



Aurelian Consulting SRL

Timișoara, str. Aeroport, bl. 9 , sc. A, ap. 10
tel: 0256 286848, mobil: 0723 598256
email: aurelian@securitatea-muncii.ro
web: www.securitatea-muncii.ro

Ordonanta nr. 16 din 27 ianuarie 2000 privind ratificarea unor conventii adoptate de Organizatia Internationala a Muncii

Publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 461 din data: 23.09.1999

In temeiul prevederilor art. 107 alin. (1) si (3) din Constitutia Romaniei si ale art. 1 lit. A pct. 5 din Legea nr. 206/1999 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonante,
Guvernul Romaniei emite urmatoarea ordonanta:

- Art. 1.** - Se ratifica Conventia nr. 92/1949 privind cazarea echipajelor (revizuita), adoptata de Conferinta generala a Organizatiei Internationale a Muncii la Geneva la 18 iunie 1949, prevazuta in anexa nr. 1.
- Art. 2.** - Se ratifica Conventia nr. 133/1970 privind cazarea echipajelor (dispozitii complementare), adoptata de Conferinta generala a Organizatiei Internationale a Muncii la Geneva la 30 octombrie 1970, prevazuta in anexa nr. 2.
- Art. 3.** - Se ratifica Conventia nr. 68/1946 privind alimentatia echipajului si servirea mesei la bordul navelor, adoptata de Conferinta generala a Organizatiei Internationale a Muncii la Seattle la 27 iunie 1946, prevazuta in anexa nr. 3.
- Art. 4.** - Se ratifica Conventia nr. 22/1926 privind contractul de angajare al navigatorilor, adoptata de Conferinta generala a Organizatiei Internationale a Muncii la Geneva la 24 iunie 1926, prevazuta in anexa nr. 4.
- Art. 5.** - Se ratifica Conventia nr. 180/1996 privind durata muncii navigatorilor si echipajul navelor, adoptata de Conferinta generala a Organizatiei Internationale a Muncii la Geneva la 22 octombrie 1996, prevazuta in anexa nr. 5.
- Art. 6.** - Se ratifica Conventia nr. 166/1987 privind repatrierea navigatorilor (revizuita), adoptata de Conferinta generala a Organizatiei Internationale a Muncii la Geneva la 9 octombrie 1987, prevazuta in anexa nr. 6.
- Art. 7.** - Anexele nr. 1-6 fac parte integranta din prezenta ordonanta.

PRIM-MINISTRU

MUGUR CONSTANTIN ISARESCU

Contrasemneaza:

p. Ministrul transporturilor,

Adrian Marinescu,
secretar de stat

p. Ministru de stat, ministrul afacerilor externe,

Eugen Dijmarescu
secretar de stat

p. Ministrul muncii si protectiei sociale,

Smaranda Dobrescu

Ministrul finantelor,

Decebal Traian Remes

Bucuresti, 27 ianuarie 2000

Nr. 16

Conventie nr. 92*din 18 iunie 1949*

privind cazarea echipajelor (revizuita*)

Publicat in Monitorul Oficial al Romaniei nr. 34 din 28 ianuarie 2000

*) Traducere.

Conferinta generala a Organizatiei Internationale a Muncii, convocata la Geneva de Consiliul de administratie al Biroului International al Muncii si reunita acolo la 8 iunie 1949 in cea de-a 32-a sesiune a sa, dupa ce a decis sa adopte anumite propuneri referitoare la revizuirea partiala a Conventiei privind cazarea echipajelor din 1946, adoptata de Conferinta in cea de-a 28-a sesiune a sa, chestiune care este inclusa in cel de-al 12-lea punct pe ordinea de zi a sesiunii, considerand ca aceste propuneri trebuie sa ia forma unei conventii internationale, adopta la 18 iunie 1949 conventia ce urmeaza, care va fi denumita Conventia privind cazarea echipajelor (revizuita), 1949:

PARTEA I

Prevederi generale

ARTICOLUL 1

1. Aceasta conventie se aplica fiecărei nave maritime, proprietate publica sau privata, care este angajata in transportul de marfuri sau de pasageri in scop comercial si care este inmatriculata in teritoriul pentru care aceasta conventie este in vigoare.
2. In legislatia nationala se vor stabili conditiile in care navele vor fi considerate nave maritime in sensul acestei conventii.
3. Aceasta conventie nu se aplica:
 - a) navelor cu o capacitate mai mica de 500 tone;
 - b) navelor propulsate in principal cu vele, dar echipate cu motoare auxiliare;
 - c) navelor de pescuit sau balenierelor ori altor nave utilizate in scopuri similare;
 - d) remorcherelor,
4. cu conditia ca aceasta conventie sa fie aplicata in limite rezonabile si practicabile la:
 - a) nave cu capacitatea cuprinsa intre 200 si 500 tone;
 - b) cazarea persoanelor angajate in probleme curente de navigatie pe baleniery sau pe nave utilizate in scopuri similare;
5. de asemenea, cu conditia ca oricare dintre cerintele aplicabile in conformitate cu prevederile continute in partea a III-a din aceasta conventie sa poata fi schimbate in cazul oricarei nave, daca autoritatea competenta este convinsa, dupa consultarea cu organizatiile armatorilor si/sau cu armatorii si cu syndicatele navigatorilor, ca modificarile pot fi facute, cu conditia sa rezulte avantaje evidente care sa creeze conditii generale superioare celor care ar fi rezultat din aplicarea intocmai a prevederilor acestei conventii; caracteristicile tuturor acestor modificari vor fi comunicate de catre membru directorului general al Biroului International al Muncii, care va informa membrii Organizatiei Internationale a Muncii.

ARTICOLUL 2

In cadrul acestei conventii:

- a) termenul nava inseamna o nava la care se aplica aceasta conventie;
- b) termenul tone inseamna tone registru brut;
- c) termenul nava de pasageri inseamna o nava pentru care exista si este in vigoare:
 - (i) fie un certificat de siguranta eliberat in conformitate cu prevederile Conventiei internationale privind ocrotirea vietii omenesti pe mare;
 - (ii) fie un certificat de pasager;
- d) termenul ofiter inseamna o persoana, alta decat comandantul, brevetata ca ofiter in conformitate cu legislatia nationala sau, in lipsa unei legislatii corespunzatoare, printr-un contract colectiv ori conform obiceiului;
- e) termenul nebrevetat inseamna un membru al echipajului, altul decat ofiterul;
- f) termenul subofiter inseamna un nebrevetat care este pe o pozitie de supraveghetor sau pe o pozitie cu responsabilitati speciale, certificat ca subofiter in conformitate cu legislatia nationala sau, in absenta unei legislatii

- corespunzatoare, printr-un contract colectiv ori conform obiceiului;
- g) termenul cazarea echipajului include cabinele de dormit, salile de mese, grupurile sanitare, infirmeria si careurile, asa cum sunt prevazute pentru a fi utilizate de echipaj;
 - h) termenul prevazut inseamna prevazut de legislatia nationala sau de autoritatea competenta;
 - i) termenul aprobat inseamna aprobat de catre autoritatea competenta;
 - j) termenul reinmatriculata inseamna reinmatricularea cu ocazia schimbarii simultane a teritoriului de inmatriculare si a armatorului navei.

ARTICOLUL 3

1. Fiecare membru pentru care aceasta conventie este in vigoare se angajeaza sa mentina in vigoare o legislatie care sa asigure aplicarea prevederilor partilor a II-a, a III-a si a IV-a din aceasta conventie.

2. In legislatie trebuie:

- a) sa se solicite autoritatii competente sa instiinteze toate persoanele interesate;
- b) sa se defineasca persoanele responsabile cu indeplinirea acesteia;
- c) sa se prevada masuri de penalizare adecvate pentru orice incalcare a acesteia;
- d) sa se prevada mentinerea unui sistem de inspectie adecvat care sa asigure respectarea efectiva a acesteia;
- e) sa se impuna autoritatii competente sa consulte organizatiile armatorilor si/sau armatorii si sindicatele navigatorilor, in scopul crearii de regulamente-cadru, si in masura in care este practicabil sa colaboreze cu aceste parti la realizarea lor.

PARTEA a II-a

Planificarea si controlul cazarii echipajului

ARTICOLUL 4

1. Inainte de a incepe constructia navei va fi inaintat spre aprobare autoritatii competente un plan al navei, care sa arate la o scara prestabilita localizarea si aranjamentul general ale spatiilor pentru cazarea echipajului.

2. Inainte de a incepe constructia spatiilor pentru cazarea echipajului si inainte de modificarea sau de reconstructia spatiilor pentru cazarea echipajului la o nava deja existenta vor fi inaintate spre aprobare autoritatii competente planuri detaliate si informatii cuprinzand cazarea echipajului, care sa arate la o scara prestabilita si in detalii prestabilite localizarea fiecarui spatiu, dispunerea mobilei si a accesoriilor, tipul si aranjamentul sistemului de ventilatie, de iluminare si de incalzire si aranjamentele grupurilor sanitare, cu conditia ca, in caz de urgenta sau de modificare temporara ori de reconstructie efectuata in afara teritoriului de inmatriculare, aceasta sa fie facuta in conformitate cu aceasta prevedere, daca planurile sunt ulterior inaintate spre aprobare autoritatii competente.

ARTICOLUL 5

Cu fiecare ocazie in care:

- a) o nava este inmatriculata sau reinmatriculata;
- b) cazarea echipajului pe o nava a fost substantial modificata sau reconstruita; sau
- c) o plangere a fost inaintata, intr-o maniera prestabilita si in timp pentru a preveni orice intarziere a navei, de catre sindicatul navigatorilor, care reprezinta total sau partial echipajul, sau de un numar prestabilit ori proportional cu numarul membrilor echipajului navei, in care se arata ca modul in care s-a realizat cazarea echipajului nu este in conformitate cu termenii acestei conventii, autoritatea competenta va inspecta nava si se va asigura ca modul in care s-a realizat cazarea echipajului este in conformitate cu cerintele legislatiei.

PARTEA a III-a

Cerinte pentru cazarea echipajului

ARTICOLUL 6

1. Localizarea, caile de acces, structura si aranjamentul in raport cu alte spatii de cazare ale echipajului vor fi astfel incat sa asigure siguranta adecvata, protectie impotriva conditiilor meteorologice si apei marii, sa fie izolate impotriva frigului si caldurii, zgomotului sau emanatiilor excesive din alte spatii.

2. Nu vor exista deschideri directe inspre cabinele de dormit dinspre spatiile destinate marfii si compartimentului masini sau bucatarii, dinspre lampisterie si magazii de vopsele ori dinspre masini, punte si alte magazine de marfa in vrac, uscatorii, dinspre spatiile destinate dusurilor comune sau grupurilor sanitare. Acea parte a peretilor

despartitori care separa astfel de spatii de cabinele de dormit si peretii exteriori vor fi construiti din otel sau din alte materiale aprobate, care vor fi etanse la apa si la gaz.

3. Peretii exteriori ai cabinelor de dormit si ai salilor de mese vor fi corespunzator izolati. Toate cadrele si toate marginile peretilor despartitori ai compartimentului masini, ale bucatariilor si ale altor spatii in care se produce caldura vor fi corespunzator izolate acolo unde exista posibilitatea aparitiei unor efecte de caldura in vecinatatea spatiilor de cazare sau ale culoarelor. De asemenea, se va asigura protectie impotriva caldurii provenite de la tevile de aburi si/sau de la tevile de apa calda.
4. Peretii interiori vor fi dintr-un material aprobat, care sa asigure protectia impotriva insectelor.
5. Cabinele de dormit, salile de mese, careurile si culoarele de acces in spatiul de cazare al echipajului vor fi corespunzator izolate pentru a preveni producerea condensului sau supraincalzirea.
6. Tubulatura de aburi si tevile de purjare ale vinciurilor si ale echipamentelor similare nu vor trece prin spatiile de cazare ale echipajului si nici, atunci cand este posibil din punct de vedere tehnic, prin culoarele de acces spre spatiile de cazare ale echipajului; daca totusi acestea trec prin asemenea culoare, vor fi corespunzator izolate si acoperite.
7. Panourile sau tapetele interioare vor fi dintr-un material usor de intretinut. La captuselile bordajelor nu vor fi folosite materiale de constructie cu forme ce permit dezvoltarea insectelor sau a altor daunatori.
8. Autoritatea competenta va decide cat se vor extinde masurile de prevenire si protectie impotriva incendiului, care se vor aplica la constructia spatiilor de cazare.
9. Suprafetele peretilor si ale tavanelor din cabinele de dormit si din salile de mese trebuie sa fie usor de intretinut, iar daca sunt vopsite, vor fi vopsite in culori deschise; nu se va folosi varul.
10. Suprafata peretilor va fi reinnoita sau reparata cand va fi necesar.
11. Podeaua in toate spatiile de cazare ale echipajului va fi dintr-un material aprobat, care va ingreuna depunerea prafului si va fi usor de intretinut.
12. In locul unde podeaua se uneste cu peretii laterali aceasta va fi rotunjita pentru a se evita formarea de crapaturi.
13. Se va asigura un sistem de scurgeri corespunzator.

ARTICOLUL 7

1. Cabinele de dormit si salile de mese vor fi corespunzator ventilate.
2. Sistemul de ventilatie va fi controlat astfel incat sa mentina aerul in conditii satisfacatoare si sa asigure o suficienta ventilatie in toate conditiile meteorologice sau climatice.
3. Navele angajate regulat in voiaje in zona tropicelor si a Golfului Persic vor fi echipate cu mijloace mecanice de ventilatie si cu ventilatoare electrice, cu conditia ca numai unul dintre aceste sisteme sa fie utilizat in spatiile unde sa asigure o ventilatie satisfacatoare.
4. Navele angajate in voiaje in afara zonei tropicelor vor fi echipate cu mijloace mecanice de ventilatie sau cu ventilatoare electrice. Autoritatea competenta poate excepta navele angajate in apele reci din emisfera nordica sau sudica de la obligativitatea dotarii cu acestea.
5. Energia necesara pentru functionarea mijloacelor de ventilatie cerute de paragrafele 3 si 4, cand sunt realizabile, va fi asigurata tot timpul in care echipajul se afla sau munceste la bord in conditiile aratate.

ARTICOLUL 8

1. Va fi prevazut un sistem corespunzator de incalzire a spatiilor de cazare ale echipajului, cu exceptia navelor angajate exclusiv in voiaje in zona tropicelor si a Golfului Persic.
2. Sistemul de incalzire, cand este realizabil, va fi in functiune in toate ocaziile in care echipajul se afla sau munceste la bord si daca conditiile impun folosirea lui.
3. La toate navele la care este cerut un sistem de incalzire acesta va fi pe baza de abur, apa calda, aer cald sau electricitate.
4. La orice nava la care sistemul de incalzire se realizeaza prin sobe se vor lua masuri ca soba sa fie de dimensiuni corespunzatoare, corespunzator instalata si protejata, astfel incat aerul sa nu fie viciat.
5. Sistemul de incalzire trebuie sa poata mentine in spatiile de cazare ale echipajului o temperatura la un nivel satisfactor in conditii normale de vreme si clima. Autoritatea competenta va stabili standardele necesare.
6. Radiatoarele si orice alte aparate de incalzire vor fi plasate si, acolo unde este necesar, vor fi ecranate pentru a evita riscul incendiului sau al pericolului ori disconfortul ocupantilor.

ARTICOLUL 9

1. In conditiile unor aranjamente speciale pot fi permise pe navele de pasageri cabine de dormit si sali de mese care sa fie luminate natural si care trebuie prevazute cu iluminare artificiala adecvata.
2. Toate spatiile destinate echipajului vor fi corespunzator iluminate. Standardul minim pentru un iluminat natural in incaperi va fi astfel incat sa permita unei persoane cu o vedere normala sa citeasca intr-o zi senina un ziar obisnuit, in orice parte a incaperii disponibila miscarii libere. Cand nu este posibila asigurarea unui iluminat natural corespunzator, incaperile vor fi prevazute cu un iluminat artificial la standardele minime de mai sus.
3. La toate navele, in spatiile de cazare ale echipajului va fi prevazut iluminatul electric. Daca nu exista doua surse independente de energie electrica pentru iluminat, se vor prevedea instalatii suplimentare de iluminat, dotate cu lampi de constructie corespunzatoare, sau aparate de iluminat pentru utilizare in evenimente neprevazute.
4. Lumina artificiala va fi astfel dispusa incat ocupantii incaperii sa beneficieze la maximum de acesta.
5. In cabinele de dormit se va instala o lampa electrica pentru citit, la capul fiecarui pat.

ARTICOLUL 10

1. Cabinele de dormit vor fi dispuse deasupra liniei de incarcare, la mijlocul sau la pupa navei.
2. In cazuri exceptionale, daca marimea, tipul si destinatia navei presupun unele localizari impracticabile sau nerezonabile, autoritatea competenta poate permite localizarea cabinelor de dormit la prora navei, dar in nici un caz in fata peretelui de coliziune prora.
3. La navele de pasageri, cu conditia existentei aranjamentului satisfacator al iluminatului si al ventilatiei, autoritatea competenta poate permite localizarea cabinelor de dormit sub linia de incarcare, dar in nici un caz imediat dedesubtul culoarelor de lucru.
4. Suprafata de podea per persoana in cabinele de dormit destinate nebrevetatilor va fi cel putin de:
 - a) 20 picioare patrate sau 1,85 m., la navele mai mici de 800 tone;
 - b) 25 picioare patrate sau 2,35 m., la navele de 800 tone sau mai mari, dar mai mici de 3.000 tone;
 - c) 30 picioare patrate sau 2,78 m., la navele de 3.000 tone sau mai mari, cu conditia ca, in cazul in care la navele de pasageri stau mai mult de 4 nebrevetati intr-o cabina, minimum per persoana poate fi de 24 picioare patrate sau de 2,22 m².
5. La navele la care din necesitate sunt angajate grupuri mai mari de nebrevetati decat in mod normal, autoritatea competenta poate, in functie de aceste grupuri, sa reduca suprafata minima de podea din cabinele de dormit per persoana, cu conditia ca:
 - a) totalul spatiului de dormit alocat grupului sau grupurilor sa nu fie mai mic decat spatiul care ar fi fost alocat daca numarul lor nu ar fi fost marit; sau
 - b) suprafata minima de podea din cabinele de dormit va fi cel putin de:
 - (i) 18 picioare patrate (1,78 m.) per persoana, la navele mai mici de 3.000 tone;
 - (ii) 20 picioare patrate (1,85 m.) per persoana, la navele de 3.000 tone sau mai mari.
6. Spatiul ocupat de paturi si dulapuri, comode si scaune va fi inclus in masurarea suprafetei podelei. Spatiile cu forme mici sau neregulate, care nu se adauga efectiv la spatiul pentru miscarea libera si care nu pot fi utilizate pentru instalarea mobilei, vor fi excluse.
7. Inaltimea tavanului in cabinele de dormit ale echipajului nu va fi mai mica de 6 picioare si 3 inches (190 cm).
8. Va fi un numar suficient de cabine de dormit care vor asigura cabina separata sau cabine separate pentru fiecare sectie. Autoritatea competenta ar putea accepta abateri de la aceste cerinte in cazul navelor mici.
9. Numarul aprobat al persoanelor care pot sa ocupe cabine de dormit nu va depasi numarul maxim de:
 - a) pentru ofiterii sefi de sectie, ofiterii de punte si de masini, care au functii de cart, si ofiterul senior radio sau operatorii radio - o persoana in cabina;
 - b) pentru ceilalti ofiteri - o persoana in cabina, unde este posibil, dar in nici un caz mai mult de doua;
 - c) pentru subofiteri - una sau doua persoane in cabina, dar in nici un caz mai mult de doua;
 - d) pentru alti nebrevetati - doua sau 3 persoane in cabina, unde este posibil, dar in nici un caz mai mult de 4.
10. In vederea asigurarii unei cazari adecvate si mai confortabile, autoritatea competenta poate, dupa consultarea cu organizatiile armatorilor, si/sau cu armatorii si cu syndicatele navigatorilor, sa acorde permisiunea cazarii unui numar de pana la 10 persoane nebrevetate in cabina de dormit, in cazul unor anumite nave de pasageri.
11. Numarul maxim de persoane care pot fi cazate in orice cabina de dormit va fi clar si vizibil marcat intr-un loc in cabina unde sa poata fi usor de vazut.
12. Membrii echipajului li se vor asigura paturi individuale.
13. Paturile nu vor fi dispuse alaturat, daca accesul la unul dintre ele se poate face numai peste celalalt.
14. Paturile nu vor fi suprapuse mai mult de doua; in cazul paturilor dispuse de-a lungul peretelui navei, acestea

vor fi numai pe un singur rand acolo unde hubloul se afla deasupra patului.

15. Patul de jos, in cazul a doua paturi suprapuse, nu va fi la mai putin de 12 inches (30 cm) deasupra podelei; patul de deasupra va fi plasat aproximativ la jumatatea distantei dintre partea inferioara a patului de jos si partea inferioara a traversei tavanului.

16. Dimensiunile interioare minime ale unui pat vor fi de 6 picioare si 3 inches x 2 picioare si 3 inches (190 cm x 68 cm).

17. Cadrul si structura patului vor fi dintr-un material aprobat, rezistent si fara asperitati, care sa asigure rezistenta la coroziune sau protectia impotriva insectelor.

18. Daca la constructia paturilor se folosesc rame tubulare, acestea vor fi complet etanse, fara perforatii care ar putea permite accesul insectelor.

19. Fiecare pat va fi prevazut cu saltele elastice sau cu somiere si cu saltele dintr-un material aprobat. Umplutura din paie sau din alte materiale a saltelelor, care ar permite infestarea cu insecte, nu se va folosi.

20. Cand paturile sunt suprapuse, sub salteaua patului de deasupra va fi prevazut un panou din lemn, canava sau din alt material care sa impiedice caderea prafului in patul de jos.

21. Cabinele de dormit vor fi astfel proiectate si echipate incat sa asigure un confort rezonabil ocupantilor si sa permita intretinerea ordinii.

22. Mobila va include cate un dulap de haine pentru fiecare ocupant. Dulapurile de haine nu vor avea mai putin de 5 picioare (152 cm) inaltime si, in sectiune, o suprafata de 300 picioare patrute (19,30 dm,) si vor fi prevazute cu cate un raft si cu cate un zavor pentru un lacat. Lacatul va fi asigurat de catre ocupant.

23. Fiecare cabina de dormit va fi prevazuta cu masa sau cu birou, care poate fi fix, rabatabil sau culisant si, daca este necesar, va avea un scaun confortabil.

24. Mobila va fi dintr-un material neted, dur, rezistent la incovoiere si la coroziune.

25. Sertarul sau spatiul echivalent al fiecarui ocupant nu va fi mai mic de 2 picioare cubice (0,056 mp).

26. Cabinele de dormit vor fi prevazute cu draperii la hublouri.

27. Cabinele de dormit vor fi prevazute cu o oglinda, un dulapior pentru obiecte de toaleta, un raft pentru carti si cu un numar suficient de cuiere pentru haine.

28. In ceea ce priveste cazarea practica a membrilor de echipaj, aceasta va fi facuta astfel incat sa fie in concordanta cu carturile; un membru al echipajului care face serviciu de zi nu va imparti cabina cu unul care face serviciu de cart.

ARTICOLUL 11

1. La toate navele va fi prevazut un spatiu suficient pentru salile de mese.

2. La navele mai mici de 1.000 tone vor fi prevazute sali de mese separate pentru:

a) comandant si ofiteri;

b) subofiteri si ceilalti nebrevetati.

3. La navele de 1.000 tone si mai mari vor fi prevazute sali de mese separate pentru:

a) comandant si ofiteri;

b) sectia punte - pentru subofiteri si alti nebrevetati;

c) sectia masini - pentru subofiteri si alti nebrevetati, cu mentiunea ca:

(i) una dintre cele doua sali de mese pentru subofiteri si alti nebrevetati

poate fi alocata subofiterilor, iar cealalta, celorlalti nebrevetati;

(ii) o singura sala de mese pentru sectiile punte si masini, pentru subofiteri si ceilalti nebrevetati, poate fi prevazuta in cazul in care organizatiile armatorilor si/sau armatorii si syndicatele navigatorilor si-au exprimat expres acordul lor pentru un astfel de aranjament.

4. O sala de mese adecvata va fi prevazuta pentru personalul sectiei care asigura servirea mesei la bord, fie prin prevederea unei sali de mese separate, fie prin acordarea dreptului de a folosi in acest scop o sala de mese destinata altor grupe; in cazul navelor de 5.000 tone sau mai mari, care au mai mult de 5 persoane in sectia care asigura servirea mesei la bord, se va studia posibilitatea asigurarii unei sali de mese separate.

5. Dimensiunile si echipamentul fiecarei sali de mese vor fi suficiente pentru a primi numarul de persoane care se presupune ca le-ar folosi in acelasi timp.

6. Salile de mese vor fi prevazute cu mese si cu scaune, aprobate, suficiente pentru un numar de persoane care se presupune ca le-ar folosi in acelasi timp.

7. Autoritatea competenta poate permite exceptii de la regulile precedente referitoare la salile de mese, dupa cum este necesar pentru indeplinirea unor conditii speciale la navele de pasageri.

8. Salile de mese vor fi localizate la distanta de cabinele de dormit si, pe cat posibil, cat mai aproape de bucatarii.

9. Cand nu sunt prevazute camere de depozitare accesibile salilor de mese, acestea vor fi prevazute cu dulapuri adecvate pentru depozitarea veselei si cu facilitati corespunzatoare pentru spalarea acesteia.

10. Partea superioara a meselor si a scaunelor va fi dintr-un material rezistent la umezeala, fara crapaturi si usor de curatat.

ARTICOLUL 12

1. La toate navele va fi prevazut un spatiu sau spatii pentru personalul care este in afara serviciului; spatiul sau spatiile vor avea o suprafata adecvata, avandu-se in vedere marimea navei si a echipajului.
2. Careurile pentru ofiteri si nebrevetati vor fi situate convenabil si vor fi mobilate corespunzator. Acolo unde acestea nu sunt prevazute separat de salile de mese, acestea din urma vor fi proiectate, mobilate si echipate pentru a crea conditii de recreere.

ARTICOLUL 13

1. Toate navele vor fi prevazute cu grupuri sanitare suficiente, care sa includa chiuvete, cazi si/sau dusuri.
2. Numarul minim de W.C.-uri separate ce vor fi prevazute va fi de:
 - a) 3 - la navele mai mici de 800 tone;
 - b) 4 - la navele de 800 tone sau mai mari, dar mai mic de 3.000 tone;
 - c) 6 - la navele de 3.000 tone sau mai mari;
 - d) la navele la care ofiterii sau operatorii radio sunt cazati in locuri izolate vor fi prevazute facilitati sanitare in apropiere sau adiacente acestora.
3. In legislatia nationala se va prevedea alocarea de W.C.-uri pentru diferite grupuri, in conformitate cu prevederile paragrafului 4 al acestui articol.
4. Facilitatile sanitare pentru toti membrii echipajului care nu ocupa cabine de locuit cu grupuri sanitare atasate vor fi prevazute, pentru fiecare grup al echipajului, dupa urmatoarea scala:
 - a) o cada si/sau un dus la cate 8 persoane sau mai putine;
 - b) un W.C. la cate 8 persoane sau mai putine;
 - c) o chiuveta la cate 6 persoane sau mai putine, cu conditia ca atunci cand numarul persoanelor dintr-un grup depaseste cu mai putin de jumatate numarul specificat, acest surplus poate fi ignorat in interpretarea acestui paragraf.
5. Cand totalul membrilor de echipaj este mai mare de 100 si la navele de pasageri angajate in mod curent in voiaje pe o durata nu mai mare de 4 ore, pot fi acordate consideratii de autoritatea competenta pentru amenajari speciale sau pentru reducerea numarului de facilitati cerute.
6. Toate grupurile sanitare comune vor fi prevazute cu instalatii de apa rece si calda sau cu instalatii de incalzire. Autoritatea competenta, dupa consultari cu organizatiile armatorilor si/sau cu armatorii si cu sindicatele navigatorilor, poate hotari cantitatea de apa rece pe care armatorul navei ar putea fi obligat sa o asigure pentru fiecare om pe zi.
7. Chiuvetele si cazile vor fi de marime adecvata si vor fi construite dintr-un material aprobat, cu suprafata neteda, rezistent la fisurare, exfoliere sau corodare.
8. Toate W.C.-urile vor avea ventilatie catre exterior, independent de orice alt spatiu destinat acomodarii.
9. Toate W.C.-urile vor fi dupa model aprobat, prevazute cu jet de apa abundent, disponibil tot timpul si independent controlabile.
10. Conductele de scurgere si conductele colectoare vor fi dimensionate corespunzator si vor fi astfel construite incat sa fie usor de curatat si riscurile de infundare sa fie reduse la minimum.
11. Grupul sanitar folosit de mai mult de o persoana va fi in concordanta cu urmatoarele cerinte:
 - a) podeaua va fi dintr-un material durabil aprobat, usor de curatat, impermeabil si cu canalizare corespunzatoare;
 - b) peretii despartitori vor fi din otel sau din alt material aprobat si vor fi etansi de la cel putin 9 inches (23 cm) deasupra nivelului podelei;
 - c) incaperea va fi suficient luminata, incalzita si ventilata;
 - d) W.C.-urile vor fi situate la distanta convenabila, dar separate de cabinele de dormit si de bai, fara acces direct din cabinele de dormit sau din culoarele dintre cabinele de dormit si W.C.-uri, acolo unde nu exista alt acces, cu conditia ca aceasta cerinta nu se aplica daca W.C.-ul este situat intr-un compartiment situat intre doua incaperi de dormit, avand in total nu mai mult de 4 persoane;
 - e) acolo unde exista mai mult de un W.C. in acelasi compartiment, acestea vor fi suficient izolate ca sa asigure intimitatea.
12. Toate navele vor fi dotate cu facilitati de spalare si uscare a rufelor, intr-un numar proportional cu marimea echipajului si cu durata normala a voiajului.
13. Facilitatile de spalare a rufelor vor include si chiuvete corespunzatoare, care pot fi situate in bai, daca nu exista spalatorii separate, cu posibilitatea furnizarii apei reci si calde sau cu instalatii de incalzire a apei.

14. Facilitatile de uscare a rufelor vor fi prevazute intr-un compartiment separat de cabinele de dormit si de salile de mese, corespunzator ventilate si uscate si echipate cu sarme de rufe sau cu alte amenajari pentru agatatul rufelor.

ARTICOLUL 14

1. La orice nava cu un echipaj de 15 persoane sau mai mare si angajata intr-un voiaj cu o durata mai mare de 3 zile, va fi prevazuta o cabina speciala pentru infirmeria navei. Autoritatea competenta poate sa reduca aceste cerinte pentru navele angajate in navigatie costiera.
2. Infirmeria navei va fi corespunzator situata, astfel incat sa asigure un acces usor, ocupantii sa fie confortabil cazati si sa poata primi ingrijiri corespunzatoare tot timpul.
3. Aranjamentul intrarii, al paturilor, iluminatul, ventilatia, incalzirea si aprovizionarea cu apa vor fi proiectate sa asigure confortul si sa usureze tratamentul ocupantilor.
4. Numarul paturilor din infirmerie va fi stabilit de catre autoritatea competenta.
5. W.C.-urile vor fi prevazute pentru uzul exclusiv al ocupantilor infirmeriei, fie ca parte a incaperii, fie in imediata apropiere a acesteia.
6. Cabinele destinate infirmeriei navei nu vor fi folosite pentru alte scopuri decat cele medicale.
7. Fiecare nava care nu are la bord un doctor va fi prevazuta cu un dulap medical pe care sa fie afisate instructiuni clare si lizibile.

ARTICOLUL 15

1. O incapere suficient si adecvat ventilata va fi prevazuta pentru depozitarea hainelor de ploaie impregnate cu substante uleioase, in afara, dar aproape de cabinele de dormit.
2. La navele mai mari de 3.000 tone o incapere pentru sectia punte si o incapere pentru sectia masini vor fi prevazute si echipate pentru a fi folosite ca birou.
3. La navele care de obicei navigheaza in zonele infestate cu tantari vor fi luate masuri de protectie a echipajului impotriva tantarilor prin aparatori corespunzatoare la ventilatoare si la iesirile spre puncti deschise.
4. Toate navele care navigheaza regulat catre sau in zonele tropicale si in zona Golfului Persic vor fi echipate cu acoperisuri de panza deasupra puntilor expuse, deasupra cabinelor de locuit si deasupra spatiului sau spatiilor de pe puntea de promenada.

ARTICOLUL 16

1. In cazul navelor mentionate la paragraful 5 al art. 10, autoritatea competenta poate, in cazul membrilor de echipaj la care se refera, sa modifice cerintele din paragrafele precedente atat cat este necesar, pentru a tine seama de deprinderile si de obiceiurile nationale distinctiv si, in particular, poate face aranjamente speciale referitoare la un grup de persoane care ocupa cabinele de dormit si la salile de mese si la facilitatile sanitare.
2. La modificarea cerintelor mentionate autoritatea competenta va trebui sa tina seama de prevederile paragrafelor 1 si 2 ale art. 10 si de cerinta asigurarii unui spatiu minim de dormit pentru astfel de grupuri de nebrevetati, prevazuta la paragraful 5 al art. 10.
3. La navele la care echipajul din orice sectie este compus din persoane cu deprinderi si cu obiceiuri nationale total diferite vor fi prevazute conditii de viata si de dormit separate si specifice, astfel incat sa indeplineasca cerintele diferitelor grupuri.
4. In cazul navelor mentionate la paragraful 5 al art. 10, infirmeria, salile de mese si grupurile sanitare vor fi prevazute si mentinute la standard in ceea ce priveste numarul si folosinta practica, egala sau comparabila cu cea obtinuta la bordul altor nave similare ca tip si avand aceeasi nationalitate.
5. Autoritatea competenta, cand va stabili regulamente speciale in conformitate cu acest articol, va consulta sindicatele navigatorilor interesati si organizatiile armatorilor si/sau armatorii care ii angajeaza pe acestia.

ARTICOLUL 17

1. Spatiile de cazare ale echipajului vor fi mentinute in conditii de igiena corespunzatoare si in conditii decente de trai, nepermitandu-se pastrarea in acestea de bunuri sau de materiale care nu apartin ocupantilor.
2. Comandantul sau un ofiter desemnat de el pentru aceasta, insotit de unul sau de mai multi membri de echipaj, va inspecta toate spatiile de cazare ale echipajului la intervale nu mai mari de o saptamana. Rezultatele fiecarei inspectii vor fi consemnate.

PARTEA a IV-a

Aplicarea conventiei la navele existente

ARTICOLUL 18

1. Cu conditia respectarii prevederilor paragrafelor 2, 3 si 4 ale acestui articol, aceasta conventie se aplica navelor a caror chila a fost pusa ulterior intrarii in vigoare a conventiei pentru teritoriul in care se inmatriculeaza nava.

2. In cazul unei nave care este finalizata la data intrarii in vigoare a acestei conventii pentru respectivul teritoriu de inmatriculare si care este sub standardul prevazut in partea a III-a din aceasta conventie, autoritatea competenta poate, dupa consultarea cu organizatiile armatorilor si/sau cu armatorii si cu sindicatele navigatorilor, sa ceara anumite modificari in scopul de a aduce nava in conformitate cu cerintele conventiei, daca se considera posibil, avand in vedere problemele practice aparute atunci cand:

a) nava este reinmatriculata;

b) la nava se fac modificari structurale substantiale sau reparatii majore, pe baza rezultatului unei planificari pe termen lung si nu drept o consecinta a unui accident sau a unui caz de urgenta.

3. In cazul unei nave aflate in proces de constructie si/sau de reconversie la data intrarii in vigoare a acestei conventii pentru teritoriul ei de inmatriculare, autoritatea competenta poate, dupa consultarea cu organizatiile armatorilor si/sau cu armatorii si cu sindicatele navigatorilor, sa ceara anumite modificari in scopul de a aduce nava in conformitate cu cerintele conventiei, daca se considera posibil, avand in vedere in mod deosebit problemele practice aparute; astfel de modificari se vor conforma in totalitate prevederilor acestei conventii, numai daca nava nu este reinmatriculata.

4. In cazul unei nave, alta decat cea la care se face referire in paragrafele 2 si 3 ale acestui articol, sau al unei nave pentru care prevederile acestei conventii erau aplicabile in timp ce ea se afla in constructie, fiind reinmatriculata intr-un teritoriu dupa data intrarii in vigoare a acestei conventii pentru acel teritoriu, autoritatea competenta poate, dupa consultarea cu organizatiile armatorilor si/sau cu armatorii si cu sindicatele navigatorilor, sa ceara anumite modificari in scopul de a aduce nava in conformitate cu cerintele conventiei, daca se considera posibil, avand in vedere problemele practice aparute; astfel de modificari se vor conforma in totalitate prevederilor acestei conventii, numai daca nava nu este din nou reinmatriculata.

PARTEA a V-a

Prevederi finale

ARTICOLUL 19

Nici o prevedere a acestei conventii nu va afecta vreo lege, sentinta judecatoreasca, intelegere sau vreun acord intre armatori si navigatori, care asigura conditii mai favorabile decat cele prevazute de aceasta.

ARTICOLUL 20

Ratificarile formale ale acestei conventii vor fi comunicate directorului general al Biroului International al Muncii si vor fi inregistrate de acesta.

ARTICOLUL 21

1. Prezenta conventie nu va lega decat pe membrii Organizatiei Internationale a Muncii, ale caror ratificari vor fi fost inregistrate de catre directorul general al Biroului International al Muncii.

2. Prezenta conventie va intra in vigoare dupa 6 luni de la inregistrarea ratificarilor a 7 state dintre urmatoarele: Statele Unite ale Americii, Republica Argentina, Australia, Belgia, Brazilia, Canada, Chile, China, Danemarca, Finlanda, Franta, Regatul Unit al Marii Britanii si Irlandei de Nord, Grecia, India, Irlanda, Italia, Olanda, Norvegia, Polonia, Portugalia, Suedia, Turcia si Iugoslavia, dintre care cel putin 4 state trebuie sa aiba flote comerciale atingand fiecare un tonaj brut de cel putin un milion. Aceasta clauza este inclusa in scopul facilitarii si al incurajarii ratificarii cat mai repede a conventiei de catre statele membre.

3. In continuare aceasta conventie va intra in vigoare, pentru fiecare membru, la 6 luni de la data la care ratificarea sa va fi fost inregistrata.

ARTICOLUL 22

1. Orice membru care a ratificat aceasta conventie poate sa o denunte dupa expirarea termenului de 10 ani de la data intrarii initiale in vigoare a acesteia, printr-un act comunicat directorului general al Biroului International al Muncii si inregistrat de catre acesta. O astfel de denuntare nu va avea efect decat dupa un an de la data inregistrarii.
2. Orice membru care a ratificat aceasta conventie si care, in termen de un an de la expirarea perioadei de 10 ani, prevazuta la paragraful anterior, nu si-a exercitat dreptul de denuntare prevazut de prezentul articol, va fi legat pentru o noua perioada de 10 ani si ca urmare va putea sa denunte aceasta conventie la expirarea fiecarei perioade de 10 ani, in conditiile prevazute de prezentul articol.

ARTICOLUL 23

1. Directorul general al Biroului International al Muncii ii va instiinta pe toti membrii Organizatiei Internationale a Muncii cu privire la inregistrarea tuturor ratificarilor si denuntarilor care i-au fost comunicate de catre membrii organizatiei.
2. Atunci cand conditiile enuntate la art. 21 paragraful 2 vor fi fost indeplinite, directorul general al Biroului International al Muncii va atrage atentia membrilor organizatiei asupra datei la care prezenta conventie va intra in vigoare.

ARTICOLUL 24

Directorul general al Biroului International al Muncii va comunica secretarului general al Natiunilor Unite, spre inregistrare, in conformitate cu art. 102 din Carta Natiunilor Unite, informatii complete privind toate ratificarile si toate actele de denuntare pe care le-a inregistrat in conformitate cu prevederile articolelor precedente.

ARTICOLUL 25

Oricand va considera necesar Consiliul de administratie al Biroului International al Muncii va prezenta un raport Conferintei generale cu privire la aplicarea prezentei conventii si va examina daca este cazul sa se inscrie pe ordinea de zi a conferintei problema revizuirii totale sau partiale a conventiei.

ARTICOLUL 26

1. In cazul in care Conferinta adopta o noua conventie avand ca obiect revizuirea totala sau partiala a prezentei conventii si numai daca noua conventie nu prevede altfel, atunci:
 - a) ratificarea de catre un membru a noii conventii de revizuire va antrena de plin drept, independent de prevederile art. 22 de mai sus, denuntarea imediata a acestei conventii, sub rezerva ca noua conventie de revizuire sa fi intrat in vigoare;
 - b) de la data la care noua conventie de revizuire va intra in vigoare prezenta conventie nu va mai fi deschisa ratificarii de catre membri.
2. Prezenta conventie va ramane in orice caz in vigoare in forma si in continutul actuale pentru membrii care au ratificat-o, dar care nu au ratificat conventia de revizuire.

ARTICOLUL 27

Versiunile in limbile engleza si franceza ale textului acestei conventii sunt egal autentice.

Organizatia Internationala a Muncii

Conventie nr. 133
din 30 octombrie 1970
privind cazarea echipajelor (dispozitii complementare)*)
Publicat in Monitorul Oficial al Romaniei nr. 34 din 28 ianuarie 2000

*) Traducere.

Conferinta generala a Organizatiei Internationale a Muncii, convocata la Geneva de Consiliul de administratie al Biroului International al Muncii si reunita acolo la 14 octombrie 1970 in cea de-a 55-a sesiune a sa, vazand ca prevederile Conventiei privind cazarea echipajelor (revizuita), 1949, stabilesc o descriere detaliata referitoare la astfel de chestiuni precum: cabinele de dormit, salile de mese si careurile, ventilatia, incalzirea, iluminatul si facilitatile sanitare la bordul navei, considerand ca in lumina schimbarii rapide atat a caracteristicilor de constructie, cat si a celor de operare a navelor moderne pot fi prevazute mai multe imbunatatiri privind cazarea echipajului, dupa ce a decis sa adopte anumite propuneri referitoare la cazarea echipajelor, chestiune care este al doilea punct pe ordinea de zi a sesiunii, dupa ce a stabilit ca aceste propuneri ar trebui sa ia forma unei conventii internationale care sa completeze Conventia privind cazarea echipajelor (revizuita), 1949, adopta la 30 octombrie 1970 conventia ce urmeaza, care va fi denumita Conventia privind cazarea echipajelor (dispozitii complementare), 1970:

PARTEA I

Prevederi generale

ARTICOLUL 1

1. Aceasta conventie se aplica fiecărei nave maritime, proprietate publica sau privata, care este angajata in transportul de marfuri sau de pasageri in scop comercial sau care este angajata in orice alt scop comercial, care este inmatriculata in teritoriul pentru care aceasta conventie este in vigoare si a carei chila este pusa sau se afla intr-un stadiu similar de constructie la data sau dupa data la care conventia intra in vigoare in acel teritoriu.
2. In legislatia nationala se vor stabili conditiile in care navele vor fi considerate nave maritime in sensul acestei conventii.
3. Aceasta conventie se aplica remorcherelor in limite rezonabile si practicabile.
4. Aceasta conventie nu se aplica:
 - a) navelor cu o capacitate mai mica de 1.000 tone;
 - b) navelor propulsate in principal cu vele, indiferent daca sunt echipate sau nu sunt echipate cu motoare auxiliare;
 - c) navelor de pescuit sau balenierelor ori altor nave utilizate in scopuri similare;
 - d) navelor cu aripi portante si navelor pe perna de aer,
5. cu conditia ca aceasta conventie sa fie aplicata in limite rezonabile si practicabile la:
 - a) nave cu capacitatea cuprinsa intre 200 si 1.000 tone;
 - b) cazarea persoanelor angajate in probleme curente de navigatie pe baleniere sau pe nave utilizate in scopuri similare;
6. de asemenea, cu conditia ca oricare dintre cerintele aplicabile in conformitate cu prevederile art. 3 din aceasta conventie sa poata fi schimbate in cazul oricarei nave, daca autoritatea competenta este convinsa, dupa consultarea cu organizatiile armatorilor si/sau cu armatorii si cu sindicatele navigatorilor, ca modificarile pot fi facute, cu conditia sa rezulte avantaje evidente care sa creeze conditii generale superioare celor care ar fi rezultat din aplicarea intocmai a prevederilor acestei conventii; caracteristicile tuturor acestor modificari vor fi comunicate de catre membru directorului general al Biroului International al Muncii;
7. cu conditia ca autoritatea competenta va determina, dupa consultari cu organizatiile armatorilor si/sau cu armatorii si cu sindicatele navigatorilor, masura in care este corespunzator sa se ia in considerare necesitatea de a organiza conditii pentru timpul liber si se va abate de la prevederile acestei conventii in cazul:
 - a) navelor feribot maritime, navelor de alimentare si navelor similare, care nu sunt dotate continuu cu un echipaj permanent;
 - b) navelor maritime, cand, suplimentar fata de echipajul navei, au la bord, temporar, personal pentru reparatii;
 - c) navelor maritime angajate in voiaje scurte care permit membrilor echipajului sa mearga acasa sau sa le puna la dispozitie facilitati comparabile pentru o perioada de timp din fiecare zi.

ARTICOLUL 2

In cadrul acestei conventii:

- a) termenul nava inseamna o nava la care se aplica aceasta conventie;
- b) termenul tone inseamna tone registru brut;
- c) termenul nava de pasageri inseamna o nava pentru care exista si este in vigoare:
 - (i) fie un certificat de siguranta pentru nava de pasageri, eliberat in conformitate cu prevederile Conventiei internationale privind ocrotirea vietii omenesti pe mare;
 - (ii) fie un certificat de pasager;
- d) termenul ofiter inseamna o persoana, alta decat comandantul, brevetata ca ofiter in conformitate cu legislatia nationala sau, in lipsa unei legislatii corespunzatoare, printr-un contract colectiv ori conform obiceiului;
- e) termenul nebrevetat inseamna un membru al echipajului, altul decat ofiterul;
- f) termenul subofiter inseamna un nebrevetat care este pe o pozitie de supraveghetor sau pe o pozitie cu responsabilitati speciale, certificat ca subofiter in conformitate cu legislatia nationala sau, in absenta unei legislatii corespunzatoare, printr-un contract colectiv ori conform obiceiului;
- g) termenul adult inseamna o persoana care are cel putin 18 ani;
- h) termenul cazarea echipajului include cabinele de dormit, salile de mese, grupurile sanitare, infirmeria si careurile, asa cum sunt prevazute pentru a fi utilizate de echipaj;
- i) termenul prevazut inseamna prevazut de legislatia nationala sau de autoritatea competenta;
- j) termenul aprobat inseamna aprobat de autoritatea competenta;
- k) termenul reinmatriculata inseamna reinmatricularea cu ocazia schimbarii simultane a teritoriului de inmatriculare si a armatorului navei.

ARTICOLUL 3

Fiecare membru pentru care aceasta conventie este in vigoare se angajeaza ca pentru navele la care se aplica aceasta conventie sa respecte:

- a) prevederile partilor a II-a si a III-a ale Conventiei privind cazarea echipajelor (revizuita), 1949; si
- b) prevederile partii a II-a din aceasta conventie.

ARTICOLUL 4

1. Fiecare membru pentru care aceasta conventie este in vigoare se angajeaza sa mentina in vigoare o legislatie care sa ii asigure aplicarea.

2. In legislatie trebuie:

- a) sa se solicite autoritatii competente sa instiinteze toate persoanele interesate;
- b) sa se defineasca persoanele responsabile cu indeplinirea acesteia;
- c) sa se prevada masuri de penalizare adecvate pentru orice incalcare a acesteia;
- d) sa se prevada mentinerea unui sistem de inspectie adecvat care sa asigure respectarea efectiva a acesteia;
- e) sa se impuna autoritatii competente sa consulte organizatiile armatorilor si/sau armatorii si syndicatele navigatorilor, in scopul crearii de regulamente-cadru, si, in masura in care este practicabil, sa colaboreze cu aceste parti la realizarea lor.

PARTEA a II-a

Cerinte pentru cazarea echipajului

ARTICOLUL 5

1. Suprafata de podea per persoana in cabinele de dormit destinate nebrevetatilor va fi cel putin de:

- a) 3,75 m, (40,36 picioare patrute) la navele de 1.000 tone sau mai mari, dar mai mici de 3.000 tone;
- b) 4,25 m, (45,75 picioare patrute) la navele de 3.000 tone sau mai mari, dar mai mici de 10.000 tone;
- c) 4,75 m, (51,13 picioare patrute) la navele de 10.000 tone sau mai mari,

2. cu conditia ca suprafata de podea per persoana din cabinele de dormit destinate pentru 2 nebrevetati sa fie cel putin de:

- a) 2,75 m, (29,60 picioare patrute) la navele de 1.000 tone sau mai mari, dar mai mici de 3.000 tone;
- b) 3,25 m, (34,98 picioare patrute) la navele de 3.000 tone sau mai mari, dar mai mici de 10.000 tone;
- c) 3,75 m, (40,36 picioare patrute) la navele de 10.000 tone sau mai mari.

3. de asemenea, cu conditia ca suprafata de podea in cabinele de dormit destinate nebrevetatilor pe o nava de pasageri sa fie cel putin de:
- 2,35 m, (25,30 picioare patrute) la navele de 1.000 tone sau mai mari, dar mai mici de 3.000 tone;
 - la navele de 3.000 tone sau mai mari:
 - 3,75 m, (40,36 picioare patrute) in cabinele destinate unei singure persoane;
 - 6,00 m, (64,58 picioare patrute) in cabinele pentru doua persoane;
 - 9,00 m, (96,88 picioare patrute) in cabinele pentru 3 persoane;
 - 12,00 m, (129,17 picioare patrute) in cabinele pentru 4 persoane.
4. Numarul de nebrevetati care ocupa cabinele de dormit nu va depasi doua persoane per incapere, cu exceptia navelor de pasageri la care numarul acestora nu va fi mai mare de 4.
5. Numarul subofiterilor care ocupa cabinele de dormit nu va depasi una sau doua persoane per incapere.
6. In cabinele de dormit destinate ofiterilor, in care nu sunt prevazute saloane sau camere de zi, suprafata de podea per persoana nu va fi mai mica de 6,50 m, (69,96 picioare patrute) la navele mai mici de 3.000 tone si nu va fi mai mica de 7,50 m, (80,73 picioare patrute) la navele de 3.000 tone sau mai mari.
7. La navele, altele decat navele de pasageri, pentru fiecare adult membru al echipajului va fi prevazuta o cabina individuala de dormit, acolo unde marimea navei, activitatea in care este ea angajata si constructia sa fac ca aceasta sa fie rezonabila si practicabila.
8. La navele de 3.000 tone sau mai mari, acolo unde este practicabil, seful mecanic si capitanul secund al navei vor avea in plus fata de cabina de dormit si in vecinatatea acesteia un salon sau o camera de zi.
9. Spatiul ocupat de paturi si dulapuri, comode si scaune va fi inclus in masurarea suprafetei podelei. Spatiile cu forme mici sau neregulate, care nu se adauga efectiv la spatiul pentru miscarea libera si care nu pot fi utilizate pentru instalarea mobilei, vor fi excluse. 10. Dimensiunile interioare minime ale unui pat vor fi de 198 cm x 80 cm (6 picioare si 6 inches x 2 picioare si 7,50 inches).

ARTICOLUL 6

- Suprafata podelei salilor de mese pentru ofiteri si pentru nebrevetati nu va fi mai mica de 1 m, (10,76 picioare patrute) per persoana pentru numarul de locuri planificate.
- Salile de mese vor fi echipate cu mese si cu scaune de un tip aprobat, fixe sau mobile, suficiente pentru cazarea celui mai mare numar de membri ai echipajului care ar putea sa le foloseasca in acelasi timp.
- In orice moment in care membrii echipajului sunt la bord trebuie sa fie disponibile:
 - un frigider, care va fi situat in mod convenabil si a carui capacitate sa fie suficienta pentru numarul de persoane care folosesc salile de mese;
 - facilitati pentru bauturi calde; si
 - facilitati pentru apa rece.
- Autoritatea competenta poate permite exceptii de la prevederile paragrafelor 1 si 2 ale acestui articol, referitoare la conditiile din sala de mese, atat cat poate fi necesar pentru a se ajunge la conditiile speciale, existente la navele de pasageri.

ARTICOLUL 7

- Careurile ofiterilor si ale nebrevetatilor vor fi situate convenabil si vor fi mobilate corespunzator. Acolo unde acestea nu sunt prevazute separat de salile de mese, acestea din urma vor fi proiectate, mobilate si echipate pentru a crea conditii de recreere.
- Careurile vor fi dotate cel putin cu un dulap pentru carti, conditii pentru citit si pentru scris si, acolo unde este posibil, conditii pentru practicarea jocurilor.
- La navele de 8.000 tone sau mai mari vor fi prevazute un fumoar sau o biblioteca in care sa se poata viziona programe la televizor sau filme si o incapere pentru hobby si practicarea jocurilor; trebuie sa se aiba in vedere prevederea unui bazin de inot.
- In legatura cu proiectarea careurilor autoritatile competente trebuie sa acorde atentie prevederii unei cantine.

ARTICOLUL 8

- La toate navele se va prevedea intr-o localizare convenabila, pentru ofiteri si pentru nebrevetati, minimum un W.C., o cada si/sau un dus pentru fiecare 6 persoane sau mai putine, care nu dispun de facilitatile prevazute la paragrafele 2-4 ale acestui articol. Atunci cand sunt angajate femeile la bordul navei, se vor prevedea pentru acestea grupuri sanitare separate.
- La navele de 5.000 tone sau mai mari, dar mai mici de 15.000 tone, cabinele individuale de dormit pentru cel

putin 5 ofiteri vor fi prevazute cu cate o baie proprie, dotata cu W.C., precum si cu o cada si/sau un dus si o chiuveta racordata la apa curenta, calda si rece; chiuveta poate fi situata in cabina de dormit. Suplimentar, la navele de 10.000 tone sau mai mari, dar mai mici de 15.000 tone, cabinele de dormit ale tuturor celorlalti ofiteri trebuie sa aiba bai proprii sau cu intercomunicare, dotate similar.

3. La navele de 15.000 tone sau mai mari cabinele individuale de dormit ale ofiterilor vor avea prevazute bai proprii dotate cu un W.C., precum si cu o cada si/sau un dus si o chiuveta racordata la apa curenta calda si rece; chiuveta poate fi situata si in cabina de dormit.

4. La navele de 25.000 tone sau mai mari, altele decat navele de pasageri, va fi prevazuta cate o baie la fiecare 2 nebrevetati, fie plasata intr-un compartiment de comunicare intre cabine de dormit alaturate, fie opusa intrarii in fiecare cabina, care vor fi dotate cu un W.C., precum si cu o cada si/sau un dus si chiuveta racordata la apa curenta calda si rece.

5. La navele de 5.000 tone sau mai mari, altele decat navele de pasageri, fiecare cabina de dormit pentru ofiteri sau pentru nebrevetati va fi prevazuta cu o chiuveta racordata la apa curenta calda si rece, cu exceptia cazului in care o astfel de chiuveta este situata intr-o baie prevazuta in conformitate cu paragrafele 2, 3 sau 4 ale acestui articol.

6. La toate navele trebuie sa fie prevazute facilitati pentru spalarea, uscarea si calcarea rufelor pentru ofiteri si nebrevetati, intr-un numar proportional cu marimea echipajului si cu durata normala a voiajului. Aceste facilitati trebuie, pe cat posibil, sa fie localizate astfel incat sa fie usor accesibile.

7. Trebuie prevazute urmatoarele facilitati:

- a) masini de spalat;
- b) masini de uscat sau camere de uscare incalzite si ventilate adecvat; si
- c) masini de calcat si panouri de calcat sau dispozitive similare acestora.

ARTICOLUL 9

1. La navele de 1.600 tone sau mai mari vor fi prevazute:

- a) un compartiment separat continand un W.C. si o chiuveta racordata la apa curenta rece si calda, care sa fie usor accesibil pentru cei care isi desfasoara in mod curent atributiile in zona puntii de navigatie; si
- b) un W.C. si o chiuveta racordata la apa curenta rece si calda, care sa fie usor accesibile dinspre compartimentul masini, daca nu sunt montate in vecinatatea camerei de comanda din compartimentul masini.

2. La navele de 1.600 tone sau mai mari, altele decat navele la care sunt prevazute cabine individuale de dormit si bai individuale sau semi-individuale pentru intregul personal al sectiei masini, se vor prevedea vestiare pentru schimbarea imbracamintei, care vor fi:

- a) localizate in afara compartimentului masini, dar cu acces usor la acesta; si
- b) dotate cu dulapuri individuale de imbracaminte, precum si cu cazi si/sau cu dusuri si chiuvete racordate la apa curenta rece si calda.

ARTICOLUL 10

In toate spatiile de cazare ale echipajului unde este necesara o deplasare continua si libera tavanele se vor situa la o inaltime de cel putin 198 cm (6 picioare si 6 inches), cu conditia ca autoritatea competenta poate sa prevada reducerea inaltimii tavanului in orice spatiu sau parte a oricarui spatiu de cazare in care se considera ca este necesar sa se procedeze astfel si, de asemenea, ca astfel de reduceri nu vor conduce la disconfortul echipajului.

ARTICOLUL 11

1. Spatiile de cazare ale echipajului vor fi iluminate corespunzator.

2. In conditiile unor aranjamente speciale se poate permite ca la navele de pasageri cabinele de dormit si salile de mese sa fie luminate natural si sa fie prevazute cu iluminare artificiala adecvata.

3. La toate navele, in spatiile de cazare ale echipajului va fi prevazut iluminatul electric. Daca nu exista doua surse independente de energie electrica pentru iluminat, se vor prevedea instalatii suplimentare de iluminat, dotate cu lampi de constructie corespunzatoare, sau aparate de iluminat pentru utilizare in evenimente neprevazute.

4. In cabinele de dormit se va instala o lampa electrica pentru citit, la capul fiecarui pat.

5. Autoritatea competenta va stabili standarde corespunzatoare pentru iluminatul natural si artificial.

ARTICOLUL 12

În cazul navelor al caror echipaj impune să se ia în considerare fără discriminare interesele diferite ale membrilor acestora cu religii și practici sociale diferite și distincte, autoritatea competentă poate, după consultarea cu organizațiile armatorilor și/sau cu armatorii și cu sindicatele navigatorilor interesați și cu condiția ca aceste două părți să fi ajuns la înțelegere, să permită modificări față de prevederile paragrafelor 1-4 și 7 ale art. 5 și ale paragrafelor 1-4 ale art. 8 din această convenție, cu condiția ca astfel de modificări să aibă ca rezultat facilități generale cel puțin la fel de favorabile ca cele care ar fi rezultat din aplicarea tuturor prevederilor acestei convenții. Caracteristicile tuturor acestor modificări vor fi comunicate de către membrul interesat directorului general al Biroului Internațional al Muncii, care va instaura toți membrii Organizației Internaționale a Muncii.

PARTEA a III-a

Aplicarea convenției la navele existente

ARTICOLUL 13

1. În cazul unei nave care este finalizată la data intrării în vigoare a acestei convenții pentru respectivul teritoriu de înmatriculare și care este sub standardul prevăzut de această convenție, autoritatea competentă poate, după consultarea cu organizațiile armatorilor și/sau cu armatorii și cu sindicatele navigatorilor, să ceară anumite modificări în scopul de a aduce nava în conformitate cu cerințele convenției, dacă se considera rezonabil și practicabil, având în vedere în mod deosebit problemele tehnice, economice și de altă natură aparute prin aplicarea prevederilor art. 5, 8 și 10, atunci când:

a) nava este reinmatriculată;

b) la nava se fac modificări structurale substanțiale sau reparații majore, pe baza rezultatului unei planificări pe termen lung și nu drept o consecință a unui accident sau a unui caz de urgență.

2. În cazul unei nave aflate în proces de construcție și/sau de conversie la data intrării în vigoare a acestei convenții pentru teritoriul ei de înmatriculare, autoritatea competentă poate, după consultarea cu organizațiile armatorilor și/sau cu armatorii și cu sindicatele navigatorilor, să ceară anumite modificări în scopul de a aduce nava în conformitate cu cerințele convenției, dacă se considera rezonabil și practicabil, având în vedere în mod deosebit problemele tehnice, economice și de altă natură aparute prin aplicarea prevederilor art. 5, 8 și 10; astfel de modificări se vor conforma în totalitate prevederilor acestei convenții.

3. În cazul unei nave, alta decât cea la care se face referire în paragrafele 1 și 2 ale acestui articol, sau al unei nave pentru care prevederile acestei convenții erau aplicabile în timp ce ea se afla în construcție, fiind reinmatriculată într-un teritoriu după data intrării în vigoare a acestei convenții pentru acel teritoriu, autoritatea competentă poate, după consultarea cu organizațiile armatorilor și/sau cu armatorii și cu sindicatele navigatorilor, să ceară anumite modificări în scopul de a aduce nava în conformitate cu cerințele convenției, dacă se considera rezonabil și practicabil, având în vedere în mod deosebit problemele tehnice, economice și de altă natură aparute prin aplicarea prevederilor art. 5, 8 și 10; astfel de modificări se vor conforma în totalitate prevederilor acestei convenții.

PARTEA a IV-a

Prevederi

ARTICOLUL 14

Ratificările formale ale acestei convenții vor fi comunicate directorului general al Biroului Internațional al Muncii și vor fi înregistrate de către acesta.

ARTICOLUL 15

1. Prezenta convenție nu va lega decât pe membrii Organizației Internaționale a Muncii, ale caror ratificări vor fi fost înregistrate de directorul general al Biroului Internațional al Muncii.

2. Această convenție va intra în vigoare după 12 luni de la înregistrarea ratificarilor a 12 membri, fiecare dintre ei având flote comerciale cu o capacitate de peste un milion tone, incluzând cel puțin 4 membri care să aibă fiecare flote comerciale cu o capacitate de cel puțin 2 milioane tone.

3. În continuare această convenție va intra în vigoare, pentru fiecare membru, la 6 luni de la data la care ratificarea sa va fi fost înregistrată.

ARTICOLUL 16

1. Orice membru care a ratificat aceasta conventie poate sa o denunte dupa expirarea termenului de 10 ani de la data intrarii initiale in vigoare a conventiei, printr-un act comunicat directorului general al Biroului International al Muncii si inregistrat de catre acesta. O astfel de denuntare nu va avea efect decat dupa un an de la data inregistrarii.
2. Orice membru care a ratificat aceasta conventie si care, in termen de un an de la expirarea perioadei de 10 ani, prevazuta la paragraful anterior, nu si-a exercitat dreptul de denuntare prevazut de prezentul articol, va fi legat pentru o noua perioada de 10 ani si ca urmare va putea sa denunte aceasta conventie la expirarea fiecarei perioade de 10 ani, in conditiile prevazute de prezentul articol.

ARTICOLUL 17

1. Directorul general al Biroului International al Muncii ii va instiinta pe toti membrii Organizatiei Internationale a Muncii cu privire la inregistrarea tuturor ratificarilor si denuntarilor care i-au fost comunicate de catre membrii organizatiei.
2. Atunci cand conditiile enuntate la art. 15 paragraful 2 vor fi fost indeplinite, directorul general al Biroului International al Muncii va atrage atentia membrilor organizatiei asupra datei la care prezenta conventie va intra in vigoare.

ARTICOLUL 18

Directorul general al Biroului International al Muncii va comunica secretarului general al Natiunilor Unite, spre inregistrare, in conformitate cu art. 102 din Carta Natiunilor Unite, informatii complete privind toate ratificarile si toate actele de denuntare pe care le-a inregistrat in conformitate cu prevederile articolelor precedente.

ARTICOLUL 19

Oricand va considera necesar Consiliul de administratie al Biroului International al Muncii va prezenta un raport Conferintei generale cu privire la aplicarea prezentei conventii si va examina daca este cazul sa se inscrie pe ordinea de zi a conferintei problema revizuirii totale sau partiale a conventiei.

ARTICOLUL 20

1. In cazul in care Conferinta adopta o noua conventie avand ca obiect revizuirea, totala sau partiala, a prezentei conventii si numai daca noua conventie nu prevede altfel, atunci:
 - a) ratificarea de catre un membru a noii conventii de revizuire va antrena de plin drept, independent de prevederile art. 16 de mai sus, denuntarea imediata a acestei conventii, sub rezerva ca noua conventie de revizuire sa fi intrat in vigoare;
 - b) de la data la care noua conventie de revizuire va intra in vigoare prezenta conventie nu va mai fi deschisa ratificarii de catre membri.
2. Prezenta conventie va ramane in orice caz in vigoare in forma si in continutul actuale pentru membrii care au ratificat-o, dar care nu au ratificat conventia.

ARTICOLUL 21

Versiunile in limbile engleza si franceza ale textului acestei conventii sunt egal autentice.

Organizatia Internationala a Muncii

Conventie nr. 68

din 27 iunie 1946

privind alimentatia echipajului si servirea mesei la bordul navelor*)
Publicat in Monitorul Oficial al Romaniei nr. 34 din 28 ianuarie 2000

*) Traducere.

Conferinta generala a Organizatiei Internationale a Muncii, convocata la Seattle de Consiliul de administratie al Biroului International al Muncii si reunita acolo la 6 iunie 1946 in cea de-a 28-a sesiune a sa, dupa ce a decis sa adopte anumite propuneri referitoare la alimentatia echipajului si servirea mesei la bordul navelor, chestiune ce constituie cel de-al patrulea punct pe ordinea de zi a sesiunii, dupa ce a decis ca aceste propuneri trebuie sa ia forma unei conventii internationale, adopta la 27 iunie 1946 conventia ce urmeaza, care va fi denumita Conventia privind alimentatia echipajului si servirea mesei la bordul navelor, 1946:

ARTICOLUL 1

1. Fiecare membru al Organizatiei Internationale a Muncii, pentru care aceasta conventie este in vigoare, este responsabil de promovarea unui standard corespunzator pentru aprovizionarea cu hrana a echipajului si servirea mesei la bordul navelor maritime, proprietate publica sau privata, care sunt angajate in transportul de marfuri sau de pasageri in scop comercial si care sunt inmatriculate intr-un teritoriu pentru care aceasta conventie este in vigoare.

2. Legislatia nationala sau, in absenta unei asemenea legislatii, contractele colective intre patroni si muncitori vor determina navele sau clasele de nave care pot fi considerate nave maritime in scopul acestei conventii.

ARTICOLUL 2

Urmatoarele functii vor fi indeplinite de catre autoritatea competenta, exceptand cazul in care aceste functii se indeplinesc in virtutea unor contracte colective:

- a) cadrul si aplicarea reglementarilor cu privire la aprovizionarea cu hrana si apa, servirea mesei si constructia, localizarea, ventilatia, incalzitul, iluminatul, sistemul de apa si echipamentul din bucatarii si din alte spatii ale sectiei care asigura servirea mesei la bordul navei, inclusiv camerele de depozitare si camerele frigorifice;
- b) inspectarea proviziilor de hrana si de apa, a spatiilor de cazare, a aranjamentelor si echipamentelor de la bordul navei, pentru stocarea, manipularea si prepararea hranei;
- c) certificarea unor membri ai personalului sectiei, care asigura servirea mesei la bord, in functie de calificarile necesare prevazute;
- d) munca de cercetare in acest domeniu, educatie si propaganda privind metodele de asigurare a proviziilor corespunzatoare de hrana si serviciul de servire a mesei la bordul navei.

ARTICOLUL 3

1. Autoritatea competenta va lucra in stransa cooperare cu organizatiile armatorilor si ale navigatorilor si cu autoritatile nationale sau locale, care se ocupa de probleme legate de hrana si sanatate, si, unde este necesar, poate utiliza serviciile unor asemenea autoritati.

2. Activitatile diverselor autoritati vor fi bine coordonate pentru evitarea suprapunerii sau incertitudinii in privinta jurisdicției.

ARTICOLUL 4

Autoritatea competenta va avea un personal permanent alcatuit din persoane calificate, care sa includa inspectori.

ARTICOLUL 5

1. Fiecare membru va mentine in vigoare o legislatie referitoare la aprovizionarea cu hrana si la masurile privind servirea mesei, destinate sa asigure sanatatea si bunastarea echipajelor navelor mentionate la art. 1.

2. Aceasta legislatie se va referi la:

- a) asigurarea proviziilor de hrana si de apa, care, potrivit marimii echipajului, duratei si naturii voiajului, sunt corespunzatoare in ceea ce priveste cantitatea, valoarea nutritiva, calitatea si varietatea;
- b) aranjamentul si echipamentul departamentului de hrana, de pe fiecare vas, astfel incat sa se permita servirea unor mese corespunzatoare echipajului.

ARTICOLUL 6

In legislatia nationala se va prevedea asigurarea unui sistem de inspectare de catre autoritatea competenta, pentru:

- a) proviziile de hrana si apa;
- b) toate spatiile si echipamentele folosite pentru stocarea si manipularea hranei si a apei;
- c) bucataria si alte echipamente pentru pregatirea si servirea meselor; si
- d) calificarea membrilor sectiei care asigura servirea mesei la bord, astfel cum este ceruta de aceasta.

ARTICOLUL 7

1. In legislatia nationala sau, in absenta unei astfel de legislatii, in contractele colective dintre patroni si muncitori se va prevedea inspectarea pe mare, la intervale prevazute de catre comandant sau de catre un ofiter desemnat de el in acest scop, impreuna cu un membru responsabil al sectiei care asigura servirea mesei la bord, pentru a se verifica urmatoarele:

- a) proviziile de hrana si de apa;
- b) toate spatiile si echipamentele folosite pentru stocarea si manipularea hranei si a apei, bucataria si alte echipamente pentru pregatirea si servirea meselor.

2. Rezultatele unei asemenea inspectii vor fi consemnate.

ARTICOLUL 8

O inspectie speciala va fi facuta de catre reprezentantii autoritatii competente din teritoriul de inmatriculare al navei, daca exista o plangere scrisa din partea unui numar sau a unei parti din echipaj prevazute de legislatia nationala sau in numele unei organizatii recunoscute a armatorilor ori a marinarilor. Pentru evitarea intarzierilor in navigatie asemenea plangeri ar trebui trimise cat mai curand posibil si cu cel putin 24 de ore inainte de timpul programat pentru plecarea din port.

ARTICOLUL 9

1. Inspectorii vor avea autoritatea de a face recomandari armatorului navei sau comandantului ori unei alte persoane responsabile in privinta imbunatatirii standardului sectiei care asigura servirea mesei la bord.

2. In legislatia nationala se vor prevedea penalitati pentru:

- a) nerespectarea ei de catre un armator, comandant, membru al echipajului sau de catre o alta persoana responsabila de respectarea cerintelor legislatiei nationale in vigoare; si
- b) orice incercare de obstructionare a unui inspector in indeplinirea indatoririlor sale.

3. Inspectorii vor inainta in mod regulat autoritatii competente rapoarte uniforme cu privire la munca lor si la rezultatele acesteia.

ARTICOLUL 10

1. Autoritatea competenta va pregati un raport anual.

2. Raportul anual va fi redactat, cat mai curand posibil, la sfarsitul anului la care se refera si va fi pus la dispozitie consiliilor si persoanelor interesate.

3. Copii de pe raportul anual vor fi transmise Biroului International al Muncii.

ARTICOLUL 11

1. Vor fi organizate cursuri pentru pregatirea personalului din sectia care asigura servirea mesei la bordul navelor maritime fie in scoli aprobate, fie prin intelegeri acceptate atat de organizatiile armatorilor, cat si de cele ale navigatorilor.

2. Vor fi asigurate facilitati pentru cursuri de pregatire, care sa permita persoanelor deja calificate sa isi perfectioneze cunostintele si deprinderile.

ARTICOLUL 12

1. Autoritatea competenta va strange informatii la zi cu privire la hranire si la metodele de achizitie, stocare, conservare, pregatire si de servire a hranei, cu referiri speciale la cerintele impuse de serviciul care asigura servirea mesei la bordul navei.
2. Aceste informatii vor fi puse la dispozitie, gratuit sau la un pret rezonabil, producatorilor si comerciantilor de produse alimentare si echipamente pentru nave, comandantilor de nave, ospatarilor si bucatarilor, armatorilor si navigatorilor si organizatiilor acestora, in general; in acest scop vor fi utilizate forme corespunzatoare de publicitate, cum ar fi manuale, brosure, postere, reclame din jurnale comerciale.
3. Autoritatea competenta va face recomandari pentru evitarea irosirii hranei, pentru facilitarea mentinerii unui standard corespunzator de curatenie si pentru asigurarea unor inlesniri maxime pentru lucru.

ARTICOLUL 13

Oricare dintre functiile autoritatii competente in privinta brevetarii personalului din sectia care asigura servirea mesei la bord, colectarea si distribuirea de informatii pot fi realizate prin delegarea responsabilitatilor sau a unei parti din acestea catre o organizatie sau o autoritate care exercita, in general, functii similare in privinta navigatorilor.

ARTICOLUL 14

Ratificarile formale ale acestei conventii vor fi comunicate directorului general al Biroului International al Muncii si vor fi inregistrate de catre acesta.

ARTICOLUL 15

1. Prezenta conventie nu va lega decat pe membrii Organizatiei Internationale a Muncii, ale caror ratificari vor fi fost inregistrate de directorul general al Biroului International al Muncii.
2. Prezenta conventie va intra in vigoare dupa 6 luni de la inregistrarea ratificarilor a 9 state dintre urmatoarele: Statele Unite ale Americii, Republica Argentina, Australia, Belgia, Brazilia, Canada, Chile, China, Danemarca, Finlanda, Franta, Regatul Unit al Marii Britanii si Irlandei de Nord, Grecia, India, Irlanda, Italia, Olanda, Norvegia, Polonia, Portugalia, Suedia, Turcia si Iugoslavia, dintre care cel putin 5 state trebuie sa aiba flote comerciale care sa atinga fiecare un tonaj brut de cel putin un milion. Aceasta clauza este inclusa in scopul facilitarii si al incurajarii ratificarii cat mai devreme a conventiei de catre statele membre.
3. In continuare aceasta conventie va intra in vigoare, pentru fiecare membru, la 6 luni de la data la care ratificarea sa va fi fost inregistrata.

ARTICOLUL 16

1. Orice membru care a ratificat aceasta conventie poata sa o denunte dupa expirarea termenului de 10 ani de la data intrarii initiale in vigoare a acesteia, printr-un act comunicat directorului general al Biroului International al Muncii si inregistrat de catre acesta. O astfel de denuntare nu va avea efect decat dupa un an de la data inregistrarii.
2. Orice membru care a ratificat aceasta conventie si care, in termen de un an de la expirarea perioadei de 10 ani, prevazuta de paragraful anterior, nu si-a exercitat dreptul de denuntare prevazut de prezentul articol va fi legat pentru o noua perioada de 10 ani si ca urmare va putea sa denunte aceasta conventie la expirarea fiecărei perioade de 10 ani, in conditiile prevazute de prezentul articol.

ARTICOLUL 17

1. Directorul general al Biroului International al Muncii ii va instiinta pe toti membrii Organizatiei Internationale a Muncii cu privire la inregistrarea tuturor ratificarilor si denuntarilor care i-au fost comunicate de catre membrii organizatiei.
2. Atunci cand conditiile enuntate la art. 15 paragraful 2 vor fi fost indeplinite, directorul general al Biroului

International al Muncii va atrage atentia membrilor organizatiei asupra datei la care prezenta conventie va intra in vigoare.

ARTICOLUL 18

Directorul general al Biroului International al Muncii va comunica secretarului general al Natiunilor Unite, spre inregistrare, in conformitate cu art. 102 din Carta Natiunilor Unite, informatii complete privind toate ratificarile si toate actele de denuntare pe care le-a inregistrat in conformitate cu prevederile articolelor precedente.

ARTICOLUL 19

La expirarea fiecarei perioade de 10 ani de la data intrarii in vigoare a prezentei conventii Consiliul de administratie al Biroului International al Muncii va prezenta un raport Conferintei generale cu privire la aplicarea prezentei conventii si va examina daca este cazul sa se inscrie pe ordinea de zi a conferintei problema revizuirii totale sau partiale a conventiei.

ARTICOLUL 20

1. In cazul in care Conferinta adopta o noua conventie avand ca obiect revizuirea, totala sau partiala, a prezentei conventii si numai daca noua conventie nu prevede altfel, atunci:

a) ratificarea de catre un membru a noii conventii de revizuire va antrena de plin drept, independent de prevederile art. 16 de mai sus, denuntarea imediata a acestei conventii, sub rezerva ca noua conventie de revizuire sa fi intrat in vigoare;

b) de la data la care noua conventie de revizuire va intra in vigoare prezenta conventie nu va mai fi deschisa ratificarii de catre membri.

2. Prezenta conventie va ramane in orice caz in vigoare in forma si in continutul actuale pentru membrii care au ratificat-o, dar care nu au ratificat conventia de revizuire.

ARTICOLUL 21

Versiunile in limba engleza si franceza ale textului acestei conventii sunt egal autentice.

Anexa nr. 4

Conventie nr. 22

din 24 iunie 1926

privind contractul de angajare al navigatorilor*)

Publicat in Monitorul Oficial al Romaniei nr. 34 din 28 ianuarie 2000

*) Traducere.

Conferinta generala a Organizatiei Internationale a Muncii, convocata la Geneva de catre Consiliul de administratie al Biroului International al Muncii si reunita acolo la 7 iunie 1926 in cea de-a 9-a sesiune a sa, dupa ce a decis sa adopte anumite propuneri referitoare la contractul de angajare al navigatorilor, 1926, chestiune care este primul punct pe ordinea de zi a sesiunii, dupa ce a stabilit ca aceste propuneri ar trebui sa ia forma unei conventii internationale, adopta la 24 iunie 1926 conventia ce urmeaza, care va fi denumita Conventia privind contractul de angajare al navigatorilor, 1926, pentru a fi ratificata de catre membrii Organizatiei Internationale a Muncii in conformitate cu prevederile Constitutiei Internationale a Muncii:

ARTICOLUL 1

1. Aceasta conventie se aplica tuturor navelor maritime inmatriculate in statul membrului care a ratificat aceasta conventie, precum si armatorilor, comandantilor si navigatorilor acestor nave.

2. Conventia nu se aplica:

a) navelor militare;

b) navelor guvernamentale care nu sunt angajate in scop comercial;

c) navelor angajate in transportul comercial costier;

d) iahturilor de agrement;

- e) ambarcatiunilor indiene;
- f) navelor de pescuit;
- g) navelor mai mici de 100 tone registru brut sau 300 mp și nici navelor angajate în transportul național, cu tonaj sub limita de tonaj prescrisă de legislația națională pentru regimul special al acestor nave, în vigoare la data adoptării acestei convenții.

ARTICOLUL 2

În sensul acestei convenții termenii de mai jos trebuie înțeleși după cum urmează:

- a) termenul nava include orice vas sau ambarcațiune de orice natură, proprietate publică sau privată, angajată în mod obișnuit în navigația maritimă;
- b) termenul navigator include fiecare persoană angajată sau folosită pe orice funcție la bordul unei nave și înscrisă în contractul de angajare pe nava. Termenul îi exclude pe comandanți, piloți, cadeti, pe elevii aflați pe navele-scoală și pe ucenicii cu contracte speciale de ucenicie; termenul exclude echipajele din marina militară și alte persoane aflate în serviciul permanent al statului;
- c) termenul comandant include orice persoană care detine comanda și responsabilitatea unei nave, cu excepția pilotilor;
- d) termenul nava în transportul comercial intern include o nava angajată în transportul comercial executat între porturile unui stat și porturile dintr-un stat vecin, în limitele geografice determinate de legislația națională.

ARTICOLUL 3

1. Contractul de angajare va fi semnat atât de către armator sau de reprezentantul acestuia, cât și de navigator. Navigatorului și, eventual, consilierului acestuia trebuie să i se faciliteze examinarea contractului de angajare înainte ca acesta să fie semnat.
2. Condițiile în care se semnează contractul de angajare trebuie prevăzute de legislația națională, astfel încât să se asigure controlul autorității publice competente.
3. Prevederile de mai sus privind semnarea contractului de angajare sunt considerate ca îndeplinite, dacă autoritatea competentă certifică printr-un act ca prevederile contractului i-au fost prezentate în scris și au fost confirmate atât de către armator sau de reprezentantul acestuia, cât și de navigator.
4. În legislația națională se vor prevedea dispoziții care să garanteze faptul că navigatorul a înțeles sensul clauzelor contractului de angajare.
5. Contractul de angajare nu va conține nici o clauză contrară legislației naționale sau acestei convenții.
6. În legislația națională trebuie să se prevadă orice alte formalități sau garanții privind încheierea contractului de angajare, considerate necesare pentru protecția intereselor armatorului și ale navigatorului.

ARTICOLUL 4

1. Se vor lua măsuri adecvate, în conformitate cu legislația națională, pentru a se garanta că prin nici o clauză a contractului de angajare părțile nu vor conveni în avans să se abată de la hotărârile juridice uzuale reglementate prin contract.
2. Această dispoziție nu trebuie interpretată ca excluzând recursul la arbitraj.

ARTICOLUL 5

1. Fiecarui navigator îi se va elibera un document care să certifice funcția acestuia la bordul navei. Forma documentului, mențiunile ce trebuie înscrise și modul în care aceste mențiuni vor fi înscrise în el vor fi stabilite prin legislația națională.
2. Documentul nu va conține nici un fel de apreciere asupra calității muncii navigatorului sau asupra veniturilor acestuia.

ARTICOLUL 6

1. Contractul de angajare poate fi încheiat fie pe o durată determinată fie pentru un voiaj sau, dacă legislația națională permite, pe o durată nedeterminată.
2. Contractul de angajare trebuie să indice în mod clar drepturile și obligațiile respective ale fiecăreia dintre părți.
3. Contractul de angajare trebuie să contină în mod obligatoriu următoarele mențiuni:
 - (1) numele de familie și celelalte nume ale navigatorului, data și de naștere sau vârsta și locul nașterii;
 - (2) locul și data încheierii contractului;
 - (3) numele navei sau ale navelor la bordul cărora navigatorul se angajează să execute serviciul;

- (4) numărul membrilor echipajului navei, dacă este prevăzut în legislația națională;
- (5) voiajul sau voiajele ce urmează a fi întreprinse, dacă acest lucru poate fi stabilit în momentul încheierii contractului;
- (6) funcția pe care navigatorul urmează să fie angajat;
- (7) dacă este posibil, locul și data la care navigatorul trebuie să se prezinte la bordul navei pentru începerea serviciului;
- (8) hrana care se alocă navigatorului, cu excepția cazului în care legislația națională prevede un sistem diferit de furnizare a hranei;
- (9) totalitatea veniturilor;
- (10) expirarea contractului și condițiile aferente, adică:
 - a) dacă contractul a fost încheiat pe o durată determinată, data stabilită pentru expirarea contractului;
 - b) dacă contractul a fost încheiat pentru un voiaj, portul de destinație convenit pentru expirarea contractului și termenul de expirare după sosire, înainte ca navigatorul să fie eliberat din funcție;
 - c) dacă contractul a fost încheiat pe o durată nedeterminată, condițiile în care oricare dintre cele două părți va putea să îl anuleze, precum și perioada de preaviz care nu trebuie să fie mai mică pentru armator decât pentru navigator;
- (11) concediul anual de odihnă plătit, acordat navigatorului după un an de serviciu la aceeași companie de navigație, dacă un astfel de concediu este prevăzut de legislația națională;
- (12) orice alte prevederi pe care legislația națională le poate cere.

ARTICOLUL 7

Dacă în legislația națională se prevede ca un exemplar al listei cuprinzând echipajul să se afle la bord, se va specifica dacă contractul de angajare va fi înscris sau va fi anexat la lista cuprinzând echipajul.

ARTICOLUL 8

Pentru a permite navigatorului să se asigure în privința naturii și extinderii drepturilor și obligațiilor sale, legislația națională va stabili măsuri necesare pentru a se putea informa în mod clar la bordul navei în privința condițiilor de angajare, fie prin afișarea clauzelor contractului de angajare într-un loc ușor accesibil echipajului, fie prin alte măsuri corespunzătoare.

ARTICOLUL 9

1. Un contract de angajare pe o durată nedeterminată poate fi desfăcut de oricare dintre cele două părți în orice port în care nava încarcă sau descarcă, cu condiția ca preavizul specificat în contract să fi fost dat cu cel puțin 24 de ore înainte.
2. Preavizul trebuie înaintat în scris; legislația națională va prevedea condițiile de înaintare a acestuia, astfel încât să se evite orice dispută ulterioară între părți cu privire la această chestiune.
3. În legislația națională se vor determina circumstanțele extraordinare în care contractul nu va fi desfăcut în urma preavizului, chiar și atunci când acesta a fost înaintat regulamentar.

ARTICOLUL 10

Contractul de angajare, fie că este încheiat pentru un voiaj, pe o durată determinată sau pe o durată nedeterminată, va fi legal desfăcut, prin:

- a) acordul mutual al părților;
- b) decesul navigatorului;
- c) pierderea sau lipsa totală a navigabilității navei;
- d) orice altă cauză care poate fi prevăzută în legislația națională sau în această convenție.

ARTICOLUL 11

În legislația națională se vor determina circumstanțele în care armatorul sau comandantul îl poate concedia imediat pe navigator.

ARTICOLUL 12

In legislatia nationala se vor determina, de asemenea, circumstantele in care navigatorul isi poate cere debarcarea imediata.

ARTICOLUL 13

1. Daca un navigator demonstreaza armatorului sau reprezentantului acestuia ca poate obtine comanda unei nave sau numirea pe o functie de ofiter punte ori ofiter mecanic sau pe orice alt post superior celui pe care il detine ori in cazul in care, ca urmare a unor circumstante survenite dupa angajarea sa, debarcarea sa prezinta un interes capital pentru el, navigatorul poate cere eliberarea din functie, cu conditia ca, fara o noua cheltuiala pentru armator, sa isi asigure un inlocuitor competent si de incredere, agreat de armator sau de reprezentantul acestuia.
2. Intr-un asemenea caz navigatorul va avea dreptul la veniturile corespunzatoare duratei serviciului prestat.

ARTICOLUL 14

1. Oricare ar fi motivul expirarii sau al desfacerii contractului, in documentul eliberat navigatorului in conformitate cu art. 5, precum si in lista cuprinzand echipajul se va opera un in scris care sa arate ca respectivul navigator a fost eliberat de orice angajament, in scris care, la solicitarea oricareia dintre cele doua parti, va fi certificat de autoritatea publica competenta.
2. In orice moment, pe langa documentul mentionat la art. 5, navigatorul va avea dreptul sa obtina de la comandant un certificat separat cu privire la calitatea muncii sale sau, in lipsa acestuia, un certificat care sa indice ca s-a achitat pe deplin de obligatiile ce i-au revenit prin contract.

ARTICOLUL 15

In legislatia nationala se vor prevedea masuri care sa asigure conformitatea cu termenii acestei conventii.

ARTICOLUL 16

Ratificarile formale ale acestei conventii, in conditiile stabilite prin Constitutia Organizatiei Internationale a Muncii, vor fi comunicate directorului general al Biroului International al Muncii si vor fi inregistrate de catre acesta.

ARTICOLUL 17

1. Prezenta conventie va intra in vigoare la data la care ratificarile a 2 membri ai Organizatiei Internationale a Muncii vor fi fost inregistrate de catre directorul general.
2. Prezenta conventie nu va lega decat pe membrii ale caror ratificari vor fi fost inregistrate la Biroul International al Muncii.
3. In continuare aceasta conventie va intra in vigoare, pentru fiecare membru, la data la care ratificarea sa va fi fost inregistrata la Biroul International al Muncii.

ARTICOLUL 18

Indata ce conditiile enuntate la art. 17 paragraful 1 vor fi fost indeplinite directorul general al Biroului International al Muncii va trimite o notificare tuturor membrilor Organizatiei Internationale a Muncii. Directorul general va notifica, de asemenea, inregistrarea ratificarilor care ii vor fi comunicate ulterior de catre alti membri ai organizatiei.

ARTICOLUL 19

Cu respectarea prevederilor art. 17, fiecare membru care ratifica aceasta conventie este de acord sa aplice in practica prevederile art. 1-15 nu mai tarziu de data de 1 ianuarie 1928 si sa intreprinda actiunile necesare pentru a face ca aceste prevederi sa aiba efect.

ARTICOLUL 20

Fiecare membru al Organizatiei Internationale a Muncii, care ratifica aceasta conventie, se angajeaza sa o aplice in coloniile, posesiunile si in protectoratele sale, conform dispozitiilor art. 35 din Constitutia Organizatiei Internationale a Muncii.

ARTICOLUL 21

Orice membru care a ratificat aceasta conventie poate sa o denunte dupa expirarea termenului de 10 ani de la data intrarii initiale in vigoare a acestora, printr-un act comunicat directorului general al Biroului International al Muncii si inregistrat de catre acesta. O astfel de denuntare nu va avea efect decat dupa un an de la data inregistrarii la Biroul International al Muncii.

ARTICOLUL 22

Cel putin o data la 10 ani Consiliul de administratie al Biroului International al Muncii va prezenta un raport Conferintei generale cu privire la aplicarea prezentei conventii si va examina daca este cazul sa se inscrie pe ordinea de zi a conferintei problema revizuirii sau a modificarii conventiei.

ARTICOLUL 23

Textele in limbile franceza si engleza ale prezentei conventii vor fi egal autentice.

ANEXA Nr. 5

Conventie nr. 180

din 22 octombrie 1996

privind durata muncii navigatorilor si echipajul navelor*)

Publicat in Monitorul Oficial al Romaniei nr. 34 din 28 ianuarie 2000

*) Traducere.

Conferinta generala a Organizatiei Internationale a Muncii, convocata la Geneva de catre Consiliul de administratie al Biroului International al Muncii si reunita acolo la 8 octombrie 1996 in cea de-a 84-a sesiune a sa, luand in considerare dispozitiile Conventiei privind standardele minime la bordul navelor comerciale, 1976, ale Protocolului din 1996 la aceasta si ale Conventiei privind inspectia muncii (navigatori), 1996, reamintind dispozitiile pertinente ale urmatoarelor instrumente ale Organizatiei Maritime Internationale: Conventia internationala pentru ocrotirea vietii omenesti pe mare, 1974, amendata, Conventia internationala privind standardele de pregatire a navigatorilor, de brevetare/atestare si efectuare a serviciului de cart, 1978, amendata in 1995, Rezolutia Adunarii A 481 (XII) (1981) referitoare la Reguli privind echipajul de siguranta, Rezolutia Adunarii A 741 (18) (1993) privind Codul international de management pentru operarea in siguranta a navelor si pentru prevenirea poluarii (Codul international de management al sigurantei Codul I.S.M.) si Rezolutia Adunarii A 772 (18) (1993) privind factorii de oboseala ai echipajului si securitate, reamintind intrarea in vigoare a Conventiei Natiunilor Unite asupra dreptului marii, 1982, la 16 noiembrie 1994, dupa ce a decis sa adopte anumite propuneri referitoare la revizuirea Conventiei privind salariile, durata muncii navigatorilor si echipajul navelor maritime (revizuita), 1958, si a Recomandarii privind salariile, durata muncii navigatorilor si echipajul navelor maritime, 1958, chestiune ce constituie cel de-al doilea punct pe ordinea de zi a sesiunii, dupa ce a decis ca aceste propuneri vor lua forma unei conventii internationale, adopta la 22 octombrie 1996, conventia de mai jos, care va fi denumita Conventia privind durata muncii navigatorilor si echipajul navelor, 1996:

PARTEA I

Scop si definitii

ARTICOLUL 1

1. Aceasta conventie se aplica fiecărei nave maritime, proprietate publica sau privata, care este inmatriculata pe teritoriul oricarui membru pentru care conventia este in vigoare si care este in mod regulat angajata in operatiuni

maritime comerciale. In sensul acestei conventii, o nava care este inmatriculata pe teritoriul a 2 membri este considerata ca fiind inmatriculata pe teritoriul membrului al carui pavilion il arboreaza.

2. In masura in care, dupa consultarea organizatiilor reprezentative ale armatorilor navelor de pescuit si ale pescarilor, autoritatea competenta considera ca acest lucru este realizabil, ea va aplica pescuitului maritim comercial dispozitiile acestei conventii.

3. In cazul in care exista indoilei daca unele nave trebuie sa fie considerate, in sensul conventiei, nave maritime sau angajate in operatiuni maritime comerciale ori in pescuitul maritim comercial, chestiunea va fi reglementata de catre autoritatea competenta dupa consultarea organizatiilor interesate ale armatorilor, navigatorilor si pescarilor.

4. Aceasta conventie nu se aplica navelor din lemn construite traditional, asemenea corabiilor arabe cu un singur catarg si panza triunghiulara si joncilor.

ARTICOLUL 2

In sensul acestei conventii:

a) termenul autoritate competenta desemneaza ministrul, serviciul guvernamental sau orice alta autoritate abilitata sa emita regulamente, ordine ori alte instructiuni avand putere legislativa in materie de durata a muncii sau a odihnei navigatorilor ori in materie de echipaj al navelor;

b) termenul durata muncii inseamna timpul in care unui navigator ii este cerut sa efectueze o munca pentru nava;

c) termenul durata odihnei inseamna timpul care nu este cuprins in durata muncii; acest termen nu include pauzele de scurta durata;

d) termenul navigator inseamna orice persoana definita astfel de legislatia nationala sau de contractele colective, care este folosita sau angajata in orice calitate la bordul unei nave maritime careia i se aplica aceasta conventie;

e) termenul armator desemneaza proprietarul navei sau orice alta organizatie ori persoana, cum ar fi armatorul sau armatorul-chirias, care si-a asumat responsabilitatea operarii navei fata de armator si care, asumandu-si o asemenea responsabilitate, a acceptat sa preia toate sarcinile si responsabilitatile care decurg din aceasta.

PARTEA a II-a

Durata muncii si durata odihnei navigatorilor

ARTICOLUL 3

In limitele stabilite la art. 5, se va stabili fie un numar maxim de ore de munca, care nu va fi depasit intr-o perioada de timp data, sau un numar minim de ore de odihna, care va fi prevazut intr-o perioada de timp data.

ARTICOLUL 4

Un membru care ratifica aceasta conventie recunoaste ca norma duratei muncii navigatorilor, precum si a celorlalti lucratori va fi de 8 ore, cu o zi de odihna pe saptamana si odihna in zilele de sarbatori legale. Totusi aceasta nu va impiedica membrul sa aiba proceduri pentru autorizarea sau inregistrarea unei intelegeri colective care sa stabileasca durata de munca normala a navigatorilor pe o baza nu mai putin favorabila decat numita norma.

ARTICOLUL 5

1. Limitele duratei muncii sau odihnei vor fi dupa cum urmeaza:

a) numarul maxim de ore de munca nu va depasi:

(i) 14 ore pe o perioada de 24 de ore; si

(ii) 72 de ore pe o perioada de 7 zile;

sau

b) numarul minim de ore de odihna nu va fi mai mic de:

(i) 10 ore pe o perioada de 24 de ore; si

(ii) 77 de ore pe o perioada de 7 zile.

2. Orele de odihna nu pot fi impartite in mai mult de doua perioade, dintre care una fiind de cel putin 6 ore, si intervalul dintre perioadele consecutive de odihna nu va depasi 14 ore.

3. Apelurile, exercitiile privind stingerea incendiilor si cele de salvare, precum si rolurile prevazute de legislatia nationala si de instrumentele internationale vor fi efectuate astfel incat sa reduca la minimum perturbarea perioadelor de odihna si sa nu provoace oboseala.

4. In situatia in care un navigator este solicitat, de exemplu cand sala masinilor este nesupravegheata, navigatorul

va beneficia de o perioada de odihna compensatorie adecvata, daca perioada normala de odihna este perturbata de solicitari.

5. Daca nu exista nici un contract colectiv de munca ori sentinta arbitrala sau daca autoritatea competenta decide ca dispozitiile contractului colectiv de munca sau ale sentintei arbitrale in sensul prevederilor paragrafelor 3 sau 4 sunt insuficiente, autoritatea competenta va da astfel de dispozitii care sa asigure odihna suficienta navigatorilor in cauza.

6. Nimic din continutul paragrafelor 1 si 2 nu va impiedica membrul sa adopte o legislatie nationala sau o procedura care sa permita autoritatii competente sa autorizeze ori sa inregistreze contracte colective care permit derogari de la limitele stabilite. Asemenea derogari vor urma, pe cat posibil, normele stabilite, dar pot tine seama de perioadele de concediu mai frecvente sau mai lungi ori de acordarea concediului compensatoriu navigatorilor care efectueaza serviciu de cart sau celor care lucreaza la bordul navelor care fac voiaje scurte.

7. Membrul va solicita afisarea intr-un loc usor accesibil a unui tabel care sa cuprinda organizarea muncii de la bordul navei, care va contine pentru fiecare functie cel putin:

a) programul serviciului pe mare si al serviciului in port; si

b) numarul maxim de ore de munca sau numarul minim de ore de odihna, prevazut de legislatie, de regulamente sau de contractele colective de munca in vigoare in statul de pavilion.

8. Tabelul la care s-a facut referire in paragraful 7 va fi stabilit intr-un format standardizat, scris in limba sau in limbile de lucru de pe nava si in limba engleza.

ARTICOLUL 6

Nici un navigator care nu a implinit varsta de 18 ani nu va lucra noaptea. In sensul acestui articol, noapte inseamna o perioada de cel putin 9 ore consecutive, incluzand intervalul dintre miezul noptii si ora 5,00 dimineata. Aceasta prevedere nu este nevoie sa fie aplicata in cazul in care instruirea efectiva a tinerilor navigatori cu varste cuprinse intre 16 si 18 ani, conform programelor si planurilor stabilite, ar fi diminuata.

ARTICOLUL 7

1. Nici o parte a acestei conventii nu va afecta dreptul comandantului unei nave de a cere unui navigator sa execute orice numar de ore de munca necesare pentru siguranta imediata a navei, a persoanelor aflate la bord sau a incarcaturii ori in scopul de a acorda ajutor altor nave sau persoane aflate in pericol pe mare.

2. Conform dispozitiilor paragrafului 1, comandantul poate suspenda programele normale de lucru sau de odihna si poate cere unui navigator sa execute orice numar de ore de lucru necesare pana la restabilirea situatiei normale.

3. De indata ce este posibil, dupa ce a fost restabilita situatia normala, comandantul se va asigura ca toti navigatorii care au lucrat intr-o perioada de odihna vor beneficia de o perioada de odihna adecvata.

ARTICOLUL 8

1. Membrul va cere sa fie mentinute registre ce cuprind orele zilnice de munca sau orele zilnice de odihna ale navigatorilor, pentru a se permite monitorizarea conformarii cu prevederile stabilite la art. 5. Navigatorul va primi un exemplar al registrelor referitoare la persoana sa, semnat de comandant sau de o persoana autorizata de comandant si de navigator.

2. Autoritatea competenta va stabili procedurile pentru tinerea unor astfel de registre la bord, inclusiv intervalele la care vor fi consemnate informatiile. Autoritatea competenta va stabili formatul registrelor cuprinzand orele de munca sau orele de odihna ale navigatorilor, tinand seama de orice directive ale Organizatiei Internationale a Muncii, sau va utiliza orice format standard stabilit de catre organizatie. Formatul va fi intocmit in limba sau in limbile prevazute la paragraful 8 al art. 5.

3. Un exemplar al prevederilor justificative ale legislatiei nationale referitoare la aceasta conventie si un set al contractelor colective de munca relevante se vor pastra la bord si vor fi usor accesibile echipajului.

ARTICOLUL 9

Autoritatea competenta va examina si va aproba la intervale corespunzatoare registrele prevazute la art. 8, pentru monitorizarea conformarii cu prevederile referitoare la orele de munca sau la orele de odihna, care dau efect acestei conventii.

ARTICOLUL 10

Daca registrele sau alte marturii indica incalcarea prevederilor referitoare la orele de munca sau de odihna, autoritatea competenta va cere ca masurile, inclusiv daca este necesara revizuirea componentei echipajului navei, sa fie luate astfel incat sa fie evitate viitoare infractiuni.

PARTEA a III-a Echipajul navelor

ARTICOLUL 11

1. Fiecare nava la care se aplica aceasta conventie va fi prevazuta cu un echipaj suficient ca numar, de siguranta si eficient, in concordanta cu certificatul pentru echipajul de minim de siguranta sau cu un document echivalent emis de autoritatea competenta.

2. Cand se stabileste, se aproba sau se revizuieste componenta echipajului, autoritatea competenta va tine seama de:

- a) necesitatea evitarii sau a reducerii, pe cat posibil, a duratei de munca excesive, a asigurarii unei durate suficiente de odihna si a limitarii oboselii; si
- b) instrumentele internationale citate in preambul.

ARTICOLUL 12

Nici o persoana care nu a implinit varsta de 16 ani nu va lucra pe o nava.

PARTEA a IV-a Responsabilitatile armatorilor si ale comandantilor

ARTICOLUL 13

Armatorul se va asigura ca, in scopul respectarii obligatiilor rezultate din aceasta conventie, comandantul dispune de resursele necesare, inclusiv de un echipaj adecvat. Comandantul va lua toate masurile necesare pentru a asigura respectarea conditiilor privind durata muncii si odihna navigatorilor, rezultate din aceasta conventie.

PARTEA a V-a Aplicarea

ARTICOLUL 14

Fiecare membru care ratifica aceasta conventie se angajeaza sa aplice prevederile ei printr-o legislatie nationala, in afara de cazul in care acestora li se da efect pe calea contractelor colective de munca, a sentintelor arbitrale sau a hotararilor judecatoresti.

ARTICOLUL 15

1. Membrul va lua toate masurile necesare, inclusiv prevederea unor sanctiuni si a unor masuri corective adecvate, pentru a garanta aplicarea efectiva a prevederilor acestei conventii.
2. Membrul va dispune de servicii de inspectie adecvate pentru a controla aplicarea masurilor luate pentru a da efect acestei conventii, pe care le va dota cu resursele necesare in acest scop.
3. Dupa consultarea organizatiilor armatorilor si ale navigatorilor, membrul va dispune de proceduri pentru investigarea reclamatilor referitoare la orice chestiune acoperita de aceasta conventie.

PARTEA a VI-a Prevederi

ARTICOLUL 16

Aceasta conventie revizuieste Conventia privind salariile, durata muncii navigatorilor si echipajul navelor maritime (revizuita), 1958; Conventia privind salariile, durata muncii navigatorilor si echipajul navelor maritime (revizuita),

1949; Conventia privind salariile, durata muncii navigatorilor si echipajul navelor maritime (revizuita), 1946; si Conventia privind durata muncii navigatorilor si echipajul navelor maritime (revizuita), 1936. De la data intrarii in vigoare a acestei conventii conventiile mentionate mai sus nu vor mai fi deschise ratificarii.

ARTICOLUL 17

Ratificarile formale ale acestei conventii vor fi comunicate directorului general al Biroului International al Muncii si vor fi inregistrate de catre acesta.

ARTICOLUL 18

1. Prezenta conventie nu va lega decat pe membrii Organizatiei Internationale a Muncii, ale caror ratificari vor fi fost inregistrate de catre directorul general al Biroului International al Muncii.
2. Prezenta conventie va intra in vigoare la 6 luni dupa ce ratificarile a 5 membri, dintre care 3 trebuie sa aiba flote comerciale atingand fiecare un tonaj brut egal sau superior unui milion, vor fi fost inregistrate.
3. In continuare aceasta conventie va intra in vigoare, pentru fiecare membru, la 6 luni de la data la care ratificarea sa va fi fost inregistrata.

ARTICOLUL 19

1. Orice membru care a ratificat aceasta conventie poate sa o denunte dupa expirarea termenului de 10 ani de la data intrarii initiale in vigoare a acesteia, printr-un act comunicat directorului general al Biroului International al Muncii si inregistrat de catre acesta. O astfel de denuntare nu va avea efect decat dupa un an de la data inregistrarii.
2. Orice membru care a ratificat aceasta conventie si care, in termen de un an de la expirarea perioadei de 10 ani, prevazuta la paragraful anterior, nu si-a exercitat dreptul de denuntare prevazut de prezentul articol, va fi legat pentru o noua perioada de 10 ani si ca urmare va putea sa denunte aceasta conventie la expirarea fiecărei perioade de 10 ani, in conditiile prevazute de prezentul articol.

ARTICOLUL 20

1. Directorul general al Biroului International al Muncii ii va instiinta pe toti membrii Organizatiei Internationale a Muncii cu privire la inregistrarea tuturor ratificarilor si denuntarilor care i-au fost comunicate de catre membrii organizatiei.
2. Atunci cand conditiile enuntate la art. 18 paragraful 2 vor fi fost indeplinite directorul general al Biroului International al Muncii va atrage atentia membrilor organizatiei asupra datei la care prezenta conventie va intra in vigoare.

ARTICOLUL 21

Directorul general al Biroului International al Muncii va comunica secretarului general al Natiunilor Unite, spre inregistrare, in conformitate cu art. 102 din Carta Natiunilor Unite, informatii complete privind toate ratificarile si toate actele de denuntare pe care le-a inregistrat in conformitate cu prevederile articolelor precedente.

ARTICOLUL 22

Oricand va considera necesar Consiliul de administratie al Biroului International al Muncii va prezenta un raport Conferintei generale cu privire la aplicarea prezentei conventii si va examina daca este cazul sa se inscrie pe ordinea de zi a conferintei problema revizuirii totale sau partiale a conventiei.

ARTICOLUL 23

1. In cazul in care Conferinta adopta o noua conventie avand ca obiect revizuirea, totala sau partiala, a prezentei conventii si numai daca noua conventie nu prevede altfel, atunci:
 - a) ratificarea de catre un membru a noii conventii de revizuire va antrena de plin drept, independent de prevederile art. 19 de mai sus, denuntarea imediata a acestei conventii, sub rezerva ca noua conventie de revizuire sa fi intrat in vigoare;
 - b) de la data la care noua conventie de revizuire va intra in vigoare prezenta conventie nu va mai fi deschisa

ratificarii de catre membri.

2. Prezenta conventie va ramane in orice caz in vigoare in forma si in continutul actuale pentru membrii care au ratificat-o, dar care nu au ratificat conventia de revizuire.

ARTICOLUL 24

Versiunile in limbile engleza si franceza ale textului acestei conventii sunt egal autentice.

ANEXA Nr. 6

Conventie nr. 166

din 9 octombrie 1987

privind repatrierea navigatorilor (revizuita)*)

Publicat in Monitorul Oficial al Romaniei nr. 34 din 28 ianuarie 2000

*) Traducere.

Conferinta generala a Organizatiei Internationale a Muncii, convocata la Geneva de catre Consiliul de administratie al Biroului International al Muncii si reunita acolo la 24 septembrie 1987 in cea de a 74-a sesiune a sa, vazand ca de la adoptarea Conventiei privind repatrierea marinarilor, 1926, si a Recomandarii privind repatrierea (comandanti de nava si ucenici), 1926, dezvoltarile din cadrul industriei navale au dus la necesitatea revizuirii conventiei ce include elementele recomandarii, notand, de asemenea, ca progresul considerabil ce s-a realizat in cadrul legislatiei nationale si al practicii privind repatrierea navigatorilor in diverse cazuri nu este acoperit de prevederile Conventiei privind repatrierea marinarilor, 1926, considerand ca asemenea actiune cu ajutorul unui nou instrument international care tine seama de anumite aspecte suplimentare privind repatrierea navigatorilor ar putea, prin urmare, in mod dezirabil, sa ia in considerare cresterea larg raspandita in utilizarea navigatorilor de alta nationalitate in industria navala, dupa ce a decis sa adopte anumite propuneri referitoare la revizuirea Conventiei nr. 23 privind repatrierea marinarilor, 1926, si a Recomandarii nr. 27 privind repatrierea (pentru comandanti de nava si ucenici), 1926, chestiune care este al cincilea punct pe ordinea de zi a sesiunii, dupa ce a stabilit ca aceste propuneri ar trebui sa ia forma unei conventii internationale, adopta la 9 octombrie 1987 conventia ce urmeaza, care va fi denumita Conventia privind repatrierea navigatorilor (revizuita), 1987:

PARTEA I

Camp de aplicare si definitii

ARTICOLUL 1

1. Aceasta conventie se aplica fiecărei nave maritime, proprietate publica sau privata, care este inmatriculata pe teritoriul oricarui membru pentru care conventia este in vigoare si care este in mod obisnuit angajata in navigatia maritima comerciala, precum si armatorilor si navigatorilor acestor nave.
2. In masura in care este posibil, dupa consultarea cu organizatiile reprezentative ale armatorilor navelor de pescuit si pescarilor, autoritatea competenta va aplica prevederile acestei conventii pescuitului maritim comercial.
3. Daca exista indoieli in ceea ce priveste angajarea vreunei nave in navigatia maritima comerciala sau in pescuitul maritim comercial, conform acestei conventii, problema va fi rezolvata de catre autoritatea competenta dupa consultarea cu organizatiile interesate ale armatorilor, navigatorilor si ale pescarilor.
4. In sensul acestei conventii, termenul navigator inseamna orice persoana angajata in orice activitate la bordul unei nave maritime careia i se aplica aceasta conventie.

PARTEA a II-a

Drepturi

ARTICOLUL 2

1. Un navigator are dreptul sa se repatrieze in urmatoarele situatii:
 - a) daca un angajament pe o perioada specifica sau pentru un anumit voiaj expira in strainatate;
 - b) la expirarea perioadei avizului dat in conformitate cu prevederile articolelor acordului sau ale contractului de angajare al navigatorului;
 - c) in caz de boala sau ranire ori in alte conditii medicale care necesita repatrierea lui sau a ei, daca s-a constatat

ca din punct de vedere medical este apt sa calatoreasca;

d) in caz de naufragiu;

e) in cazul in care armatorul nu poate sa isi continue indeplinirea obligatiilor legale sau contractuale ca angajator al navigatorului din cauza falimentului, vanzarii navei, schimbarii inmatricularii navei sau din alte cauze similare;

f) in cazul in care o nava este angajata intr-o zona de razboi, astfel cum este definita in legislatia nationala sau in contractele colective de munca, in care navigatorul nu consimte sa mearga;

g) in cazul incheierii sau al intreruperii angajarii in conformitate cu o hotarare pe ramura sau cu un contract colectiv de munca ori in cazul incheierii angajarii din orice alt motiv similar.

2. Legislatia nationala sau contractele colective de munca vor prevedea durata maxima a perioadelor de serviciu la bordul navei in urma careia un navigator are dreptul sa se repatrieze; aceste perioade vor fi mai mici de 12 luni.

La stabilirea perioadelor maxime se va tine seama de factorii care afecteaza mediul de lucru al navigatorilor.

Fiecare membru va cauta, daca este posibil, sa reduca aceste perioade, tinand seama de modificarile si de progresul tehnologic, si poate fi indrumat de Comisia Maritima Mixta prin orice recomandari facute cu privire la aceasta problema.

PARTEA a III-a

Destinatie

ARTICOLUL 3

1. Fiecare membru pentru care aceasta conventie este in vigoare va prevedea in legislatia nationala destinatiile catre care navigatorii pot fi repatriati.

2. Destinatiile astfel prevazute vor include locul in care navigatorul este de acord sa isi asume obligatiile, locul stipulat de contractul colectiv de munca, statul de resedinta al navigatorului sau un alt loc asemanator, stabilit de comun acord in momentul angajarii. Navigatorul va avea dreptul sa aleaga dintre destinatiile prevazute locul in care el sau ea urmeaza sa fie repatriata.

PARTEA a IV-a

Dispozitii privind repatrierea

ARTICOLUL 4

1. Armatorul are responsabilitatea de a asigura repatrierea prin mijloace corespunzatoare si rapide. Transportul normal va fi cel pe calea aerului.

2. Costul repatrierii va fi suportat de catre armator.

3. Daca repatrierea a avut loc ca urmare a depistarii, conform legislatiei nationale sau contractelor colective de munca, a unei grave abateri a navigatorului in ceea ce priveste obligatiile lui sau ale ei privind angajarea, nici o prevedere a acestei conventii nu va prejudicia dreptul de recuperare de la navigator a costurilor de repatriere sau a unei parti din acestea, in conformitate cu legislatia nationala sau cu contractele colective de munca.

4. Costul ce va fi suportat de catre armator va include:

a) calatoria pana la destinatia aleasa pentru repatriere in conformitate cu prevederile art. 3;

b) cazarea si hrana din momentul in care navigatorul paraseste nava pana cand ajunge la destinatia de repatriere;

c) cheltuielile si diurna din momentul in care el sau ea paraseste nava pana cand ajunge la destinatia de repatriere, daca aceasta s-a prevazut in legislatia nationala sau in contractele colective;

d) transportul a 30 kg de bagaj personal al navigatorului pana la destinatia de repatriere;

e) tratamentul medical, daca este necesar, pana cand navigatorul este apt din punct de vedere medical sa calatoreasca spre destinatia de repatriere.

5. Armatorul nu va cere navigatorului sa plateasca in avans, la inceputul angajarii lui sau a ei, costul repatrierii si nici nu va recupera costul repatrierii din salariile navigatorului sau din alte drepturi, cu exceptia celor mentionate la paragraful 3.

6. In legislatia nationala nu se va prejudicia nici un drept al armatorului de a recupera de la angajatorul de personal navigant costul repatrierii navigatorilor care nu sunt angajati de catre armator.

ARTICOLUL 5

Daca un armator nu respecta sau nu reuseste sa ia masurile in ceea ce priveste costul repatrierii unui navigator care are dreptul sa se repatrieze:

a) autoritatea competenta a membrului in teritoriul caruia nava este inmatriculata va respecta si va lua masuri in

cea ce privește costul repatrierii navigatorului respectiv.

Dacă aceasta nu reușește să facă acest lucru, statul din care navigatorul urmează să fie repatriat sau statul din care el sau ea provine poate lua măsuri pentru repatrierea lui sau a ei și poate recupera costul de la membrul în al cărui teritoriu este înmatriculată nava;

b) costurile suportate pentru repatrierea navigatorului vor fi recuperate de la armator de către membrul în al cărui teritoriu este înmatriculată nava;

c) cheltuielile de repatriere nu vor fi imputate în nici un caz navigatorului, cu excepția celor prevăzute la paragraful 3 al art. 4.

PARTEA a V-a

Alte dispozitii

ARTICOLUL 6

Navigatorii care urmează să fie repatriati vor putea obține pasaportul și celelalte documente de identitate în vederea repatrierii.

ARTICOLUL 7

Timpul petrecut în așteptarea repatrierii și durata călătoriei de repatriere nu vor fi scăzute din plata care îi revine navigatorului.

ARTICOLUL 8

Un navigator va considera că a fost repatriat în timp util, dacă el sau ea a ajuns la destinația prevăzută conform art. 3 sau dacă navigatorul nu reclamă dreptul lui sau al ei la repatriere într-o perioadă de timp rezonabilă, care va fi definită în legislația națională sau în contractele colective de muncă.

ARTICOLUL 9

Prevederile acestei convenții, în măsura în care nu sunt făcute în alt fel efective prin intermediul contractelor colective de muncă sau în alt mod similar, corespunzător condițiilor naționale, vor avea efect prin legislația națională.

ARTICOLUL 10

Fiecare membru va facilita repatrierea navigatorilor angajați pe nave care fac escază în porturile sale sau care trec prin teritoriul sau ori prin apele sale interne, precum și înlocuirea lor la bord.

ARTICOLUL 11

Autoritatea competentă a fiecărui membru va asigura, prin intermediul unei supravegheri adecvate, respectarea de către armatorii de nave înmatriculate pe teritoriul sau a prevederilor convenției și va furniza Biroului Internațional al Muncii informațiile corespunzătoare.

ARTICOLUL 12

Textul prezentei convenții va fi disponibil într-o limbă corespunzătoare membrilor echipajului fiecărei nave care este înmatriculată în teritoriul oricărui membru pentru care aceasta este în vigoare.

PARTEA a VI-a

Prevederi

ARTICOLUL 13

Această convenție revizuieste Convenția privind repatrierea marinarilor, 1926.

ARTICOLUL 14

Ratificarile formale ale acestei conventii vor fi comunicate directorului general al Biroului International al Muncii si vor fi inregistrate de catre acesta.

ARTICOLUL 15

1. Prezenta conventie nu va lega decat pe membrii Organizatiei Internationale a Muncii, ale caror ratificari vor fi fost inregistrate de catre directorul general al Biroului International al Muncii.
2. Prezenta conventie va intra in vigoare la 12 luni dupa ce ratificarile a 2 membri vor fi fost inregistrate de catre directorul general al Biroului International al Muncii.
3. In continuare aceasta conventie va intra in vigoare, pentru fiecare membru, la 12 luni de la data la care ratificarea sa va fi fost inregistrata.

ARTICOLUL 16

1. Orice membru care a ratificat aceasta conventie poate sa o denunte dupa expirarea termenului de 10 ani de la data intrarii initiale in vigoare a acesteia, printr-un act comunicat directorului general al Biroului International al Muncii si inregistrat de catre acesta. O astfel de denuntare nu va avea efect decat dupa un an de la data inregistrarii.
2. Orice membru care a ratificat aceasta conventie si care, in termen de un an de la expirarea perioadei de 10 ani, prevazuta la paragraful anterior, nu si-a exercitat dreptul de denuntare prevazut de prezentul articol, va fi legat pentru o noua perioada de 10 ani si ca urmare va putea sa denunte aceasta conventie la expirarea fiecarei perioade de 10 ani, in conditiile prevazute de prezentul articol.

ARTICOLUL 17

1. Directorul general al Biroului International al Muncii ii va instiinta pe toti membrii Organizatiei Internationale a Muncii cu privire la inregistrarea tuturor ratificarilor si denuntarilor care i-au fost comunicate de catre membrii organizatiei.
2. Atunci cand conditiile enuntate la art. 15 paragraful 2 vor fi fost indeplinite directorul general al Biroului International al Muncii va atrage atentia membrilor organizatiei asupra datei la care prezenta conventie va intra in vigoare.

ARTICOLUL 18

Directorul general al Biroului International al Muncii va comunica secretarului general al Natiunilor Unite, spre inregistrare, in conformitate cu art. 102 din Carta Natiunilor Unite, informatii complete privind toate ratificarile si toate actele de denuntare pe care le-a inregistrat in conformitate cu prevederile articolelor precedente.

ARTICOLUL 19

Oricand va considera necesar Consiliul de administratie al Biroului International al Muncii va prezenta un raport Conferintei generale cu privire la aplicarea prezentei conventii si va examina daca este cazul sa se inscrie pe ordinea de zi a conferintei problema revizuirii totale sau partiale a conventiei.

ARTICOLUL 20

1. In cazul in care Conferinta adopta o noua conventie avand ca obiect revizuirea, totala sau partiala, a prezentei conventii si numai daca noua conventie nu prevede altfel, atunci:
 - a) ratificarea de catre un membru a noii conventii de revizuire va antrena de plin drept, independent de prevederile art. 16, denuntarea imediata a acestei conventii, sub rezerva ca noua conventie de revizuire sa fi intrat in vigoare;
 - b) de la data la care noua conventie de revizuire va intra in vigoare prezenta conventie nu va mai fi deschisa ratificarii de catre membri.
2. Prezenta conventie va ramane in orice caz in vigoare in forma si in continutul actuale pentru membrii care au ratificat-o, dar care nu au ratificat conventia de revizuire.

ARTICOLUL 21

Versiunile in limbile engleza si franceza ale textului acestei conventii sunt egal autentice.