hapësirave të tjera në të cilat prodhohet nxehtësi duhet të jenë të izoluara në mënyrën e duhur në rastet kur është e mundur që nxehtësia të shkojë në mjediset e përbashkëta apo në rrugëkalimet. Duhet gjithashtu të merren masa për të siguruar mbrojtje nga efektet e nxehtësisë së tubave të avullit apo ato të ujit të nxehtë apo të të dyjave.

2. Dhomat e fjetjes, dhomat e ngrënies, dhomat e mjediseve çlodhëse dhe korridoret duhet të izolohen në mënyrën e duhur për të parandaluar kondensimin ose mbinxehjen.

3. Sipërfaqet e ndarjeve dhe ato të pjesëve të poshtme të kuvertës duhet të jenë të bëra me material që është i lehtë për t'u pastruar. Nuk duhet përdorur asnjë formë ndërtimi që krijon kushte për mbledhjen e parazitëve apo papastërtive.

4. Sipërfaqet e ndarjeve dhe ato të poshtme të kuvertës në dhomat e fjetjes dhe ngrënies duhet të jenë lehtësisht të pastrueshme dhe me ngjyra të lehta, të punuara me material johelmues dhe rezistent.

5. Tavanet në të gjitha strehimet e punonjësve detarë duhet të bëhen me material dhe ndërtim paraprakisht të miratuar dhe duhet të sigurojnë një sipërfaqe jo të rrëshqitshme, të papërshkueshme nga lagështira dhe të lehtë për t'u pastruar.

6. Në raste kur dyshemetë janë ndërtuar prej materialesh të përbëra nga disa pjesë, duhet bërë profilizimi i duhur i nyjave bashkuese me anët për të shmangur të çarat apo plasaritjet.

Udhëzimi B 3.1.2 – Ajrimi

1. Sistemi i ajrimit për dhomat e fjetjes dhe dhomat e ngrënies duhet të kontrollohet për të mbajtur ajrin në kushte të kënaqshme dhe për të siguruar mjaftueshmërinë e lëvizjes së ajrit në të gjitha kushtet e motit dhe klimës.

2. Sistemet e ajrit të kondicionuar, qofshin të qendërzuara apo të tipit me njësi individuale, duhet të projektohen në një mënyrë të tillë që:

a) të ruajnë ajrin në një temperaturë dhe lagështi relative të kënaqshme në krahasim më kushtet e ajrit jashtë, për të garantuar mjaftueshmërinë e ndryshimeve të ajrit në të gjitha hapësirat me ajër të kondicionuar, duke pasur parasysh veçoritë e ndryshme të operacioneve në det dhe për të mos shkaktuar zhurma apo dridhje të tepërta; si edhe

b) të lehtësojnë pastrimin dhe dezinfektimin e lehtë për të parandaluar apo kontrolluar përhapjen e sëmundjeve.

3. Energjia për funksionimin e ajrimit të kondicionuar dhe ndihmat e tjera për ajrim, të kërkuara në paragrafët pararendës të këtij

udhëzimi duhet të jenë të disponueshme në çdo kohë kur punonjësit detarë jetojnë ose punojnë në bord dhe kushtet e kërkojnë këtë.

Megjithatë, kjo energji nuk është e nevojshme të sigurohet nga një burim emergjence.

Udhëzimi B 3.1.3 – Ngrohja

1. Sistemi i ngrohjes së strehimeve të punonjësve detarë duhet të jetë në veprim në çdo kohë kur punonjësit detarë jetojnë apo punojnë në bordin e anijes dhe kushtet e kërkojnë këtë.

2. Në të gjitha anijet ku kërkohet një sistem ngrohjeje, ngrohja duhet të bëhet përmes ujit të nxehtë, ajrit të ngrohtë, avullit apo diçka tjetër të barasvlershme me to. Megjithatë, brenda zonës së strehimit, avulli nuk duhet të përdoret si mjet për të përcjellë nxehtësi. Sistemi i ngrohjes duhet të jetë i aftë që të ruajë temperaturën në strehimet e punonjësve detarë në një nivel të kënaqshëm sipas kushteve normale të motit dhe klimës që ka më shumë gjasa të ndeshen brenda veprimtarisë në të cilën është e përfshirë anija. Autoriteti kompetent duhet të përcaktojë standardin që duhet siguruar.

3. Radiatorët dhe aparatet e tjera të ngrohjes duhet të vendosen dhe të mbulohen, kur është e nevojshme, për të shmangur rrezikun e zjarrit apo mundësinë që t'u shkaktojnë kushte të parehatshme banorëve.

Udhëzimi B 3.1.4 – Ndriçimi

1. Në të gjitha anijet duhet të sigurohet dritë elektrike në strehimet e punonjësve detarë.

Nëse nuk ka dy burime të pavarura të elektricitetit për ndriçim, atëherë duhet të sigurohet ndriçim shtesë nëpërmjet llambave apo pajisjeve ndriçuese të ndërtuara posaçërisht për përdorim emergjence.

2. Në dhomat e fjetjes, një llambë elektrike për lexim duhet të vendoset te koka e secilit shtrat.

3. Standarde të përshtatshme të ndriçimit natyral dhe artificial duhet të rregullohen nga autoriteti kompetent.

Udhëzimi B 3.1.5 – Dhomat e fjetjes

1. Duhet të ketë rregullime të përshtatshme për shtretërit në bord, për ta bërë sa më të rehatshëm që të jetë e mundur qëndrimin për punonjësit detarë dhe cilindo shoqërues që ata kanë në bord.

2. Në rastet kur bëhet e mundur nga përmasat e anijes, veprimtaria në të cilën ajo është e përfshirë dhe struktura e saj e brendshme, dhomat e fjetjes duhet të planifikohen që të jenë të pajisura me një banjë private, çka përfshin një tualet, me qëllim që të sigurohet në masën e arsyeshme, rehatia për banorët dhe të mundësohet çlodhja.

3. Në masën e zbatueshme, dhomat e fjetjes të punonjësve detarë duhet të rregullohen në një mënyrë të tillë që vëzhguesit (punonjësit në detyrë) të qëndrojnë veçmas dhe që gjatë ditës së punës asnjë punonjës detar të mos ndajë dhomën me një vëzhgues (roje).

4. Në rastin e punonjësve detarë që kryejnë detyrën e nënoficerëve, nuk duhet të vendosen më shumë se dy nënoficerë për çdo dhomë fjetjeje.

5. Duhet marrë parasysh edhe mundësia për ta shtrirë mjedisin dhe lehtësirat e referuara te standardi A3.1, paragrafi 9 (m), tek oficeri i dytë inxhinier (zëvendëskryeinxhinieri), kurdoherë që kjo është e zbatueshme.

6. Hapësira e zënë nga shtretërit dhe dollapët, raftet dhe karriget apo ndenjëset duhet të përfshihet në matjen e sipërfaqes së dyshemesë. Hapësira të vogla ose pa formë të rregullt, të cilat nuk i shtohen efektivisht hapësirës së disponueshme për lëvizje të lirë e që gjithashtu nuk mund të përdoren për të vendosur aty mobilie, duhet të përjashtohen.

7. Shtretërit nuk duhet të vendosen në lidhje apo radhë në më shumë se dy; në rastin e shtretërve të vendosur përgjatë anës së anijes, duhet të ketë vetëm një lidhje në rastet kur drita anësore vjen nga sipër një shtrati.

8. Shtrati më i ulët në një lidhje dyshe duhet të jetë jo më pak se 30 centimetra mbi nivelin e dyshemesë; shtrati i sipërm duhet të vendoset afërsisht në baraslargësi ndërmjet fundit të shtratit të poshtëm dhe pjesës më të ulët të trarëve të tavanit.

9. Struktura dhe nëse ka, pjesa mbështetëse e një shtrati duhet të ndërtohet me material të miratuar paraprakisht, i cili duhet të jetë i fortë, i lëmuar dhe të mos ketë gjasa të gërryhet apo të krijojë kushte për parazitët.

10. Nëse për ndërtimin e shtretërve përdoren korniza apo struktura me tuba, ato duhet të jenë plotësisht të shtrënguara e të izoluara dhe pa plasaritje që krijojnë mjedis për parazitët.

11. Secili shtrat duhet të pajiset me një dyshek të rehatshëm me pjesë zbutëse, ose një dyshek të kombinuar me pjesë zbutëse, përfshirë pjesën e poshtme dhe pjesën e dyshekut.

Nuk duhet të përdoret material ose pjesë që mund të krijojnë kushte për qëndrimin e

parazitëve.

12. Kur një shtrat vendoset mbi tjetrin, një shtresë që nuk lejon kalimin e pluhurave duhet të vendoset nën dyshekun e poshtëm ose në pjesën e poshtme të shtratit të sipërm

13. Mobiliet duhet të jenë me material të fortë e të lëmuar, në mënyrë që të mos shtrembërohen ose gërryhen.

14. Dhomat e fjetjes duhet të pajisen me perde apo material të barasvlershëm për pengimin e dritave anësore.

15. Dhomat e fjetjes duhet të pajisen me një pasqyrë, dollapë të vegjël për sendet që kërkohen të mbahen në banjë, raft librash dhe një numër të mjaftueshëm varëse rrobash.

Udhëzimi B 3.1.6 – Dhomat e ngrënies

1. Mjediset e dhomave të ngrënies mund të jenë të përbashkëta ose të ndara. Vendimi në lidhje me këtë duhet të merret pas këshillimeve me përfaqësuesit e punonjësve detarë dhe të pronarëve të anijeve dhe duhet t'i nënshtrohet miratimit të autoritetit kompetent. Duhen pasur parasysh faktorë të tillë si përmasat e anijes dhe nevojat e dallueshme kulturore, fetare dhe shoqërore të punonjësve detarë.

2. Në rastet kur do të sigurohen mjedise të ndara të dhomave të ngrënies, atëherë duhet të sigurohen dhoma të veçanta ngrënie për:

a) kapitenin dhe oficerët; dhe

b) nënoficerët dhe punonjësit e tjerë detarë.

3. Në anijet që nuk merren me transport udhëtarësh, sipërfaqja e dyshemesë së planifikuar për numrin e personave të ulur për punonjësit detarë duhet të jetë jo më pak 1.5 metra katrorë për person.

4. Në të gjitha anijet, dhomat e ngrënies duhet të pajisen me tavolina dhe ndenjëse të përshtatshme, të fiksuara ose të lëvizshme, të mjaftueshme për të mbajtur numrin më të madh të punonjësve detarë që kanë gjasa t'i përdorin në çfarëdo kohe të caktuar.

5. Duhet të jenë të disponueshme gjatë gjithë kohës kur punonjësit detarë janë në bord, sa më poshtë:

a) një frigorifer, i cili duhet të jetë i vendosur në një vend të arritshëm dhe që të ketë kapacitet të mjaftueshëm për numrin e personave që përdorin dhomën apo dhomat e ngrënies;

b) mjedise për pijet e ngrohta; dhe

c) mjedise për ujin e freskët.

6. Në rastet kur depot e disponueshme nuk mund të arrihen nga dhomat e ngrënies, duhet të sigurohen dollapë të përshtatshëm për mjetet e ngrënies dhe mjedise të përshtatshme për mjetet e larjes.

7. Pjesa e sipërme e tavolinave dhe ndenjëseve duhet të jetë prej materiali rezistent ndaj lagështirës.

Udhëzimi B 3.1.7 – Mjediset sanitare

1. Lavamanët dhe vaskat duhet të jenë të një përmase të përshtatshme dhe të ndërtuara me material të miratuar paraprakisht me një sipërfaqe të lëmuar, që nuk thyhet, thërrmohet apo gërryhet.

2. Të gjitha banjat duhet të jenë sipas një modeli apo strukture të miratuar paraprakisht dhe të pajisura me një furnizim uji të rrjedhshëm apo me një mjet tjetër pastrues, si p.sh., me ajër, të cilat janë të disponueshme në çdo kohë dhe janë të kontrollueshme në mënyrë të pavarur.

3. Mjediset sanitare të parashikuara për përdorim nga më shumë se një person duhet të plotësojnë kërkesat e mëposhtme:

a) dyshemetë duhet të jenë të ndërtuara me një material të miratuar paraprakisht, të papërshkueshëm nga uji dhe duhet të kenë nivelimin dhe kanalizimet e duhura;

b) ndarjet duhet të jenë prej çeliku apo materiali tjetër të miratuar paraprakisht dhe duhet të jenë të papërshkueshme nga uji për të paktën 23 centimetra mbi nivelin e mbulesës apo tavanit;

c) strehimi duhet të jetë mjaftueshëm i ndriçuar, i ngrohur dhe i ajrosur;

d) tualetet duhet të jenë të vendosura në vende të arritshme, por të ndara, nga dhomat e fjetjes dhe dhomat e larjes, pa mundësi të drejtpërdrejtë hyrje nga dhomat e fjetjes apo nga një kalim ndërmjet dhomave të fjetjes dhe tualeteve kur nuk ka hyrje tjetër; kjo kërkesë nuk zbatohet në rastet kur një tualet është i vendosur në një ndarje ndërmjet dy dhomave të fjetjes, të cilat kanë një numër total prej jo më shumë se katër punonjësish detarë; dhe

e) në rastet kur ka më shumë se një tualet në një ndarje, ato duhet të jenë të veçuara si pamje në mënyrë të mjaftueshme për të siguruar privatësinë.

4. Mjediset e lavanderisë të siguruara për punonjësit detarë duhet të përfshijnë:

a) makina larëse (lavatriçe);

b) makina tharëse ose dhoma të barasvlershme tharëse të ngrohura e të ajrosura në mënyrë të përshtatshme; dhe

c) hekura dhe tavolina për hekurosje apo pajisje të barasvlershme me to.

Udhëzimi B 3.1.8 – Strehimi spitalor

1. Strehimi spitalor duhet të projektohet me qëllim që të lehtësojë këshillimin dhe dhënien e ndihmës së parë mjekësore, si edhe për të ndihmuar në parandalimin e përhapjes së sëmundjeve infektive.

2. Rregullimi i hyrjes, shtretërve, ndriçimit, ajrimit, ngrohjes dhe furnizimit me ujë duhet të projektohet me qëllimin për të siguruar rehatinë dhe për të lehtësuar trajtimin e të shtruarve (pacientëve).

3. Numri i shtretërve spitalorë të kërkuar duhet të parashikohet nga autoriteti kompetent.

4. Mjedisi sanitar duhet të sigurohet për përdorim vetëm nga të shtruarit (pacientët) në mjedisin spitalor, qoftë si pjesë e vetë strehimit qoftë në afërsi të tij. Ky strehim sanitar duhet të përfshijë të paktën një tualet, një lavaman dhe një vaskë apo dush.

Udhëzimi B 3.1.9 – Mjedise të tjera

1. Në rastet kur janë siguruar mjedise të ndara për personelin e departamentit të motorëve për të ndërruar veshjet, këto mjedise:

a) duhet të ndodhen jashtë hapësirës së makinerive por lehtësisht të arritshme; dhe

b) të pajisura me dollapë individualë të mbyllshim, si edhe me vaska apo dushe apo me të dyja dhe me lavamanë që të kenë si ujë të ngrohtë edhe ujë të ftohtë të rrjedhshëm.

Udhëzimi B 3.1.10 – Shtresat dhe mbulesat, mjetet e ngrënies dhe dispozita të përziera

1. Secili vend anëtar duhet të marrë parasysh zbatimin e parimeve të mëposhtme:

a) shtresa dhe mbulesa të pastra, si edhe mjete për ngrënie duhet t'i jepen nga pronari i anijes të gjithë punonjësve detarë për përdorim në bord gjatë shërbimit të tyre në anije dhe këta punonjës detarë duhet të jenë përgjegjës për kthimin e tyre në kohën e përcaktuar nga kapiteni e pas përfundimit të shërbimit në anije;

b) shtresat dhe mbulesat duhet të jenë të një cilësie të mirë, dhe pjatat, filxhanët dhe mjetet e tjera të ngrënies duhet të jenë të një materiali të miratuar paraprakisht e të jenë të lehta për t'u pastruar; dhe

c) peshqirët, sapuni dhe letra higjienike duhet të sigurohen nga pronari i anijes për të gjithë punonjësit detarë.

Udhëzimi B 3.1.11 – Mjediset çlodhëse, posta dhe masat për vizita në bord

1. Mjediset dhe shërbimet çlodhëse duhet të rishikohen shpesh për të siguruar që ato janë të përshtatshme, duke pasur parasysh ndryshimet në nevojat e punonjësve detarë që rrjedhin nga zhvillimet teknike, operacionale dhe zhvillimet e tjera në industrinë e anijeve.

2. Mobilimet për mjediset çlodhëse duhet të përfshijnë minimalisht një raft librash, si edhe mjedise për të lexuar, shkruar dhe në rastet kur është e zbatueshme, për të luajtur.

3. Në lidhje me planifikimin e mjediseve çlodhëse, autoriteti kompetent duhet të ketë parasysh sigurimin e një klubi (bari).

4. Gjithashtu, duhen mbajtur parasysh për të përfshirë pa kosto për punonjësin detar, në rastet kur është e zbatueshme, edhe mjediset e mëposhtme:

a) një dhomë për pirje duhani;

b) vend për të parë televizor dhe për dëgjimin e emisioneve radiofonike;

c) vend për të parë filma, rezerva e të cilëve duhet të jetë e përshtatshme për të gjithë kohëzgjatjen e udhëtimit dhe kur është e nevojshme, edhe ndryshimin e saj në intervale të arsyeshme;

d) pajisje sportive, duke përfshirë pajisje për ushtrime, lojëra tavoline dhe lojëra në kuvertë;

e) në rastet kur është e mundur, ambiente për të notuar;

f) një bibliotekë që përmban libra profesionalë dhe libra të tjerë, rezerva e të cilëve duhet të jetë e mjaftueshme për të gjithë kohëzgjatjen e udhëtimit dhe që ndryshohet në intervale të arsyeshme;

g) mjedise për punime artizanale çlodhëse;

h) pajisje elektronike, të tilla si: radio, televizion, regjistrues video, lexues për DVD dhe disqe CD, kompjuterë dhe programe vetjake dhe magnetofona regjistrues e lexues kasetash;

i) në rastet kur është e nevojshme, sigurimin e bareve në bord për punonjësit detarë përveç kur këto janë në kundërshtim me zakonet kombëtare, fetare apo shoqërore; dhe

j) mundësi të arsyeshme për komunikime telefonike nga anija në tokë, si edhe mjedise e shërbime për internet dhe për shfrytëzimin e postës elektronike, në rastet kur është e mundur, duke përballuar shuma të arsyeshme të tarifave për përdorimin e këtyre shërbimeve.

5. Duhet të bëhet çdo përpjekje për të siguruar që përcjellja e postës së punonjësve detarë të jetë sa më e shpejtë dhe më e sigurt që të jetë e mundur. Gjithashtu, duhet të bëhen përpjekje që punonjësve detarë mos t'u kërkohen të paguajnë tarifa shtesë kur posta duhet të dërgohet në vend tjetër për shkak të rrethanave jashtë kontrollit të tyre.

6. Duhet të merren masa për të siguruar që, në përputhje me çfarëdo ligjesh apo rregulloresh të zbatueshme ndërkombëtare apo të brendshme, kurdoherë që të jetë e mundur dhe e arsyeshme, punonjësve detarë t'u jepet pa vonesë leja për të pasur vizitorë në bord familjarët, partnerët apo miqtë, kur anija është në port. Këto masa duhet gjithsesi të plotësojnë çfarëdo kërkesash për lejet e sigurisë.

7. Vëmendje duhet t'i jepet edhe mundësisë së lejimit të punonjësve detarë që të shoqërohen nga partnerët e tyre në udhëtime të herëpashershme rastësore kur kjo është e zbatueshme dhe e arsyeshme. Këta partnerë duhet të mbulohen nga një sigurim (policë sigurimi) i mjaftueshëm ndaj aksidenteve dhe sëmundjeve; pronarët e anijeve duhet t'u japin çdo ndihmë punonjësit detar për kryerjen e këtij sigurimi.

Udhëzimi B 3.1.12 – Parandalimi i zhurmave dhe dridhjeve

1. Mjediset e strehimit dhe të furnizimit, si edhe ato çlodhëse duhet të ndodhen sa më larg që të jetë e mundur nga motorët, dhomat e mekanizmave të drejtimit, çikrikët e kuvertës, pajisjet e ajrimit, ngrohjes dhe kondicionimit të ajrit, si edhe nga makineri dhe aparatura të tjera të zhurmshme.

2. Materiale që sigurojnë izolimin akustik ose materiale të tjera të përshtatshme për thithjen e zhurmave e tingujve duhet të përdoren në ndërtimin e ndarjeve, tavaneve dhe trarëve mbajtës brenda hapësirave ku prodhohet zhurmë si edhe dyer vetëmbyllëse e izoluese të zhurmave për hapësirat e makinerive.

3. Dhomat e motorëve dhe hapësirat e tjera të makinerive duhet të pajisen, kurdoherë që është e mundur, me dhoma kontrolli të qendërzuara, të mbrojtura nga zhurmat për personelin që punon në dhomën e motorëve.

Hapësirat ku punohet, të tilla si vendet e makinerive, duhet të izolohen në masën e zbatueshme, nga zhurma e përgjithshme e dhomës së motorëve dhe duhet të merren masa për të ulur zhurmën gjatë funksionimit të makinerive.

4. Kufizimet për nivelet e zhurmave për hapësirat e punës dhe të jetesës duhet të jenë në përputhje me udhëzimet ndërkombëtare të ILO-s mbi nivelet e ekspozimit, duke përfshirë ato në kodin e praktikave të ILO-s me titull Faktorët e Ambientit në Vendin e Punës, të vitit 2001, dhe në rastet kur është e zbatueshme, me mbrojtjen e posaçme të rekomanduar nga Organizata Ndërkombëtare Detare si edhe cilitdo instrument shtesë për nivelin e pranueshëm të zhurmës në bordin e anijeve. Një kopje e instrumenteve të zbatueshëm në anglisht ose në gjuhën e punës së anijes duhet të mbahet në bord dhe duhet të jetë i disponueshëm për punonjësit detarë.

5. Asnjë mjedis strehimi apo argëtimi edhe furnizimi nuk duhet të ekspozohet ndaj dridhjeve të tepërta.

Rregullorja 3.2 – Ushqimi dhe furnizimi me ushqim

Qëllimi: Të sigurohet që punonjësit detarë të kenë mundësi për ushqim të cilësisë së mirë dhe për ujë të pijshëm të siguruar në përputhje me kushtet e rregulluara higjienike

1. Secili vend anëtar do të sigurojë që anijet që mbajnë flamurin e tij të kenë në bord dhe të shërbejnë ushqim dhe ujë të pijshëm me cilësi të përshtatshme, me vlera ushqimore dhe në sasi që mbulojnë në mënyrë të mjaftueshme kërkesat e anijes, si edhe që merr parasysh formimet e ndryshme kulturore dhe fetare.

2. Punonjësit detarë në bordin e një anijeje do të pajisen me ushqim falas gjatë periudhës së punës në anije.

3. Punonjësit detarë të punësuar si kuzhinierë të anijeve e me përgjegjësinë për përgatitjen e ushqimit duhet të stërviten dhe të jenë të kualifikuar për pozicionin e tyre të punës në bordin e anijes.

Standardi A 3.2 – Ushqimi dhe furnizimi

1. Secili vend anëtar do të miratojë ligje dhe rregullore ose masa të tjera për të siguruar standarde minimale për sasinë dhe cilësinë e ushqimit dhe të ujit të pijshëm, si edhe për standardet e furnizimit që zbatohen për ushqimet që u jepen punonjësve detarë në anijet që lundrojnë nën flamurin e tij, si edhe do të

ndërmarrë veprimtari arsimore për të nxitur ndërgjegjësimin dhe zbatimin e standardeve të referuara në këtë paragraf.

2. Secili vend anëtar do të sigurojë që anijet që lundrojnë nën flamurin e tij të plotësojnë standardet minimale të mëposhtme:

a) furnizimet dhe rezervat e ushqimeve dhe të ujit të pijshëm do të jenë të përshtatshme në lidhje me sasinë, vlerën ushqimore, cilësinë dhe larminë, duke pasur parasysh numrin e punonjësve detarë në bord, kërkesat e tyre fetare dhe praktikat kulturore për sa i përket ushqimit si edhe natyrën e udhëtimit;

b) organizimi dhe pajisja e departamentit të furnizimit do të jenë të tilla që të lejojnë sigurimin për punonjësit detarë të vakteve të mjaftueshme, të larmishme dhe ushqyese të përgatitura dhe të shërbyera në kushte higjienike; dhe

c) personeli që merret me furnizimin do të përgatitet dhe udhëzohet në mënyrën e duhur për pozicionet e tyre të punës.

3. Pronarët e anijeve do të sigurojnë që punonjësit detarë të cilat janë punësuar si kuzhinierë të anijeve të jenë të përgatitur, të kualifikuar e të jenë vlerësuar si tërësisht të aftë për atë pozicion në përputhje me kërkesat e parashikuara në ligjet dhe rregulloret e vendit anëtar të interesuar.

4. Kërkesat sipas paragrafit 3 të këtij standardi do të përfshijnë një plotësim të një kursi stërvitor të miratuar apo të njohur nga autoriteti kompetent, i cili mbulon edhe gatimin praktik, higjienën ushqimore dhe atë vetjake, ruajtjen e ushqimit, kontrollin e rezervave si edhe mbrojtjen e mjedisit dhe sigurinë dhe gjendjen e shëndetshme të furnizimeve.

5. Në anijet që operojnë me një fuqi punëtore të parashikuar prej më pak se dhjetë veta, për shkak të numrit të personelit ose kuadrit të veprimtarisë, autoriteti kompetent nuk mund të kërkojë që të kenë një kuzhinier plotësisht të kualifikuar dhe cilido që merret me ushqimin në kuzhinë do të stërvitet në fushat që lidhen dhe përfshijnë ushqimin dhe higjienën vetjake, si edhe administrimin dhe ruajtjen e ushqimit në bordin e anijes.

6. Në rrethana të një nevoje të jashtëzakonshme, autoriteti kompetent mund të lëshojë një leje të posaçme që lejon një kuzhinier jo plotësisht të kualifikuar të shërbejë në një anije të caktuar për një periudhë të caktuar kohore, deri në portin tjetër të përshtatshëm ose për një periudhë që nuk kalon një muaj, me kusht që personi për të cilin lëshohet kjo leje të jetë i stërvitur apo i përgatitur në fushat që përfshijnë ushqimin dhe higjienën vetjake, si edhe administrimin dhe ruajtjen e ushqimit në bordin e anijes.

7. Në përputhje me procedurat në vazhdim të përputhshmërisë sipas titullit 5, autoriteti kompetent do të kërkojë që inspektime të shpeshta e të dokumentuara të kryhen në bordin e anijeve, nga apo nën autoritetin e kapitenit, në lidhje me:

a) rezervat ushqimore dhe ato të ujit të pijshëm;

b) të gjitha hapësirat dhe pajisjet që përdoren për ruajtjen dhe administrimin e ushqimit dhe të ujit të pijshëm; dhe

c) kuzhinën dhe pajisjet e tjera që përdoren për përgatitjen e ushqimit dhe dhënien e vakteve ushqimore.

8. Asnjë punonjës detar nën moshën 18 vjeç nuk do të punësohet ose të përfshihet apo të punojë si kuzhinier i anijes.

Udhëzimi B 3.2 – Ushqimi dhe furnizimi me ushqime

Udhëzimi B 3.2.1 – Inspektimet, edukimi, kërkimet dhe publikimi

1. Autoriteti kompetent, në bashkëpunim me agjenci dhe organizata të tjera të interesuara, duhet të mbledhë informacion dhe të dhëna të përditësuara mbi ushqimin dhe metodat e blerjes, ruajtjes, mbajtjes, gatimit dhe dhënies së ushqimit, duke u referuar posaçërisht te kërkesat për furnizimin me ushqime në bordin e anijeve. Ky informacion i duhet vënë në dispozicion pa pagesë ose me një kosto të arsyeshme prodhuesve dhe tregtarëve të furnizimeve me ushqim dhe pajisje të anijeve, kapitenëve, punonjësve të shërbimit dhe kuzhinierëve, si edhe organizatave të interesuara të pronarëve të anijeve dhe punonjësve detarë. Për këtë qëllim duhet të përdoren forma të përshtatshme të publikimit të tilla si manuale, broshura, postera, fletushka apo reklama në gazetat tregtare.

2. Autoriteti kompetent duhet të nxjerrë rekomandime për ta shmangur shpërdorimin e ushqimeve, për të lehtësuar ruajtjen e e një

standardi të përshtatshëm higjiene, si edhe për të siguruar përshtatshmëri maksimale në masat e punës.

3. Autoriteti kompetent duhet të punojë me agjencitë dhe organizatat e interesuara për të zhvilluar materiale edukative dhe informacione të disponueshme në bord në lidhje me metodat që sigurojnë shërbimet e duhura të furnizimit ushqimor.

4. Autoriteti kompetent duhet të punojë në bashkëpunim të ngushtë me organizatat e interesuara të pronarëve të anijeve dhe ato të punonjësve detarë si edhe me autoritetet kombëtare dhe vendore që merren me çështjet e ushqimit dhe shëndetit, e të përdorë në rastet kur është e nevojshme, shërbimet e këtyre autoriteteve.

Udhëzimi B 3.2.2 – Kuzhinierët e anijeve

1. Punonjësit detarë do të cilësohen si kuzhinierë të anijeve vetëm nëse:

a) ata kanë shërbyer në det për një periudhë minimale që do të caktohet nga autoriteti kompetent, e cila mund të variojë duke pasur parasysh përvojën ose kualifikimet përkatëse ekzistuese;

b) ata kanë kaluar një provim të parashikuar nga autoriteti kompetent ose kanë kaluar një provim të barasvlershëm në një kurs të miratuar stërvitor për kuzhinierë.

2. Provimi i parashikuar mund të kryhet dhe certifikatat të jepen ose drejtpërdrejt nga autoriteti kompetent ose, nën kontrollin e tij, nga një shkollë e miratuar për përgatitjen e kuzhinierëve.

3. Autoriteti kompetent duhet të sigurojë,në rastet kur është e nevojshme, njohjen e certifikatave të kualifikimeve si kuzhinierë të anijeve të lëshuara nga vendet e tjera anëtare, të cilat kanë ratifikuar këtë Konventë ose Konventën për Certifikimin e Kuzhinierëve të Anijeve të vitit 1946 (nr. 69), ose nga organe të tjera të miratuara.

TITULLI 4
MBROJTJA E SHËNDETIT, KUJDESI MJEKËSOR MBROJTJA E MIRËQENIES DHE SIGURIMEVE SHOQËRORE

Rregulli 4.1 Kujdesi mjekësor në bordin e anijes dhe në tokë

Qëllimi: Të mbrojë shëndetin e detarëve dhe të sigurojë akses të shpejtë të kujdesit në bordin e anijes dhe në tokë

1. Çdo shtet anëtar duhet të sigurojë që detarët që lundrojnë me flamurin e tij, të mbulohen nga masat e duhura për mbrojtjen e shëndetit të tyre dhe të kenë akses të shpejtë të kujdesit mjekësor gjatë punës në bord.

2. Mbrojtja dhe kujdesi sipas paragrafit 1 të kësaj Rregulloreje, në parim duhet të sigurohet pa asnjë kosto për detarët.

3. Çdo shtet anëtar duhet të sigurojë që detarëve në bordin e anijeve në territorin e tij, të cilët kanë nevojë për kujdes të menjëhershëm mjekësor, t'i krijohet akses në mjediset mjekësore në tokë.

4. Kërkesat për mbrojtjen e shëndetit dhe kujdesin mjekësor në bord, të përcaktuara në Kod, përfshijnë standarde për masa që synojnë sigurimin e një mbrojtjeje të shëndetit dhe kujdesit mjekësor të krahasueshëm me atë që ofrohet normalisht në tokë.

Standardi A4.1 – Kujdesi mjekësor në bordin e anijes dhe në tokë

1. Çdo shtet anëtar duhet të sigurojë që të miratohen masa që ofrojnë kujdes mjekësor dhe mbrojtje të shëndetit duke përfshirë dhe kujdesin dentar, për detarët që punojnë në bordin e anijeve që lundrojnë me flamurin e tij. Këto masa duhet:

a) të sigurojnë zbatimin e klauzolave të përgjithshme mbi mbrojtjen e shëndetit profesional dhe kujdesit mjekësor në përputhje me detyrat e detarëve, si dhe zbatimin e klauzolave specifike për punën në bordin e anijes;

b) të sigurojnë që detarëve t'u ofrohet mbrojtje shëndetësore dhe kujdes mjekësor në një shkallë të krahasueshme me atë që ofrohet në tokë, duke përfshirë akses në medikamentet e nevojshme, mjedise dhe pajisje mjekësore për diagnostikim dhe trajtim, si dhe akses në informacionin dhe këshillat mjekësore;

c) t'u japë detarëve të drejtën për të vizituar një mjek të specializuar ose dentist pa vonesë në portet ku ankorohen, sipas mundësive;

d) të sigurojnë që kujdesi mjekësor dhe mbrojtja shëndetësore, për detarët që janë në bord apo të ankoruar në një port të huaj, të ofrohen pa pagesë, në atë masë që e lejojnë ligjet dhe praktikat kombëtare të shtetit anëtar;

e) të mos jenë të kufizuara për trajtimin e detarëve të sëmurë apo të dëmtuar, portë përfshijnë masa të një karakteri parandalues, si p.sh., programe për promovimin dhe edukimin shëndetësor.

2. Autoriteti kompetent duhet të miratojë një formular standard raporti mjekësor për t'u përdorur nga kapitenët dhe personeli përkatës mjekësor në bord dhe në tokë. Pas plotësimit formulari dhe përmbajtja e tij duhet të mbahen të fshehtë dhe duhet të përdoren për të ndihmuar trajtimin e detarëve.

3. Çdo shtet anëtar duhet të miratojë ligje dhe rregullore, të cilat përpunojnë kërkesa për pajisje dhe mjedise të kujdesit mjekësor dhe spitalor në bord, trajnime në anijet që lundrojnë me flamurin e tij.

4. Ligjet dhe rregulloret kombëtare, minimalisht duhet të plotësojnë kërkesat e mëposht-me:

a) të gjitha anijet duhet të mbajnë kuti mjekësore, pajisje mjekësore dhe një udhëzues mjekësor, specifikat të cilit duhen rekomanduar dhe t'u nënshtrohen kontrolleve të rregullta nga autoriteti kompetent; kërkesat kombëtare duhet të mbajnë parasysh tipin e anijes, numrin e personave në bord, si dhe natyrën, destinacionin dhe kohëzgjatjen e udhëtimeve dhe standardet kombëtare apo ndërkombëtare mjekësore;

b) anijet që mbajnë në bord 100 ose më shumë persona dhe që janë të angazhuara në udhëtime ndërkombëtare më të gjata se tri ditë, duhet të angazhojnë një mjek të specializuar, i cili do të përgjigjet për dhënien e kujdesit shëndetësor. Ligjet dhe rregulloret kombëtare duhet të specifikojnë se cilat anije duhet të angazhojnë një mjek të specializuar, duke mbajtur parasysh faktorë të tillë si kohëzgjatja, natyra dhe kushtet e udhëtimit, si dhe numrin e detarëve në bord;

c) anijet të cilat nuk do të angazhojnë një mjek të specializuar, duhet të kenë një detar në bord, i cili/e cila do të përgjigjet për kujdesin mjekësor dhe administrimin e medikamenteve si pjesë e detyrave të tij/saj ose duhet të kenë një detar në bord të aftë për të dhënë ndihmën e parë mjekësore, personat përgjegjës për kujdesin mjekësor në bord, të cilët nuk janë mjekë të specializuar, duhet të kenë kryer trajnimin përkatës për kujdesin mjekësor që plotëson kërkesat e Konventës Ndërkombëtare mbi Standardet e Trajnimit, Certifikimit dhe Kujdesit të Detarëve, 1978, të ndryshuar (STÇK); detarët e caktuar për të dhënë ndihmën e parë mjekësore duhet të kenë kryer trajnim në dhënien e ndihmës së parë që plotëson kërkesat e STÇK-së; ligjet dhe rregulloret kombëtare duhet të specifikojnë nivelin e trajnimit të miratuar, duke pasur parasysh faktorë të tillë si kohëzgjatja, natyra, dhe kushtet e udhëtimit, si dhe numrin e detarëve në bord; dhe

d) autoriteti kompetent duhet të sigurojë, me anë të një sistemi të paracaktuar, që këshillat mjekësore nëpërmjet komunikimit me radio dhe satelitit me anijet në det, duke përfshirë dhe këshillat e specializuara të jenë në dispozicion 24 orë në ditë; këshilla mjekësore, duke përfshirë dhe transmetimet e mesazheve mjekësore nëpërmjet komunikimeve me radio apo satelitit ndërmjet anijes dhe atyre që japin këshilla në tokë, duhet t'u ofrohen pa pagesë të gjitha anijeve, pavarësisht flamurit me të cilin lundrojnë.

Udhëzim B4.1 – Kujdesi mjekësor në bordin e anijes dhe në tokë

Udhëzimi B4.1.1 – Klauzolat për kujdesin mjekësor

1. Në përcaktimin e nivelit të trajtimit mjekësor që duhet të sigurohet në bordin e anijeve, të cilat nuk janë të detyruara të mbajnë një mjek specialist, autoriteti kompetent duhet të kërkojë, që:

a) anijet që mund të sigurojnë kujdes të kualifikuar mjekësor dhe që mbërrijnë në qendra mjekësore brenda tetë orëve, duhet të kenë të paktën një detar të caktuar, me trajnim përkatës në dhënien e ndihmës së shpejtë të kërkuar nga STCW-ja, i cili do t'u mundësojë këtyre personave të veprojnë menjëherë në raste aksidentesh apo sëmundjesh që mund të ndodhin në bordin e një anije dhe të përdorin këshillat mjekësore nëpërmjet komunikimit me radio apo satelit; dhe

b) të gjitha anijet e tjera duhet të kenë të paktën një detar të caktuar, me trajnimin përkatës në dhënien e ndihmës së shpejtë, të kërkuar nga STCW-ja, duke përfshirë trajnimet praktike dhe specializimet në teknikat e shpëtimit të jetës si terapia intravenoze, që do t'u mundësojë personave të angazhuar të marrin pjesë në mënyrë efektive në skema të bashkërenduara për ndihmë mjekësore për anijet në det dhe t'u sigurojë të sëmurëve apo të dëmtuarve një kujdes mjekësor të standardeve të kënaqshme gjatë periudhës që do të jenë në bord.

2. Trajnimi i parashtruar në paragrafin 1 të këtij udhëzimi duhet të bazohet në përmbajtjen e botimeve më të fundit të Udhëzuesit Ndërkombëtar Mjekësor për Anijet, Udhëzuesi i Ndihmës së Parë Mjekësore për Përdorim në Aksidente që Përfshijnë Mallrat e Rrezikshme,

Dokumenti për Udhëzime –një Udhëzues për Trajnimin Ndërkombëtar Detar dhe kapitullin mjekësor të Kodit Ndërkombëtar të Sinjaleve,si dhe udhëzues të tjerë kombëtarë.

3. Personat e përmendur në paragrafin 1 të këtij udhëzuesi, si dhe detarët e tjerë të specifikuar nga autoriteti kompetent, duhet t'u nënshtrohen, në intervale kohore 5-vjeçare, kurseve rifreskuese të trajnimit për t'u mundësuar atyre të mbajnë dhe rritin njohuritë dhe aftësitë dhe të jenë të përditësuar me zhvillimet e reja.

4. Kutia mjekësore dhe përmbajtja e saj, si dhe pajisjet dhe udhëzuesit mjekësor të mbartura në bordin e anijes, duhet të mirëmbahen dhe kontrollohen në intervale të rregullta që nuk i kalojnë 12 muaj, nga persona përgjegjës të caktuar nga autoriteti kompetent. Këta persona duet të sigurojnëqë etiketimi, datat e skadencës dhe kushtet e magazinimit e të gjitha medikamenteve dhe udhëzimet për përdorimin e tyre të kontrollohen, dhe të gjitha pajisjet funksionojnë. Në miratimin dhe rishikimin e udhëzuesit mjekësore të anijes, të cilat përdoren në nivel kombëtar dhe në përcaktimin e përmbajtjes së kutisë mjekësore, autoriteti kompetent duhet të ketë parasysh rekomandimet ndërkombëtare në këtë fushë, duke përfshirë botimin më të fundit të Udhëzuesit Ndërkombëtar Mjekësor për Anijet dhe udhëzuesit e tjerë të përmendur në paragrafin 2 të këtij udhëzuesi.

5. Kur një ngarkesë, e klasifikuar si e rrezikshme, nuk përfshihet në botimin më të fundit të Udhëzuesit të Ndihmës së Parë Mjekësore për Përdorim në Aksidente që përfshijnë Mallra të Rrezikshme, informacioni i nevojshëm mbi natyrën e substancave, rreziqet e mundshme, pajisjet e nevojshme të mbrojtjes personale, procedurat përkatëse mjekësore dhe antidota specifike duhet t'u vihen në dispozicion detarëve. Këto antidota specifike dhe pajisjet e mbrojtjes personale duhet të jenë në bord kur mbarten mallrat e rrezikshme. Ky informacion duhet të integrohet me politikat dhe programet e anijes mbi shëndetin dhe sigurinë profesionale, të përshkruara në Rregulloren 4.3 dhe klauzolat përkatëse të Kodit.

6. Të gjitha anijet duhet të pajisen me një listë të përditësuar dhe të plotë të stacioneve të radiove, përmes së cilave merren këshillat mjekësore, dhe nëse janë të pajisura me një sistem të komunikimit satelitor, anijet duhet të mbartin një listë të plotë dhe të përditësuar të stacioneve bregdetare në tokë, përmes së cilave merren këshillat mjekësore. Detarët që kanë përgjegjësi për kujdesin mjekësor apo ndihmën e parë mjekësore në bord duhet të udhëzohen mbi përdorimin e udhëzuesit mjekësor të botimit më të fundit të Kodit Ndërkombëtar të Sinjaleve, me qëllim që t'u mundësojnë atyre të kuptojnë tipin e informacionit të kërkuar nga mjeku këshillues, si dhe këshillat që merr.

Udhëzimi B4.1.2 – Formulari i raportit mjekësor

1. Formulari standard i raportit mjekësor për detarët, i kërkuar sipas pjesës A të këtij Kodi duhet të hartohet për të lehtësuar shkëmbimin e informacionit mjekësor, në lidhje me detarë të veçantë, ndërmjet anijes dhe bregut në raste sëmundje apo dëmtimi.

Udhëzimi B4.1.3 – Kujdesi mjekësor në tokë

1. Qendrat mjekësore në tokë për trajtimin e detarëve duhet të jenë efikase për këtë qëllim. Mjekët, dentistët dhe personeli tjetër mjekësor duhet të jenë të kualifikuar/të specializuar kur ndodhen në port

2. Duhet të merren masa që detarët të kenë akses, te:

a) trajtimet ditore për sëmundje dhe dëmtime;

b) shtrimin në spital kur të jetë e nevojshme; dhe

c) qendrat e trajtimit dentar, veçanërisht në rastet e urgjencave.

3. Duhen të merren masat e nevojshme për të lehtësuar trajtimin e detarëve që vuajnë nga sëmundje. Në veçanti, detarët duhet të pranohen në klinika dhe spitale në breg, pa vështirësi dhe pavarësisht nga kombësia apo besimi fetar dhe kur të jetë e mundur duhet të merren masa për vazhdimin e trajtimit për të plotësuar shërbimet mjekësore në dispozicion të tyre.

Udhëzimi B4.1.4 – Asistenca mjekësore për anijet e tjera dhe bashkëpunimi ndërkombëtar

1. Çdo shtet anëtar duhet t'i japë vëmendjen e duhur pjesëmarrjes në bashkëpunimin ndërkombëtar në fushën e asistencës, programeve dhe kërkimeve në mbrojtjen e shëndetit dhe kujdesit mjekësor. Ky bashkëpunim do të përfshijë:

a) bashkërendimin e përpjekjeve në kërkim dhe shpëtim dhe dhënien e ndihmës së shpejtë në det dhe evakuimin në det për personat e sëmurë apo të dëmtuar në bordin e anijes, përveç mjeteve të tilla si sistemet e raportimit periodik të pozicionit të anijes, qendrat e bashkërendimit të shpëtimit dhe shërbime e urgjencës me helikopter, në përputhje me Konventën Ndërkombëtare të Kërkimit dhe Shpëtimit Detar, 1979, e ndryshuar, dhe Manuali Ndërkombëtar i Kërkimit dhe Shpëtimit Aeronautik dhe Detar (IAMSAR);

b) përdorimin optimal të të gjitha anijeve që kanë mjek, dhe anijeve të stacionuara në det, të cilat ofrojnë mjedise spitalore dhe shpëtimi;

c) hartimin dhe mbajtjen e një liste ndërkombëtare të mjekëve dhe qendrave të kujdesit mjekësor, e cila duhet të jetë në dispozicion kudo në botë dhe që siguron kujdes mjekësor për detarët;

d) uljen e detarëve në tokë për trajtime urgjente;

e) riatdhesimin e detarëve të shtruar në spital jashtë, sa më shpejt që të jetë e mundur, në përputhje me këshillën mjekësore të mjekësve përgjegjës për rastin, e cila merr parasysh dëshirat dhe nevojat e detarit;

f) dhënien e ndihmës së personale për detarët gjatë riatdhesimit, në përputhje me këshillat mjekësorë të mjekëve përgjegjës për rastin, duke pasur parasysh dëshirat dhe nevojat e detarit;

g) përpjekjen për ngritjen e qendrave shëndetësorë për detarët me qëllim

i) zhvillimin e kërkimeve mbi gjendjen shëndetësore, trajtimin mjekësor dhe kujdesin shëndetësor parandalues për detarët; dhe

ii) trajnimin e stafit mjekësor dhe shëndetësor në mjekësinë detare;

h) mbledhjen dhe vlerësimin e statistikave në lidhje me aksidentet profesionale sëmundjet dhe humbjet e detarëve dhe integrimin dhe harmonizimin e statistikave me statistikat ekzistuese kombëtare mbi aksidentet profesionale dhe sëmundjet që përfshijnë kategoritë e tjera të punëtorëve;

i) organizimin e shkëmbimeve ndërkombëtare të informacionit teknik, materialeve trajnuese, personelit, si dhe kurseve të trajnimit, seminareve dhe grupeve të punës;

j) ngritjen në port të shërbimeve speciale, kurative dhe parandaluese për shëndetin e detarëve, ose vënien në dispozicion të tyre të shërbimeve të përgjithshme shëndetësore, mjekësore dhe rehabilituese; dhe

k) mundësimin e riatdhesimit të trupave apo hirit të detarëve të vdekur, në përputhje me dëshirat e njeriut më të afërt dhe sa më shpejt që të jetë e mundur.

2. Bashkëpunimi ndërkombëtar në fushën e mbrojtjes së shëndetit dhe kujdesit mjekësor për detarët duhet të bazohet në marrëveshjet dypalëshe apo shumëpalëshe apo konsultimeve ndërmjet shteteve anëtare.

Udhëzim B4.1.5 – Familjarët e detarëve

1. Çdo Shtet Anëtar duhet të marrë masa për të siguruar kujdes të përshtatshëm dhe të mjaftueshëm mjekësor për familjarët e detarëve, rezidentë në territorin e tij, në pritje të ngritjes së një shërbimi të kujdesit mjekësor, i cili do të përfshijë punonjës dhe familjarë të tyre në rastet kur nuk ekzistojnë këto shërbime, si dhe duhet të informojë Zyrën Ndërkombëtare të Punës në lidhje me masat e marra për këtë qëllim.

Rregullorja 4.2 – Përgjegjësitë e pronarëve të anijeve

Qëllimi: Të sigurojë që detarët janë të mbrojtur nga pasojat financiare të sëmundjeve, dëmtimeve apo vdekjeve që ndodhin në lidhje me punësimin e tyre

1. Çdo shtet anëtar duhet të sigurojë që të merren masa, në përputhje me Kodin, që anijet që lundrojnë me flamurin e tyre t'u sigurojnë detarëve të punësuar në anije, të drejtën e asistencës materiale dhe mbështetjen e pronarit të anijes në lidhje me pasojat financiare të sëmundjeve, dëmtimit apo vdekjeve që ndodhin gjatë shërbimit të tyre sipas marrëveshjes së punësimit të detarëve, ose që kanë si burim punësimin e tyre në përputhje me këtë marrëveshje.

2. Kjo Rregullore nuk ndikon tek asnjë zgjidhje tjetër ligjore që kërkon detari.

Standard A4.2 – Përgjegjësitë e pronarit të anijeve

1. Çdo Shtet Anëtar duhet të miratojë ligje dhe rregullore, që kërkojnë që pronarët e anijeve që lundrojnë me flamurin e tyre, të përgjigjen për mbrojtjen e shëndetit dhe kujdesin mjekësor të të gjithë detarëve që punojnë në bordin e anijeve në

përputhje me standardet e mëposhtme minimale:

a) pronarët e anijeve duhet të jenë përgjegjës për të përballuar kostot e detarëve që punojnë në anijet e tyre në lidhje me sëmundjet dhe dëmtimet e detarëve që ndodhin ndërmjet datës së fillimit të detyrës dhe datës së riatdhesimit apo që burojnë nga punësimi i tyre midis këtyre datave;

b) pronarët e anijeve duhet të ofrojnë siguri financiare për të garantuar kompensim në rastin e vdekjes apo paaftësisë afatgjatë të detarëve për shkak të një sëmundjeje, dëmtimi apo rreziku profesional, siç përcaktohet në legjislacionin kombëtar, marrëveshjen e punësimit të detarëve apo marrëveshjen kolektive;

c) pronarët e anijeve duhet të përgjigjen për të mbuluar shpenzimet e kujdesit mjekësor, duke përfshirë trajtimin mjekësor, dhënien e medikamenteve të nevojshme dhe pajisjeve terapeutike, akomodimin larg shtëpisë derisa detari të shërohet ose derisa sëmundja apo paaftësia të deklarohet se ka karakter të përhershëm; dhe

d) pronarët e anijeve do të jenë të detyruar të paguajnë kostot e varrimit në rast se vdekja ndodh në bord ose në tokë gjatë periudhës së punësimit.

2. Ligjet apo rregulloret kombëtare mund të kufizojnë përgjegjësinë e pronarit të anijes për të mbuluar shpenzimet e kujdesit mjekësor dhe akomodimin në një periudhë që nuk duhet të jetë me pak se 16 javë nga dita e dëmtimit apo fillimit të sëmundjes.

3. Kur sëmundja apo dëmtimi sjellin si rezultat paaftësinë për punë, pronari i anijes do të jetë i detyruar:

a) të paguajë rrogat e plota për aq kohë sa detarët e sëmurë apo të dëmtuar qëndrojnë në bord ose derisa detarët të jenë riatdhesuar në përputhje me këtë Konventë; dhe

b) të paguajë rroga të plota apo të pjesshme, siç parashikohet nga legjislacioni apo rregulloret kombëtare apo nga marrëveshjet kolektive nga koha kur detarët janë riatdhesuar apo kanë zbritur në tokë deri në shërimin e tyre, ose nëse më herët deri kur të kenë të drejtën të përfitojnë përkrahje sipas legjislacionit të shtetit anëtar përkatës.

4. Ligjet apo rregulloret kombëtare mund të kufizojnë detyrimin e pronarit të anijes për të paguar rrogat e plota apo të pjesshme në lidhje me një detar, i cili nuk është më në bord, për një periudhë që nuk do të jetë më e shkurtër se 16 javë nga data e dëmtimit apo fillimit të sëmundjes.

5. Ligjet apo rregulloret kombëtare mund ta përjashtojnë pronarin e anijes nga detyrimi në lidhje me:

a) dëmtimet që ndodhin jashtë shërbimit në anije;

b) dëmtim apo sëmundje që ndodh për shkak të sjelljeve të papërshtatshme apo të pakujdesshme të detarit të sëmurë, të dëmtuar apo të vdekur;

c) sëmundje apo dobësi, të fshehur më qëllim, në fillim të punësimit.

6. Ligjet apo rregulloret kombëtare mund ta përjashtojnë pronarin e anijes nga detyrimi për të mbuluar shpenzimet e kujdesit mjekësor, akomodimit apo varrimit, derisa kjo përgjegjësi të merret përsipër nga autoritetet publike.

7. Pronarët e anijeve ose përfaqësuesit e tyre të marrin masa për ruajtjen e pasurisë së lënë në bord nga detarët e sëmurë, të dëmtuar apo të vdekur dhe për t'ua kthyer atyre apo të afërmeve të tyre.

Udhëzimi B4.2 – Detyrimet e pronarëve të anijeve

1. Pagesa e rrogave të plota, siç kërkohet nga standardi A4.2, paragrafi 3/a mund të përjashtojë shpërblimet.

2. Ligjet apo rregulloret kombëtare mund të lejojnë që një pronar anijeje mund të pushojë së qeni përgjegjës për të përballuar shpenzimet e një detari të sëmurë apo të dëmtuar nga koha kur detari mund të pretendojë paaftësinë mjekësore sipas skemës së sigurimit të detyrueshëm shëndetësor, sigurimit të detyrueshëm të aksidenteve apo kompensimeve të punëtorëve për aksidente.

3. Ligjet apo rregulloret kombëtare mund të lejojnë që shpenzimet e varrimit të paguara nga pronari, do të rimbursohen nga një institucion sigurimesh në rastet kur pagesa e funeralit për detarin e vdekur kryhet sipas ligjeve dhe rregulloreve që lidhen me sigurimet shoqërore apo kompensimet e punëtorëve.

Rregullorja 4.3 – Mbrojtja e shëndetit dhe sigurisë dhe parandalimi i aksidenteve

Qëllimi: Të sigurojë që mjedisi i punës së detarëve në bordin e anijeve promovon shëndetin dhe sigurinë profesionale.

1. Çdo shtet anëtar duhet të sigurojë që detarëve në anijet që lundrojnë me flamurin e tij, t'u ofrohet mbrojtja e shëndetit profesional dhe që ata punojnë, jetojnë dhe trajtohen në bordin e anijes në një mjedis të sigurt dhe higjenik.

2. Çdo shtet anëtar duhet të hartojë dhe shpërndajë udhëzime kombëtare për administrimin e sigurisë dhe shëndetit profesional në bordin e anijeve që lundrojnë me flamurin e tij, pas konsultimeve me organizatat e përfaqësuesve të pronarëve të anijeve dhe detarëve dhe duke pasur parasysh kodet e zbatueshme, udhëzimet dhe standardet e rekomanduara nga organizatat ndërkombëtare, administratat kombëtare dhe organizatat e industrisë detare.

3. Çdo shtet anëtar duhet të miratojë ligje dhe rregullore dhe të marrë masa të tjera që trajtojnë çështje të specifikuara në Kod, duke pasur parasysh instrumentet përkatëse ndërkombëtare dhe të vendosë standarde për mbrojtjen e sigurisë dhe shëndetit profesional dhe parandalimin e aksidenteve me flamurin e tij.

Standardi A4.3 – Mbrojtja e shëndetit dhe sigurisë profesionale dhe parandalimi i aksidenteve

1. Ligjet, rregulloret dhe masat e tjera që duhet të miratohen në përputhje me Rregulloren 4.3, paragrafi 3, duhet të përfshijnë çështjet e mëposhtme:

a) miratimin, zbatimin efikas, si dhe promovimin e programeve dhe politikave të shëndetit dhe sigurisë profesionale në anijet që lundrojnë me flamurin e shtetit anëtar, duke përfshirë vlerësimin e riskut, si dhe trajnimin dhe udhëzimin e detarëve;

b) masa të arsyeshme për të parandaluar aksidentet dhe dëmtimet profesionale, dhe sëmundjet në bordin e anijeve, duke përfshirë masat për zvogëlimin dhe parandalimin e rrezikut të ekspozimit ndaj niveleve të dëmshme të kimikateve dhe faktorëve mjedisorë, si dhe rrezikun e dëmtimeve ose sëmundjeve që mund të shkaktohen nga përdorimi i pajisjeve dhe makinerive në bordin e anijeve.

c) programe për parandalimin e sëmundjeve, dëmtimeve dhe aksidenteve profesionale dhe për përmirësimin e vazhdueshëm në mbrojtjen e shëndetit dhe sigurisë profesionale, duke përfshirë përfaqësuesit e detarëve dhe të gjithë personat e tjerë të angazhuar në zbatimin e tyre, duke pasur parasysh masat parandaluese si kontrollin e projektimit dhe zbatimit teknik, zëvendësimin e proceseve dhe procedurave për detyrat kolektive dhe individuale dhe përdorimin e pajisjeve për mbrojtjen personale; dhe

d) kërkesat për inspektimin, raportimin dhe korrigjimin e kushteve të pasigurta, si dhe kërkesat për hetimin dhe raportimin e aksidenteve profesionale në bord.

2. Klauzolat e cituara në paragrafin 1 të këtij standardi duhet:

a) të kenë parasysh instrumentet përkatëse ndërkombëtare që merren me mbrojtjen e shëndetit dhe sigurisë profesionale në përgjithësi, si dhe rreziqet specifike dhe të shqyrtojnë të gjitha çështjet që lidhen me parandalimin e sëmundjeve, dëmtimeve dhe aksidenteve profesionale të cilat janë të zbatueshme për punën e detarëve dhe kryesisht ato çështje që janë specifike për punësimin në det;

b) të specifikojnë qartë detyrimet e pronarëve të anijeve, detarëve dhe personave të tjerë të angazhuar në përmbushjen e standardeve të zbatueshme dhe në programet dhe politikat e shëndetit dhe sigurisë dhe shëndetit të detarëve nën moshën 18 vjeç;

c) të specifikojnë detyrat e kapitenit ose të një personi të caktuar nga kapiteni ose të dyve bashkë mbi përgjegjësitë që duhet të marrin për zbatimin dhe përmbajtjen e programeve dhe politikave të mbrojtjes së shëndetit dhe sigurisë profesionale;

d) të specifikojnë autoritetin e detarëve të anijes, të emëruar apo të zgjedhur si përfaqësues të sigurisë për të marrë pjesë në mbledhjet e komitetit të sigurisë së anijes. Ky komitet duhet të ngrihet në bordin e një anijeje ku ka pesë ose më shumë detarë.

3. Ligjet, rregulloret dhe masat e tjera të cituara në Rregulloren 4.3, paragrafi 3, duhet të rishikohen rregullisht në konsultim me përfaqësuesit e organizatave të pronarëve të anijeve dhe detarëve dhe, nëse është e nevojshme, duhet të përmirësohen duke pasur parasysh ndryshimet në teknologji dhe kërkim, me qëllim që të mundësojnë përmirësimin e

programeve dhe politikave të mbrojtjes së shëndetit dhe sigurisë profesionale dhe të sigurojnë një mjedis të sigurt profesional për detarët në anijet që lundrojnë me flamurin e shtetit anëtar.

4. Përmbushja e kërkesave të instrumenteve të zbatueshme ndërkombëtare, mbi nivelet e pranueshme të ekspozimit ndaj rreziqeve në vendin e punës në bordin e anijeve dhe zbatimi i kërkesave mbi hartimin dhe zbatimin e programeve dhe politikave mbi mbrojtjen e sigurisë dhe shëndetit profesional në anije, duhet të konsiderohen si plotësimi i kërkesave të kësaj Konvente.

5. Autoriteti kompetent duhet të sigurojë që:

a) sëmundjet, dëmtimet dhe aksidentet profesionale të raportohen rregullisht, duke pasur parasysh udhëzimet e dhëna nga Organizata Ndërkombëtare e Punës në lidhje me raportimin dhe regjistrimin e sëmundjeve dhe aksidenteve profesionale;

b) të mbahen, analizohen dhe botohen statistika të plota të këtyre aksidenteve dhe sëmundjeve, dhe kur të jetë e mundur, këto statistika duhet të pasohen nga kërkime mbi tendencat e përgjithshme dhe rreziqet e identifikuara; dhe

c) aksidentet profesionale të hetohen.

6. Raportimi dhe hetimi i çështjeve të sigurisë dhe shëndetit profesional duhet të hartohen për të siguruar mbrojtjen e të dhënave personale të detarëve dhe duhet të kenë parasysh udhëzimet e dhëna nga Organizata Ndërkombëtare e Punës mbi këtë çështje.

7. Autoriteti kompetent duhet të bashkëpunojë me organizatat e pronarëve të anijeve dhe detarëve për marrjen e masave për të sjellë në vëmendjen e të gjithë detarëve informacion në lidhje me rreziqet e veçanta në bordin e anijeve, p.sh, duke vendosur njoftime zyrtare me udhëzimet përkatëse.

8. Autoriteti kompetent duhet t'u kërkojë pronarëve të anijeve që kryejnë vlerësim risku në lidhje me administrimin e sigurisë dhe shëndetit profesional, t'i referohen informacionit të duhur statistikor nga anijet e tyre, si dhe statistikave të përgjithshme të siguruara nga autoriteti kompetent.

Udhëzimi B4.3 – Mbrojtja e sigurisë dhe shëndetit dhe parandalimi i aksidenteve

Udhëzim B4.3.1 – Klauzolat mbi sëmundjet, dëmtimet dhe aksidentet profesionale

1. Klauzolat e kërkuara sipas standardit A4.3 duhet të kenë parasysh kodin e praktikave të ONP-së, të titulluar parandalimi i aksidenteve në bordin e anijeve në det dhe në port, 1996, dhe versionet e mëpasshme, si dhe standarde të tjera ndërkombëtare dhe të ONP-së mbi mbrojtjen e sigurisë dhe shëndetit profesional, duke përfshirë çdo nivel ekspozimi që mund të identifikojnë.

2. Autoriteti kompetent duhet të sigurojë që udhëzimet kombëtare mbi administrimin e sigurisë dhe shëndetit profesional të trajtojnë çështjet e mëposhtme, dhe në veçanti;

a) klauzolat e përgjithshme bazë;

b) karakteristikat strukturore të anijes, duke përfshirë mjetet për të hyrë në anije, si dhe rreziqet e lidhura me asbestin;

c) makineritë;

d) efektet e temperaturave shumë të ulëta dhe shumë të larta të sipërfaqeve me të cilat detarët mund të kenë kontakt;

e) efektet e zhurmës në vendin e punës, si dhe në akomodimin në anije;

f) efektet e dridhjeve në vendin e punës dhe akomodimin në anije;

g) efektet e faktorëve mjedisorë, përveç atyre të cituar në nënparagrafët "e" dhe "f", në vendin e punës dhe në akomodimin në anije, duke përfshirë tymin e duhanit;

h) masa të veçanta sigurie në kuvertën e poshtme;

i) pajisjet ngarkuese dhe shkarkuese;

j) parandalimi i zjarrit dhe shuarja e zjarrit;

k) spirancat, zinxhirët dhe linjat;

l) ngarkesat e rrezikshme dhe balasti;

m) pajisje për mbrojtjen personale për detarët;

n) puna në hapësirat e mbyllura;

o) efektet fizike dhe mendore të lidhjes;

p) efektet e varësisë ndaj drogës dhe alkoolit;

q) mbrojtja dhe parandalimi ndaj HIV/AIDS; dhe

r) përgjigjet ndaj emergjencave dhe aksidenteve.

3. Vlerësimi i rreziqeve dhe zvogëlimi i ekspozimeve ndaj çështjeve, të cituara në paragrafin 2 të këtij udhëzimi, duhet të kenë parasysh efektet fizike të shëndetit profesional, duke përfshirë trajtimin manual të ngarkesave, zhurmën dhe vibrimet, efektet kimike dhe

biologjike të shëndetit profesional, efektet fizike dhe mendore të lodhjes dhe aksidentet profesionale. Masat e nevojshme duhet të kenë parasysh parimin e parandalimit sipas të cilit shuarja e rrezikut në burim, përshtatja e punës ndaj individit, veçanërisht në lidhje me projektimin e vendit të punës, dhe zëvendësimit të elementeve të rrezikshme me jo të rrezikshme apo më pak të rrezikshëm, duhet të kenë përparësi ndaj pajisjeve për mbrojtjen personale të detarëve.

4. Për më tepër, autoriteti kompetent duhet të sigurojë që të merren parasysh pasojat mbi sigurinë dhe shëndetin, kryesisht në fushat e mëposhtme:

a) përgjigjet ndaj emergjencave dhe aksidenteve;

b) efektet e varësisë ndaj drogës dhe alkoolit; dhe

c) parandalimin dhe mbrojtjen ndaj HIV /AIDS.

Udhëzimi B4.3.2 – Ekspozimi ndaj zhurmës

1. Autoriteti kompetent, në bashkëpunim me organizatat kompetente ndërkombëtare, si dhe me organizatat përkatëse të përfaqësuesve të pronarëve të anijeve dhe detarëve, duhet të rishikojnë rregullisht problemet e zhurmës në bordin e anijeve me objektivin e përmirësimit të mbrojtjes për detarët nga efektet negative të ekspozimit ndaj zhurmës.

2. Rishikimi, i përmendur në paragrafin 1 të këtij udhëzimi, duhet të ketë parasysh efektet negative të ekspozimit ndaj zhurmave të tepërta mbi dëgjimin, shëndetin dhe rehatinë e detarëve, si dhe masat që duhen parashikuar apo rekomanduar për uljen e zhurmave për të mbrojtur detarët. Masat që duhet të merren, duhet të përfshijnë:

a) udhëzimet për detarët mbi rreziqet ndaj dëgjimit dhe shëndetit nga ekspozimi i gjatë ndaj niveleve të larta të zhurmës, si dhe udhëzimet për përdorimin e duhur të pajisjeve për mbrojtjen nga zhurmat;

b) sigurimi i pajisjeve të miratuara për mbrojtjen e dëgjimit për detarët, sipas nevojave, dhe

c) vlerësimi i rrezikut dhe zvogëlimi i niveleve të ekspozimit ndaj zhurmave në mjediset akomoduese dhe çlodhëse të anijes, si dhe në hapësirat e dhomave të motorëve dhe pajisjeve të tjera.

Udhëzimi B4.3.3 – Ekspozimi ndaj dridhjeve

1. Autoriteti kompetent, në bashkëpunim me organizatat kompetente ndërkombëtare dhe me përfaqësues të organizatave të pronarëve të anijeve dhe detarëve, duke pasur parasysh standardet përkatëse ndërkombëtare, duhet të rishikojë rregullisht problemin e dridhjeve në bordin e anijes me objektiv përmirësimin e mbrojtjes së detarëve nga efektet negative të dridhjeve.

2. Rishikimi i përmendur në paragrafin 1 të këtij udhëzimi duhet të përfshijë efektet e ekspozimit ndaj dridhjeve të tepërta mbi shëndetin dhe rehatinë e detarëve dhe masat që duhen parashikuar apo rekomanduar për të ulur dridhjet në bordin e anijes, me qëllim mbrojtjen e detarëve. Masat që do të merren në shqyrtim duhet të përfshijnë:

a) udhëzime për detarët mbi rrezikun e shëndetit të tyre ndaj ekspozimeve të zgjatura ndaj dridhjeve;

b) sigurimi i pajisjeve të miratuara të mbrojtjes personale për detarët, sipas nevojave; dhe

c) vlerësimin e rreziqeve dhe uljen e ekspozimeve ndaj dridhjeve në mjediset akomoduese dhe çlodhëse, duke hartuar masa në përputhje me udhëzimin e dhënë nga Kodi i Praktikave të ONP-së, i titulluar "Faktorët mjedisorë në vendin e punës", 2001 dhe variantet e rishikuara të mëparshme, duke pasur parasysh ndryshimin ndërmjet ekspozimit në ato zona dhe në vendin e punës.

Udhëzimi B4.3.4 – Detyrimet e pronarëve

1. Çdo detyrim mbi pronarët e anijeve për të siguruar pajisje mbrojtëse apo masa të tjera për parandalimin e aksidenteve duhet të shoqërohet nga klauzola për përdorimin e tyre nga detarët dhe nga një kërkesë që detarët të përmbushin masat përkatëse për parandalimin e aksidenteve dhe mbrojtjen e shëndetit.

2. Gjithashtu, duhen pasur parasysh nenet 7 dhe 11 të Konventës së Ruajtjes së Makinerive, 1963 (nr. 119) dhe klauzolat përkatëse të Rekomandimeve mbi Ruajtjen e Makinerive, 1963 (nr. 118), sipas të cilave detyrimi për përmbushjen e kërkesave mbi ruajtjen/kujdesin ndaj makinerive në përdorim dhe për parandalimin e përdorimit të tyre pa normat e duhura, bie mbi punëdhënësin ndërsa ekziston dhe një detyrim mbi punëtorin për të mos përdorur makineritë pa sistemet mbrojtëse ose për të mos i nxjerrë sistemet mbrojtëse jashtë funksionit.

Udhëzim B4.3.5 – Raportimi dhe mbledhja e statistikave

1. Të gjitha aksidentet, dëmtimet dhe sëmundjet profesionale duhet të raportohen në mënyrë që të hetohen dhe statistikat përkatëse të mbahen, analizohen dhe publikohen, duke pasur parasysh mbrojtjen e të dhënave personale të detarëve përkatës. Raportet nuk duhet të kufizohen vetëm te rastet e humbjeve të jetëve apo aksidenteve të anijeve.

2. Statistikat e cituara në paragrafin 1 të këtij udhëzimi duhet të mbajnë shënim numrin, natyrën, shkakun dhe efektet e aksidenteve, dëmtimeve dhe sëmundjeve profesionale, me një tregues të qartë të departamentit në bordin e anijes, tipin e aksidentit dhe vendin e ndodhjes, në det apo port.

3. Çdo shtet anëtar duhet t'i kushtojë vëmendjen e duhur çdo sistemi ndërkombëtar apo modeli për regjistrimin e aksidenteve ndaj detarëve, të cilat mund të jenë përcaktuar nga Organizata Ndërkombëtare e Punës.

Udhëzimi B4.3.6 - Hetimet

1. Autoriteti kompetent duhet të ndërmarrë hetime mbi shkaqet dhe rrethanat e të gjitha sëmundjeve, dëmtimeve apo aksidenteve profesionale që rezultojnë në humbjen e jetës ose dëmtime serioze personale dhe raste të tjera të specifikuara në ligjet dhe rregulloret kombëtare.

2. Duhet kushtuar vëmendje që çështjet e mëposhtme të jenë objekt hetimi:

a) mjedisi i punës, si p.sh.: sipërfaqet e punës, vendosja e makinerive, mjetet që lejojnë hyrjen, ndriçimi dhe metodat e punës;

b) shpeshtësia në grup-mosha të ndryshme të të dëmtuarve, sëmundjeve dhe aksidenteve profesionale;

c) probleme të veçanta fiziologjike dhe psikologjike të krijuara nga mjedisi në bordin e anijes;

d) probleme të krijuara nga stresi fizik në bordin e anijes, kryesisht si pasojë e ngarkesës në rritje të punës;

e) probleme që burojnë nga efektet e zhvillimeve teknike dhe ndikimi i tyre mbi përbërjen e ekuipazheve; dhe

f) probleme që burojnë nga gabimet njerëzore.

Udhëzimi B4.3.7 – Programet kombëtare të mbrojtjes dhe parandalimit

1. Me qëllim që të krijohet një bazë e qëndrueshme për masat mbi nxitjen e mbrojtjes së sigurisë dhe shëndetit profesional dhe parandalimin e sëmundjeve, dëmtimeve dhe aksidenteve profesionale, të cilat ndodhin për shkak të rreziqeve që sjell puna në det, duhet të ndërmerren kërkime mbi tendencat e përgjithshme dhe ato rreziqe që konstatohen nga statistikat.

2. Zbatimi i programeve të mbrojtjes dhe parandalimit për nxitjen e sigurisë dhe shëndetit profesional duhet të jetë aq i organizuar sa autoriteti kompetent, pronarët e anijeve, detarët dhe përfaqësuesit e tyre apo organizma të tjerë përkatës mund të luajnë një rol aktiv nëpërmjet mjeteve të tilla si seanca informative, udhëzime në bord mbi nivelet maksimale të ekspozimit ndaj faktorëve mjedisorë të dëmshëm në vendin e punës dhe rreziqeve të tjera apo pasojave të proceseve sistematike të vlerësimit të rrezikut. Në veçanti, duhen ngritur komitete kombëtare dhe vendore të përbashkëta të parandalimit të aksidenteve dhe mbrojtjes së sigurisë dhe shëndetit profesional, ose grupe pune të posaçme dhe komitete në bord ku të përfaqësohen organizatat e pronarëve të anijeve dhe detarëve.

3. Kur një aksident i tillë ndodh në nivel kompanie, duhet të merret në konsideratë përfaqësimi i detarëve në çdo komitet sigurie në bordin e anijeve të pronarëve.

Udhëzimi B4.3.8 – Përmbajtja e programeve të mbrojtjes dhe parandalimit

1. I duhet kushtuar vëmendje përfshirjes së çështjeve të mëposhtme në funksionet e komiteteve dhe organizmave të tjerë të cituar në udhëzimin B4.3.7, paragrafi 2:

a) përgatitja e politikave dhe udhëzimeve kombëtare për sistemet e administrimit të sigurisë dhe shëndetit profesional dhe të manualeve, rregullave dhe klauzolave të parandalimit të aksidenteve;

b) organizimi i programeve dhe trajnimeve mbi parandalimin e aksidenteve dhe mbrojtjes së sigurisë dhe shëndetit profesional;

c) organizimi i fushatave sensibilizuese mbi parandalimin e aksidenteve dhe mbrojtjen e sigurisë dhe shëndetit profesional, duke përfshirë filma, postera, njoftime dhe broshura; dhe

d) shpërndarja e literaturës dhe informacion mbi parandalimin e aksidenteve dhe mbrojtjen e sigurisë dhe shëndetit profesional në atë masë që të mbërrijë te detarët në bordet e anijeve.

2. Klauzolat ose rekomandimet përkatëse të miratuara nga autoritetet kombëtare apo

organizatat ndërkombëtare duhet të merren në konsideratë nga ata që hartojnë tekste të masave apo praktikave mbi parandalimin e aksidenteve ose mbrojtjen e sigurisë dhe shëndetit profesional.

3. Në hartimin e programeve mbi parandalimin e aksidenteve apo mbrojtjen e shëndetit dhe sigurisë profesionale, çdo shtet anëtar duhet të marrë në konsideratë çdo Kod Praktikash, në lidhje me sigurinë dhe shëndetin e detarëve, që mund të jetë botuar nga Organizata Ndërkombëtare e Punës.

Udhëzimi B4.3.9 – Udhëzim mbi mbrojtjen e sigurisë dhe shëndetit profesional dhe parandalimin e aksidenteve profesionale në punë

1. Programi i trajnimit të cituar në standardin A4.3, paragrafi 1/a duhet të rishikohet periodikisht dhe të përditësohet në vijim të zhvillimeve në tipat dhe masat e anijeve dhe pajisjeve të tyre, si dhe ndryshimeve në praktikat e personelit, kombësisë, gjuhës dhe organizimit të punës në bordin e anijes.

2. Duhet të ketë publicitet të vazhdueshëm mbi mbrojtjen e sigurisë dhe shëndetit profesional dhe parandalimin e aksidenteve. Ky publicitet mund të marrë format e mëposhtme:

a) materiale arsimore audiovizuale, si filma për t'u përdorur në qendrat e trajnimit profesional për detarët dhe në rastet kur të jetë e mundur të shfaqen në bordin e anijeve;

b) vendosja e posterave në bordin e anijeve;

c) përfshirja e botimeve periodike që lexohen nga detarët, e artikujve mbi rreziqet e punës në det dhe masat për parandalimin e aksidenteve dhe mbrojtjen e sigurisë dhe shëndetit profesional; dhe

d) fushata të veçanta duke përdorur medie të ndryshme për të udhëzuar detarët, duke përfshirë fushata mbi praktikat e sigurta të punës.

3. Publiciteti i cituar në paragrafin 2 të këtij udhëzimi duhet të ketë parasysh kombësitë, gjuhët dhe kulturat e ndryshme të detarëve në bordet e anijeve.

Udhëzimi B4.3.10 – Edukimi shëndetësor i detarëve të rinj

1. Rregullat e sigurisë dhe shëndetit duhet t'u referohen klauzolave të përgjithshme mbi kontrollet mjekësore para dhe gjatë punësimit, si dhe parandalimit të aksidenteve dhe mbrojtjes së shëndetit në punë, të cilat mund të jenë të zbatueshme në punën e detarëve. Këto rregullore duhet të specifikojnë masat, të cilat minimizojnë rreziqet profesionale për detarët e rinj gjatë punës së tyre.

2. Duke përjashtuar rastet kur një detar i ri pranohet si i kualifikuar në një profesion të caktuar nga autoriteti kompetent, rregulloret duhet të specifikojnë kufizime mbi detarët e rinj, të cilët, pa mbikëqyrjen dhe udhëzimet e duhura, ndërmarrin disa lloje punësh që paraqesin rrezik aksidenti ose janë në dëm të shëndetit dhe zhvillimit të tyre fizik ose të cilat kërkojnë një shkallë të caktuar pjekurie, përvoje apo aftësie. Në përcaktimin e llojeve të punës që duhet të kufizohen nga rregulloret, autoriteti kompetent mund të marrë në konsideratë disa lloje punësh të cilat përfshijnë:

a) ngritjen, lëvizjen apo mbajtjen e ngarkesave ose objekteve të rënda;

b) hyrja në bojler, tankerë dhe kesonë;

c) ekspozimi ndaj zhurmave të dëmshme dhe niveleve të dridhjeve;

d) përdorimi i ashensorëve dhe makinerive të tjera, ose aktiviteti i sinjalizimit për operatorët e këtyre makinerive;

e) përdorimi i litarëve të ankorimit ose tërheqjes ose i pajisjeve të ankorimit;

f) pajimi i anijes;

g) puna mbi direk ose në kuvertë në mot të keq;

h) turnet e natës;

i) shërbim ndaj pajisjeve elektrike;

j) ekspozim ndaj materialeve të dëmshme ose agjentëve fizikë të dëmshëm, si p.sh.: substanca të rrezikshme ose toksike dhe rrezatimeve jonizuese;

k) pastrimi i makinerive të kateringut; dhe

l) përdorimi i varkave të anijes.

3. Autoriteti kompetent duhet të marrë masa praktike për të sjellë në vëmendjen e detarëve të rinj informacionin në lidhje me parandalimin e aksidenteve dhe mbrojtjen e shëndetit të tyre në bordin e anijeve. Këto masa do të përfshijnë edukimin nëpërmjet kurseve, publicitet zyrtar për parandalimin e aksidenteve për personat në moshë të re, si dhe trajnimin profesional dhe mbikëqyrjen e detarëve të rinj.

4. Edukimi dhe trajnimi i detarëve të rinj në bordin e anijeve dhe në tokë duhet të përfshijë udhëzime mbi efektet e dëmshme në shëndetin dhe mirëqenien e tyre, të abuzimit me alkoolin

dhe drogat dhe substancat e tjera të dëmshme, si dhe rreziqet dhe shqetësimet që lidhen me HIV/AIDS dhe aktivitetet e tjera me rrezik për shëndetin.

Udhëzimi B4.3.11 – Bashkëpunimi ndërkombëtar

1. Shtetet anëtare me ndihmën e organizatave ndërkombëtare dhe ndërqeveritare, duhet të përpiqen, në bashkëpunim me njëri-tjetrin, të arrijnë uniformitet sa më të madh veprimi për nxitjen e mbrojtjes së sigurisë dhe shëndetit profesional dhe parandalimin e aksidenteve.

2. Në zhvillimin e programeve për nxitjen e mbrojtjes së sigurisë dhe shëndetit profesional dhe parandalimit të aksidenteve sipas standardit A4.3, çdo shtet anëtar duhet t'u kushtojë kujdes kodeve përkatëse të praktikave të publikuara nga Organizata Ndërkombëtare e Punës, si dhe standardeve të duhura të organizatave ndërkombëtare.

3. Shtetet anëtare duhet t'u kushtojnë vëmendje nevojave për bashkëpunim ndërkombëtar në nxitjen e vazhdueshme të aktiviteteve të lidhura me mbrojtjen e sigurisë dhe shëndetit profesional dhe parandalimin e aksidenteve, ky bashkëpunim mund të marrë formën e:

a) marrëveshjeve dypalëshe ose shumëpalëshe për uniformitet në standardet dhe masat për mbrojtjen e sigurisë dhe shëndetit profesional dhe parandalimin e aksidenteve;

b) shkëmbimit të informacionit mbi rreziqe të caktuara që ndikojnë te detarët, si dhe mbi mjetet e nxitjes së mbrojtjes së sigurisë dhe shëndetit profesional dhe parandalimit të aksidenteve;

c) asistencës në testimin e pajisjeve dhe inspektim në përputhje me rregulloret e shtetit të flamurit;

d) bashkëpunimit në përgatitjen dhe shpërndarjen e klauzolave, rregulloreve dhe manualeve mbi mbrojtjen e sigurisë dhe shëndetit profesional, si dhe parandalimin e aksidenteve;

e) bashkëpunimit në prodhimin dhe përdorimin e mjeteve të trajnimit; dhe

f) mjediseve të përbashkëta, ose ndihmës së përbashkët për trajnimin e detarëve në mbrojtjen e sigurisë dhe shëndetit profesional, parandalimin e aksidenteve dhe praktikave të sigurta të punës.

Rregullorja 4.4 – Përdorimi i mjediseve çlodhëse në tokë

Qëllimi: Të sigurojë që detarët që punojnë në bordin e një anijeje të kenë akses në mjediset dhe shërbime në tokë për të siguruar shëndetin dhe mirëqenien e tyre.

1. Çdo shtet anëtar duhet të sigurojë që mjediset çlodhëse të vendosura në tokë të jenë lehtësisht të arritshme. Shteti anëtar duhet gjithashtu të promovojë ngritjen e mjediseve çlodhëse, si ato të renditura në Kod, në porte të caktuara, për t'u siguruar detarëve në anijet që janë në portet e tyre akses në mjediset dhe shërbimet e përshtatshme të argëtimit.

2. Përgjegjësitë e çdo shteti anëtar në lidhje me mjediset e ngritura në tokë, si mjedise çlodhëse, kulturore, përcaktohen në Kod.

Standardi A4.4 – Aksesi në mjediset çlodhëse në tokë

1. Çdo shtet anëtar duhet të kërkojë që mjediset çlodhëse të vendosura në territorin e tij, të vihen në dispozicion për përdorimin e të gjithë detarëve, pavarësisht nga kombësia, raca, ngjyra, gjinia, feja, opinioni publik ose origjina sociale dhe pavarësisht nga shteti i flamurit të anijes ku ata janë punësuar.

2. Çdo shtet anëtar duhet të promovojë ngritjen e mjediseve çlodhëse në portet e përshtatshme të vendit dhe të përcaktojnë cilat porte janë të përshtatshme, pas konsultimeve me organizatat përkatëse të pronarëve të anijeve dhe detarëve.

3. Çdo shtet anëtar duhet të inkurajojë ngritjen e bordeve të mirëqenies, të cilat do të rishikojnë rregullisht shërbimet dhe mjediset çlodhëse për të siguruar që ato të jenë të përshtatshme duke marrë parasysh ndryshimet e nevojave të detarëve si pasojë e zhvillimeve teknike, operacionale në industrinë detare.

Udhëzimi B4.4 – Aksesi në mjediset çlodhëse në tokë

Udhëzimi B4.4.1 – Përgjegjësitë e shteteve anëtare

1. Çdo shtet anëtar duhet:

a) të marrë masa që mjediset dhe shërbimet çlodhëse të sigurohen për detarët në porte të caktuara, si dhe detarëve t'u sigurohet mbrojtja e përshtatshme në ushtrimin e profesionit të tyre; dhe

b) të ketë parasysh, në zbatimin e këtyre masave, nevojat e veçanta të detarëve, veçanërisht kur gjenden në vende të huaja apo në zona lufte, në lidhje me sigurinë, shëndetin e tyre dhe aktivitetet e kohës së lirë.

2. Masat për mbikëqyrjen e mjediseve dhe shërbime të mirëqenies duhet të përfshijnë përfaqësimin nga organizatat përkatëse të pronarëve të anijes dhe detarëve.

3. Çdo shtet anëtar duhet të marrë masa për të shpejtuar qarkullimin e lirë ndërmjet anijeve, agjencive furnizuese dhe mjediseve çlodhëse të materialeve çlodhëse, si: filma, libra, gazeta, dhe pajisje sportive për t'u përdorur nga detarët në bordin e anijeve dhe në qendrat çlodhëse në tokë.

4. Shtetet anëtare duhet të bashkëpunojnë me njëri-tjetrin për nxitjen e mirëqenies së detarëve në det dhe në port. Ky bashkëpunim do të përfshijë:

a) konsultime ndërmjet autoriteteve kompetente që synojnë sigurimin dhe përmirësimin e mjediseve dhe shërbimeve çlodhëse të detarëve; në portet dhe në bordin e anijeve;

b) marrëveshje mbi mbledhjen e burimeve dhe sigurimin e përbashkët të mjediseve çlodhëse në portet e mëdha për të mënjanuar mbivendosje të panevojshme;

c) organizimin e garave sportive ndërkombëtare dhe nxitjen e pjesëmarrjes së detarëve në aktivitetet sportive; dhe

d) organizimin e seminareve ndërkombëtare mbi çështjet e mirëqenies së detarëve në det dhe në port.

Udhëzimi B4.4.2 – Shërbimet dhe mjediset çlodhëse në porte

1. Çdo shtet anëtar duhet të sigurojë ngritjen e mjediseve dhe shërbimeve të mirëqenies, sipas kërkesave në porte të caktuara të vendit.

2. Mjediset dhe shërbimet e mirëqenies duhet të sigurohen, në përputhje me kushtet dhe praktikat kombëtare, nga një ose më shumë subjekte të mëposhtme:

a) autoritetet publike;

b) organizatat përkatëse të pronarëve të anijeve dhe detarëve sipas marrëveshjeve kolektive apo marrëveshjeve të tjera; dhe

c) organizatat vullnetare.

3. Mjediset e nevojshme të mirëqenies dhe ato çlodhëse duhet të ngrihen ose zhvillohen në porte. Këto do të përfshijnë:

a) dhoma takimi dhe argëtimi, sipas kërkesave;

b) mjedise sportive të hapura, të përshtatshme për gara;

c) mjedise arsimore; dhe

d) kur është e nevojshme, mjedise për aktivitete fetare dhe këshillimi personal.

4. Këto mjedise mund të sigurohen duke i vënë në dispozicion detarëve mjedise të projektuara për përdorim të përgjithshëm në përputhje me nevojat e tyre.

5. Kur një numër i madh detarësh të kombësive të ndryshme kërkojnë mjedise, si hotele, klube, dhe mjedise sportive në një port të caktuar, autoritetet kompetente ose organizmat e vendeve të origjinës së detarëve dhe të shtetit të flamurit, si dhe shoqatat ndërkombëtare përkatëse duhet të konsultohen dhe të bashkëpunojnë me autoritetet kompetente dhe organizmat e vendit ku ndodhet porti dhe me njëri-tjetrin, me qëllim grumbullimin e mjeteve financiare dhe shmangien e mbivendosjes së panevojshme.

6. Hotele dhe konvikte të përshtatshme për detarët duhet të jenë në dispozicionin e tyre, në rastet kur ka nevojë për to. Ato duhet të ofrojnë mjedise të barabarta me ato të një hoteli të mirë dhe duhet të ngrihen në zona të mira larg porteve. Këto hotele apo konvikte duhet të mbikëqyren mirë, çmimet duhet të jenë të arsyeshme dhe aty ku është e mundur, duhet të kenë hapësirë për akomodimin e familjarëve të detarëve.

7. Këto mjedise akomodimi duhet të jenë të hapura për të gjithë detarët, pavarësisht nga kombësia, raca, ngjyra, gjinia, feja, opinioni publik apo origjina shoqërore dhe pavarësisht nga shteti i flamurit të anijes ku ato janë punësuar. Pa e shkelur këtë parim, mund të jetë e nevojshme që në disa porte të ofrohen disa lloje strukturash, të krahasueshme me standardet, por të përshtatshme për zakonet dhe nevojat e grupeve të ndryshme të detarëve.

8. Duhet të merren masat e nevojshme që të punësohen persona kompetentë në mjediset dhe shërbimet çlodhëse të detarëve përveç punonjësve vullnetarë.

Udhëzimi B4.4.3 – Bordet e mirëqenies

1. Bordet e mirëqenies duhet të ngrihen në porte, në nivel kombëtar dhe rajonal. Funksioni i tyre duhet të përfshijë:

a) mbajtjen nën kontroll të përshtatshmërisë së mjediseve aktuale çlodhëse dhe monitorimin e nevojës për mjedise shtesë ose mbylljen e mjediseve që nuk shfrytëzohen plotësisht;

b) asistencë dhe këshillim për personat përgjegjës për sigurimin e mjediseve çlodhëse dhe sigurimin e bashkërendimit midis tyre.

2. Bordet e mirëqenies duhet të përfshijnë, mes anëtarëve të tyre, përfaqësues nga organizatat e pronarëve të anijeve dhe detarëve, të autoriteteve kompetente, organizatave vullnetare dhe organizmave shoqërorë.

3. Sipas rastit, konsujt e shteteve detare dhe përfaqësues vendorë të organizatave të huaja të mirëqenies, në përputhje me ligjet dhe rregulloret kombëtare, duhet të jenë të lidhur me punën e bordeve të mirëqenies në nivel portual, rajonal dhe kombëtar.

Udhëzimi B4.4.4 – Financimi i mjediseve të mirëqenies

1. Në përputhje me kushtet dhe praktikat kombëtare, mbështetja financiare për strukturat e mirëqenies në porte duhet të vijë nga një ose më shumë burime të mëposhtme:

a) grantet ose fondet publike;

b) taksa/të ardhura nga burimet e industrisë së transportit detar;

c) kontribute vullnetare nga pronarët e anijeve, detarët apo organizatat e tyre; dhe

d) kontribute vullnetare nga burime të ndryshme.

2. Në rastet kur janë vendosur taksa/tatime për mirëqenien, ato duhet të përdoren vetëm për qëllime për të cilat janë vendosur.

Udhëzimi B4.4.5 – Shpërndarja e informacionit dhe masat ndihmëse

1. Duhet t'u shpërndahet informacion detarëve rreth strukturave të hapura për publikun në portet e ankorimit, kryesisht transportit, mirëqenies, argëtimit dhe mjediseve arsimore, vendeve të faljes, si dhe mjediseve të ndërtuara posaçërisht për detarët.

2. Duhet të vihen në dispozicion mjete të përshtatshme transporti në çdo kohë për t'i ndihmuar detarët të mbërrijnë në zonat urbane nga pika të volitshme në port.

3. Autoritetet kompetente duhet të marrin masat e duhura për t'i informuar pronarët e anijeve dhe detarët, të cilët hyjnë në porte mbi ligje dhe zakone të veçanta, shkelja e të cilave mund të rrezikojë lirinë e tyre.

4. Zonat e portit dhe rrugët hyrëse duhet të pajisen nga autoritetet kompetente me ndriçim dhe sinjalistikë dhe patrulla të rregullta për mbrojtjen e detarëve.

Udhëzimi B4.5 – Detarët në një port të huaj

1. Për mbrojtjen e detarëve në portet e huaja duhet të merren masa për të:

a) lehtësuar kontaktin me konsujt e shteteve të tyre të origjinës ose shteteve të banimit;

b) lehtësuar bashkëpunimin ndërmjet konsujve dhe autoriteteve kombëtare dhe vendore.

2. Detarët që ndalohen në një port të huaj, duhet të trajtohen sipas ligjeve dhe t'u ofrohet mbrojtje konsullore.

3. Kur një detar ndalohet në territorin e një shteti anëtar, autoriteti kompetent, nëse e kërkon detari, duhet të informojë shtetin e flamurit dhe shtetin e kombësisë së detarit. Autoriteti kompetent duhet të informojë menjëherë detarin mbi të drejtën për të paraqitur këtë kërkesë. Shteti i kombësisë së detarit duhet të njoftojë menjëherë të afërmin më të afërt të detarit. Autoriteti kompetent duhet t'u lejojë oficerëve konsullorë kontaktin me detarët dhe vizita të rregullta për aq kohë sa detari është i ndaluar.

4. Çdo shtet anëtar duhet të marrë masa për të garantuar suksesin e detarëve nga agresioni dhe veprime të tjera të paligjshme, ndërsa anijet janë në ujërat e tyre territoriale dhe kryesisht në afërsi të porteve.

5. Personat përgjegjës në port dhe në bordin e anijeve duhet të bëjnë çdo përpjekje për të lehtësuar lejet e daljes në tokë për detarët, sa më shpejt pas mbërritjes së anijes në port.

Rregullorja 4.5 – Sigurimet shoqërore

Qëllimi: Të sigurojë marrjen e masave me qëllim që detarëve t'u ofrohet mbrojtja e sigurimeve shoqërore.

1. Çdo shtet anëtar duhet të garantojë që të gjithë detarët dhe, në masën që e lejon ligji kombëtar, edhe familjarët e tyre të kenë akses në mbrojtjen e sigurimeve shoqërore, në përputhje me Kodin dhe gjithsesi pa cenuar kushte të tjera më të favorshme, të cituara në paragrafin 8, të nenit 19, të Kushtetutës.

2. Çdo shtet anëtar zotohet të ndërmarrë hapa për të arritur një mbrojtje të gjithanshme të sigurimeve shoqërore për detarët, në përputhje me rrethanat kombëtare, individualisht dhe nëpërmjet bashkëpunimit ndërkombëtar.

3. Çdo shtet anëtar duhet të garantojë që detarët, të cilët janë pjesë e legjislacionit të tij për sigurimet shoqërore, dhe në masën që e lejon legjislacioni kombëtar, edhe familjarët e tyre të kenë të drejtën të përfitojnë nga mbrojtja e sigurimeve

shoqërore jo më pak se ç'përfitojnë punonjësit e tokës.

Standardi A4.5 – Sigurimet shoqërore

1. Çështjet që duhen shqyrtuar për të arritur një sistem të plotë të mbrojtjes së sigurimeve shoqërore sipas rregullores 4.5 janë: kujdesi mjekësor, përfitim nga sëmundje, përfitim papunësie, përfitim moshe, përfitim dëmtimi në punë, përfitim familjar, përfitim lindjeje, përfitim invaliditeti, plotësimi i mbrojtjes së sigurimeve sipas rregullores 4.1 mbi kujdesin mjekësor dhe 4.2 mbi detyrimet e pronarëve të anijeve dhe plotësim sipas titujve të tjerë të kësaj Konvente.

2. Në kohën e ratifikimit, mbrojtja që duhet të garantojë çdo shtet anëtar në përputhje me rregulloren 4.5, paragrafi 1 duhet të përfshijë të paktën 3 nga 9 çështjet e përmendura në paragrafin 1 të këtij standardi.

3. Çdo shtet anëtar duhet të ndërmarrë hapa, sipas rrethanave kombëtare, për t'u garantuar mbrojtje shtesë të sigurimeve shoqërore, të përmendur në paragrafin 1 të këtij standardi, të gjithë detarëve rezidentë në territorin e tij. Kjo përgjegjësi mund të përmbushet nëpërmjet marrëveshjeve dypalëshe ose shumëpalëshe ose sistemeve të bazuara në kontribute.

4. Pavarësisht nga përcaktimet e përgjegjësive në paragrafin 3 të këtij standardi, nëpërmjet marrëveshjeve dypalëshe dhe shumëpalëshe dhe klauzolave të miratuara në kuadër të organizatave të integrimit ekonomik rajonal, shtetet anëtare mund të vendosin rregulla të tjera në lidhje me legjislacionin e sigurisë shoqërore, të cilit duhet t'u nënshtrohen detarët.

5. Përgjegjësitë e çdo shteti anëtar në lidhje me detarët në anijet që lundrojnë me flamurin e tij duhet të përfshijnë ato që parashtrohen nga rregulloret 4.1 dhe 4.2, si dhe klauzolat e Kodit që lidhen me to dhe ato të cilat janë pjesë e detyrimeve të përgjithshme sipas së drejtës ndërkombëtare.

6. Çdo shtet anëtar duhet t'u japë vëmendjen e duhur mënyrave të ndryshme të garantimit të përfitimeve për detarët, në mungesë të kuadrit të çështjeve të parashtruara në paragrafin 1 të këtij standardi.

7. Mbrojtja, sipas Rregullores 4.5, paragrafi 1 mund të përfshihet në ligje dhe rregullore, në skema private ose në marrëveshje kolektive apo kombinime të të gjitha këtyre.

8. Në përputhje me ligjet dhe praktikat kombëtare, shtetet anëtare duhet të bashkëpunojnë nëpërmjet marrëveshjeve dypalëshe ose shumëpalëshe, për të garantuar të drejtat e sigurimeve shoqërore që sigurohen përmes skemës së kontributeve ose moskontributeve, të cilat janë siguruar ose janë duke u siguruar nga të gjithë detarët, pavarësisht nga rezidenca.

9. Çdo shtet anëtar duhet të hartojë procedura të drejta dhe efikase për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve.

10. Në momentin e ratifikimit, çdo shtet anëtar duhet të specifikojë çështjet për të cilat garanton mbrojtje të sigurimeve shoqërore, në përputhje me paragrafin 2 të këtij standardi. Më pas, shteti anëtar duhet të njoftojë drejtorin e përgjithshëm të Zyrës Ndërkombëtare të Punës, kur ai garanton mbrojtje të sigurimeve shoqërore në lidhje me një ose më shumë çështje të tjera, të përmendura në paragrafin 1 të këtij standardi. Drejtori i përgjithshëm duhet të mbajë një regjistër të këtij informacioni dhe duhet t'ua vendosë në dispozicion të gjitha palëve të interesuara.

11. Raportet për Zyrën Ndërkombëtare të Punës, në bazë të nenit 22 të Kushtetutës, duhet të përmbajnë informacion në lidhje me hapat e ndërmarrë, në përputhje me Rregulloren 4.4, paragrafi 2, për shtrirjen e mbrojtjes për çështje të tjera.

Udhëzimi B4.5 – Sigurimet shoqërore

1. Mbrojtja që duhet të garantohet, në momentin e ratifikimit, në përputhje me standardin A4.5, paragrafi 2, duhet të përfshijë të paktën çështjet e kujdesit mjekësor, përfitim sëmundjeje dhe përfitim dëmtimi në punë.

2. Në rrethanat e përmendura në standardin A4.5, paragrafi 6, përfitime të krahasueshme mund të garantohen përmes sigurimeve marrëveshjeve dypalëshe ose shumëpalëshe, ose mjeteve të tjera efikase, duke pasur parasysh klauzolat e marrëveshjeve kolektive përkatëse. Kur merren këto masa, detarët që janë subjekt i tyre duhet të këshillohen mbi mënyrat e garantimit të çështjeve të tjera të mbrojtjes së sigurimeve shoqërore.

3. Kur detarët janë subjekt i një ose më shumë legjislacioneve kombëtare për sigurimet shoqërore, shtetet anëtare përkatëse duhet të bashkëpunojnë për të përcaktuar me marrëveshje të përbashkët cili legjislacion duhet të zbatohet, duke pasur parasysh faktorë të tillë, si llojin dhe nivelin e mbrojtjes sipas

legjislacioneve përkatëse, variantin më të favorshëm për detarin, si dhe preferencën e detarit.

4. Procedurat që do të hartohen sipas standardit A4.5, paragrafi 9 duhet të formulohen për të përfshirë të gjitha çështjet në lidhje me kërkesat e detarëve përkatës, pavarësisht nga mënyra se si formulohen.

5. Çdo shtet anëtar që ka detarë vendas, jovendës ose nga të dyja palët, të cilët shërbejnë në anijet që lundrojnë me flamurin e tij, duhet të ofrojë mbrojtje të sigurimeve shoqërore në Konventë dhe të rishikojë periodikisht çështjet e mbrojtjes së sigurimeve shoqërore në standardin A4.5, paragrafi 1, me qëllim identifikimin e çështjeve shtesë për detarët përkatës.

6. Marrëveshja e punësimit të detarëve duhet të identifikojë mjetet me të cilat do të sigurohet mbrojtja e sigurimeve shoqërore nga pronari i anijes për detarin, si dhe informacionin përkatës në dispozicion të pronarit të anijes, si p.sh., zbritjet nga rrogat e detarëve dhe kontributet e pronarëve të cilat mund të kryhen në përputhje me kërkesat e organizmave të autorizuar dhe në bazë të skemave kombëtare të sigurimeve shoqërore.

7. Shteti anëtar, me flamurin e të cilit lundron anija, në ushtrim të juridiksionit të tij mbi çështje sociale, duhet të bindet që përgjegjësitë e pronarëve të anijeve në lidhje me mbrojtjen e sigurimeve shoqërore janë përmbushur, duke përfshirë edhe derdhjen e kontributeve të kërkuara në skemat e sigurimeve shoqërore.

TITULLI 5
PËRMBUSHJA E KËRKESAVE DHE ZBATIMI

1. Rregulloret në këtë kapitull specifikojnë përgjegjësitë e secilit shtet anëtar për zbatimin e parimeve dhe të drejtave të përcaktuara në nenet e kësaj Konvente, si dhe detyrimet e veçanta të parashikuara nga kreu 1, 2, 3 dhe 4.

2. Paragrafët 3 dhe 4, të nenit VI, të cilët lejojnë zbatimin e pjesës A të Kodit nëpërmjet klauzolave të barasvlershme, nuk zbatohen në pjesën A të Kodit në këtë kapitull.

3. Në përputhje me paragrafin 2, të nenit VI, çdo shtet anëtar do të zbatojë përgjegjësitë e tij sipas rregulloreve në mënyrën e përcaktuar në standardet e pjesës A të Kodit, duke i kushtuar vëmendjen e duhur udhëzimeve përkatëse në pjesën B të Kodit.

4. Klauzolat e këtij kreu duhet të zbatohen duke pasur parasysh që detarët dhe pronarët e anijeve, si të gjithë personat e tjerë, janë të barabartë përpara ligjit dhe kanë të drejtën e mbrojtjes së barabartë nga ligji dhe nuk do të bëhen objekt diskriminimi në gjykata apo mekanizma të tjerë të zgjidhjes së konflikteve. Klauzolat e këtij kreu nuk vendosin funksionin ligjor apo një rrugë ligjore.

Rregullorja 5.1 – Përgjegjësitë e shtetit të flamurit

Qëllimi: Të sigurojë që çdo shtet anëtar do të zbatojë përgjegjësitë e tij sipas kësaj Konvente në lidhje me anijet që lundrojnë me flamurin e tij.

Rregullorja 5.1.1 – Parime të përgjithshme

1. Çdo shtet anëtar është përgjegjës për zbatimin e detyrimeve të tij, sipas kësaj Konvente, mbi çdo anije që lundron me flamurin e tij.

2. Çdo shtet anëtar do të ngrejë një sistem efikas inspektimi dhe certifikimi të kushteve të punës në det, në përputhje me rregulloret 5.1.3 dhe 5.1.4, duke bërë të mundur që kushtet e punës dhe jetesës së detarëve në anijet që lundrojnë me flamurin e tij, përmbushin dhe do të vazhdojnë të përmbushin standardet në këtë Konventë.

3. Për të ngritur një sistem efikas inspektimi dhe certifikimi të kushteve të punës në det, një shtet anëtar mund të autorizojë institucione publike apo organizata të tjera, (duke përfshirë ato të një anëtari tjetër, nëse ky i fundit është dakord), të cilat i konsideron si kompetente dhe të pavarura, për të kryer kontrolle apo për të lëshuar certifikata ose të dyja bashkë. Në të gjitha rastet, shteti anëtar do të mbetet përgjegjës për inspektimin dhe certifikimin e kushteve të punës dhe jetesës së detarëve në anijet që lundrojnë me flamurin e tij.

4. Një certifikatë e punës në det, e plotësuar me një deklaratë të përmbushjes së kërkesave të punës në det, do të përbëjë dëshmi të dorës së parë që anija është inspektuar nga anëtari, flamurin e të cilit mban, dhe që kërkesat e kësaj Konvente, në lidhje me kushtet e punës dhe jetesës së detarëve, janë përmbushur në masën e certifikuar.

5. Informacioni rreth sistemit, të cilit i referohet paragrafi 2 i kësaj Rregulloreje, duke përfshirë dhe metodën e përdorur për vlerësimin

e efikasitetit të tij, do të përfshihet në raportet e shtetit anëtar për Zyrën Ndërkombëtare të Punës në bazë të nenit 22 të Kushtetutës.

Standardi A5.1.1 Parime të përgjithshme

1. Çdo shtet anëtar do të përcaktojë standarde dhe objektiva të qartë në lidhje me sistemet e administrimit të inspektimit dhe certifikimit, dhe në lidhje me procedurat e përgjithshme të vlerësimit se në cilën shkallë janë arritur këta objektiva dhe standarde.

2. Çdo shtet anëtar duhet t'u kërkojë të gjitha anijeve që lundrojnë me flamurin e tij të kenë një kopje të kësaj Konvente në bord.

Udhëzimi B5.1.1 – Parime të përgjithshme

1. Autoriteti kompetent duhet të marrë masat e nevojshme për nxitjen e bashkëpunimit efikas ndërmjet institucioneve publike dhe organizatave të tjera, të përmendura në rregulloret 5.1.1 dhe 5.1.2, të cilat merren me kushtet e punës dhe jetesës së detarëve në anije.

2. Me qëllim që të sigurohet bashkëpunimi ndërmjet inspektorëve dhe pronarëve të anijeve, detarëve dhe organizatave të tyre përkatëse, dhe përmirësimi i kushteve të punës dhe jetesës së detarëve, autoriteti kompetent duhet të konsultohet me përfaqësuesit e këtyre organizatave në intervale të rregullta, për mënyrat më të duhura për t'i arritur këto qëllime. Mënyra e këtyre konsultimeve duhet të përcaktohet nga autoriteti kompetent pas konsultimeve me organizatat e detarëve dhe pronarëve të anijeve.

Rregullorja 5.1.2 – Autorizimi i organizatave të pranuara/të njohura

1. Institucionet publike apo organizatat e tjera, të përmendura në paragrafin 3 të rregullores 5.1.1. ("organizatat e pranuara/të njohura") duhet të jenë pranuar nga autoriteti kompetent nëse i kanë përmbushur kriteret e Kodit në lidhje me kompetencën dhe pavarësinë. Funksionet e inspektimit apo certifikimit të cilat duhet të zbatohen nga organizatat e pranuara, duhet të jenë brenda qëllimit të aktiviteteve që përmenden qartë në Kod si të zbatuara nga autoriteti kompetent apo organizata e pranuar.

2. Raportet e përmendura në paragrafin 5 të rregullores 5.1.1 duhet të përmbajnë informacion në lidhje me çdo organizatë të pranuar, shkallën e autorizimit të dhënë dhe masat e marra nga shteti anëtar për t'u siguruar që aktivitetet e autorizuara zbatohen plotësisht dhe me efikasitet.

Standardi A5.1.2 – Autorizimi i organizatave të pranuara

1. Për qëllimet e pranimit/njohjes në përputhje me paragrafin 1 të rregullores 5.1.2, autoriteti kompetent do të shqyrtojë kompetencën dhe pavarësinë e organizatës përkatëse dhe të përcaktojë nëse organizata ka dëshmuar, në shkallën e nevojshme, për zbatimin e aktiviteteve të mbuluara nga autorizimi i dhënë se:

a) ajo ka ekspertizën e nevojshme në aspektet përkatëse të kësaj Konvente dhe njohuritë e duhura për operacionet në anije, duke përfshirë kërkesat minimale për punën e detarëve në anije, kushtet e punësimit, akomodimin, mjediset çlodhëse, ushqimin dhe furnizimin, parandalimin e aksidenteve, mbrojtjen e shëndetit, kujdesin mjekësor, mirëqenien dhe mbrojtjen e sigurimeve shoqërore:

b) ajo ka aftësinë e duhur për të mbajtur dhe përditësuar ekspertizën e personelit të vet;

c) ka njohuritë e nevojshme mbi kërkesat e kësaj Konvente, si dhe legjislacionet kombëtare dhe instrumentet ndërkombëtare, dhe

d) ajo ka masën, strukturën, përvojën dhe aftësinë e duhur në përputhje me tipin dhe shkallën autorizimit.

2. Çdo autorizim i lëshuar në lidhje me inspektimin, minimalisht, duhet t'i japë organizatës së pranuar, kompetencën e duhur për të kërkuar ndreqjen e gabimeve që identifikon në kushtet e punës dhe jetesës së detarëve dhe të kryejë inspektime në këtë kuadër me kërkesën e shtetit të portit përkatës.

3. Çdo shtet anëtar duhet të ngrejë:

a) një sistem për të siguruar saktësinë e punës së kryer nga organizatat e pranuara, e cila përfshin informacionin mbi legjislacionet kombëtare dhe instrumentet përkatëse ndërkombëtare; si dhe

b) procedura për komunikimin dhe mbikëqyrjen e këtyre organizatave.

4. Çdo shtet anëtar duhet të pajisë Zyrën Ndërkombëtare të Punës me një listë aktuale të organizatave të pranuara që veprojnë në emër të tij dhe duhet ta përditësojë këtë listë. Lista duhet të specifikojë funksionet që duhet të zbatojë organizata e pranuar. Zyra duhet ta bëjë listën publike.

Udhëzimi B5.1.1 – Autorizimi i organizatave të pranuara

1. Organizata që kërkon njohje/pranim duhet të tregojë kompetenca dhe aftësi teknike, administrative dhe drejtuese për të siguruar dhënien e shërbimeve në kohë dhe me cilësi të lartë.

2. Në vlerësimin e aftësive të një organizate, autoriteti kompetent duhet të përcaktojë nëse organizata:

a) ka personelin e duhur teknik, drejtues dhe mbështetës;

b) ka personel të kualifikuar për të ofruar shërbimet e kërkuara, të cilët përfaqësojnë hapësirën e duhur gjeografike;

c) ka aftësi të provuara në dhënien e shërbimeve cilësore dhe jep llogari për operacionet e saj.

3. Autoriteti kompetent duhet të arrijë një marrëveshje me shkrim me çdo organizatë që ajo pranon për qëllimin e një autorizimi. Marrëveshja duhet të përfshijë elementet e mëposhtme:

a) objektivin e kërkesës;

b) qëllimin;

c) kushtet e përgjithshme;

d) përmbushjen e funksioneve sipas autorizimit;

e) bazën ligjore të funksioneve;

f) raportimin për autoritetin kompetent;

g) specifikimin e autorizimit nga autoriteti kompetent për organizatën e pranuar; dhe

h) mbikëqyrjen e autoritetit kompetent për aktivitetet e deleguara për organizatën e pranuar.

4. Çdo shtet anëtar duhet t'u kërkojë organizatave të pranuara të zhvillojnë një sistem për kualifikimin e stafit të punësuar prej tyre si inspektorë, për të siguruar përditësimin e dijeve dhe ekspertizës së tyre.

5. Çdo shtet anëtar duhet t'u kërkojë organizatave të pranuara të mbajnë regjistra të shërbimeve të ofruara prej tyre, me qëllim që të tregojnë arritjen e standardeve të kërkuara në çështjet e mbuluara prej shërbimeve.

6. Në hartimin e procedurave të mbikëqyrjes, të përmendura në standardin A 5.1.2, paragrafi 3/b, çdo shtet anëtar duhet të ketë parasysh udhëzimet për autorizimin e organizatave që veprojnë në emër të administratës, të miratuara në kuadrin e Organizatës Ndërkombëtare të Punës.

Rregullorja 5.1.3 – Certifikata e punës në det dhe deklarata e përmbushjes së kërkesave të punës në det

1. Kjo rregullore zbatohet për anijet:

a) e tonazhit 500 tonë bruto ose më shumë të angazhuara në udhëtime ndërkombëtare;

b) e tonazhit 500 tonë bruto ose më shumë, që lundrojnë me flamurin e një shteti anëtar dhe që operojnë nga një port ose ndërmjet porteve të një vendi tjetër.

Për qëllimin e kësaj rregulloreje, "udhëtim ndërkombëtar" do të thotë një udhëtim nga një vend drejt një porti jashtë këtij vendi.

2. Kjo rregullore zbatohet për çdo anije që lundron me flamurin e një shteti anëtar, dhe që nuk mbulohet nga paragrafi 1 i kësaj rregulloreje, me kërkesë të pronarit të anijes për shtetin anëtar përkatës.

3. Çdo shtet anëtar duhet t'u kërkojë anijeve që lundrojnë me flamurin e tij të mbajnë një certifikatë të punës në det, duke vërtetuar që kushtet e punës dhe jetesës në anije, duke përfshirë që masat për përmbushjen e vazhdueshme të përfshihen në deklaratën e përmbushjes së kritereve të punës në det, të përmendura në paragrafin 4 të kësaj rregulloreje, janë inspektuar dhe plotësojnë kërkesat e legjislacioneve kombëtare apo masave të tjera që zbatojnë këtë Konventë.

4. Çdo shtet anëtar duhet t'u kërkojë anijeve që lundrojnë me flamurin e tij të zbatojnë një deklaratë për përmbushjen e kërkesave të punës në det, duke cituar kërkesat kombëtare që zbatojnë këtë Konventë për kushtet e punës dhe jetesës së detarëve dhe duke përcaktuar masat e marra nga pronari i anijes për të garantuar përmbushjen e kërkesave në anijen apo anijet përkatëse.

5. Certifikata e punës në det dhe deklarata e përmbushjes së kërkesave të punës në det, duhet të jenë në përputhje me modelin e hartuar nga ky Kod.

6. Në rastet kur autoriteti kompetent i shtetit anëtar apo një organizatë e pranuar, e cila është e autorizuar për këtë qëllim, ka vërtetuar nëpërmjet inspektimit të një anijeje që lundron me flamurin e një shteti anëtar, ka plotësuar dhe vazhdon të plotësojë standardet e kësaj Konvente, ai do të lëshojë apo rinovojë një certifikatë të punës në det për këtë qëllim dhe të mbajë një kopje të

gatshme dhe të hapur për publikim të kësaj certifikate.

7. Kërkesat e hollësishme për certifikatën e punës në det dhe deklaratën e përmbushjes së kërkesave të punës detare, përfshirë dhe një listë me çështjet që duhen inspektuar dhe miratuar, përcaktohen në pjesën A të Kodit.

Standardi A5.1.3 – Certifikata e punës në det dhe deklarata e përmbushjes së punës në det

1. Certifikata e punës në det duhet t'i lëshohet një anijeje nga autoriteti kompetent ose nga një organizatë e pranuar, e cila është e autorizuar për këtë qëllim, për një periudhë që nuk kalon pesë vjet. Një listë e çështjeve, që duhen inspektuar dhe që duhet të jenë në përputhje me legjislacionet kombëtare apo masat që zbatojnë këtë Konventë në lidhje me kushtet punës dhe jetesës së detarëve në anije përpara se të lëshohet certifikata e punës në det, ndodhet në shtojcën A5-1.

2. Vlefshmëria e certifikatës së punës në det do t'i nënshtrohet një inspektimi të ndërmjetëm nga autoriteti kompetent apo nga një organizatë e pranuar, e autorizuar posaçërisht për këtë qëllim, për të siguruar përmbushjen e kërkesave kombëtare në zbatimin e kësaj Konvente. Nëse zbatohet vetëm një inspektim i ndërmjetëm dhe periudha e vlefshmërisë së certifikatës është pesë vjet, inspektimi duhet të kryhet ndërmjet vitit të dytë dhe të tretë të lëshimit të certifikatës. Data e përvjetorit do të thotë dita dhe muaji i çdo viti që i korrespondon datës së lëshimit të certifikatës së punës në det. Objekti dhe thellësia e inspektimit të ndërmjetëm do të jetë i barabartë me një inspektim për rinovimin e certifikatës. Certifikata duhet të miratohet në bazë të një inspektimi të ndërmjetëm të pranueshëm.

3. Pavarësisht paragrafit 1 të këtij standardi, kur inspektimi i rinovimit është kryer brenda tre muajve para skadimit të certifikatës ekzistuese të punës në det, certifikata e re e punës në det do të jetë e vlefshme nga data e kryerjes së inspektimit të rinovimit për një periudhë që nuk i kalon pesë vjet nga data e përfundimit të certifikatës ekzistuese.

4. Kur inspektimi i ndërmjetëm kryhet më shumë se tre muaj përpara përfundimit të certifikatës ekzistuese të punës në det, certifikata e re e punës në det do të jetë e vlefshme për një periudhë që nuk i kalon pesë vjet duke filluar nga data e kryerjes së inspektimit të rinovimit.

5. Një certifikatë e punës në det mund të lëshohet mbi baza të përkohshme:

a) për anijet e reja në dërgesë;

b) kur një anije ndërron flamur; ose

c) kur një pronar anijeje merr përgjegjësi për funksionimin e një anijeje, e cila është e re për atë pronar.

6. Një certifikatë e përkohshme e punës në det mund të lëshohet për një periudhë që nuk i kalon gjashtë muaj nga autoriteti kompetent apo një organizatë e pranuar, e autorizuar posaçërisht për këtë qëllim.

7. Një certifikatë e përkohshme e punës në det mund të lëshohet vetëm pas verifikimit, që:

a) anija është inspektuar, në masën që është e arsyeshme dhe praktike, për çështjet e renditura në shtojcën A5-1, duke pasur parasysh verifikimin e çështjeve sipas nënparagrafëve "b", "c" dhe "d" të këtij paragrafi;

b) pronari i ka demonstruar autoritetit kompetent apo organizatës së pranuar që anija ka procedura efikase për të përmbushur këtë Konventë;

c) kapiteni është i njohur me kërkesat e kësaj Konvente dhe përgjegjësive për zbatimin; dhe

d) autoritetit kompetent apo organizatës së pranuar i është paraqitur informacioni përkatës për të lëshuar deklaratën e përmbushjes së punës në det.

8. Një inspektim i plotë në përputhje me paragrafin 1 të këtij standardi duhet të kryhet përpara përfundimit të certifikatës së përkohshme për t'i hapur rrugë lëshimit të certifikatës afatgjatë të punës në det. Nuk mund të lëshohet një certifikatë e mëtejshme e përkohshme pas 6 muajve të parë të përmendur në paragrafin 6 të këtij standardi. Një deklaratë e përmbushjes së punës në det nuk duhet të lëshohet për periudhën e vlefshmërisë së certifikatës së përkohshme.

9. Certifikata e punës në det, certifikata e përkohshme e punës në det dhe deklarata e përmbushjes së punës në det duhet të hartohet në formën që u korrespondon modeleve të dhëna në shtojcën A5-11.

10. Deklarata e përmbushjes së punës në det duhet t'i bashkëlidhet certifikatës së punës në det. Ajo do të ketë dy pjesë:

a) Pjesa I do të përbëhet nga autoriteti kompetent që: i) do të identifikojë listën e çështjeve që do të inspektohen në përputhje me paragrafin 1

të këtij standardi; ii) do të identifikojë kërkesat kombëtare që pasqyrojnë klauzolat përkatëse të kësaj Konvente duke i dhënë një referencë klauzolave ligjore kombëtare, si dhe të saktësojnë informacionin mbi përmbajtjen kryesore të kërkesave kombëtare; iii) duhet t'u referohet kërkesave specifike për anijet sipas legjislacionit kombëtar; iv) duhet të regjistrojë klauzola të barasvlershme në bazë të paragrafit 3 të nenit VI; dhe v) duhet të tregojnë shprehimisht çdo përjashtim të lëshuar nga autoriteti kompetent siç parashikohet në titullin 3; dhe

b) Pjesa II duhet të hartohet nga pronari i anijes dhe duhet të identifikojë masat e miratuara për të garantuar përmbushjen e vazhdueshme me kërkesat kombëtare ndërmjet inspektimeve, si dhe masat e propozuara për të siguruar që do të ketë përmirësim të vazhdueshëm.

Autoriteti kompetent apo organizata e pranuar, e autorizuar për këtë qëllim, duhet të certifikojë pjesën II dhe do të lëshojë deklaratën e përmbushjes së punës në det.

11. Rezultatet e inspektimeve vijuese ose verifikimet e tjera të kryera për anijet përkatëse dhe defektet e konstatuara gjatë këtyre verifikimeve duhet të regjistrohen, së bashku me datën kur janë korrigjuar defektet. Ky regjistrim, i shoqëruar nga një përkthim në gjuhën angleze, në rast se nuk është në anglisht, duhet të inspektohet dhe t'i bashkëlidhet deklaratës së përmbushjes së punës detare, në përputhje me legjislacionet kombëtare, dhe duhet t'u bëhet e njohur detarëve, inspektorëve të shtetit flamur, zyrtarëve të autorizuar në shtetin e portit dhe përfaqësuesve të pronarëve të anijeve dhe detarëve.

12. Një certifikatë aktuale e vlefshme e punës në det dhe deklarata e përmbushjes së punës detare, e shoqëruar nga një përkthim në gjuhën angleze, në rast se nuk është në anglisht, do të mbahet në anije dhe një kopje duhet të vendoset në një vend të dukshëm në bord, ku të kenë akses detarët. Një kopje duhet t'u bëhet e ditur, sipas kërkesës detarëve, inspektorëve të shtetit të flamurit, zyrtarëve të autorizuar në shtetet e porteve dhe përfaqësuesve të pronarëve të anijeve dhe detarëve, në përputhje me legjislacionet kombëtare.

13. Kërkesa për një përkthim në anglisht në paragrafët 11 dhe 12 të këtij standardi, nuk zbatohet në rastin e një anijeje që nuk është e angazhuar në udhëtime ndërkombëtare.

14. Një certifikatë e lëshuar sipas paragrafit 1 ose 5 të këtij standardi do të pushojë së qeni e vlefshme në një nga rastet e mëposhtme:

a) nëse inspektimet përkatëse nuk do të kryhen brenda periudhave të specifikuara sipas paragrafit 2 të këtij standardi;

b) nëse certifikata nuk është e miratuar sipas paragrafit 2 të këtij standardi;

c) kur një anije ndryshon flamurin;

d) kur një pronar heq dorë nga përgjegjësia e funksionimit të anijes; dhe

e) kur janë kryer ndryshime thelbësore mbi strukturën dhe pajisjet sipas titullit 3.

15. Në rastet e përmendura në paragrafët 14/c, "d" ose "e" të këtij standardi, një certifikatë e re do të lëshohet vetëm kur autoriteti kompetent apo organizata e pranuar që duhet të lëshojnë certifikatën, janë të bindur se anija përmbush kriteret e këtij standardi.

16. Një certifikatë e punës në det do të tërhiqet nga autoriteti kompetent apo organizatë e pranuar, e autorizuar posaçërisht për këtë qëllim nga shteti i flamurit, nëse ka prova që anija përkatëse nuk përmbush kriteret e kësaj Konvente dhe që nuk ka ndërmarrë asnjë veprim korrigjues.

17. Kur të shqyrtojë tërheqjen e certifikatës së punës në det në përputhje me paragrafin 16 të këtij standardi, autoriteti kompetent ose organizata e pranuar duhet të marrin parasysh seriozitetin dhe shpeshtësinë e defekteve.

Udhëzim B 5.1.3 – Certifikata e punës në det dhe deklarata e përmbushjes së punës detare

1. Deklarata e kërkesave kombëtare në pjesën I të deklaratës së përmbushjes së punës detare duhet të përfshijë apo të shoqërohet nga referencat e klauzolave ligjore që lidhen me kushtet e punës dhe jetesës së detarëve në secilën nga çështjet e renditura në shtojcën A5-1. Kur legjislacioni kombëtar ndjek me saktësi kërkesat e deklaruara në këtë Konventë, një referencë është e mjaftueshme. Kur një klauzolë e kësaj Konvente, zbatohet nëpërmjet një barasvlershmërie thelbësore, siç parashikohet nga neni VI, paragrafi 3, kjo klauzolë duhet të identifikohet dhe të jepet një shpjegim i saktë. Në rastet kur autoriteti kompetent lejon një përjashtim, sipas titullit 3, klauzola apo klauzolat përkatëse duhet të tregohen qartë.

2. Masat e parashtruara në pjesën II të deklaratës së përmbushjes së punës në det, të hartuara nga pronari i anijes, në veçanti, duhet të

identifikojnë rastet të cilat do të verifikohen në vijueshmëri për përmbushjen e kërkesave të caktuara kombëtare, personat përgjegjës për verifikimin, shënimet që duhet të mbahen, si dhe procedurat që duhet të ndiqen kur vërehen mospërmbushje. Pjesa II mund të marrë forma të ndryshme. Ajo mund t'u referohet dokumenteve me të plota mbi politikat dhe procedurat që lidhen me aspekte të tjera të sektorit detar, p.sh. dokumente që kërkohen nga Kodi Ndërkombëtar i Administrimit të Sigurisë (IMS) apo informacioni i kërkuar nga rregullorja 5 e Konventës SOLAS, kapitulli XI – 1 në lidhje me Regjistrin e Konspektit të Vazhdueshëm të Anijes.

3. Masat që duhen marrë për përmbushjen përfshijnë kërkesat ndërkombëtare për pronarët dhe kapitenët e anijeve për të qenë të informuar mbi përparimet e fundit në teknologji dhe zbulimet shkencore në lidhje me skicat e vendit të punës, duke marrë në konsideratë rreziqet e punës së detarëve dhe të informojnë përfaqësuesit e detarëve, duke garantuar kështu një nivel më të lartë mbrojtjeje të kushteve të punës dhe jetesës së detarëve në bord.

4. Deklarata e përmbushjes së punës detare duhet të hartohet në terma të qarta për të ndihmuar të gjithë personat e përfshirë, si inspektorët e shtetit të flamurit, zyrtarët e autorizuar në shtetet e porteve dhe detarët për të verifikuar që kërkesat zbatohen siç duhet.

5. Një shembull i llojit të informacionit që duhet të përmbajë deklarata e përmbushjes së punës detare jepet në shtojcën B5-1.

6. Kur një anije ndryshon flamur, siç parashtrohet në standardin A5.1.3, paragrafi 14/c, dhe kur të dyja shtetet anëtare përkatëse kanë ratifikuar Konventën, shteti anëtar, flamurin e të cilit anija kishte të drejtë të mbante, duhet t'i transmetojë autoritetit kompetent të shtetit anëtar tjetër kopje të certifikatës së punës në det dhe deklaratën e përmbushjes së punës detare që mbante anija para ndryshimit të flamurit, dhe kopje të raporteve përkatëse të inspektimit, nëse autoriteti kompetent e kërkon brenda tri muajve pas ndryshimit të flamurit.

Rregullorja 5.1.4 – Inspektimi dhe zbatimi

1. Çdo shtet anëtar duhet të verifikojë nëpërmjet një sistemi efikas dhe të koordinuar inspektimesh të rregullta, monitorimi dhe masash të tjera kontrolli që anijet që lundrojnë me flamurin e tij përmbushin kërkesat e kësaj Konvente, siç zbatohen në ligjet dhe rregulloret kombëtare.

2. Kërkesat e hollësishme në lidhje me sistemin e inspektimit dhe zbatimit, të parashtruara në paragrafin 1 të kësaj Rregulloreje, përcaktohen në pjesën A të Kodit.

Standardi A 5.1.4 – Inspektimi dhe zbatimi

1. Çdo shtet anëtar duhet të ngrejë një sistem të inspektimit të kushteve të detarëve në anijet që lundrojnë me flamurin e tij, i cili duhet të përfshijë verifikimin që masat e marra në lidhje me kushtet e punës dhe jetesës, siç parashikohen në deklaratën e përmbushjes së punës në det, zbatohen, si dhe që kërkesat e kësaj Konvente plotësohen.

2. Autoriteti kompetent duhet të emërojë një numër të mjaftueshëm inspektorësh të kualifikuar për të përmbushur përgjegjësitë e tij sipas paragrafit 1 të këtij standardi. Aty ku janë autorizuar organizatat e pranuara për të kryer këto inspektime, shteti anëtar duhet të kërkojë që personeli, i cili kryen inspektimin, të jetë i kualifikuar për të kryer këto detyra, si dhe t'u japë atyre autoritetin ligjor për kryerjen e detyrave.

3. Duhet të merren të gjitha masat që inspektorët të kenë trajnimin, kompetencën, termat e referencës, pushtetin, statusin dhe pavarësinë e nevojshme që do t'u lejojë atyre të kryejnë verifikimin dhe të garantojnë përmbushjen e detyrave të parashtruara në paragrafin 1 të këtij standardi.

4. Inspektimet duhet të kryhen në intervalet e kërkuara nga standardi A5.1.3. Ky interval nuk duhet t'i kalojë asnjëherë 3 vjet.

5. Nëse një shtet anëtar merr një ankesë, të cilën nuk e konsideron krejt pa bazë, apo ka prova që një anije që lundron me flamurin e tij nuk plotëson kërkesat e kësaj Konvente apo që ka mangësi serioze në zbatimin e masave, të përcaktuara në deklaratën e përmbushjes së punës në det, shteti anëtar duhet të ndërmarrë hapat e nevojshëm për të hetuar çështjen dhe të sigurohet që të ndërmerren veprimet e nevojshme për të ndrequr defektet e konstatuara.

6. Çdo shtet anëtar duhet të hartojë rregulla dhe t'i zbatojë në mënyrë efikase, me qëllim që të garantojë se inspektorët kanë statusin dhe kushtet e shërbimit për të siguruar që ata janë të pavarur nga ndryshimet e qeverisë dhe nga ndikimet e jashtme.

7. Inspektorët, të udhëhequr me detyrat përkatëse që duhet të kryejnë dhe të pajisur me

kredencialet e duhura, duhet të kenë kompeten-cën që:

a) të hipin në anijen që lundron me flamurin e shtetit anëtar;

b) të kryejnë çdo kontroll, test apo hetim, të cilin ata e çmojnë të nevojshëm për t'u bindur që standardet zbatohen në mënyrë rigoroze; dhe

c) të kërkojnë që çdo defekt të ndreqet, dhe kur kanë arsye të besojnë se defektet përbëjnë një shkelje të rëndë të kërkesave të kësaj Konvente (përfshirë të drejtat e detarëve) apo përbëjnë rrezik serioz për sigurinë dhe shëndetin e detarëve të ndalojnë anijen të dalë nga porti derisa të ndërmerren veprimet e nevojshme.

8. Çdo veprim i ndërmarrë në bazë të paragrafit 7/c të këtij standardi, do të ketë të drejtën e ankimimit te një autoritet gjyqësor apo administrativ.

9. Inspektorët do të kenë të drejtën të ofrojnë këshilla në vend që të rekomandojnë procedura gjyqësore, kur nuk ka shkelje të kësaj konvente që rrezikon sigurinë dhe shëndetin e detarëve dhe kur nuk ka një historik shkeljesh të njëjta.

10. Inspektorët duhet të trajtojnë me konfidencialitet burimin e çdo ankese që ngrihet mbi rrezikun apo defektet në lidhje me kushtet e punës dhe jetesës së detarëve apo shkeljen e ligjeve dhe rregulloreve dhe nuk duhet t'i japin të dhëna pronarit, përfaqësuesit të pronarit apo operatorit të anijes, që është kryer një inspektim si pasojë e një ankese.

11. Inspektorët nuk duhet të ngarkohen me detyra të cilat, për shkak të numrit apo natyrës, mund të ndërhyjnë në një inspektim efikas apo mund të cenojnë autoritetin apo paanshmërinë në marrëdhëniet e tyre me pronarët e anijes, detarit apo palët e tjera të interesuara. Në veçanti, inspektorët:

a) do të ndalohen të kenë interes të drejtpërdrejtë apo të tërthortë në çdo operacion që ato janë të detyruar ta inspektojnë;

b) në vijim të sanksioneve apo masave disiplinore, nuk duhet të zbulojnë, edhe pas largimit nga detyra, ndonjë sekret tregtar apo procese konfidenciale pune të një natyre personale për të cilat mund të kenë dijeni gjatë ushtrimit të detyrës.

12. Inspektorët duhet t'i paraqesin një raport për çdo inspektim autoritetit kompetent. Një kopje e raportit në anglisht apo në gjuhën zyrtare të anijes do t'i jepet kapitenit të anijes dhe një kopje tjetër do të vendoset në stendën e anijes për informimin e detarëve dhe sipas kërkesës, t'u dërgohet përfaqësuesve të tyre.

13. Autoriteti kompetent i çdo shteti anëtar duhet të mbajë të dhëna të inspektimeve të kushteve të detarëve në anijet që lundrojnë me flamurin e tij. Ai duhet të botojë një raport vjetor mbi aktivitetet e inspektimit brenda një kohe të arsyeshme, duke mos i kaluar gjashtë muaj pas fundit të vitit.

14. Në rastin e një hetimi në vijim të një incidenti madhor, raporti duhet t'i paraqitet autoritetit kompetent sa më shpejt që të jetë e mundur, por jo më vonë se një muaj pas përfundimit të hetimit.

15. Kur kryhet një hetim apo kur merren masa sipas këtij standardi, duhet të bëhen të gjitha përpjekjet e arsyeshme për të shmangur ndalimin apo vonesën e anijes.

16. Kompensimi duhet të paguhet në përputhje me ligjet dhe rregulloret kombëtare për çdo humbje apo dëm të shkaktuar si rezultat i ushtrimit të gabuar të kompetencës së inspektorëve. Barra e provës në çdo rast bie mbi ankuesin.

17. Çdo shtet anëtar duhet të aplikojë dëmet e duhura dhe të zbatojë masa korrigjuese për shkeljet e kërkesave të kësaj Konvente (duke përfshirë të drejtat e detarëve) dhe për pengesat ndaj detyrave të inspektorëve.

Udhëzimi B5.1.4 – Inspektimi dhe zbatimi

1. Autoriteti kompetent dhe çdo shërbim apo autoritet tjetër i angazhuar plotësisht apo pjesërisht në inspektimin e kushteve të punës dhe jetesës së detarëve, duhet të kenë burimet e nevojshme për të ushtruar funksionet e tyre. Në veçanti:

a) çdo shtet anëtar duhet të marrë masat e nevojshme në mënyrë që të angazhojë ekspertë dhe specialistë për të ndihmuar në punën e inspektorëve; dhe

b) inspektorëve duhet t'u sigurohen mjedise të përshtatshme, pajisje dhe mjete të nevojshme për përmbushjen efikase të detyrave të tyre.

2. Autoriteti kompetent duhet të hartojë politika përmbushjeje dhe zbatimi për të siguruar qëndrueshmëri dhe për të udhëhequr aktivitetet e inspektimit që lidhen me këtë Konventë. Kopje të këtyre politikave duhet t'u ofrohen të gjithë inspektorëve dhe zyrtarëve ligjzbatues dhe duhet t'u mundësohen publikut, pronarëve të anijeve dhe

detarëve.

3. Autoriteti kompetent duhet të përcaktojë procedura të thjeshta për të mundësuar marrjen e informacionit, në fshehtësi, në lidhje me shkeljet e mundshme të kërkesave të kësaj Konvente (duke përfshirë të drejtat e detarëve) të paraqitura nga detarët drejtpërdrejt ose përfaqësuesit e detarëve dhe t'u lejojë inspektorëve të hetojnë këto çështje me shpejtësi, duke përfshirë:

a) ndihmën ndaj kapitenëve, detarëve apo përfaqësuesve të detarëve për të kërkuar një inspektim kur e konsiderojnë të nevojshëm; dhe

b) dhënien e informacioneve dhe këshillave teknike pronarëve të anijeve dhe detarëve dhe organizatave përkatëse mbi mjetet më efikase për plotësimin e kërkesave të kësaj Konvente dhe përmirësimin e vazhdueshëm të kushteve të detarëve në bord.

4. Inspektorët duhet të jenë të trajnuar dhe të shumtë në numër për të siguruar zbatimin e detyrave në lidhje me:

a) rëndësinë e detyrave që duhet të zbatojnë inspektorët, kryesisht numrin, natyrën dhe përmasat e anijeve që i nënshtrohen inspektimit, si dhe numrin dhe kompleksitetin e klauzolave ligjore që duhen zbatuar;

b) kushtet praktike në të cilat duhet të kryhen inspektimet.

5. Në përputhje me kushtet për rekrutimin në shërbimet publike, të cilat duhet të hartohen nga ligjet dhe rregulloret kombëtare, inspektorët duhet të kenë kualifikimet dhe trajnimin e duhur për të kryer detyrat e tyre dhe kur është e mundur duhet të kenë arsim në fushën detare apo përvojë si detar. Ato duhet të kenë njohuritë e duhura mbi kushtet e jetesës dhe punës së detarëve dhe të gjuhës angleze.

6. Duhet të merren masa për t'u siguruar inspektorëve trajnim gjatë punës.

7. Të gjithë inspektorët duhet të kuptojnë rrethanat kur zbatohet inspektimi, objektivin e inspektimit dhe metodën e përgjithshme të inspektimit që duhet të kryhet.

8. Inspektorët e ngarkuar me kredenciale sipas ligjit kombëtar duhet të kenë kompetencat e mëposhtme:

a) të hipin në anije lirisht dhe pa njoftim paraprak; megjithatë kur fillojnë inspektimin, inspektorët duhet të njoftojnë kapitenin apo personin e ngarkuar mbi praninë e tyre, dhe kur ekziston mundësia të njoftojnë detarët dhe përfaqësuesit e tyre;

b) të marrin në pyetje kapitenin, detarin apo çdo person tjetër, duke përfshirë pronarin e anijes apo përfaqësuesin e pronarit, mbi çdo çështje në lidhje me zbatimin e kërkesave sipas ligjeve dhe rregulloreve, në praninë e një dëshmitari që kërkohet nga personi;

c) të kërkojnë vënien në dispozicion të çdo libri, regjistri, certifikate apo çdo dokumenti apo informacioni tjetër në lidhje me çështjet që janë subjekt inspektimi, me qëllim që të verifikojnë përmbushjen e ligjeve dhe rregulloreve kombëtare që zbatojnë këtë Konventë;

d) të kryejnë afishimin e njoftimeve që kërkohen sipas ligjeve dhe rregulloreve kombëtare që zbatojnë këtë Konventë;

e) të marrin apo tërheqin, për qëllime analizimi, mostra të prodhimeve, ngarkesës, ujit të pijshëm, klauzolave, materialeve dhe substancave të përdorura;

f) në vijim të inspektimit, të sjellë menjëherë në vëmendje të pronarit të anijes, operatorit të anijes ose kapitenit, defektet që mund të ndikojnë mbi shëndetin dhe sigurinë e atyre në bord;

g) të paralajmërojë autoritetin kompetent apo organizatën e pranuar mbi çdo defekt apo abuzim që nuk parashikohet nga ligji dhe rregulloret kombëtare, dhe t'u paraqesin atyre propozime për përmirësimin e ligjeve apo rregulloreve; dhe

h) të njoftojnë autoritetin kompetent mbi çdo sëmundje profesionale apo sëmundje që ndikojnë mbi detarët në ato raste dhe mënyra siç parashikohet nga ligjet dhe rregulloret.

9. Kur mostrat e parashtruara në paragrafin 8/e të këtij udhëzimi, merren apo tërhiqen, pronari apo përfaqësuesi i pronarit dhe detarët duhet të njoftohen apo të jenë të pranishëm në momentin që merret apo tërhiqet mostra. Sasia e kësaj mostre duhet të regjistrohet nga inspektori.

10. Raporti vjetor, i botuar nga autoriteti kompetent i çdo shteti anëtar, në lidhje me anijet që lundrojnë me flamurin e tij, duhet të përmbajë:

a) një listë të ligjeve dhe rregulloreve në fuqi mbi kushtet jetesës dhe punës së detarëve dhe të gjitha amendamenteve që kanë hyrë në fuqi gjatë vitit;

b) detajet e organizatës së sistemit të inspektimit;

c) statistikat e anijeve apo mjediseve që u nënshtrohen inspektimit dhe anijeve dhe mjediseve të tjera që inspektohen aktualisht;

d) statistika mbi të gjithë detarët që u nënshtrohen ligjeve dhe rregulloreve kombëtare;

e) statistika dhe informacion mbi shkeljen e legjislacionit, dënimeve të dhëna dhe rasteve të ndalimit të anijeve; dhe

f) statistika mbi dëmtimet profesionale të raportuara dhe sëmundjet që ndikojnë mbi detarët.

Rregullorja 5.1.5 – Procedurat e ankimimit në bord

1. Çdo shtet anëtar duhet të kërkojë që anijet, të cilat lundrojnë me flamurin e tij, të kenë procedura në bord për administrimin e drejtë, efikas dhe të shpejtë të ankesave të detarëve, të cilët pretendojnë shkelje të kërkesave të Konventës (duke përfshirë të drejtat e detarëve).

2. Çdo shtet anëtar do të ndalojë dhe paralizojë çdo lloj viktimizimi të detarëve të cilët depozitojnë një ankim.

3. Klauzolat në këtë rregullore dhe seksionet e lidhura me to në Kod nuk cenojnë të drejtën e detarit për të kërkuar zhdëmtim nëpërmjet çdo mjeti ligjor që detari i konsideron të përshtatshëm.

Standardi A5.1.5 – Procedurat e ankimimit në bord

1. Pa cenuar fushën e gjerë që mund t'u jepet në ligjet apo rregulloret kombëtare ose marrëveshjet kolektive, procedurat në bord mund të përdoren nga detarët për të depozituar ankesa kundër çdo çështjeje që pretendohet të shkelë kërkesat e kësaj Konvente (duke përfshirë të drejtat e detarëve).

2. Çdo shtet anëtar duhet të sigurojë që në ligjet dhe rregulloret e tij të parashikohen procedurat e ankimimit në bord për të përmbushur kërkesat e rregullores 5.1.5. Këto procedura synojnë të zgjidhin ankesat deri në nivelin më të ulët. Megjithatë, në të gjitha rastet detarët do të kenë të drejtën të ankohen drejtpërdrejt te kapiteni dhe kur e çmojnë të nevojshme, mund të ankohen tek autoritetet e jashtme kompetente.

3. Procedurat e ankimimit në bord përfshijnë të drejtën e detarit për t'i shoqëruar apo përfaqësuar gjatë procedurës ankimore, si dhe masat kundër viktimizimit të detarëve që depozitojnë ankesa. Termi "viktimizim" përfshin çdo veprim negativ të ndërmarrë nga një person kundër një detari që depoziton ankesë, e cila nuk është paraqitur për të keqtrajtuar dikë apo me keqdashje.

4. Përveç kopjes së marrëveshjes së punësimit me detarët, të gjithë detarëve duhet t'u sigurohet një kopje e procedurave të ankimimit në bord, të zbatueshme në anije. Këtu përfshihen informacione kontakti për autoritetin kompetent në shtetin e flamurit dhe në vendin banimit të detarit dhe emrin e një personi apo personash në bord të cilët, në mënyrë konfidenciale mund t'u ofrojnë detarëve këshilla mbi ankimimin e tyre dhe që mund t'i ndihmojnë në ndjekjen e procedurave të ankimimit në bordin e anijes.

Udhëzimi B 5.1.5 – Procedurat e ankimimit në bord

1. Në bazë të klauzolave përkatëse të marrëveshjes së zbatueshme kolektive, autoriteti kompetent, në bashkëpunim të ngushtë me organizatat e pronarëve dhe detarëve, duhet të hartojë një model për administrimin e drejtë, të shpejtë dhe të dokumentuar të ankimeve për të gjitha anijet që lundrojnë me flamurin e shtetit anëtar. Në hartimin e këtyre procedurave duhet të mbahen parasysh çështjet e mëposhtme:

a) shumë ankesa mund të lidhen në mënyrë specifike me ata individë për të cilët është bërë ankesa apo me vetë kapitenin e anijes. Në të gjitha rastet detarët duhet të jenë në gjendje të ankohen drejtpërdrejt te kapiteni ose te ndonjë autoritet i jashtëm; dhe

b) me qëllim që të shmangen probleme të viktimizimit të detarëve që depozitojnë ankesa mbi çështje të kësaj Konvente, procedurat duhet të nxisin emërimin e një personi në bord, i cili mund t'i këshillojë detarët mbi procedurat në dispozicion të tyre, dhe nëse kërkohet nga detari ankimues, gjithashtu mund të ndjekë takime apo seanca dëgjimore mbi objektin e ankesës.

2. Minimalisht, procedurat e diskutuara gjatë procesit konsultativ të parashtruara në paragrafin 1 të udhëzimit duhet të përfshijnë:

a) ankesat duhet t'i drejtohen shefit të departamentit të detarit që depoziton ankesën ose zyrtarit përgjegjës të detarit;

b) shefi i departamentit ose zyrtari përgjegjës duhet të përpiqen ta zgjidhin çështjen brenda afateve të parashikuara, në përputhje me rëndësinë e çështjeve të parashtruara;

c) nëse shefi i departamentit ose zyrtari përgjegjës nuk e zgjidhin ankesën në përmbushje të pritshmërisë së detarit, ky i fundit mund t'ia përcjellë ankesën kapitenit, i cili duhet të merret me çështjen personalisht;

d) në të gjitha rastet, detarët duhet të kenë të drejtën të shoqërohen apo përfaqësohen nga një detar tjetër, sipas preferencës së tyre, në bordin e anijes përkatëse;

e) të gjitha ankesat dhe vendimet mbi to duhet të arkivohen dhe një kopje duhet t'i jepet detarit ankimues;

f) nëse një ankesë nuk zgjidhet në bord, çështja duhet t'i përcillet pronarit të anijes në tokë, të cilit do t'i jepet një afat kohor për zgjidhjen e çështjes, në konsultim me detarin përkatës ose çdo person që detari mund të caktojë si përfaqësues; dhe

g) në të gjitha rastet, detarët duhet të kenë të drejtën të depozitojnë ankesën e tyre direkt te kapiteni, pronari i anijes dhe autoriteti kompetent.

Rregullorja 5.1.5 – Humbjet në det

1. Çdo shtet anëtar duhet të organizojë një hetim mbi çdo humbje të rëndë në det, e cila çon në dëmtim apo humbje jete që ndodh në një anije që lundron me flamurin e tij. Raporti përfundimtar i hetimit normalisht duhet të bëhet publik.

2. Shtetet anëtare duhet të bashkëpunojnë me njëri-tjetrin për të lehtësuar hetimin e humbjeve të rënda në det, të parashtruara në paragrafin 1 të kësaj Rregulloreje.

Standardi 5.1.6 – Humbjet në det (nuk ka klauzola)

Udhëzimi B5.1.6 – Humbjet në det (nuk ka klauzola)

Rregullorja 5.2 – Përgjegjësitë e shtetit të portit

Qëllimi: Të ndihmojë çdo shtet anëtar për të zbatuar përgjegjësitë e tyre sipas kësaj Konvente në lidhje me bashkëpunimin ndërkombëtar në zbatimin e standardeve të Konventës mbi anijet e huaja.

Rregullorja 5.2.1 – Inspektimet në port

1. Çdo anije e huaj, e cila, gjatë aktivitetit të saj normal apo për arsye operacionale, viziton portin e një shteti anëtar, mund t'i nënshtrohet inspektimit, në përputhje me paragrafin 4 të nenit V, me qëllim shqyrtimin e përmbushjes së kërkesave të kësaj Konvente (duke përfshirë të drejtat e detarëve) në lidhje me kushtet e jetesës dhe punës së detarëve në anije.

2. Çdo shtet anëtar duhet të pranojë certifikatën e punës në det dhe deklaratën e përmbushjes së punës në det të kërkuar sipas Rregullores 5.1.3 si dëshmi *prima facie* të përmbushjes së kërkesave të kësaj Konvente (duke përfshirë të drejtat e detarëve). Inspektimi në portet e tyre duhet të kufizohet vetëm në shqyrtimin e certifikatës dhe deklaratës, përveç rasteve të specifikuara në Kod.

3. Inspektimet në një port duhet të kryhen nga nëpunës të autorizuar në përputhje me klauzolat e Kodit, rregullore të tjera ndërkombëtare që rregullojnë inspektimet e kontrollit në portin e shtetit anëtar. Këto inspektime duhet të kufizohen në verifikimin që çështja e inspektuar është në përputhje me kërkesat përkatëse të përcaktuara në nenet dhe rregulloret e kësaj Konvente dhe vetëm në pjesën A të Kodit.

4. Inspektimet që mund të kryhen në përputhje me këtë Rregullore duhet të bazohen në një sistem efikas inspektimi dhe monitorimi të shtetit të portit, për të mundësuar që kushtet e punës dhe jetesës, për detarët në anijet që hyjnë në portin e shtetit anëtar përkatës, plotësojnë kërkesat e kësaj Konvente (duke përfshirë të drejtat e detarëve).

5. Informacioni mbi sistemin e parashtruar në paragrafin 4 të kësaj Rregulloreje, duke përfshirë metodën e përdorur për vlerësimin e efikasitetit të saj, duhet të përfshihet në raportet e shtetit anëtar, në bazë të nenit 22 të Kushtetutës.

Standardi A5.2.1 – Inspektimet në port

1. Kur një zyrtar i autorizuar, i hipur në bord për të kryer inspektim, kërkon certifikatën e punës në det dhe deklaratën e përmbushjes së punës në det dhe konstaton që:

a) nuk janë paraqitur dokumentet e kërkuara ose janë të falsifikuara, apo dokumentet e paraqitura nuk përmbajnë informacionin e kërkuar nga kjo Konventë apo janë të pavlefshme; ose

b) ka arsye të qarta për të besuar që kushtet e punës dhe jetesës në anije nuk janë në përputhje me kërkesat e kësaj Konvente; ose

c) ka arsye të besueshme që anija ka ndryshuar flamur, me qëllim që t'i shmanget përmbushjes së kësaj Konvente; ose

d) ka një ankesë që pretendon se kushtet e punës dhe jetesës në anije nuk përputhen me kërkesat e kësaj Konvente.

Atëherë duhet të kryhet një inspektim më i hollësishëm për të verifikuar kushtet e punës dhe jetesës në anije. Ky inspektim duhet të kryhet kur kushtet e punës dhe jetesës, që pretendohen të jenë me defekte, përbëjnë një rrezik serioz për shëndetin dhe sigurinë e detarëve ose kur zyrtarët e autorizuar kanë arsye të besojnë se defektet përbëjnë një shkelje serioze të kërkesave të kësaj Konvente (duke përfshirë të drejtat e detarëve).

2. Kur kryhet një inspektim në një anije të huaj në portin e një shteti anëtar nga zyrtarët e autorizuar në rrethanat e përcaktuara në nënparagrafët "a", "b" dhe "c", të paragrafit 1, të këtij standardi, ai duhet të përfshijë çështjet e shtruara në shtojcën A5-III.

3. Në rastin e një ankese sipas paragrafit 1/d të këtij standardi, inspektimi duhet të kufizohet te çështjet e ngritura në ankesë, megjithëse një ankesë apo hetim mund të sigurojë një bazë të qartë për një inspektim të hollësishëm në përputhje me paragrafin 1/b të këtij standardi. Për qëllimin e paragrafit 1/d të këtij standardi, "ankesë" do të thotë informacion i paraqitur nga detari, një organizmi profesional, shoqatë, sindikatë ose çdo person që ka interes në sigurinë e anijes, duke përfshirë interesin në sigurinë dhe rreziqet e shëndetit të detarëve në bord.

4. Nëse në bazë të inspektimit të hollësishëm, kushtet e punës dhe jetesës janë konstatuar që nuk përputhen me kërkesat e kësaj Konvente, zyrtari i autorizuar duhet t'ia paraqesë të metat kapitenit të anijes, me afate të kërkuara për korrigjimin e tyre. Në rast se zyrtari i autorizuar i konsideron të metat serioze, ose të metat lidhen me një ankesë të bërë në përputhje me paragrafin 3 të këtij standardi, zyrtari i autorizuar duhet t'i sjellë këto të meta në vëmendje të organizatave të detarëve dhe pronarëve të anijeve të shtetit anëtar ku u krye inspektimi. Gjithashtu, zyrtari i autorizuar:

a) mund të njoftojë një përfaqësues të shtetit të flamurit;

b) mund t'u ofrojë këtë informacion autoriteteve kompetente të portit të radhës.

5. Shteti anëtar, në vendin e të cilit është kryer inspektimi, do të ketë të drejtën t'ia përcjellë raportin e zyrtarit, i cili duhet shoqëruar nga përgjigjet e autoriteteve kompetente të shtetit të flamurit brenda afateve të parashikuara, drejtorit të përgjithshëm të Zyrës Ndërkombëtare të Punës, me qëllim që të sigurojnë që ky informacion të regjistrohet dhe që duhet t'u sillet në vëmendje palëve të interesuara për të pasur në dispozicion procedurat e ankimimeve përkatëse.

6. Nëse në vijim të një inspektimi të hollësishëm nga një zyrtar i autorizuar, konstatohet që anija nuk plotëson kërkesat e kësaj Konvente dhe:

a) kushtet në bord përbëjnë rrezik për shëndetin dhe sigurinë e detarëve; ose

b) mosplotësimi i kërkesave përbën një shkelje të rëndë dhe të përsëritur të kërkesave të kësaj Konvente (duke përfshirë të drejtat e detarëve); zyrtari i autorizuar duhet të ndërmarrë hapa për të siguruar që anija nuk do të vazhdojë udhëtimin për në det derisa mospërputhjet që janë objekt i nënparagrafëve "a" ose "b" të këtij paragrafi, të jenë korrigjuar ose derisa zyrtari i autorizuar të ketë pranuar një plan veprimi për të korrigjuar këto mospërputhshmëri dhe është i bindur se plani do të zbatohet me shpejtësi. Nëse anija ndalohet të lundrojë, zyrtari i autorizuar do të njoftojë shtetin e flamurit dhe do të ftojë një përfaqësues nga shteti i flamurit që të jetë i pranishëm, nëse është e mundur, dhe do t'i kërkojë shtetit të flamurit të përgjigjet brenda afatit të parashikuar. Zyrtari i autorizuar duhet të njoftojë organizatat përkatëse të pronarëve të anijeve dhe detarëve në shtetin e portit ku është kryer inspektimi.

7. Çdo shtet anëtar duhet të marrë masa që zyrtarët e saj të autorizuar të kenë udhëzime të tipit të treguar në pjesën B të Kodit mbi rrethanat që justifikojnë ndalimin e anijes, sipas paragrafit 6 të këtij standardi.

8. Gjatë zbatimit të përgjegjësive sipas këtij standardi, çdo shtet anëtar duhet të bëjë përpjekjet e mundshme të shmangë ndalimin ose vonesën e anijes. Nëse konstatohet se anija është ndaluar apo vonuar pa shkak, duhet të paguhet kompensim për dëmin dhe humbjet e shkaktuara. Barra e provës në çdo rast do të bjerë mbi ankuesin.

Udhëzim B5.2.1 – Inspektimet në port

1. Autoriteti kompetent duhet të hartojë një politikë inspektimi për zyrtarët e autorizuar, të cilët kryejnë inspektime sipas rregullores 5.2.1. Objektivi i kësaj politike është të sigurojë qëndrueshmëri dhe t'i udhëheqë aktivitetet e zbatimit dhe inspektimit në përputhje me

kërkesat e kësaj Konvente (duke përfshirë të drejtat e detarëve). Kopje të këtyre politikave duhet t'u sigurohen të gjithë zyrtarëve të autorizuar dhe duhet t'u vihen në dispozicion publikut, pronarëve.

2. Në hartimin e politikës në lidhje me rrethanat e ndalimit të një anijeje sipas standardit A5.2.1 paragrafi 6, autoriteti kompetent duhet të marrë parasysh që në lidhje me shkeljet e parashtruara në standardin A5.2.1 paragrafi 6/b, rëndësia mund të jetë për shkak të natyrës së mangësive përkatëse. Kjo ka lidhje me rastet e shkeljes së të drejtave dhe parimeve themelore të punësimit dhe të drejtave sociale të detarëve sipas neneve III dhe IV. Për shembull, punësimi i një personi nën moshë duhet të konsiderohet si shkelje e rëndë edhe nëse është vetëm një person i tillë në bord. Në raste të tjera, numri i defekteve të tjera të konstatuara gjatë një inspektimi duhet të merret në konsideratë: për shembull raste të ndryshme të defekteve në lidhje me akomodimin, ushqimin dhe furnizimin që nuk rrezikojnë shëndetin dhe sigurinë duhet të konstatohen përpara se të përbëjnë një shkelje të rëndë.

3. Shtetet anëtare duhet të bashkëpunojnë me njëri-tjetrin në një shkallë të lartë për miratimin e udhëzimeve të pranuara në mënyrë ndërkombëtare në lidhje me politikat e inspektimit, veçanërisht ato që lidhen me rrethanat e ndalimit të një anije.

Rregullorja 5.2.2. Procedurat e administrimit të ankesave të detarëve në tokë

1. Çdo shtet anëtar duhet të sigurojë që detarët e anijeve që ankorojnë në një port në territorin e një shteti anëtar, të cilët pretendojnë shkelje të kërkesave të kësaj Konvente (duke përfshirë të drejtat e detarëve), kanë të drejtë ta raportojnë këtë ankesë, me qëllim që të mundësojnë një mënyrë të shpejtë dhe praktike zhdëmtimi.

Standardi A5.2.2 – Procedurat e administrimit të ankesave të detarëve në det

1. Një ankesë nga një detar, i cili pretendon shkelje të kërkesave të Konventës (duke përfshirë të drejtat e detarit) mund t'i raportohet zyrtarit të autorizuar në portin ku ankorohet anija. Në këto raste, zyrtari i autorizuar duhet të nisë një hetim fillestar.

2. Duke pasur parasysh natyrën e ankesës, hetimi fillestar duhet të marrë në shqyrtim faktin nëse janë shteruar procedurat e ankimimit në bord, të parashtruara në Rregulloren 5.1.5. Zyrtari i autorizuar mund të ndërmarrë një kontroll të hollësishëm në përputhje me standardin A 5.2.1.

3. Zyrtari i autorizuar synon të zgjidhë ankesën në nivelin e bordit të anijes.

4. Në rastet kur hetimi apo inspektimi sipas këtij standardi, konstaton një mospërputhshmëri që është subjekt i paragrafit 6 të standardit A 5.2.1, do të zbatohen klauzolat e atij paragrafi.

5. Në rastet kur nuk zbatohen klauzolat e paragrafit 4 të këtij standardi dhe ankesa nuk është zgjidhur në nivel bordi (në anije), zyrtari i autorizuar duhet të njoftojë shtetin e flamurit, duke synuar brenda një afati të parashikuar, këshillim dhe një plan veprimi për korrigjimin e mospërputhjeve.

6. Kur ankimimi nuk zgjidhet në vijim të veprimeve të ndërmarra në përputhje me paragrafin 5 të këtij standardi, shefi i portit duhet t'i përcjellë një kopje të raportit të zyrtarit të autorizuar Drejtorit të Përgjithshëm. Raporti duhet të shoqërohet nga një përgjigje e marrë nga autoriteti kompetent i shtetit të flamurit brenda afatit të parashikuar. Organizatat përkatëse të pronarëve të anijeve dhe detarëve në shtetin e portit duhet gjithashtu të informohen. Për më tepër, statistika dhe informacion në lidhje me ankimimet që janë zgjidhur duhet t'i paraqiten rregullisht drejtorit të përgjithshëm nga shteti i portit. Të dyja raportet paraqiten, me qëllim që, mbi bazën e këtyre veprimeve kur të çmohet e arsyeshme, të mbahet shënim ky informacion dhe t'u sillet në vëmendje palëve, duke përfshirë organizatat e pronarëve dhe detarëve, të cilat mund të jenë të interesuara të kenë në dispozicion procedurat e ankimimit.

7. Duhet të ndërmerren hapat e nevojshëm për të ruajtur fshehtësinë e ankimeve të depozituara nga detarët.

Udhëzim B5.2.2 – Procedurat e administrimit të ankesave në tokë

1. Kur një ankesë, e parashtruar në standardin A 5.2.2, merret në shqyrtim nga zyrtari i autorizuar, zyrtari duhet të verifikojë që ankesa është e një natyre të përgjithshme që u përket të gjithë detarëve në anije apo një kategorie të tyre, apo i përket një rasti individual të një detari të caktuar.

2. Nëse ankesa është e një natyre të përgjithshme, duhet të merret parasysh ndërmarrja e një inspektimi të hollësishëm në përputhje me standardin A 5.2.1.

3. Nëse ankesa lidhet me një rast individual, duhet të ndërmerret një shqyrtim i rezultateve të procedurave të ankesave në bord për zgjidhjen e ankesës përkatëse. Nëse këto procedura nuk janë shteruar, zyrtari i autorizuar duhet të sugjerojë që ankimuesi të përfitojë nga këto procedura në dispozicion. Duhet të ketë arsye të besueshme për të marrë në shqyrtim një ankesë përpara se të jenë shteruar procedurat e ankimimit në bord. Këto arsye mund të përfshijnë mungesën e efikasitetit apo vonesën e procedurave të brendshme ose frikën e ankimuesit për pasoja nga depozitimi i ankesës.

4. Në çdo hetim të një ankese, zyrtari i autorizuar duhet t'i japë kapitenit, pronarit të anijes dhe çdo personi tjetër të përfshirë në ankesë një mundësi për të shprehur pikëpamjet e tyre.

5. Në rastet kur shteti i flamurit demonstron, në përgjigje të njoftimit nga shteti i portit në përputhje me paragrafin 5 të standardit A 5.2 që do të shqyrtojë çështjen dhe që ka procedura efikase për këtë qëllim dhe ka paraqitur një plan të pranueshëm veprimi, zyrtari i autorizuar mund të tërhiqet nga përfshirja e mëtejshme në ankesë.

Rregullorja 5.3 Përgjegjësitë për punëdhënien

Qëllimi: Të sigurojë që çdo shtet anëtar zbaton përgjegjësitë e tij sipas kësaj Konvente, në lidhje me rekrutimin dhe punësimin e detarëve dhe mbrojtjen sociale të detarëve të saj.

1. Pa cenuar parimin e përgjegjësisë së çdo shteti anëtar mbi kushtet e punës dhe jetesës së detarëve në anijet që lundrojnë me flamurin e tij, shteti anëtar ka përgjegjësi të sigurojë zbatimin e kërkesave të kësaj Konvente në lidhje me rekrutimin dhe punësimin e detarëve, si dhe mbrojtjen e sigurimeve shoqërore të detarëve që janë shtetas të tij apo rezidentë, apo me banim në territorin e tij, në atë shkallë që kjo përgjegjësi parashikohet nga kjo Konventë.

2. Kërkesat e hollësishme për zbatimin e paragrafit 1 të kësaj Rregulloreje gjenden në Kod.

3. Çdo shtet anëtar duhet të ndërtojë një sistem inspektimi efikas dhe monitorimin për të zbatuar përgjegjësitë punëdhënëse, sipas kësaj Konvente.

4. Informacioni mbi sistemin e parashtruar në paragrafin 3 të kësaj Rregulloreje, përfshirë dhe metodën e përdorur për vlerësimin e efikasitetit të tij, do të përfshihet në raportet e shtetit anëtar në bazë të nenit 22 të Kushtetutës.

Standardi A 5.3 – Përgjegjësitë mbi punëdhënien

1. Çdo shtet anëtar duhet të zbatojë kërkesat e kësaj Konvente mbi operacionet dhe praktikat e shërbimit të rekrutimit dhe punësimit të detarëve, të ngritura në territorin e tij përmes një sistemi inspektimi, monitorimi dhe procedurave gjyqësore për shkeljet e licencimit dhe kërkesave të tjera operacionale të parashikuara në standardin A 1.4

Udhëzim B 5.3 – Përgjegjësitë mbi punëdhënien

1. Shërbimet private të rekrutimit dhe punësimit të detarëve, të ngritura në territorin e shtetit anëtar që sigurojnë shërbimet e një detari për pronarët e anijeve, kudo që të ndodhen, duhet të marrin përsipër detyrimet që pronarët e anijeve t'u përmbahen marrëveshjeve për kushtet e punës të nënshkruara me detarët.

SHTOJCA A5 – I

Kushtet e punës dhe të jetesës së punonjësve detarë që duhet të inspektohen (kontrollohen) dhe të miratohen nga shteti, flamurin e të cilit mban anija përpara certifikimit të një anijeje në përputhje me standardin A5.1.3, paragrafi 1:

Mosha minimale

Vërtetimi mjekësor

Kualifikimet e punonjësve detarë

Marrëveshjet e punësimit të punonjësve detarë

Përdorimi i cilitdo shërbim privat të licencuar apo të vërtetuar të rekrutimit dhe punësimit të punonjësve detarë

Orët e punës ose të pushimit

Nivelet e ekuipazhit në anije

Strehimi

Mjediset çlodhëse në bord

Ushqimi dhe furnizimi me ushqime

Shëndeti dhe siguria dhe parandalimi i aksidenteve

Kujdesi mjekësor në bord

Procedurat e ankimimit në bord

Pagesa e rrogave

SHTOJCA A 5 – II

Certifikata e Punës në Det
(Shënim. Kjo certifikatë do të ketë bashkëlidhur një deklaratë të përputhshmërisë se punës në det)
II

Lëshuar sipas dispozitave të nenit V dhe titullit 5 Konventës së Punës në Det të vitit 2006 (referuar më poshtë si "Konventa") nën autoritetin e qeverisë së:
.....
.....
(emërtim i plotë i shteti flamurin e të cilit ka të drejtë të mbajë anija)
nga
.....
.....
(emërtim dhe adresë e plotë e autoritetit kompetent ose e organizatës së njohur, të autorizuar në mënyrën e duhur sipas dispozitave të Konventës)

Karakteristikat e anijes

Emri i anijes .....
Numrat apo shkronjat dalluese .....
Porti i regjistrimit .....
Data e regjistrimit .....
Tonazhi bruto[1] .....
Numri i IMO-s .....
Lloji i anijes .....
Emri dhe adresa e pronarit të anijes[2]
.....
.....
.....
.....

Kjo vlen për të vërtetuar:

1. Që kjo anije është inspektuar dhe verifikuar se është në përputhje me kërkesat e Konventës dhe me dispozitat e bashkëlidhura të deklaratës së përputhshmërisë së punës në det.

2. Që kushtet e punës dhe jetesës së punonjësve detarë të përcaktuara me hollësi në shtojcën A5–I të Konventës u konstatuan se përmbushnin kërkesat e brendshme të sipërpërmendura të vendit të cilat kanë dalë për zbatimin e kësaj Konvente. Këto kërkesa të brendshme përmblidhen në deklaratën e përputhshmërisë së punës në det, pjesa I.

Kjo certifikatë është e vlefshme deri më ..... sipas inspektimeve në përputhje me standardet A 5.1.3 dhe A 5.1.4 të Konventës. Kjo certifikatë është e vlefshme vetëm kur asaj i bashkëlidhet deklarata e përputhshmërisë së punës në det e lëshuar

në ..... më .....

Data e plotësimit të inspektimit mbi të cilin bazohet kjo certifikatë është .....

Lëshuar në ..... më .....

Nënshkrimi i zyrtarit të autorizuar në mënyrën e duhur që lëshon certifikatën

(Vula e autoritetit lëshues, si të jetë e përshtatshme)

Vërtetime për inspektim të detyrueshëm të ndërmjetëm dhe nëse kërkohet, për çfarëdo inspektimi tjetër shtesë

Kjo vlen për të vërtetuar se anija u inspektua në përputhje me standardet A 5.1.3 dhe A 5.1.4 të Konventës dhe se kushtet e punës dhe jetesës të përcaktuara hollësisht në shtojcën A 5-I të Konventës u konstatuan se përmbushnin kërkesat e brendshme të sipërpërmendura të vendit, të cilat kanë dalë për zbatimin e kësaj Konvente.

Inspektimi i ndërmjetëm: Nënshkruar .....

(Për t'u plotësuar ndërmjet datave të plotësimit të dy dhe tri viteve) (Nënshkrimi i zyrtarit të autorizuar)

Vendi
.....
Data
.....
(Vula e autoritetit lëshues, si

[1] Për anijet e mbuluara nga skema e përkohshme (e ndërmjetme) e matjes së tonazhit e miratuar nga IMO, tonazhi bruto është ai që përfshihet në kolonën REMARKS (shënime) të Certifikatës Ndërkombëtare të Tonazhit (1969). Shihni nenin II (1) (c) të Konventës.

[2] Pronari i anijes nënkupton pronarin e anijes apo një organizatë ose person, si drejtuesi, agjenti ose qiramarrësi, i cili ka marrë përgjegjësinë e vënies në punë të anijes nga pronari dhe që, me marrjen e këtyre përgjegjësive, ka rënë dakord të marrë përsipër detyrat dhe përgjegjësitë e vendosura mbi pronarët e anijeve në përputhje me këtë Konventë, pavarësisht nga fakti nëse cilado organizatë apo cilido person tjetër përmbush disa detyra ose përgjegjësi të caktuara në emër të pronarit të anijes. Shih nenin II(1)(j) të Konventës.

të jetë e përshtatshme)

Vërtetime të tjera shtesë (nëse kërkohen)

Kjo vlen për të vërtetuar që anija iu nënshtrua inspektimit shtesë me qëllimin e verifikimit nëse anija vazhdonte të ishte në përputhje me kërkesat e brendshme në zbatim të Konventës, siç kërkohet nga standardet A 3.1, paragrafi 3 të Konventës (riregjistrimi apo ndryshime themelore të strehimit) ose për arsye të tjera.

Inspektimi shtesë: (Nëse kërkohet)
Nënshkruar .....
(Nënshkrimi i zyrtarit të autorizuar)
Vendi .....
Data .....
(Vula e autoritetit lëshues, si të jetë e përshtatshme)

Inspektimi shtesë: (Nëse kërkohet)
Nënshkruar .....
(Nënshkrimi i zyrtarit të autorizuar)
Vendi .....
Data .....
(Vula e autoritetit lëshues, si të jetë e përshtatshme)

Inspektimi shtesë: (Nëse kërkohet)
Nënshkruar .....
(Nënshkrimi i zyrtarit të autorizuar)
Vendi .....
Data .....
(Vula e autoritetit lëshues, si të jetë e përshtatshme)

KONVENTA E PUNËS NË DET, 2006

Deklarata mbi përputhshmërinë e punës në det – Pjesa I

(Shënim. Kjo deklaratë duhet t'i bashkëlidhet certifikatës së punës në det që ka anija)

Lëshuar nën autoritetin e: .....
(vendosni emrin e autoritetit kompetent siç përcaktohet në nenin II, paragrafi 1/a, të Konventës)

Në lidhje me dispozitat e Konventës së Punës në Det të vitit 2006, anija me referencat e mëposhtme:

Emri i anijes	Numri i IMO	Tonazhi bruto

është në përputhje me standardin A 5.1.3 të Konventës.

I nënshkruari deklaron në emër të autoritetit kompetent të sipërpërmendur, se:

a) dispozitat e Konventës së Punës në Det pasqyrohen plotësisht në kërkesat e brendshme të referuara më poshtë;

b) këto kërkesa të brendshme gjenden në dispozitat e brendshme të referuara më poshtë; shpjegime në lidhje me përmbajtjen e këtyre dispozitave jepen kur të jetë e nevojshme;

c) hollësitë mbi çfarëdo barasvlerëshmërish thelbësore sipas nenit VI, paragrafët 3 dhe 4, jepen <sipas kërkesave korresponduese të brendshme të paraqitura më poshtë><në seksionin e parashikuar për këtë qëllim më poshtë>(*hiqni deklaratën që nuk është e zbatueshme*);

d) çfarëdo përjashtimesh të lejuara nga autoriteti kompetent në përputhje me titullin 3 tregohen qartë në ndarjen e posaçme për këtë qëllim; dhe

e) çfarëdo kërkesash të posaçme sipas legjislacionit të brendshëm referohen, gjithashtu, sipas kërkesave përkatëse.

1. Mosha minimale (Rregullorja 1.1) .....
2. Vërtetimi mjekësor (Rregullorja 1.2) .....
3. Kualifikimet e punonjësve detarë (Rregullorja 1.3) .....
4. Marrëveshjet e punësimit të punonjësve detarë (Rregullorja 2.1) .....
5. Përdorimi i cilitdo shërbim privat të licencuar apo të vërtetuar të rekrutimit dhe punësimit të punonjësve detarë (Rregullorja 1.4) .....
6. Orët e punës ose të pushimit (Rregullorja 2.3) .....
7. Nivelet e ekuipazhit në anije (Rregullorja 2.7) .....
8. Strehimi (Rregullorja 3.1) .....
9. Mjediset çlodhëse në bord (Rregullorja 3.1)

.....
10. Ushqimi dhe furnizimi me ushqime (Rregullorja 3.2) .....
11. Shëndeti dhe siguria dhe parandalimi i aksidenteve (Rregullorja 4.3) .....
12. Kujdesi mjekësor në bord (Rregullorja 4.1) .....
13. Procedurat e ankimimit në bord (Rregullorja 5.1.5) .....
14. Pagesa e rrogave (Rregullorja 2.2) .....

Emri: .....
Titulli: .....
Nënshkrimi: .....
Vendi: .....
Data: .....
(Vula e autoritetit, si të jetë e përshtatshme)

Barasvlerëshmëritë thelbësore

(Shënim. Hiqni deklaratën që nuk është e zbatueshme)

Vërehen barasvlerëshmëritë thelbësore në vijim, siç parashikohet në nenin VI, paragrafët 3 dhe 4, të Konventës, përveç rasteve kur përmenden më sipër (*vendosni përshkrimin nëse është i zbatueshëm*):

.....
.....

Nuk është lejuar asnjë barasvlershmëri.
Emri: .....
Titulli: .....
Nënshkrimi: .....
Vendi: .....
Data: .....
(Vula e autoritetit, si të jetë e përshtatshme)

Përjashtimet

(Shënim. Hiqni deklaratën që nuk është e zbatueshme)

Vërehen përjashtimet e mëposhtme të cilat janë lejuar nga autoriteti kompetent siç parashikuar në Titullin 3 të Konventës:

.....
.....

Nuk është dhënë asnjë përjashtim.

Emri: .....
Titulli: .....
Nënshkrimi: .....
Vendi: .....
Data: .....
(Vula e autoritetit, si të jetë e përshtatshme)

DEKLARATA E PËRPUTHSHMËRISË SË PUNËS NË DET – PJESA II

Masat e miratuara për të garantuar përputhshmërinë e vazhduar ndërmjet inspektimeve

Masat e mëposhtme janë hartuar nga pronari i anijes, i përmendur në Certifikatën e Punës në Det, të cilës i bashkëlidhet kjo deklaratë, për të siguruar përputhshmërinë e vazhdueshme ndërmjet inspektimeve:

(Deklaroni më poshtë masat e hartuara për të siguruar përputhshmërinë e secilës çështje në Pjesën I)

1. Mosha minimale (Rregullorja 1.1) ❑
.....
2. Vërtetimi mjekësor (Rregullorja 1.2) ❑
.....
3. Kualifikimet e punonjësve detarë (Rregullorja 1.3) ❑
.....
4. Marrëveshjet e punësimit të punonjësve detarë (Rregullorja 2.1) ❑
.....
5. Përdorimi i cilitdo shërbim privat të licencuar apo të vërtetuar të rekrutimit dhe punësimit të punonjësve detarë (Rregullorja 1.4) ❑
.....
6. Orët e punës ose të pushimit (Rregullorja 2.3) ❑
.....
7. Nivelet e ekuipazhit në anije (Rregullorja 2.7) ❑
.....
8. Strehimi (Rregullorja 3.1) ❑
.....
9. Mjediset çlodhëse në bord (Rregullorja 3.1) ❑
.....
10. Ushqimi dhe furnizimi me ushqime (Rregullorja 3.2) ❑
.....
11. Shëndeti dhe siguria dhe parandalimi i aksidenteve (Rregullorja 4.3) ❑

12. Kujdesi mjekësor në bord (Rregullorja 4.1) ❑

.....

13. Procedurat e ankimimit në bord (Rregullorja 5.1.5) ❑

.....

14. Pagesa e rrogave (Rregullorja 2.2) ❑

.....

Unë vërtetoj që masat e mësipërme janë hartuar për të siguruar përputhshmërinë e vazhduar, ndërmjet inspektimeve, me kërkesat e renditura në pjesën I.

Emri i pronarit të anijes[3]:.....
Adresa e shoqërisë: .....
Emri i nënshkruesit të autorizuar: .....
Titulli: .....
Nënshkrimi i nënshkruesit të autorizuar: .....
Data: .....
(Vula e pronarit të anijes[1])

Masat e mësipërme janë rishikuar nga (vendosni emrin e autoritetit kompetent ose të organizatës së njohur në mënyrën e duhur) dhe në vijim të inspektimit të anijes, janë konstatuar se plotësojnë kërkesat e përcaktuara sipas standardit A 5.1.3, paragrafi 10/b, në lidhje me masat për sigurimin e përputhshmërisë fillestare dhe asaj të vazhduar me kërkesat e parashtruara në pjesën I të kësaj deklarate.

Emri: .....
Titulli: .....
Adresa: .....
Nënshkrimi: .....
Vendi: .....
Data: .....
(Vula e autoritetit, si të jetë e përshtatshme)

SHTOJCA A 5 – II

Certifikata e ndërmjetme e punës në det

Lëshuar sipas dispozitave të nenit V dhe titullit 5 Konventës së Punës në Det të vitit 2006 (referuar më poshtë si "Konventa"), nën autoritetin e qeverisë së:

.....

(emërtim i plotë i shteti flamurin e të cilit ka të drejtë të mbajë anija)

nga

.....

(emërtim dhe adresë e plotë e autoritetit kompetent ose e organizatës së njohur, të autorizuar në mënyrën e duhur sipas dispozitave të Konventës)

Karakteristikat e anijes

Emri i anijes .....
Numrat apo shkronjat dalluese .....
Porti i regjistrimit .....
Data e regjistrimit .....
Tonazhi bruto[4] .....
Numri i IMO-s .....
Lloji i anijes .....
Emri dhe adresa e pronarit të anijes[5] .....
.....
.....
.....

Kjo vlen për të vërtetuar, për qëllimet e standardit A 5.1.3, paragrafi 7, të Konventës, që:

a) kjo anije është inspektuar, për aq sa ka qenë e arsyeshme dhe e mundur, për çështjet e renditura në shtojcën A 5 – I të Konventës, duke marrë parasysh verifikimin e çështjeve "b", "c" dhe "d" më poshtë;

b) pronari i anijes i ka treguar autoritetit kompetent ose organizatës së njohur se anija ka procedura të përshtatshme për të qenë në përputhje me kërkesat e Konventës;

[3] Pronari i anijes nënkupton pronarin e anijes apo një organizatë ose person, si drejtuesi, agjenti ose qiramarrësi, i cili ka marrë përgjegjësinë e vënies në punë të anijes nga pronari dhe që, me marrjen e këtyre përgjegjësive, ka rënë dakord të marrë përsipër detyrat dhe përgjegjësitë e vendosura mbi pronarët e anijeve në përputhje me këtë Konventë, pavarësisht nga fakti nëse cilado organizatë apo cilido person tjetër përmbush disa detyra ose përgjegjësi të caktuara në emër të pronarit të anijes. Shihni nenin II(1)(j) të Konventës.

[4] Për anijet e mbuluara nga skema e përkohshme (e ndërmjetme) e matjes së tonazhit e miratuar nga IMO, tonazhi bruto është ai që përfshihet në kolonën REMARKS (shënime) të Certifikatës Ndërkombëtare të Tonazhit (1969). Shih nenin II (1) (c) të Konventës.

[5] Pronari i anijes nënkupton pronarin e anijes apo një organizatë ose person, si drejtuesi, agjenti ose qiramarrësi, i cili ka marrë përgjegjësinë e vënies në punë të anijes nga pronari dhe që, me marrjen e këtyre përgjegjësive, ka rënë dakord të marrë përsipër detyrat dhe përgjegjësitë e vendosura mbi pronarët e anijeve në përputhje me këtë Konventë, pavarësisht nga fakti nëse cilado organizatë apo cilido person tjetër përmbush disa detyra ose përgjegjësi të caktuara në emër të pronarit të anijes. Shih nenin II(1)(j) të Konventës.

c) kapiteni është njohur me kërkesat e Konventës dhe përgjegjësitë për zbatimin;

d) informacioni i duhur i është parashtruar autoritetit kompetent ose organizatës së njohur për të lëshuar një deklaratë të përputhshmërisë së punës në det.

Kjo certifikatë është e vlefshme deri më ..... sipas inspektimeve në përputhje me standardet A 5.1.3 dhe A 5.1.4 të Konventës.

Data e plotësimit të inspektimit sipas pikës "a" më lart është .....

lëshuar në ..... më .....

Nënshkrimi i zyrtarit të autorizuar në mënyrën e duhur që lëshon certifikatën e ndërmjetme

(Vula e autoritetit lëshues, si të jetë e përshtatshme)

SHTOJCA A5 – III

Fushat e përgjithshme që i nënshtrohen një inspektimi të hollësishëm nga një zyrtar i autorizuar në një port të një vendi anëtar që kryen një inspektim shtetëror portual në përputhje me standardin A 5.2.1:

Mosha minimale

Vërtetimi mjekësor

Kualifikimet e punonjësve detarë

Marrëveshjet e punësimit të punonjësve detarë

Përdorimi i cilitdo shërbim privat të licencuar ose të vërtetuar ose të rregulluar të rekrutimit dhe punësimit të punonjësve detarë

Orët e punës ose të pushimit

Nivelet e ekuipazhit në anije

Strehimi

Mjediset çlodhëse në bord

Ushqimi dhe furnizimi me ushqime

Shëndeti dhe siguria dhe parandalimi i aksidenteve

Kujdesi mjekësor në bord

Procedurat e ankimimit në bord

Pagesa e rrogave

SHTOJCA B5-I – MODEL I NJË DEKLARATE TË BRENDSHME TË NJË

VENDI

Shihni udhëzimin B 5.1.3, paragrafi 5

Konventa e Punës në Det, e vitit 2006

Deklarata mbi Përputhshmërinë e Punës në Det – Pjesa I

(Shënim. Kjo deklaratë duhet t'i bashkëlidhet certifikatës së punës në det që ka anija)

Lëshuar nën autoritetin e Ministrisë së Transportit Detar të Xxxxxxx

Në lidhje me dispozitat e Konventës së Punës në Det të vitit 2006, anija me referencat e mëposhtme:

Emri i anijes	Numri i IMO-s	Tonazhi bruto
Modeli: MS	12345	1,000

është në përputhje me standardin A 5.1.3 të Konventës.

I nënshkruari deklaron, në emër të autoritetit kompetent të sipërpërmendur, se:

a) dispozitat e Konventës së Punës në Det pasqyrohen plotësisht në kërkesat e brendshme të referuara më poshtë;

b) këto kërkesa të brendshme gjenden në dispozitat e brendshme të referuara më poshtë; shpjegime në lidhje me përmbajtjen e këtyre dispozitave jepen kur të jetë e nevojshme;

c) hollësitë mbi çfarëdo barasvlerëshmërish thelbësore sipas nenit VI, paragrafët 3 dhe 4, jepen <sipas kërkesave korresponduese të brendshme të renditura më poshtë><në seksionin e parashikuar për këtë qëllim më poshtë>(hiqni deklaratën që nuk është e zbatueshme);

d) çfarëdo përjashtimesh të lejuara nga autoriteti kompetent në përputhje me titullin 3 tregohen qartë në ndarjen e mëposhtme për këtë qëllim; dhe

e) çfarëdo kërkesash të posaçme që lidhen me anijen sipas legjislacionit të brendshëm referohen gjithashtu sipas kërkesave përkatëse.

1. Mosha minimale (Rregullorja 1.1).....

E drejta e lundrimit të anijeve, nr. 123 e vitit 1905, e ndryshuar (ligji), kreu X; Rregulloret e Lundrimit të Anijeve (Rregulloret), 2006, rregullat 1111 – 1222.

Moshat minimale janë ato që referohen në Konventë.

"Natë" nënkupton nga ora 9 pasdite deri në orën 6 paradite, përveçse kur Ministria e Transportit Detar (Ministria) miraton një periudhë të ndryshme.

Shembuj të punës së rrezikshme që kufizohet për t'u bërë vetëm nga presona 18 vjeç e lart janë të përmendura në programin A këtu. Në rastin e anijeve që transportojnë mallra, askush nën moshën 18 vjeç nuk mund të punojë në zonat e shënuara në planin e anijes si "zona të rrezikshme" (ky plan i duhet bashkëlidhur kësaj deklarate).

2. Vërtetimi mjekësor (Rregullorja 1.2) .....

Ligji, kreu XI; rregulloret, rregullat 1223 – 1233.

Vërtetimet mjekësore do të jenë në përputhje me kërkesat e STCW-së, në rastet kur është e zbatueshme; në rastet e tjera, kërkesat e STCW-së zbatohen pa ndonjë rregullim të nevojshëm.

Okulistë të kualifikuar, pjesë e një liste të miratuar nga Ministria, mund të lëshojnë certifikata (vërtetime) në lidhje me shikimin.

Kontrollet mjekësore do të ndjekin udhëzimet e ILO / WHO (OBSH) të referuara në udhëzimin B 1.2.1

.....

.....

SHTOJCA B 5-I

Deklarata e përputhshmërisë së punës në det – Pjesa II
Masat e miratuara për të siguruar përputhshmërinë e vazhduar ndërmjet inspektimeve

Masat e mëposhtme janë hartuar nga pronari i anijes, i përmendur në deklaratën e punës në det së cilës i bashkëlidhet kjo deklaratë, për të garantuar përputhshmërinë e vazhduar ndërmjet inspektimeve:

(Deklaroni më poshtë masat e hartuara për të siguruar përputhshmëri me secilën nga çështjet në pjesën I)

1. Mosha minimale (Rregullorja 1.1) X

Data e lindjes e secilit punonjës detar shënohet përbri emrit të tij / të saj, në listën e ekuipazhit. Kjo listë kontrollohet në fillim të secilit udhëtim nga kapiteni ose nga nëpunësi që vepron në emër të tij/të saj ("nëpunësi kompetent"), i cili regjistron datën e këtij verifikimi.

Secili punonjës detar nën moshën 18 vjeç do të marrë një shënim, në kohën e përfshirjes, që i ndalon atij ose asaj të kryejë punë brenda zonave të përcaktuara specifikisht si të rrezikshme (shih pjesën I, seksionin 1, më lart), si edhe çfarëdo pune tjetër të rrezikshme, duke i kërkuar atij apo asaj që në rast dyshimi të këshillohet me oficerin kompetent. Një kopje e këtij shënimi, me nënshkrimin e punonjësit detar që thotë "marrë dhe lexuar", si edhe me datën e nënshkrimit, mbahet nga nëpunësi kompetent.

2. Vërtetimi mjekësor (Rregullorja 1.2) X

Vërtetimet mjekësore mbahen në mënyrë rreptësisht konfidenciale nga oficeri kompetent, bashkë me një listë, të përgatitur nën përgjegjësinë e oficerit kompetent e që deklaron për çdo punonjës në bord, funksionet e punonjësit, datën e vërtetimit mjekësor të tanishëm (vërtetimeve mjekësore të tanishme), dhe gjendjen shëndetësore të vërejtur në vërtetimin në fjalë.

Në çdo rast të dyshimeve në lidhje me faktin nëse punonjësi detar është i aftë nga pikëpamja shëndetësore për një funksion të caktuar apo funksione të caktuara, nëpunësi kompetent këshillohet me mjekun e punonjësit detar ose me një mjek tjetër të kualifikuar dhe regjistron një përmbledhje të përfundimeve të dhëna nga mjeku, si edhe emrin dhe numrin e telefonit të mjekut dhe datën e këshillimit.

.....

.....

	Formati 61x86/8

Shtypshkronja e Qendrës së Botimeve Zyrtare
Tiranë, 2015

Adresa
Bulevardi "Gjergj Fishta",
pas ish-Ekspozitës"Shqipëria Sot",
Tel: 04 2427005, 04 2427006

Çmimi 504 lekë