

整理者话：近二年因帮助公司产品用户就 MLC2006 履约修改、完善船员管理信息系统的需要收集了一些相关履约资料，同行们看到后希望分享，但材料的好多出处与提供者已弄不清了，在此向原作者深表谢意！敬请谅解！

目 录

MARITIME LABOUR CONVENTION,2006 公约全文	4
ITF 标准协议.....	63
MLC 新公约解读.....	64
关于中国、香港、ITF、ILO 要求的船员工资及加班费的计算说明.....	67
船员管理公司履约对策.....	70

《2006 年国际海事劳工公约》生效

2013 年 8 月 20 日,《2006 年国际海事劳工公约》(MLC2006 公约)正式生效。该公约是在国际劳工组织三方框架下经政府、船东和海员三方取得共识后缔结的一部综合性海事劳工条约。公约将海员权益纳入统一的国际标准,有利于实现海员在船上的体面工作和生活。

统一全球海员权益保障标准,该公约被称为全球海员的“权利法案”和国际海事公约体系的“第四支柱”,分别对“海员上船工作的最低要求”、“就业条件”、“起居舱室、娱乐设施、食品和膳食服务”、“健康保护、医疗、福利和社会保障”、“遵守与执行”五个方面进行详细规定。这些规定有效地统一了全球海员权益的保障标准,并为其在全世界范围内的普遍适用和执行提供了现实的解决方法。

据交通运输部海事局船员处处长李恩洪介绍,公约的实施是国际劳工组织在其体面劳动议程中的一个重要成果,在全世界范围内实质性地推进了对海员权益的保障,提高了海员的经济地位和社会地位。同时,该公约的实施将为船东提供一个公平的竞技场,培育高素质船员和高质量的船东,从而推动国际航运市场的持续健康发展。

我国是海员大国,现有海员 65 万人,承担着全国 93%的外贸运输任务;我国每年外派海员数量近 10 万人次,已成为世界重要的海员劳务输出国。然而,待遇不高、生活艰苦的现实条件让很多人不愿意将海员作为一项终身职业。公约提倡的海员体面劳动将鼓励更多年轻人投入航海事业,对于我国打造一支稳定而优质的船员队伍以及保障航运事业持续健康发展有着深远的影响。从长远角度上来说,公约的实施亦对海洋强国战略的推进有重大意义。

海事劳工条件检查网全面铺开,部海事局履约工作组成员梁万春介绍说,公约生效后,首当其冲受到影响的是我国的海员外派机构和经营国际航线参与国际竞争的船东。公约规定,通过非缔约国海员招募安置机构招募海员的,船东必须采取措施核实海员招募机构是否符合公约的标准。2011 年 7 月 1 日起我国开始

实施《中华人民共和国海员外派管理规定》，加大了对海员外派机构的管理力度，满足了公约对海员招募安置机构的要求。

其次，针对海事劳工条件的港口国监督检查网将在公约实施后全面铺开，已批约国家的港口国监督官员将对到港船舶实施严格的海事劳工条件检查，我国船东将面临前所未有的压力。不久前，部海事局与中国船级社签署协议，委托中国船级社对中国籍国际航行船舶海事劳工条件进行检查，并代海事管理机构发放海事劳工符合证明。

作为 MLC2006 公约的发起国之一，我国政府在公约的制定过程中发挥了重要作用。交通运输部海事局针对履约工作作了一系列的公约研究和法律文件准备工作。交通运输部与人力资源和社会保障部也已达成履约合作备忘录，明确“双主管机关原则”和“共同管理、两部监管、一家发证”原则。在 2013 年中国海员大会上，两部门有关负责人均表示，我国已基本具备批约条件，正在履行相关的法律程序。

据悉，公约 2006 年在第 94 届国际劳工大会上获高票通过。按照规定，公约在合计占世界船舶总吨位 33%的至少 30 个成员国批准书登记之日 12 个月后生效。2009 年公约达到了 33%总吨位的条件；2012 年 8 月 20 日，随着菲律宾作为第 30 个国家向国际劳工局递交批约文书，公约生效的两个条件均已满足，并在一年后即今天正式生效。截至今年 8 月，已经有 41 个成员国批准该公约，占世界船舶总吨位的 75%。

MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006

目 录

2006年海事劳工公约.....	1
序言.....	1
一般义务.....	2
第1条.....	2
定义和适用范围.....	3
第2条.....	3
基本权利和原则.....	4
第3条.....	4
海员的就业和社会权利.....	5
第4条.....	5
实施和执行责任.....	5
第5条.....	5
规则以及守则之A部分和B部分.....	6
第6条.....	6
与船东和海员组织协商.....	6
第7条.....	6
生效.....	7
第8条.....	7
退出.....	7
第9条.....	7
生效的影响.....	7
第10条.....	7
保存人职责.....	9
第11条.....	9
第12条.....	9
三方专门委员会.....	9
第13条.....	9
本公约的修正案.....	10
第14条.....	10
对守则的修正案.....	11
第15条.....	11
作准语言.....	13
第16条.....	13
海事劳工公约的规则和守则的解注.....	14
标题一、海员上船工作的最低要求.....	19
2006年海事劳工公约	
规则 1.1 最低年龄.....	19
规则 1.2 体检证书.....	19
规则 1.3 培训和资格.....	21

规则 1.4 招募和安置.....	21
标题二、就业条件.....	27
规则 2.1 海员就业协议.....	27
规则 2.2 工资.....	29
规则 2.3 工作或休息时间.....	33
规则 2.4 休假的权利.....	35
规则 2.5 遣返.....	37
规则 2.6 船舶灭失或沉没时对海员的赔偿.....	41
规则 2.7 配员水平.....	41
规则 2.8 海员职业发展和技能开发及就业机会.....	42
标题三、起居舱室、娱乐设施、食品和膳食服务.....	45
规则 3.1 起居舱室和娱乐设施.....	45
规则 3.2 食品和膳食服务.....	57
标题四、健康保护、医疗、福利和社会保障保护.....	59
规则 4.1 船上和岸上医疗.....	59
规则 4.2 船东的责任.....	63
规则 4.3 保护健康和安全及防止事故.....	65
规则 4.4 获得使用岸上福利设施.....	73
规则 4.5 社会保障.....	77
标题五、遵守与执行.....	81
规则 5.1 船旗国责任.....	81
规则 5.1.1 一般原则.....	81
规则 5.1.2 对认可组织的授权.....	82
规则 5.1.3 海事劳工证书和海事劳工符合声明.....	84
规则 5.1.4 检查和执行.....	88
规则 5.1.5 船上投诉程序.....	92
规则 5.1.6 海上事故.....	94
规则 5.2 港口国的责任.....	94
规则 5.2.1 在港口的检查.....	94
规则 5.2.2 海员投诉的岸上处理程序.....	97
规则 5.3 劳工提供责任.....	98
附录 A 5-I.....	101
附录 A 5-II.....	102
附录 A 5-III.....	112
附录 B 5-I 国家声明样本.....	113

2006年海事劳工公约

序 言

国际劳工组织大会，

经国际劳工局理事会召集，于2006年2月7日在日内瓦举行了其第94届会议，并希望制订一项条理统一的单一文件，尽可能体现现有国际海事劳工公约和建议书中的所有最新标准以及其他国际劳工公约，特别是以下公约中的基本原则：

· 《1930年强迫劳动公约》(第29号)；

- . 《1948年自由结社和保护组织权利公约》(第87号);
 - . 《1949年组织权利和集体谈判权利公约》(第98号);
 - . 《1951年同酬公约》(第100号);
 - . 《1957年废除强迫劳动公约》(第105号);
 - . 《1958年(就业和职业)歧视公约》(第111号);
 - . 《1973年最低年龄公约》(第138号);
 - . 《1999年最恶劣形式的童工劳动公约》(第182号); 并意识到本组织倡导体面劳动条件的核心使命, 并忆及1998年《国际劳工组织工作中的基本原则和权利宣言》, 并还意识到海员也受国际劳工组织其他文件所保护, 且享有已确立的其他适用于所有人的基本权利和自由; 并认为由于航运业的全球性特点, 海员需要特殊保护, 并还意识到经修订的《1974年国际海上人命安全公约》和经修订的《1972年国际海上避碰规则公约》中关于船舶安全、人身保安和船舶质量管理的国际标准, 以及经修订的《1978年海员培训、发证和值班标准国际公约》中的海员培训和适任要求, 并忆及《1982年联合国海洋法公约》规定了一个总体法律框架, 海洋中的所有活动都必须在此框架下展开, 它是海事部门进行国家、地区和全球性活动和合作的基础, 具有战略性意义, 其完整性需要得到维持, 并忆及《1982年联合国海洋法公约》第九十四条特别确立了船旗国对悬挂其旗帜的船舶上的劳动条件、船员配备和社会事务的责任和义务; 并忆及《国际劳工组织章程》第十九条第8款规定, 无论在何种情况下, 大会通过任何公约或建议书或任何成员国批准任何公约都不能被视为影响到那些确保有关工人得到优于公约或建议书所规定条件的法律、裁定、惯例或协议, 并决定此新文件的制订应保证得到致力于体面劳动原则的各国政府、船东和工人尽可能最广泛的接受, 且能够便于更新并使其能够有效地实_____施和执行, 并决定就本届会议议程的唯一项目通过某些建议, 以完成这一文件, 并决定这些建议应采取一项国际公约的形式;
- 于二零零六年二月二十三日通过以下公约, 引用时可称之为《2006年海事劳工公约》。

一般义务

第一条

1. 批准本公约的各成员国承诺按第六条规定的方式全面履行公约的规定, 以确保海员体面就业的权利。
2. 成员国应为确保有效实施和执行本公约之目的而相互合作。

定义和适用范围

第二条

1. 除非具体条款另行规定, 就本公约而言:
 - (a) .主管当局. 一词系指有权就公约规定的事项颁布和实施具有法律效力的条例、命令或其他指令的部长、政府部门或其他当局;
 - (b) .海事劳工符合声明. 一词系指规则5.1.3所述之声明;
 - (c) .总吨位. 一词系指根据《1969年船舶吨位丈量国际公约》附则一或任何后续公约中的吨位丈量规定所计算出的总吨位; 对于国际海事组织通过的临时吨位丈量表所包括的船舶, 总吨位为填写在《国际吨位证书(1969)》的“备注”栏中的总吨位;
 - (d) “海事劳工证书” 一词系指规则5.1.3中所述之证书;
 - (e) “本公约的要求” 一词系指本公约的正文条款和规则及守则A部分中的要求;
 - (f) “海员” 一词系指在本公约所适用的船舶上以任何职务受雇或从业或工作的任何人员;
 - (g) “海员就业协议” 一词包括就业合同和协议条款;
 - (h) “海员招募和安置服务机构” 一词系指公共或私营部门中从事代表船东招募海员或与船东安排海员上船的任何个人、公司、团体、部门或其他机构;

- (i) “船舶”一词系指除专门在内河或在遮蔽水域之内或其紧邻水域或适用港口规定的区域航行的船舶以外的船舶；
- (j) “船东”一词系指船舶所有人或从船舶所有人那里承担了船舶经营责任并在承担这种责任时已同意接受船东根据本公约所承担的职责和责任的任何其他组织或个人，如管理人、代理或光船承租人，无论是否有任何其它组织或个人代表船东履行了某些职责或责任。
2. 除非另有明文规定，本公约适用于所有海员。
 3. 如果就某类人员是否应被视为本公约所指的海员存在疑问，应由各成员国的主管当局与此问题所涉及的船东和海员组织进行协商后作出决定。
 4. 除非另有明文规定，本公约适用于除从事捕鱼或类似捕捞的船舶和用传统方法制造的船舶，例如独桅三角帆船和舢板以外的通常从事商业活动的所有船舶，无论其为公有或私有。本公约不适用于军舰和军事辅助船。
 5. 如果就本公约是否适用于某一船舶或特定类别船舶存在疑问，该问题应由各成员国的主管当局与有关船东和海员组织进行协商后作出决定。
 6. 如果主管机关确定目前对悬挂该成员国旗帜的一艘船舶或特定类别船舶适用第六条第1款中所述守则的某些细节不合理或不可行，只要该事项由国家法律或条例或集体谈判协议或其它措施来处理，守则的有关规定将不适用。此决定只能在与有关的船东或海员组织协商后作出，且只能针对那些不从事国际航行的200总吨以下船舶。
 7. 一成员国根据本条第3或5或6款所做的任何决定均应通报国际劳工局长，局长应通知本组织成员。

8. 除非另有明文规定，提及本公约同时意味着提及规则和守则。基本权利和原则

第三条

就本公约所涉事项，各成员国应自行确认其法律和条例的规定尊重以下基本权利：

- (a) 结社自由和有效承认集体谈判权利；
- (b) 消除所有形式的强迫和强制劳动；
- (c) 有效废除童工劳动；以及
- (d) 消除就业和职业方面的歧视。

海员的就业和社会权利

第四条

1. 每一海员均有权获得符合安全标准的安全且受保护的工作场所。
2. 每一海员均有权获得公平的就业条件。
3. 每一海员均有权获得体面的船上工作和生活条件。
4. 每一海员均有权享受健康保护、医疗、福利措施及其他形式的社会保护。
5. 各成员国在其管辖范围内应确保本条上述各款所规定的海员就业和社会权利根据本公约的要求得以充分实施。除非本公约中另有专门规定，此种实施可通过国家法律或条例、通过适用的集体谈判协议或通过其他措施或实践来实现。

实施和执行责任

第五条

1. 各成员国应对其管辖下的船舶和海员实施和执行其为履行本公约所作出之承诺而通过的法律或条例或其他措施。
2. 各成员国应通过建立确保遵守本公约要求的制度，对悬挂其旗帜的船舶有效行使其管辖和控制，包括定期检查、报告、监督和可适用法律下的法律程序。
3. 各成员国应确保悬挂其旗帜的船舶持有本公约所要求的海事劳工证书和海事劳工符合声明。
4. 本公约适用的船舶，当其位于除船旗国以外的成员国的某港口时，可根据国际法受到该

成员国的检查以确定其是否符合本公约的要求。

5. 各成员国应对在其领土内设立的海员招募和安置服务机构有效行使其管辖和控制。
6. 各成员国应对违反本公约要求的行为予以禁止，并应根据国际法，在其法律中规定制裁或要求采取改正措施，这些制裁或措施应足以阻止此种违反行为。
7. 各成员国应以确保悬挂未批准本公约之任何国家旗帜的船舶得不到比悬挂已批准本公约之任何国家旗帜的船舶更优惠待遇的方式履行本公约赋予的责任。

规则以及守则之A部分和B部分

第六条

1. 规则和守则A部分的规定具有强制性。守则B部分为非强制性。
2. 各成员国保证尊重规则中规定的权利和原则，并按守则A部分的相关内容所规定的方式实施每条规则。此外，成员国还应充分考虑到按守则B部分给出的方式履行其责任。
3. 除非本公约另有明文规定，不能按守则A部分规定的方式履行权利和原则的成员国，可以通过实质上等效于A部分规定的法律和条例的规定或其他措施来实施A部分。
4. 单就本条第3款而言，法律、条例、集体协议或其他履约措施只有在成员国自行确认以下情况时才应被视为实质上等效于本公约的规定：
 - (a) 它有助于充分达到守则A部分有关规定的总体目标和目的；且
 - (b) 它落实了守则A部分的有关规定。

与船东和海员组织协商

第七条

如果在一成员国内不存在船东或海员的代表组织，公约中要求与船东和海员组织进行协商的任何对本公约的偏离、免除或其他灵活适用，只能由该成员国通过与第十三条所述之委员会协商决定。

2

生效

第八条

1. 对本公约的正式批准书应送请国际劳工局局长登记。
2. 本公约只对其批准书已由国际劳工局长登记的国际劳工组织成员国具有约束力。
3. 本公约应在合计占世界船舶总吨位33%的至少30个成员国的批准书已经登记之日12个月后生效。
4. 此后，对于任何成员国，本公约将于其批准书经登记之日12个月后对其生效。

退出

第九条

1. 已批准本公约的成员国可自公约初次生效之日起满10年后向国际劳工局局长通知退出并请其登记。此项退出应自登记之日起一年后发生效力。
2. 在本条第1款所述10年期满后的1年内未行使本条所规定之退出权利的成员国，即需再遵守10年，此后每当新的10年期满，可依本条的规定退出本公约。

生效的影响

第十条

本公约修订以下公约：

- 《1920年(海上)最低年龄公约》(第7号)
- 《1920年(海难)失业赔偿公约》(第8号)
- 《1920年海员安置公约》(第9号)
- 《1921年(海上)未成年人体检公约》(第16号)
- 《1926年海员协议条款公约》(第22号)

《1926年海员遣返公约》(第23号)
《1936年高级船员适任证书公约》(第53号)
《1936年(海上)带薪假期公约》(第54号)
《1936年船东(对病、伤海员)责任公约》(第55号)
《1936年(海上)疾病保险公约》(第56号)
《1936年(海上)工时和配员公约》(第57号)
《1936年(海上)最低年龄公约(修订)》(第58号)
《1946年(船上船员)食品和膳食公约》(第68号)
《1946年船上厨师发证公约》(第69号)
《1946年(海员)社会保障公约》(第70号)
《1946年(海员)带薪休假公约》(第72号)
《1946年(海员)体检公约》(第73号)
《1946年一等水手证书公约》(第74号)
《1946年船员起居舱室公约》(第75号)
《1946年(海上)工资、工时和配员公约》(第76号)
《1949年(海员)带薪休假公约(修订)》(第91号)
《1949年船员起居舱室公约(修订)》(第92号)
《1949年(海上)工资、工时和配员公约(修订)》(第93号)
《1958年(海上)工资、工时和配员公约(修订)》(第109号)
《1970年船员起居舱室(补充规定)公约》(第133号)
《1970年防止事故(海员)公约》(第134号)
《1976年(海员)连续就业公约》(第145号)
《1976年海员带薪年休假公约》(第146号)
《1976年商船(最低标准)公约》(第147号)
《1976年商船(最低标准)公约》(第147号)的1996年议定书
《1987年海员福利公约》(第163号)
《1987年(海员)健康保护和医疗公约》(第164号)
《1987年(海员)社会保障公约(修订)》(第165号)
《1987年海员遣返公约(修订)》(第166号)
《1996年(海员)劳动监察公约》(第178号)
《1996年海员招募和安置公约》(第179号)
《1996年海员工时和船舶配员公约》(第180号)。

保存人职责

第十一条

1. 国际劳工局局长应将各成员国就本公约所交存的所有批准书、接受书和退出书的登记情况通报国际劳工组织的全体成员国。
2. 在第八条第3款规定的条件得到满足后,局长应提请本组织各成员国注意本公约开始生效的日期。

第十二条

国际劳工局长应按照《联合国宪章》第一百零二条的规定,将根据本公约登记的所有批准、接受和退出的详细情况送请联合国秘书长进行登记。

三方专门委员会

第十三条

1. 国际劳工局理事会应通过其所设立的一个在海事劳工标准领域有专长的委员会保持对公

约发挥作用情况进行审议。

2. 就根据本公约处理的事项而言，委员会应由已批准本公约的各成员国政府指派的两名代表和理事会经与联合海事委员会协商后指定的船东和海员代表组成。

3. 尚未批准本公约的成员国的政府代表可以参加委员会，但对根据本公约处理的任何事项无表决权。理事会可以邀请其他组织或机构以观察员的身份出席委员会。

4. 应对委员会中每个船东和海员代表的票数予以加权，以保证船东组和海员组各自拥有出席有关会议并有表决权的政府总数投票权的一半。

本公约的修正案

第十四条

1. 对本公约任何规定的修正案均可由国际劳工组织大会在《国际劳工组织章程》第十九条和本组织通过公约的议事规则的框架下予以通过。对守则的修正案还可按第十五条的程序通过。

2. 对于在修正案通过前登记了其对本公约的批准书的成员国，应将修正案的文本送交他们以供批准。

3. 对于本组织的其他成员国，应根据《章程》第十九条将经修正的公约文本送交他们以供批准。

4. 修正案应在合计占世界船舶吨位至少33%的至少30个成员国对修正案或经修正公约(视实际情况)的批准书已经登记后视为已被接受。

5. 在章程第十九条框架下通过的修正案应只对那些批准书已交国际劳工局局长登记的本组织成员国具有约束力。

6. 对于本条第2款所述的任何成员国，修正案应于本条第4款中所述的接受之日起12个月后生效，或于其对修正案的批准书登记之日起12个月后生效，以较晚者为准。

7. 取决于本条第9款的规定，对于本条第3款所述的成员国，经修正的公约应于本条第4款中所述的接受之日起12个月后生效，或于其对公约的批准书登记之日起12个月后生效，以较晚者为准。

8. 对于其批准本公约的批准书在有关修正案通过之前登记但并没有批准修正案的成员国，未作相关修正的公约应继续对其有效。

9. 在修正案通过以后但在本条第4款所述日期之前登记了对本公约的批准书的任何成员国，可在批准书后附上一份声明，明确其批准书涉及的是未经相关修正的公约。对于批准书附有这样一份声明的情况，本公约将在批准书登记之日12个月后对该有关成员国生效。如果批准书未附有这样一份声明，或者批准书于第4款所述日期或之后登记，本公约将在批准书登记之日12个月以后对该有关成员国生效，并且，在修正案根据本条第7款生效后，该修正案对该有关成员国有约束力，除非修正案另有规定。

对守则的修正案

第十五条

1. 守则既可以按第十四条规定的程序修订，或者，除非另有明文规定，也可以根据本条规定的程序修订。

2. 本组织的任何成员国政府或被指定参加第十三条所述委员会的船东代表组或海员代表组可向国际劳工局局长提出对守则的修正案。由一国政府提出的修正案必须得到至少5个已批准本公约的成员国政府的共同提议或支持，或者得到本款所述船东代表组或海员代表组的共同提议或支持。

3. 经核实关于修正案的提议满足本条第2款的要求后，局长应立即将此提议连同任何适当的评论或建议通知给本组织的所有成员国，并请成员国在六个月内或理事会规定的其他时间期限(不应少于3个月但不超过9个月)内提出其对该提议的意见或建议。

4. 在本条第3款所述的期限届满后, 应将该提议连同成员国根据该款所提出的意见或建议的要点提交给委员会召开会议审议。在下述情况下应视为修正案已获得了委员会的通过, 如果:
- (a) 至少有半数以上已批准本公约的成员国政府出席审议该提议之会议; 并
 - (b) 委员会成员中至少有三分之二多数投票支持修正案; 并
 - (c) 此多数票中至少包含了对提议进行表决时在会议注册的委员会成员中政府表决权的半数支持票、船东表决权的半数支持票和海员表决权的半数支持票。
5. 根据本条第4款通过的修正案应提交下一届大会批准。这种批准要求出席大会代表三分之二多数投票支持。如果没有获得这种多数, 若委员会愿意的话, 应将建议修正案送回委员会重新审议。
6. 局长应将经大会批准的修正案通知给其对本公约的批准书在大会批准修正案前业经登记的每一成员国。下文称此种成员国为“批约成员国”。该通知应援引本条, 并应规定提出任何正式异议的期限。除非大会在批准时确定了不同期限(应至少为一年), 此期限应为自通知之日起两年。通知的副本应送本组织的其他成员国供其知晓。
7. 除非局长在规定的期限内收到超过40%的已批准本公约成员国的正式不同意见, 并且他们代表着不少于已批准公约成员国船舶总吨位的40%, 大会通过的修正案应视为已被接受。
8. 视为已被接受的修正案应于规定期限结束之日6个月后对所有批约成员国生效, 根据本条第7款正式表示了不同意见且没有根据第11款撤消该不同意见的批约成员国除外。但是:
- (a) 任何批约成员国可在规定的期限结束前通知局长, 只有其将来明确通知其接受后, 才受修正案的约束; 以及
 - (b) 任何批约成员国可在修正案生效之日前通知局长, 在一段确定的期间内自己将不执行该修正案。
9. 本条第8(a)款所述通知中所指的修正案对于做出该通知的成员国来说, 应于该成员国通知劳工局长其接受修正案之日起6个月后对其生效, 或于修正案初次生效之日对其生效, 与较晚者为准。
10. 本条第8(b)款所述期间自修正案生效之日起不应超过1年或超过大会批准修正案时确定的任何更长时间。
11. 对一修正案正式表示过不同意见的成员国可以随时撤消其不同意见。如果局长在修正案生效以后收到此种撤消通知, 修正案应于该通知登记之日6个月后对该成员国生效。
12. 一修正案生效后, 只能批准经修正的公约。
13. 只要海事劳工证书与已生效的公约修正案所涉及的事项有关:
- (a) 接受了一项修正案的成员国没有义务在签发的海事劳工证书方面将公约的益处扩展到悬挂下述另一成员国旗帜的船舶:
 - (i) 根据本条第7款, 正式表示了对修正案的不同意见且未撤消该不同意见者; 或
 - (ii) 根据本条第8(a)款, 通知了其对该修正案的接受取决于后来的明确通知且尚未接受该修正案者; 以及
 - (b) 如果某成员国根据本条第8(b)款作出了在本条第10款规定的期间内其将不执行修正案的通知, 接受了该修正案的成员国在签发的海事劳工证书方面应将公约的益处扩展到悬挂上述成员国旗帜的船舶。

作准 语 言

第十六条

本公约的英文本和法文本同等作准。

14

海事劳工公约的规则和守则的解注

1. 本解注旨在作为对海事劳工公约的一般性指导, 不构成公约的组成部

分。

2. 本公约由三个不同但相关的部分构成：条款、规则和守则。

3. 条款和规则规定了核心权利和原则以及批准本公约的成员国的基本义务。条款和规则只能由大会在《国际劳工组织章程》第十九条的框架下修改(见公约第十四条)。

4. 守则包含了规则的实施细节。它由A部分(强制性标准)和B部分(非强制性导则)组成。守则可以通过公约第十五条规定的简化程序来修订。由于守则涉及具体实施，对守则的修正必须仍放在条款和规则的总体范畴内。

5. 规则和守则按以下标题被划归为五个领域：

标题一：海员上船工作的最低要求

标题二：就业条件

标题三：起居舱室、娱乐设施、食品和膳食服务

标题四：健康保护、医疗、福利和社会保障

标题五：遵守与执行

6. 每一标题包含了关于具体权利和原则(或标题5中的执行措施)的几组规定，其编号相关联。例如，标题一的第一组包括关于最低年龄的规则1.1、标准A1.1和导则B1.1。

7. 本公约有三个根本目标：

(a) 在正文和规则中规定一套确定的权利和原则；

(b) 通过守则允许成员国在履行这些权利和原则的方式上有相当程度的灵活性；和

(c) 通过标题五确保这些权利和原则得以妥善遵守和执行。

8. 在实施中有两个方面的灵活性：其一是成员国在必要时(见第六条第3款)通过实质上等效(按第六条第4款所定义)来执行守则A部分的具体要求的可能性。

9. 实施中灵活性的第二个方面是通过将A部分许多规定的强制性要求表述得更加宽泛来实现的，这样就为在国家的层面上采取确切的行动留出了更广泛的自主权。在这种情况下，守则中非强制性的B部分给出了实施指导。这样，已批准本公约的成员国可以确定在A部分相应的一般性义务下他们应当采取什么样的行动，以及可能未必要求的行动。例如，标准A4.1要求在所有船舶上能够迅速取得用于船上医疗所必需的药品(第1(b)款)并配备一个医药箱(第4(a)款)。忠实履行后_____者的义务明显意味着不仅仅是简单地在每艘船上配备一个医药箱。在相应的导则B4.1.1中(第4款)对于所涉问题给出了更为准确的指示以便确保妥善地存放、使用和维护医药箱内的物品。

10. 已批准本公约的成员国不受相关导则的约束，而且，正如关于港口国监督的标题五中的规定所指出，检查只针对本公约的有关要求(条款、规则和A部分的标准)。但是，根据第六条第2款，要求成员国在履行其在A部分下的责任时对B部分所提供的方式给以充分考虑。用上文所举的例子，如果在充分考虑到相关导则后，成员国决定作出不同的安排来确保按A部分标准的要求对医药箱中的物品进行妥善存放、使用和维护，则是可以接受的。另一方面，通过遵循B部分给出的指南，有关成员国以及国际劳工组织负责审议国际劳工公约实施的机构能够确定，成员国作出的安排充分履行了导则所涉及的A部分中的责任，而无需作进一步考虑。

规 则 和 守 则

标题一、海员上船工作的最低要求

规则 1.1 – 最低年龄

目的：确保未成年人不得上船工作

1. 低于最低年龄的人不得在船上受雇、受聘或工作。

2. 在本公约生效伊始，最低年龄为16岁。

3. 在守则规定的情形中应要求更高的最低年龄。

标准A1.1 – 最低年龄

1. 应禁止任何16岁以下的人员受雇、受聘或到船上工作。
2. 应禁止18岁以下的海员在夜间工作。就本标准而言，.夜间.应根据国家法律或实践来定义。它应该包括从不晚于午夜开始至不早于上午5点钟结束的一段至少9个小时的时段。
3. 在下列情况下主管当局可以对严格遵守关于夜间工作的限制做出例外：(a) 根据已经确定的项目和日程安排，有关海员的有效培训将被扰乱；或(b) 职责的具体性质或认可的培训项目要求所涉及的海员例外履行夜间职责，且主管当局在与有关船东和海员组织协商后确定该工作不会对他们的健康或福利产生有害影响。
4. 应禁止雇用或聘用18岁以下的海员从事可能损害其健康或安全的工作。这些工作的类型应由国家法律或条例确定，或由主管当局根据相关国际标准与有关船东和海员组织协商后确定。

导则B1.1. 最低年龄

1. 在对工作和生活条件进行规范时，成员国应特别注意18岁以下未成年人的需要。

规则1.2 – 体检证书

目的：确保所有海员的健康状况适合履行其海上职责

1. 除非海员的健康状况经证明适合履行其职责，否则不得上船工作。
2. 只有在本守则规定的情况下才允许例外。

标准 A1.2 – 体检证书

1. 主管当局应要求，海员在上船工作之前持有有效的体检证书，证明其健康状况适合其将在海上履行的职责。
2. 为了确保体检证书真实地反映海员的健康状况，主管当局应根据其将要履行的职责，并充分考虑到本守则B部分给出的适用国际性导则，与船东和海员组织协商后规定体格检查和证书的性质。
3. 本标准并不损害经修正的《1978年海员培训、发证和值班标准国际公约》(.1978年STCW公约.)。就规则1.2而言，主管当局应接受根据STCW公约的要求签发的体检证书。对于STCW公约未包括的海员，满足那些要求的实质性内容的体检证书应同样予以接受。
4. 体检证书应由有正规资格的医师签发，或者，对于只涉及视力的证书而言，由经主管当局认可的具备签发证书资格的人员签发。医师在履行体检程序时必须享有充分的职业独立性来进行其医学判断。
5. 对于被拒绝发证的海员，或在其工作能力方面，特别是关于时间、工作内容或航行区域方面被施加了限制的海员，应给予他们由另一位独立的医师或独立的鉴定人做进一步检查的机会。
6. 每份体检证书应特别载明：
 - (a) 有关海员的听力和视力以及那些受雇职务所从事的工作将会受到不良色觉视力影响的人员的色觉视力全部符合要求，以及
 - (b) 该海员未患有任何由于在海上工作而可能会加重、或使其变得不适合从事此种工作、或威胁船上其他人员健康的疾患。
7. 除非由于有关海员将履行的特殊职责或根据STCW公约的规定要求更_____短的期间：
 - (a) 体检证书的最长有效期为两年，除非海员低于18岁，在这种情况下体检证书的最长有效期应为一年；
 - (b) 色觉视力证书的最长有效期应为六年。
8. 在紧急情况下，主管当局可以允许没有有效体检证书的海员工作直至该海员可以从合格

的医师那里取得一份体检证书的下一停靠港，条件是：

(a) 所允许的期间不超过3个月；并且

(b) 该海员持有最近过期的体检证书。

9. 如果在某航行途中证书到期，该证书应继续有效至该海员能够从合格医师那里取得体检证书的下一停靠港，条件是这段时间不超过3个月。

10. 在通常从事国际航行的船舶上工作的海员的体检证书至少必须用英文写成。

导则B1.2. 体检证书

导则B1.2.1 - 国际导则

1. 主管当局、医师、体检人员、船东、海员的代表和所有其他对求职海员和在职海员实施体格健康检查的有关人员应遵循《ILO/WHO海员上船工作前和定期体格健康检查实施指南》，包括其任何修订版本以及国际劳工组织、国际海事组织或世界卫生组织出版的任何其他适用的国际导则。

规则1.3 - 培训和资格

目的：确保海员经过培训并具备履行其船上职责的资格

1. 除非海员经过培训或经证明适任或者具备履行其职责的资格，否则不得在船上工作。

2. 除非海员成功地完成了船上个人安全培训，否则不得允许其在船上工作。

3. 按国际海事组织通过的强制性文件进行的培训和发证应被视为满足本规则第1和2款的要求。

4. 任何在批准本公约时受《1946年一等水手公约》(第74号)约束的成员，应继续履行该公约的义务，除非并且直到国际海事组织通过了覆盖该公约事项的强制性规定并已生效，或者直到本公约根据第八条第3款生效后已经过去了5年，以较早的日期为准。

规则1.4 - 招募和安置

目的：确保海员有机会利用高效和规范的海员招募和安置系统

1. 所有海员应能够利用不向海员收费的高效、充分和可靠的系统寻找船上就业的机会。

2. 在成员国土内开办的海员招募和安置服务机构应符合本守则所规定的标准。

3. 关于在悬挂其旗帜的船舶上工作的海员，各成员应要求，如果船东利用那些在本公约不适用的国家或领土内设立的招募和安置服务机构，应保证这些服务机构符合本规则的要求。

标准A1.4 - 招募和安置

1. 开办公共海员招募和安置服务机构的各成员应确保该服务机构以保护和促进本公约所规定的海员就业权利的方式有序运作。

2. 如果某成员国有以招募和安置海员为主要目的或招募和安置相当数量海员的私营海员招募和安置服务机构在其领土内运营，这些服务机构必须依照一种标准化的发放许可证或发证或其他形式的规范制度运营。这种制度必须在与有关的船东和海员组织协商后才能建立、修改或改变。在对本公约是否适用于某一私营招募和安置服务机构存有疑问时，该问题应由各成员国的主管当局与有关船东和海员组织协商决定。不应鼓励私营海员招募和安置服务机构过度扩散。

3. 本标准第2款的规定还应适用于一适用程度由主管当局与有关船东和海员组织协商确定认为合适一在成员国土内由海员组织运营的招募和安置服务机构向悬挂该成员国旗的船舶提供本国海员的情况。本款所包括的服务机构为满足以下条件者：

(a) 该招募和安置服务机构根据该组织与船东之间的集体谈判协议运营；

(b) 海员组织和船东均设立于成员国的领土之内；

(c) 该成员国有国家法律或条例或程序对允许运营招募和安置服务机构的集体谈判协议进行授权或登记；和

(d) 招募和安置服务机构以有序的方式运营，并具备与本标准第5款所规定者相当的保护和促进海员就业权利的措施。

4. 本标准或规则1.4中的任何规定都不应被视为：

(a) 阻止一成员国在满足海员和船东需要的政策框架内为海员保持一个免费的公共海员招募和安置服务机构，无论该服务机构是作为面向所有工人和雇主的公共就业服务机构的一部分还是与之相协调；或

(b) 向成员国施加在其领土内建立一个供私营海员招募和安置服务机构运作的制度的义务。

5. 采用了本标准第2段所述之制度的成员国，应至少在其法律和条例或其他措施中：

(a) 禁止海员招募和安置服务机构利用各种方式、机制或清单来阻止或阻挠海员获得其所称职的工作；

(b) 要求海员招募或安置或者为海员提供就业的费用或其他收费不得直接或间接、全部或部分地由该海员承担，海员取得国家法定体检证书、国家海员服务簿、护照或其他类似个人旅行证件的费用除外，但除外的费用不包括签证费，签证费应由船东负担；以及

(c) 确保其领土内的海员招募和安置服务机构：

(i) 维持一份其所招募或安置的所有海员的最新登记册，以备主管当局检查；

(ii) 保证海员在受聘前或受聘过程中被告知其在就业协议上的权利和职责，并为海员在签署就业协议之前和之后对之进行核阅以及使他们收到一份该协议的副本做出适当安排；

(iii) 核实被其招募和安置的海员合格并持有该相关工作所必须的证书，并核实海员就业协议符合所适用的法律和条例和构成就业协议一部分的任何集体谈判协议；

(iv) 尽实际可能保证船东有保护海员免于流落外国港口的手段；

(v) 对有关其活动的任何投诉进行核查并做出反应，并将任何未解决的投诉报告主管当局；

(vi) 建立一个保护机制，通过保险或适当的等效措施，赔偿由于招募和安置服务机构或有关船东未能按就业协议履行对海员的义务而可能给海员造成的资金损失。

6. 主管当局应密切监督和控制有关成员国领土内运营的所有海员招募和安置服务机构。

只有经过核验表明有关海员招募和安置服务符合其国家法律和条例的要求后才为其核发或换新在该领土内的经营许可或证书或类似授权。

7. 主管当局应确保存在适当的机制和程序，在必要时对关于海员招募和安置服务机构活动的投诉开展调查，并视情况请船东和海员的代表参与。

8. 批准了本公约的各成员国应尽实际可能，将与一艘悬挂未批准本公约国家的旗帜的船舶签定上船协议可能引起的问题告知其本国国民，直至其认为与本公约所确定的标准等效的标准在该船得以实施。已批准本公约的成员国为此而采取的措施不应与相关的两个国家可能都已参加的条约所规定的工人自由流动原则相矛盾。

9. 已批准本公约的各成员国应要求悬挂其旗帜船舶的船东，如果使用了在本公约不适用的国家或领土内设立的海员招募和安置服务机构，尽实际可能确保这些服务机构符合本标准的要求。

10. 本标准的任何要求都不得被理解为减少了船东或成员国对悬挂本国旗帜的船舶的义务和责任。

导则B1.4. 招募和安置

导则B1.4.1. 组织和操作导则

1. 在履行其在标准A1.4第1款下的义务时，主管当局应考虑：

(a) 采取必要的措施促进海员招募和安置服务机构间的有效合作，无论其为公共或私营；

(b) 在船东、海员和相关培训机构的参与下为那些参与负责船舶安全航行和防污染操作的海员制定培训计划时，考虑到国家和国际海运业的需要；

(c) 如果存在公共招募和安置服务机构，为有代表性的船东和海员组织在公共招募和安置服

务机构的组织和运作方面的合作做出适当的安排；

(d) 充分考虑到隐私权和保密需要，确定在何种条件下海员的个人资料可由海员招募和安置服务机构来处理，包括这些资料的收集、存储、合并以及向第三方传送；

(e) 保持一种安排收集和分析海事劳动力市场的所有相关信息，其中包括根据年龄、性别、等级和资格以及航运业的要求分类的海员目前和预期供应情况，有关年龄或性别数据的收集只能用于统计目的，或者只能用于防止年龄或性别歧视的项目框架中；

(f) 确保负责监督那些为承担船舶安全航行和防污染操作职责的船员服务的公共和私营海员招募和安置服务机构的人员受到过适当培训，包括具备认可的海上服务资历和关于海运业的相关知识，其中包括关于培训、发证和劳工标准的相关国际海事文件；

(g) 为海员招募和安置服务机构规定经营标准并通过行为准则和道德规范；以及

(h) 基于质量标准体系对许可或证书制度实施监督。

2. 在建立标准A1.4第2款所述的制度时，成员国应考虑要求在其领土内设立的海员招募和安置服务机构制定并维持可以核验的经营规范。私营海员招募和安置服务机构以及在适用的限度内公共海员招募和安置机构的这些经营规范应涉及以下事项：

(a) 体格检查、海员身份证书以及海员为获得就业可能被要求的其他类似项目；

(b) 充分考虑到隐私权和保密的需要，保持其招募和安置系统涉及的关于海员的全面和完整的记录。此类记录应包括但不限于以下内容：

(i) 海员的资格；

(ii) 就业记录；

(iii) 与就业有关的个人资料；和

(iv) 与就业有关的健康资料；

(c) 保持由该海员招募和安置服务机构提供海员的船舶的最新名单，并确保存在一种可用来随时与该服务机构进行紧急联络的手段；

(d) 有程序确保海员在被聘用到某些特定船舶或被某些特定公司聘用方面，不受海员招募和安置服务机构或其工作人员的剥削；

(e) 有程序防止出现通过预付上船或由海员招募和安置服务机构操纵的船东与海员之间的任何其他财务转账而产生的剥削海员的机会；

(f) 清楚地公布在招募过程中需要由海员承担的费用，如果有的话；

(g) 确保海员被告知关于其即将从事的工作的任何特定条件以及与其就业相关的特定船东的政策；

(h) 有根据自然公正的原则处理不称职或不守纪律情况的程序，此类程序符合国家法律和惯例，并在适宜时符合集体协议；

(i) 有程序尽实际可能确保申请就业所提交的所有强制性证书和文件都是最新的，不是通过欺骗获得，而且其就业情况经过核实；

(j) 有程序确保海员在海上期间其家属关于获得信息或建议的要求能够得到迅速和富有同情心的处理，且不收取费用；以及

(k) 核实海员所被安置的船舶上的劳动条件符合船东与海员代表组织所签定的适用集体谈判协议，并作为一项政策，只向那些为海员提供的就业条款和条件符合适用的法律或条例或集体协议的船东提供海员。

3. 应考虑鼓励成员国和相关组织之间的国际合作，例如：

(a) 在双边、区域和多边基础上系统地交换关于海运业和海事劳动力市场的信息；

(b) 交换关于海事劳动立法的信息；

(c) 协调涉及海员招募和安置的政策、工作方法和立法；

(d) 改善海员国际招募和安置的程序和条件；和

(e) 根据海员的供求情况和海运业的要求制订劳动力规划。

标题二、就业条件

规则 2.1 – 海员就业协议

目的：确保海员取得公平的就业协议

1. 海员的就业条款和条件应在一项明确的法律上可执行的书面协议中加以规定或提及并应与守则中规定的标准一致。
2. 海员的就业协议应在确保海员有机会对协议中的条款和条件进行审阅和征求意见并在签字前自由接受的前提下，取得海员的同意。
3. 在与成员国国家法律和惯例相符合的范围内，海员的就业协议应被理解为包括了任何适用的集体谈判协议。

标准A2.1 – 海员就业协议

1. 各成员国应通过法律或条例要求悬挂其旗帜的船舶符合下述要求：
 - (a) 在悬挂其旗帜的船舶上工作的海员应持有一份由海员和船东或船东的代表双方签署的海员就业协议(或者，如果他们不是雇员，契约性或类似协议的证明)为其提供本公约所要求的体面的船上工作和生活条件；
 - (b) 签署海员就业协议的海员在签字前应有机会对协议进行审查和征询意见还要为海员提供其他必要的便利确保其在充分理解了其权利和义务后自由达成协议；
 - (c) 有关船东和海员应各持有一份经签字的海员就业协议原件；
 - (d) 应采取措施确保包括船长在内的海员在船上可以容易地获得关于其就业条件的明确信息，并且这些信息，包括一份海员就业协议的副本，还应能够供主管当局的官员，包括船舶所挂靠港口的官员查验；以及
 - (e) 应发给海员一份载有其船上就业记录的文件。
2. 如果集体谈判协议构成海员就业协议的全部或一部分，该协议的一份副本应保留在船上。如果海员就业协议和任何适用的集体谈判协议的语言不是英语，以下内容还应用英语提供(仅从事国内航行的船舶除外)：
 - (a) 一份协议的标准格式；和
 - (b) 根据规则5.2，集体谈判协议中要受港口国检查的部分。
3. 本标准第1(e)款中所述的文件不得包括关于海员工作的质量和其工资的陈述。该文件的格式、将要记录的细节和这些细节将被记录的方式应由国家法律确定。
4. 成员国应通过法律和条例，具体规定受其国家法律约束的所有海员就业协议需要包括的事项。在所有情况下海员就业协议均应包括以下细节：
 - (a) 海员的全名、出生日期或年龄及出生地；
 - (b) 船东的名称和地址；
 - (c) 订立海员就业协议的地点及日期；
 - (d) 海员将担任的职务；
 - (e) 海员的工资数额，或者如果适用，用于计算工资的公式；
 - (f) 带薪年假的天数，或者如果适用，用于计算天数的公式；
 - (g) 协议的终止及其终止条件，包括：
 - (i) 如果协议没有确定期限，各方有权终止协议的条件，以及所要求的预先通知期，船东的预先通知期不得短于海员的预先通知期；
 - (ii) 如果协议有确定期限，其确定的期满日期；和
 - (iii) 如果协议是为一次航程而订，其航行之目的港，以及到达目的港后海员应被解雇前所须经历的时间；
 - (h) 将由船东提供给海员的健康津贴和社会保障保护津贴；

- (i) 海员获得遣返的权利;
- (j) 提及集体谈判协议, 如适用; 以及
- (k) 国家法律所要求的其他细节。

5. 各成员国应通过法律和条例确定海员和船东提前终止海员就业协议发出预先通知的最短期限。最短期限的长度应在与有关船东和海员组织协商后确定, 但不得短于七天。

6. 在国家法律或条例或适用的集体谈判协议承认为合理的更短时间预先通知或不经通知结束就业协议的情形下, 预先通知期可以比最短期限更短。在确定就业条件这些情形时, 各成员国应保证考虑到海员出于值得同情的原因或其他紧急原因提前较短时间通知或不通知就终止就业协议的需要。

导则B2.1. 海员就业协议

导则B2.1.1. 就业记录

1. 在确定标准A2.1第1(e)款所述的就业记录簿将记录的细节时, 各成员国应确保该文件包含足够的信息并有英译文, 以便于将来找到工作或满足升级或升迁所需的海上资历要求。海员的派遣书可满足该标准第1(e)款的要求。

规则2.2 – 工资

目的: 确保海员得到工作报酬

1. 所有海员均应根据其就业协议定期获得全额工作报酬。

标准A2.2 – 工资

1. 各成员国应要求按不超过一个月的间隔并根据任何适用的集体协议向在悬挂其旗帜的船舶上工作的海员支付其应得的报酬。

2. 应给海员一个应得报酬和实付数额的月薪帐目, 包括工资、额外报酬, 以及在其报酬采用的货币或兑换率不同于曾经达成一致的货币或兑换率时所用的兑换率。

3. 各成员国应要求船东采取措施, 例如本标准第4款中规定的措施, 为海员提供一种将其收入的全部或部分转给其家人或受赡养人或法定受益人的方式。

4. 确保海员能够将其收入转给其家人的措施包括:

(a) 如果其本人愿意, 在海员订立协议时或在协议期间使其能够通过银行转帐或类似方式拨出其工资的一定比例定期汇给其家庭的一种机制; 和

(b) 要求在适当时间将分付数额直接汇给海员指定的人员。

5. 本标准第3和4款下之服务的收费应在数额上合理, 且除非另行规定, 货币兑换率应根据国家法律或条例采用主要市场汇率或官方公布的汇率, 而不得对海员不利。

6. 各成员国在通过管理海员工资的国家法律或条例时, 应充分考虑到守则B部分提供的指导。

导则B2.2. 工资

导则B2.2.1. 具体定义

1. 就本导则而言:

(a) .一等水手. 一词系指任何被认为能够胜任除管理或专业级别的职责以外的可能要求在甲板部工作的一名普通船员从事的任何职责的海员, 或根据国家法律、条例或惯例或集体协议被定义为一等水手的任何海员;

(b) .基本报酬或工资. 一词系指正常工作时间的报酬, 无论这一报酬如何构成; 它不包括加班报酬、奖金、津贴、带薪休假或任何其他额外酬劳;

(c) .合并工资. 一词系指包括基本工资和与工资有关的其他津贴在内的工资或薪资; 合并工资可包括对所有加班工作给予的补偿和所有其他与工资相连的津贴, 或者, 它也可以包括部分合并工资内的某些津贴;

- (d) .工作时间.一词系指要求海员为船舶工作的时间;
 - (e) .加班.一词系指超出正常工作时间之外工作的时间;
- 导则B2.2.2 . 计算和支付

1. 对于其报酬包括了另计的加班工作补偿的海员:

- (a) 出于计算工资之目的, 在海上和港口的正常工作时间每天不应超过8小时;
- (b) 出于计算加班之目的, 对于由基本报酬或工资所涵盖的每周正常工作时间, 如果集体协议未予确定, 应由国家法律或条例确定, 但每周不得超过48小时; 集体协议可以规定不同但不能较之更加不利的待遇;
- (c) 加班补偿率不应低于每小时基本报酬或工资的1倍和1.25倍, 该补偿率应由国家法律或条例或由适用的集体协议予以规定; 以及
- (d) 所有加班时间应由船长或船长指定的人员进行记录, 并至少按每月的间隔由海员签字。

2. 对于其工资系全部或部分合并的海员:

- (a) 凡适当时, 海员就业协议应明确说明海员为这一报酬而需工作的时间, 并说明除了合并工资外可能应支付的任何额外津贴以及在何种情况下支付;

就业条件

31

- (b) 凡对超出合并工资所涵盖的工作时间按每小时加班支付的, 该小时报酬率不应低于本导则第1款所界定的与正常工时间对应的基本工资率的1.25倍; 同样的原则也适用于包括在合并工资内的加班时间;

(c) 全部和部分合并工资中属于本导则第1(a)款所界定的正常工作时间的那一部分报酬不应低于适用的最低工资; 以及

(d) 对于其工资为部分合并的海员, 应保持其所有加班的记录, 并按本导则第1(d)款中的规定在记录上签字认可。

3. 国家法律或条例或集体协议可以规定, 对加班或在每周休息日和公共节假日工作的补偿, 至少应以相等的休息时间和离船时间, 或是以追加休假, 来代替报酬或为此规定的任何其他补偿。

4. 在与船东和海员的代表组织协商后通过的国家法律和条例或者适当时的集体协议应考虑到以下原则:

(a) 同工同酬应适用于受雇于同一船舶的所有海员, 不得依据种族、肤色、性别、宗教信仰、政治观点、民族血统或社会出身加以歧视;

(b) 具体说明适用的工资或工资率的海员就业协议应随船携带; 应通过用海员懂得的语言向其提供至少一份业已签字的有关信息的副本、或通过在全海员能够进入的地点张贴一份协议副本、或通过其他一些适宜的手段使每个海员都能得到有关工资额或工资率的信息;

(c) 工资应以法定方式支付; 凡适宜时, 可以通过银行转帐、银行支票、邮政支票或汇款支付工资;

(d) 在终止雇用前, 所有应付报酬的支付不得出现不应有的延误;

(e) 如果船东无理拖延支付, 或未能支付所有应付报酬, 主管当局应对其给以适当惩罚或强制其采取其他适当补救措施;

(f) 工资应直接支付给海员指定的银行账户, 除非他们以书面形式提出另外的要求;

(g) 除依照本款(h)项规定者, 船东不应对其报酬的自由施加限制;

(h) 只有在下列情况下, 才允许在报酬中做出扣减;

(i) 国家法律或条例或适用的集体协议有明确规定且已通过主管当局认为最合适的方式向海员通知了此种扣减的条件; 以及

(ii) 扣减总额不超过国家法律或条例或集体协议或法院裁决可能已为此种扣减规定的限额;

- (i) 不应为获得或保持就业而在海员的报酬中予以扣减;
 - (j) 除国家法律或条例、集体协议或其他措施授权者外, 应禁止对海员罚款;
 - (k) 主管当局出于对有关海员利益的考虑, 应有权检查船上配备的小卖部和提供的服务, 以保证其价格公平合理;
 - (l) 在根据《1993年海事优先权和抵押权国际公约》的规定无法对海员的工资和其它与就业有关的应付款项之请求给以保证的情况下, 此类请求应根据《1992年(雇主破产)保护工人债权公约》(第173号)予以保护。
5. 各成员国应在与船东和海员组织协商后, 建立对与本导则中包括的任何事项有关的投诉的调查程序。

导则B2.2.3. 最低工资

1. 在不损害自由集体谈判原则的前提下, 各成员国应在与船东和海员的代表组织协商后, 建立确定海员最低工资的程序。船东和海员的代表组织应参与此类程序的运作。
2. 在建立此类程序和确定最低工资时, 应充分考虑有关确定最低工资的国际劳工标准以及以下原则:
 - (a) 最低工资的水平应考虑到海上就业的性质、船舶的配员水平和海员的正常工作时间; 和
 - (b) 最低工资的水平应考虑海员生活费用和需求的变化而予以调整。
3. 主管当局应保证:
 - (a) 通过监督和制裁制度, 使所支付的工资不低于所确定的工资率; 以及、
 - (b) 已按低于最低工资的工资率领取了工资的任何海员, 能通过一种花费不多且迅速的司法或其他程序, 追偿对其少付的数额。

导则B2.2.4. 一等水手的月最低基本报酬或工资数额

1. 一等水手一个日历月工作的基本报酬或工资不应低于联合海事委员会或国际劳工局理事会授予权利的另一机构所定期确定的数额。理事会一旦做出决定, 局长应向本组织的成员国通知任何更新的数额。
2. 本导则的任何条款都不应被视为有损船东或其组织和海员组织之间就标准的最低就业条款和条件的规范所达成的协议, 条件是此种条款和条件得到主管当局的承认。

规则2.3 – 工作或休息时间

目的: 确保海员享有规范的工作时间或休息时间

1. 各成员国应确保对海员的工作时间或休息时间加以规范。
2. 各成员国应确立符合守则规定的特定时间内的最长工作时间或最短休息时间。

标准 A2.3 – 工作时间和休息时间

1. 就本标准而言:
 - (a) .工作时间. 一词系指要求海员为船舶工作的时间;
 - (b) .休息时间. 一词系指工作时间以外的时间, 这一词不包括暂短的休息。
2. 各成员国须在本标准第5至8款规定的范围内, 确定在一段特定的时间内不得超过的最长工作小时数, 或是在一段特定时间内应提供的最短休息小时数。
3. 各成员国承认, 同其他工人一样, 海员的正常工时标准应以每天8小时, 每周休息1天和公共节假日休息为依据。然而, 这并不妨碍成员国利用有关程序批准或注册在不低于这一标准的基础上确定海员正常工时的集体协议。
4. 在确定国家标准时, 各成员国应考虑到海员疲劳带来的危险, 特别是那些职责涉及到航行安全以及船舶的安全和保安操作的海员。
5. 工作或休息时间应作如下限制:
 - (a) 最长工作时间:
 - (i) 在任何24小时时段内不得超过14小时; 和

- (ii) 在任何7天时间内不得超过72小时；或
- (b) 最短休息时间：
 - (i) 在任何24小时时段内不得少于10小时；和
 - (ii) 在任何7天时间内不得少于77小时。
- 6. 休息时间最多可分为两段，其中一段至少要有6小时，且相连的两段休息时间的间隔不得超过14小时。
- 7. 集合、消防和救生艇训练以及国家法律、条例和国际文件规定的训练应以对休息时间的影响最小和不会造成疲劳的方式进行。
- 8. 在某一海员处于随时待命的情况下，例如机舱处于无人看管时，如果海员因被招去工作而打乱了正常的休息时间，则应给予充分的补休。
- 9. 如果没有集体协议或仲裁裁决，或如果主管当局确定协议或裁决的条款关于本标准第7或第8款的规定不充分，则主管当局应确定此类条款以确保有关海员得到充分的休息。
- 10. 各成员国应要求在容易进入的地点张贴一份船上工作安排表，该表格应至少包括每一岗位的下列内容：
 - (a) 在海上和在港口的工作时间表；和
 - (b) 国家法律或条例或适用的集体协议所要求的最长工作时间和最短休息时间。
- 11. 本标准第10款所述的表格应按标准化的格式以船上的一种或多种工作语言和英文制订。
- 12. 成员国应要求保持对海员的日工作时间或其日休息时间进行记录，以便监督是否符合本标准第5至11款的规定。记录应采用主管当局考虑到国际劳工组织的所有指导原则而确定的标准格式，或者应采用本组织制定的任何标准格式。它们应使用本标准第11款所要求的语言。海员应得到一份由船长或船长授权人员以及海员本人签字认可的有关其本人记录的副本。
- 13. 本标准第5和第6款的规定不得妨碍成员国制订国家法律或条例或主管当局批准或注册允许超出规定限制的例外情况的集体协议的程序。此类例外应尽可能遵循本标准的规定，但可考虑给予值班海员或在短途航行船舶上工作的海员更经常或更长时间的休假或准予补休。
- 14. 本标准的任何规定不得妨碍船长出于船舶、船上人员或货物的紧急安全需要，或出于帮助海上遇险的其他船舶或人员的目的而要求一名海员从事任何时间工作的权利。为此，船长可中止工作时间或休息时间安排，要求一名海员从事任何时间的必要工作，直至情况恢复正常。一旦情况恢复正常，船长应尽快地确保所有在计划安排的休息时间内从事工作的海员获得充足的休息时间。

导则B2.3. 工作时间和休息时间

导则B2.3.1. 未成年海员

- 1. 在海上和港口，下述规定应适用于所有18岁以下的未成年海员：
 - (a) 工作时间不能超过每日8小时、每周40小时，只有在出于安全原因无法避免的情况下才加班工作；
 - (b) 各餐都要留有充分的时间，并应保证在日间正餐有至少1个小时的休息时间；以及
 - (c) 应允许每连续工作2小时后有15分钟的休息时间。
- 2. 作为例外，在以下情况不必适用本导则第1款的规定：
 - (a) 如果对于被分配在甲板部、轮机部和膳食部担任值班职责或按班组倒班制工作的未成年海员，这样做不可行；或者
 - (b) 如果未成年海员根据既定计划和安排的培训将会受影响。
- 3. 上述例外应予记录，说明原因，且有船长签字。
- 4. 本导则第1款对_____未成年海员不免除标准A2.3第14款规定的关于所有海员在任何紧急情况时工作的一般义务。

规则2.4 – 休假的权利

目的：确保海员有充分的休假

1. 各成员国应要求悬挂其旗帜的船舶所雇用的海员在适当的条件下根据守则的规定享受带薪年假。
2. 应准许海员上岸休息以利海员的健康和福利及其职务的运作要求。

标准A2.4 – 休假的权利

1. 各成员国应通过法律和条例，确定在悬挂其旗帜的船舶上工作的海员的最低年休假标准，并充分考虑到海员对这种休假的特殊需要。
2. 取决于对在这方面考虑到海员的特殊需要的适当计算方法作出规定的任何集体协议或法律或条例，带薪年假的权利应以每服务一个月最低2.5日历天为基础加以计算。计算服务期长度的方法应由各国主管当局或通过适当的机制来确定。合理的缺勤不应被视为年假。
3. 除非属于主管当局规定的情况，否则禁止达成放弃享受本标准规定的最低带薪年假的任何协议。

导则B2.4. 休假的权利

导则B2.4.1. 假期权利的计算

1. 根据各国由主管当局或通过适当机制确定的条件，合同外服务的时间应被算做服务期的一部分。
2. 根据由主管当局或适用的集体协议确定的条件，因参加认可的海事职业培训班或出于患病或受伤或因生育等原因造成的缺勤，应算做服务期的一部分。
3. 在年休假期间的报酬水平应为国家法律或条例或适用的海员就业协议中规定的海员正常报酬水平。对于受雇期短于1年的海员，或在雇用关系终止的情况下，休假的权利应按比例计算。
4. 下述情况不应算作带薪年假的一部分：
 - (a) 船旗国认可的公共和传统假日，不论其是否发生在带薪年假假期内；
 - (b) 在由各国主管当局或通过适当的机制确定的条件下，因患病或受伤或因生育而不能工作的期间；
 - (c) 在履行就业协议期间准许海员的短期上岸休息；以及
 - (d) 在由主管当局或通过各国适当的机制确定的条件下，任何类型的补休。

导则B2.4.2. 年休假的使用

1. 除非由条例、集体协议、仲裁决定或其他符合国家惯例的方式确定，年休假的休假时间应由船东在与有关海员或其代表协商并尽可能达成一致后确定。
2. 原则上海员应有权在其具有实质性联系的地点休假，该地点通常与其有权获得遣返去之地点相同。除非在海员就业协议或国家法律或条例规定的情况下，未经海员同意，不应要求海员在另一地点休其应享的年假。
3. 如果要求海员从本导则第2款所允许的地点以外开始休其年假，他们应有权免费旅行到其受雇或被招募的地点，以离其家较近者为准；补助以及其他直接相关的费用应由船东承担；旅行所花费的时间不应从海员应享的带薪年假中扣减。
4. 只有在极端紧急的情况下并取得海员的同意后才能将休年假的海员召回。

导则B2.4.3. 分段和累积休假

1. 各国主管当局或通过适当的机制可批准将年假分成几个部分，或将一年应享的此种年假与后来的一段休假累积在一起。
2. 除了本导则第1款的情形外，除非适用于有关船东和海员的协议另有规定，本导则所建议的带薪年假应为一段连续的期间。

导则B2.4.4. 未成年海员

1. 对于根据集体协议或海员就业协议在一艘前往国外的船上服务六个月或任何更短的时

间，并在该段时间内没有回到过其居住国，且在该航行之后的三个月中也不会回去的18岁以下未成年海员，应考虑特别的措施。此种措施可以包括，将其免费送回到其居住国原来的受聘地去休其在航行期间所获得的任何假期。

规则 2.5 – 遣返

目的：确保海员能够回家

1. 在守则所规定的情形和条件下，海员有权利得到遣返而不向他们收取费用。
2. 各成员国应要求悬挂其旗帜的船舶提供财政担保以确保海员根据守则得以合理遣返。

标准A2.5 – 遣返

1. 各成员国应确保悬挂其旗帜船舶上的海员在以下情形有权得到遣返：
 - (a) 如果当海员在国外时海员就业协议到期；
 - (b) 如果其海员就业协议：
 - (i) 被船东终止；或
 - (ii) 被海员出于合理的理由终止；以_____及
 - (c) 如果海员不再具备履行其就业协议中职责的能力或在具体情形下不能指望其履行这些职责。
2. 各成员国应确保在其法律和条例或其他措施中或在集体谈判协议中有适当的条款，规定：
 - (a) 海员有权根据本标准第1(b)和(c)款得到遣返的情形；
 - (b) 海员在有权得到遣返前在船上服务的最长期间。这段时间应少于12个月；以及
 - (c) 船东应同意给予的具体遣返权利，包括关于遣返的目的地、旅行方式、船东将负担的费用项目和将做出的其他安排方面的内容。
3. 成员国应禁止船东要求海员在开始受雇时预付遣返费用，禁止船东从海员的工资或其他收益中扣回遣返费用，除非根据国家法律或条例或其他措施或适用的集体谈判协议，海员出现严重失职而被遣返。
4. 国家法律和条例不得妨碍船东根据第三方契约性安排收回遣返费用的任何权利。
5. 如船东未能为有权得到遣返的海员安排遣返或负担其遣返费用：
 - (a) 船舶有权悬挂其旗帜的成员国的主管当局应安排有关海员的遣返；如果它未能这样做，海员将被遣返起程的国家或海员为其国民的国家可安排该海员的遣返，并向船舶所悬旗帜的成员国收回费用；
 - (b) 船舶所悬旗帜的成员国应能够向船东索回遣返海员发生的费用；
 - (c) 不论何种情况，均不得向海员收取遣返费用，本标准第3款规定的情况除外。
6. 考虑到包括《1999年国际扣船公约》在内的适用国际文件，根据本守则付出了遣返费用的成员国，可滞留或要求滞留有关船东的船舶，直至其按本标准第5款作出偿付。
7. 各成员国应为停靠在其港口或通过其领水或内水的船舶上工作的海员的遣返提供便利。
8. 特别是，成员国不得因为船东的财政状况或因船东不能或不愿意替换海员而拒绝任何海员得到遣返的权利。
9. 各成员国应要求悬挂其旗帜的船舶携带并向海员提供一份用适当的语言写成的有关遣返的适用国家规定。

导则B2.5 – 遣返

导则B2.5.1. 应享权利

1. 在以下情况下海员应享有得到遣返的权利：
 - (a) 在标准A2.5第1(a)款所覆盖的情况下，当根据海员就业协议的规定做出的通知期结束时；
 - (b) 在标准A2.5第1(b)和(c)款所覆盖的情况下：
 - (i) 因患病或受伤或其他健康问题需要其遣返且身体状况适于旅行时；
 - (ii) 在船舶失事时；

(iii) 在由于破产、变卖船舶、改变船舶登记或任何其他类似原因船东不能继续履行其作为海员雇用者的法律或契约义务时；

(iv) 在船舶驶往国家法律或条例或海员就业协议所界定的战乱区域而海员不同意前往的情况下；以及

(v) 根据仲裁裁定或集体协议而终止或中断雇用，或出于其他类似原因终止雇用。

2. 在根据本守则确定海员在有权得到遣返前在船上服务的最长时间时，应考虑到影响海员工作环境的多种因素。凡可行时，各成员国应视技术的变化和发展而减少这一时间，并可参考联合海事委员会就此事项所提出的建议。

3. 根据标准A2.5，在遣返方面将由船东承担的费用应至少包括以下项目：

(a) 到达根据本守则第6款选定的遣返目的地的旅费；

(b) 从海员离船时起至抵达遣返目的地时止的食宿费；

(c) 如果本国法律、条例或集体协议有规定，从海员离船时起至抵达遣返目的地时止的工资和津贴；

(d) 将海员个人行李30公斤运至遣返目的地的运输费；以及

(e) 必要时，提供医疗使海员身体状况适合前往遣返目的地的旅行。

4. 等待遣返所用的时间和遣返旅行时间不应从海员积累的带薪年假中扣减。

5. 应要求船东继续承担遣返的费用，直到有关海员到达本守则所规定的目的地，或在前往这些目的地之一的船舶上为其提供了合适的就业。

6. 成员国应要求船东负责通过适当和迅速的方式对遣返做出安排。通常的旅行方式应为乘坐飞机。成员国应规定海员可被遣返的目的地。目的地应包括可视为海员与之存在着实质性联系的国家，包括：

(a) 海员同意接受雇用的地点；

(b) 集_____体协议规定的地点；

(c) 海员的居住国；或

(d) 可能在聘用时双方同意的其他地点。

7. 海员应有权从规定的目的地中选择其将被遣返的地点。

8. 如果有关海员在国家法律或条例或集体协议规定的合理的时间内未提出遣返要求，其应享的遣返权利可能失效。

导则B2.5.2. 成员国实施

1. 对被困于外国港口等候遣返的海员应给予各种可能的实际援助，对于海员遣返受到延误的情况，外国港口的主管当局应确保立即视情通知船旗国和海员国籍国或居住国的领事或当地代表。

2. 各成员国应关注是否做出了妥善安排：

(a) 将那些由于非其自身责任的原因在外国港口被置于岸上的就业于悬挂外国旗帜的船舶的海员送回到：

(i) 有关海员受雇的港口；或

(ii) 海员的国籍国或居住国(视情而定)的一个港口；或

(iii) 经主管当局批准或在其他适当保障的前提下，有关海员和船长或船东之间同意的另一港口；

(b) 医治和照料由于在船上服务期间非因其自身故意行为不当而患病、受伤，导致其在外国港口被置于岸上的受雇于悬挂外国旗帜船舶的海员。

3. 首次出航国外的18岁以下未成年海员在船上服务至少四个月，若显示出不适应海上生活，应给予该未成年海员从设有船旗国或者其国籍或居住国领事馆的第一个合适的挂靠港口被免费遣返回国的机会。应向为该未成年海员签发准许其上船就业的有关当局报告任何此种

遣返情况及其原因。

规则2.6 – 船舶灭失或沉没时对海员的赔偿

目的：确保在船舶灭失或沉没时对海员进行赔偿

1. 海员有权就由于船舶灭失或沉没所造成的伤害、损失或失业得到充分的赔偿。

标准A2.6 – 船舶灭失或沉没时对海员的赔偿

1. 各成员国应制订规章，确保在任何船舶灭失或沉没的各种情况下，船东应就这种灭失或沉没所造成的失业向船上每个海员支付赔偿。

2. 本标准第1款所述的规章应不妨碍海员根据有关成员国关于船舶灭失或沉没而造成损失或伤害国家法律可能享有的其他权利。

导则B2.6. 船舶灭失或沉没时对海员的赔偿

导则B2.6.1. 失业赔偿的计算

1. 对因船舶灭失或沉没而造成的失业所给予的赔偿，在海员实属失业期间，应相等于就业协议中可支付工资的比率，但向任何一个海员支付的赔偿总额可仅限于两个月的工资。

2. 成员国应确保海员享有索取此种赔偿的法律救济，与其索取其服务期间的拖欠工资所享受的法律救济相同。

规则2.7 – 配员水平

目的：为了船舶运营的安全、高效和保安，确保海员在人员充足的船上工作 1. 各成员国应要求悬挂其旗帜的所有船舶考虑到海员的疲劳以及航行的性质和条件，在船上配有充足数目的海员以确保船舶的安全、高效操作，并充分注意到在各种条件下的保安。

标准A2.7 – 配员水平

1. 各成员国应要求悬挂其旗帜的所有船舶在船上配有充足的海员数目，确保船舶的安全和高效操作，并充分注意到保安。各船舶均应根据主管当局签发的最低安全配员证书或等效文件，并满足本公约的标准，从数量和资格角度配备充足的海员，确保在各种操作情况下船舶及其人员的安全和保安。

2. 在确定、批准或修改配员水平时，主管当局应考虑到避免或最大限度减少过度超时工作从而确保充分休息和限制疲劳的需要，以及适用的国际文件，特别是国际海事组织的文件中关于配员的原则。

3. 在确定配员水平时，主管当局应考虑到规则3.2和标准A3.2关于食品和膳食服务的所有要求。

导则B2.7. 配员水平

导则B2.7.1. 争议解决

1. 各成员国应维持一种调查和解决任何关于船上配员水平的申诉或争议的高效机制，或确认其得以维持。

2. 无论有无其他人员或当局的参与，船东和海员组织的代表应参与此种机制的运作。

规则2.8 – 海员职业发展和技能开发及就业机会

目的：促进海员职业发展和技能开发及就业机会

1. 各成员国应有促进海事部门的就业并鼓励在其领土内居住的海员的职业发展和技能开发以及更多就业机会的国家政策。

标准A2.8 – 海员职业和技能开发及就业机会

1. 为了向海运业提供稳定和胜任的劳动力，各成员国应制定鼓励海员职业发展和技能开发及海员就业机会的国家政策。

2. 本标准第1款所述政策的目标应为帮助海员增强其适任性、资格和就业机会。

3. 各成员国应在与有关的船东和海员组织协商后，为那些其船上职责主要涉及船舶的安全操作和航行的海员确定关于职业指导、教育和培训的明确目标，包括继续培训。

导则B2.8. 海员职业发展和技能开发及就业机会

导则B2.8.1. 促进海员职业发展和技能开发及就业机会的措施

1. 实现标准A2.8所列目标的措施可以包括：

- (a) 与船东或船东组织达成提供职业发展和技能培训的协议；或
- (b) 通过建立和维护合格海员的分类登记册或名单的方式做出促进就业的安排；或
- (c) 促进海员在船上和岸上进一步培训和教育的机会，提供技能开发和发展海员自身能力，从而获得并保持体面工作，改善个人就业前景并适应海运业技术和劳动市场状况的变化。

导则B2.8.2. 海员登记册

1. 如果采用登记册或名单来管理海员就业，则这些登记册和名单应按国家法律或惯例或通过集体协议所确定的方式，包括海员的所有职业类别。

2. 此种登记册或名单上的海员应优先受雇出海工作。

3. 应要求此种登记册或名单上的海员随时准备按国家法律或惯例或通过集体协议确定的方式工作。

4. 在国家法律或条例许可的范围内，应定期审查海员登记册或名单上的海员人数，使之达到符合航运业需要的水平。

5. 在此登记册或名单的总人数需要减少时，应考虑到有关国家的经济和社会状况，采取一切适当的措施，防止或最大限度地减小对海员的不利影响。

标题三、起居舱室、娱乐设施、食品和膳食服务

规则 3.1 – 起居舱室和娱乐设施

目的：确保海员在船上有体面的起居舱室和娱乐设施

- 1. 各成员国应确保悬挂其旗帜的船舶向工作和(或)生活在船上的海员提供并保持与促进海员的健康和福利一致的体面起居舱室和娱乐设施。
- 2. 实施本规则的守则中与船舶建造和设备有关的要求仅适用于本公约对有关成员国生效之日或以后建造的船舶。对于该日之前建造的船舶，《1949年船员起居舱室公约(修订)》(第92号)和《1970年船员起居舱室(补充规定)公约》(第133号)中规定的关于船舶建造和设备的要求在该日之前应根据有关成员国的法律或实践继续在其适用的范围内适用。一艘船舶在其龙骨铺设之日或当其处于类似建造阶段应被视为已建造。
- 3. 除非另有明文规定，守则修正案中与海员居住舱室和娱乐设施有关的任何要求应仅适用于修正案对有关成员国生效之日或以后建造的船舶。

标准A3.1 – 起居舱室和娱乐设施

1. 各成员国应通过法律和条例要求悬挂其旗帜的船舶：

(a) 满足最低标准，以确保在船上工作和(或)生活的海员的任何居住舱室安全、体面并符合本标准的相关规定；以及

(b) 经过检查并确保起初并持续符合这些标准；

2. 在制订并适用法律和条例来实施本标准时，主管当局在与有关船东和海员组织协商后，应：

(a) 根据在船上生活并工作的海员的具体需要，考虑到规则4.3及相关守则中关于保护健康和及安全及防止事故的规定，以及

(b) 充分考虑到本守则B部分所载的指导。

3. 在以下情形应进行规则5.1.4所要求的检查：

(a) 在登记一艘船舶或重新登记一艘船舶时；或

(b) 对船上的海员起居舱室作了实质性改动时。

4. 主管当局应特别注意确保实施本公约关于以下方面的要求：

- (a) 房间和其他起居舱室空间的尺寸;
- (b) 取暖和通风;
- (c) 噪音和振动及其他环境因素;
- (d) 卫生设施; 和
- (e) 照明; 和
- (f) 医务室。

5. 各成员国的主管当局应要求悬挂其旗帜的船舶满足本标准第6至17款中规定的船上起居舱室和娱乐设施最低标准。

6. 关于居住舱室的一般要求:

(a) 海员所有起居舱室具有充足的净高; 所有需要海员充分和自由移动的起居舱室的最低允许净高不得低于203厘米; 主管当局可准许在任何起居舱室或舱室的一部分酌量有限降低上述高度, 如果主管当局认为该降低:

(i) 是合理的; 且

(ii) 不会给海员带来不适;

(b) 起居舱室应予充分隔热;

(c) 在经修订的《1974年国际海上人命安全公约》(“SOLAS公约”)第2(e)和(f)条所定义的客船以外的船舶上, 卧室应位于船舶的中部或尾部的载重线以上, 但在特殊情况下, 因船舶的大小、类型或其预期的用途使卧室放在其他位置不可行, 卧室可放在船艏部, 但无论如何不得放在防撞舱壁之前;

(d) 在客船上以及在根据国际海事组织《1983年特殊用途船舶安全规则》及其后续版本而建造的特殊船舶(以下称为特殊用途船舶)上, 如果对照明和通风状况作出了满意的安排, 主管当局可准许将海员卧室放在载重线以下, 但无论如何不得置于紧贴工作通道之下;

(e) 卧室不得与货物和机器处所、厨房、仓库、烘干房或公共卫生区域直接相通; 将上述处所与卧室分开的舱壁部分和外部舱壁应使用钢材或其他经认可的材料有效地建造, 并具备水密和气密性;

(f) 用于建造内部舱壁、天花板和衬板、地板和铺设的材料应适合于其自身功用并有益于保证健康环境;

(g) 应提供适当的照明和充分的排水系统; 以及

(h) 起居舱室和娱乐设施及膳食服务设施应满足规则4.3以及守则的相关规定中关于保护健康和及安全及防止事故的要求, 充分考虑到防止海员被暴露于达到有害水平的噪音、振动和其他环境因素以及船上化学品中的风险, 并为海员提供一个可接受的职业和船上生活环境。

7. 关于通风和供暖的要求:

(a) 卧室和餐厅应通风良好;

(b) 除常年在温带地区航行不需要空调的船舶以外, 应为船舶的海员起居舱室、任何独立的无线电报务室和任何中央机器控制室配备空调设备;

(c) 所有盥洗处所应有直接通向露天的通风装置, 并与起居舱室的任何其它部分相独立; 以及

(d) 除专门在热带气候中航行的船舶外, 应通过适当的供暖系统提供充分的取暖。

8. 就照明的要求而言, 根据客船可能允许的特殊布置, 卧室和餐厅应有合适的自然采光, 并应配备足够的人工灯光。

9. 如果要求船上有卧室, 应适用以下关于卧室的要求:

(a) 在除客船以外的船舶上, 应为每一海员提供单独的卧室, 对于低于3000总吨的船舶或特殊用途船舶, 主管当局在与有关船东和海员组织协商后可准予免除此要求;

(b) 应为男海员和女海员提供分开的卧室;

- (c) 卧室应有足够的尺寸并配备适当的陈设，以保证合理的舒适及便于保持整洁；
- (d) 在所有情况下都应为每个海员提供单独的床位；
- (e) 每个床位的最小内部面积应为至少为198×80厘米；
- (f) 在单床位的海员卧室，地板面积应不小于：
 - (i) 在3,000总吨以下的船舶上，4.5平方米；
 - (ii) 在3,000总吨或以上但低于10,000总吨的船舶上，5.5平方米；
 - (iii) 在在10,000总吨或以上的船舶上，7平方米；
- (g) 但是，为了在3,000总吨以下的船舶、客船和特殊用途船舶上提供单床位的卧室，主管当局可允许减少地板面积；
- (h) 对于客船和特殊用途船舶以外的3,000总吨以下的船舶，卧室最多可容许两名海员居住；此类卧室的地板面积应不少于7平方米；
 - (i) 在客船和特殊用途船上，不担任高级船员职责的海员的卧室地板面积应不少于：
 - (i) 双人间，7.5平方米；
 - (ii) 三人间，11.5平方米；
 - (iii) 四人间，14.5平方米；
 - (j) 在特殊用途船舶上，卧室可容纳4人以上，此类卧室的地板面积不得小于每人3.6平方米；
 - (k) 在客船和特殊用途船舶以外的船舶上，对于担任高级船员职责的海员的卧室，如果不提供专用起居室或休息室，地板面积每人应不少于：
 - (i) 在3,000总吨以下的船舶上，7.5平方米；
 - (ii) 在3,000总吨或以上但低于10,000总吨的船舶上，8.5平方米；
 - (iii) 在10,000总吨或以上的船舶上，10平方米；
 - (l) 在客船和特殊用途船舶上，对担任高级船员职责的海员的卧室，如果不提供专用的起居室或休息室，每人所占的地板面积对于低级别的高级船员应不少于7.5平方米，对于高级别的高级船员应不少于8.5平方米；低级别的高级船员指_____操作级，高级别的高级船员指管理级；
- (m) 除卧室外，船长、轮机长和大副还应有相连的起居室、休息室或等效的额外空间。主管当局经与有关船东和海员组织协商后，可对3,000总吨以下的船舶免除此要求；
- (n) 对于每个居住者，家具应包括一个宽敞的衣柜(至少为475升)和空间不小于56升的抽屉或等效空间；如果抽屉设在衣柜里面，则衣柜的合计容积至少应为500升；柜内应设搁板，并能够由居住者上锁以确保隐私；
- (o) 每间卧室应备有一张桌子或书桌，可以为固定式的、折叠式的或可滑动式的，并按需要配备舒适的座位。

10.关于餐厅的要求：

- (a) 餐厅的位置应与卧室隔开，并应尽可能靠近厨房；主管当局在与有关的船东和海员组织协商后可对低于3,000总吨的船舶免除此要求；以及(b) 餐厅应足够大并且舒适，并在考虑到任一时间可能用餐的船员人数的基础上，配备适当的家具和设备(包括提供茶点的常开设施)；在适当时应配备分开的或共用的餐厅设施。

11.关于卫生设施的要求：

- (a) 船上的所有海员均应能够使用满足最低健康和卫生标准以及合理的舒适标准的卫生设施，为男海员和女海员应提供分开的卫生设施；
- (b) 在驾驶台和机器处所容易到达之处或靠近机舱控制中心处应设有卫生设施；主管当局在与有关的船东和海员组织协商后可对低于3,000总吨的船舶免除此要求；
- (c) 在所有船舶上，应在方便的位置为没有个人设施的海员每6名或以下至少提供一个厕所、一个洗脸池和一个浴盆和(或)淋浴；

(d) 除了客船以外，船上每个卧室均应配备带有流动冷热淡水的洗脸池，除非该洗脸池位于所提供的个人浴室中；

(e) 对于航行时间通常在四小时以内的客船，主管当局可考虑作出特殊安排或减少所要求的卫生设施数目；以及

(f) 所有盥洗场所均应有流动的冷热淡水。

12.就医务室的要求而言_____，航程时间超过3天、船上海员15人以上的船舶应设有独立的医务室，专供医疗使用。对从事沿岸航行的船舶，主管当局可放宽此项要求；在批准船上医务室时，主管当局应确保该设施在各种气候下都容易进出、为使用者提供舒服的居住条件并有助于其获得迅速和适当的照料。

13.应提供位置合适并有适当家具的洗衣设施。

14.所有船舶应根据其大小和船上海员的人数，在露天甲板上安排一块或数块具有充足面积的场地，供不当班的海员休息之用。

15.所有船舶应配备分开的或共用的船舶办公室，供甲板部和轮机部使用；

主管当局在与有关的船东和海员组织协商后可对低于3,000总吨的船舶免除此要求。

16.经常停靠蚊虫猖獗的港口的船舶应按主管当局的要求安装适当的设施。

17.为了所有海员的利益，在船上应提供适合于满足必须在船上工作和生活的海员的特殊需求的适当海员娱乐设施、福利设施和服务，同时考虑到规则4.3和相关守则中关于保护健康和及安全及防止事故的规定。

18.主管当局应要求由船长或在船长的授权下，在船上开展经常性的检查，以确保海员起居舱室干净、体面地适宜居住，并且被维护到良好的状态。每次此种检查的结果均应记录并在审核时可用。

19.对于需要对不同宗教和社会习惯的海员的利益给予一视同仁考虑的船舶，主管当局经与有关船东和海员组织协商后，可以允许对本标准进行适当的变动适用，条件是这种变动不会导致总体设施劣于实施本标准所带来的结果。

20.各成员国考虑到船舶的尺度和船上人员的数量，经与有关的船东和海员组织协商后，可以对200总吨以下的船舶免除本标准下述规定中的有关要求：

(a) 第7(b)、11(d)和13款；以及

(b) 第9(f)和(h)至(l)款，仅涉及地板面积。

21.关于本标准的要求作出的任何免除只有在标准明确准许，且只有在特定的环境下此种免除有充分明显的理由时才可作出，并应以保护海员的健康和及安全为前提。

导则B3.1. 起居舱室和娱乐设施

导则B3.1.1. 设计和建造

1. 卧室和餐厅的外部舱壁应适当地隔热。如果有可能在毗邻起居舱室或过道处会产生发热影响，厨房和其他发热处所的所有机器外罩和所有界限舱壁应予充分隔热。还应采取措施防止蒸气和(或)热水管道的发热影响。

2. 卧室、餐厅、娱乐室和起居舱室内的通道应适当隔热，以防止蒸气凝结或室温过高。

3. 舱壁表面和舱室天花板材料应为表面易于保持清洁的材料。不得使用容易隐藏害虫的构造方式。

4. 卧室和餐厅的舱壁和天花板应能够易于保持清洁并应使用耐久、无毒的浅色涂料装饰。

5. 所有海员起居舱室的甲板应为认可的材料和构造，其表面应能防滑、防潮并易于保持清洁。

6. 如果地板用复合材料制成，其与侧面的搭接应该严密，避免留下缝隙。

导则B3.1.2. 通风

1. 卧室和餐厅的通风系统应受到控制，以使空气的状况令人满意，并确保空气在任何季节

和任何气候下都有充分的空气流通。

2. 空调系统，无论其为中央空调还是单个空调，均应设计成：

(a) 根据户外大气条件使室内空气保持适宜的温度和相对湿度，并保证在全部空气调节的处所有充分的空气交换，并考虑海上作业的特点，避免产生过度的噪音或振动；以及

(b) 便于容易清洁和灭菌，以防止或控制疾病的传播。

3. 如果海员在船上生活或工作且情况需要，本导则前面各款要求的空调和其他通风设施工作所需动力应随时可用。但是，此动力不必由应急电源提供。

导则B3.1.3. 供暖

1. 如果海员在船上生活或工作且情况需要，海员起居舱室的供暖系统应一直开放。

2. 在所有要求配备供暖系统的船上，可用热水、热气、电力、蒸汽或等效方式供暖。但是，在起居舱室区域，不应使用蒸汽作为传热媒介。供暖设备应能在船舶于航行中可能遇到的正常气候和天气状况时，使海员起居舱室的温度保持在适当水平；主管当局应对须达到的标准作出规定。

3. 应设置取暖器和其他供暖装置，在必要时，应装保护罩以避免火灾、或对居住者构成危险 或带来不便。

导则B3.14. 照明

1. 在所有船舶里，应为海员起居舱室配备电灯。如果没有两个独立的照明电源，应通过适当建造的灯具或照明装置提供应急使用的附加照明。

2. 在卧室里，应在每个铺位的床头安装一个台灯。

3. 自然和人工采光的适当标准应由主管当局确定。

导则B3.1.5. 卧室

1. 船上应有充分的床位安排，使海员及可能与其同住的伴侣尽可能舒适。

2. 在船舶的尺寸、其所从事的航行活动及其布置使这样做合理可行时，卧室的规划和配备应带有包括一个卫生间的单独浴室，从而为居住者提供合理的舒适性并便于保持整洁。

3. 应尽实际可能，在安排卧室时将值班人员分开，避免使日间工作的海员与值班人员同住一间。

4. 对于担任见习高级船员职责的海员，每间卧室居住的人数不应超过2人。

5. 凡可行时，应考虑将标准A3.1第9(m)款中的设施待遇扩展到大管轮。

6. 在丈量地板面积时，应包括床铺位和储物柜、抽屉柜和座位所占空间。

不应包括那些不能有效地增加供自由移动的可用空间和不能用来放置家具的的小的和形状不规则的空间。

7. 不应使用超过两层的床铺；如果床位靠船侧摆放，若床位上方有舷窗，只应设置单层床位。

8. 如安置双层床，则下床在地面上的高度不应小于30厘米；上床应大约位于下床床板与天花板甲板梁底部的中间位置。

9. 床架及挡板(如果有的话)应使用经认可的材料，质地坚硬而光滑，不易腐蚀和隐藏害虫。

10. 如床架为管状材料，应将它们完全封闭，不留孔穴，以免害虫进入。

11. 每张床铺应配备带有缓冲底板的舒服床垫或包括弹簧底板或弹簧床绷在内的复合缓冲床垫。床_____垫和缓冲材料应采用经认可的材料。不得使用易于隐藏害虫的充填材料。

12. 如使用双层床，上铺床垫下的弹簧床绷下方应垫上一层防灰尘的底板。

13. 家具应使用光滑、坚硬、不易变形和腐蚀的材料制作。

14. 卧室内的舷窗应装有窗帘或等效物。

15. 每间卧室应备有一面镜子、存放盥洗用具的小柜、一个书架和足够数量的衣服挂钩。

导则B3.1.6. 餐厅

1. 餐厅既可以共用也可以分开。关于此事项的决定应在与海员和船东组织协商并经主管当局批准后作出。应考虑到诸如船舶的尺寸和海员不同的文化、宗教和社会需要等方面的因素。
2. 如果向海员提供分开的餐厅设施，则分开的餐厅应提供给：
 - (a) 船长和高级船员；和
 - (b) 见习高级船员和其他海员。
3. 在客船以外的船舶上，海员餐厅的地板面积应不少于按计划容纳人数每人1.5平方米。
4. 所有船舶的餐厅应配备固定式或移动式的餐桌和适当的座位，足以供最多人数的海员在任一时间使用。
5. 当海员在船上时，应随时提供：
 - (a) 一台位置方便且容量足够在该餐厅就餐的人使用的冰箱；
 - (b) 制作热饮料的设备；和
 - (c) 冷水设备。
6. 如果可用的餐具室不与餐厅直接相通，应提供充足的餐具柜和洗涤餐具的适当设备。
7. 桌面和椅面应为防潮材料。

导则B3.1.7. 卫生设施

1. 洗脸池和浴缸应具备适当的尺寸，用表面光滑，不易开裂、剥落或腐蚀的认可材料制成。
2. 所有厕所均应为认可的样式，有足够的冲水力或其它一些适合的冲洗方式，例如空气，随时可用且能够独立控制。
3. 一人以上使用的卫生设施应符合以下要求：
 - (a) 地板应为认可的耐久材料，防潮，并应配备有效排水；
 - (b) 隔板应选用钢材或其他认可的材料，至少在甲板以上23厘米水密；
 - (c) 室内应有充分的照明、供暖和通风；
 - (d) 厕所应位于卧室和盥洗室_____方便到达之处，但又要与之隔开，厕所门不应直接朝向卧室或卧室与厕所之间的唯一通道；但如果厕所位于总居住人数不到四人的两间卧室之间，则可执行后一项规定；以及
 - (e) 如同一舱室有不止一个厕所，应予充分遮挡，确保隐私。
4. 供海员使用的洗衣设施应包括：
 - (a) 洗衣机；
 - (b) 烘干机或具有足够加热和通风的烘干室；和
 - (c) 熨斗和熨衣板或其等效物。

导则B3.1.8. 医务室

1. 医务室的设计应便于会诊和进行医疗急救，并有助于防止传染性疾病的传播。
2. 入口、床位、照明、通风、取暖及供水的设计安排，应以保证病人的舒适和便于治疗为目的。
3. 所需病床的数量应由主管当局规定。
4. 应为医务室的使用者提供专用的卫生间，既可作为医务室的一部分也可就近设置。此类卫生间至少应包括一个厕所、一个洗脸池和一个浴盆或淋浴。

导则B3.1.9. 其他设施

1. 如果为轮机部人员提供单独的更衣室，这些更衣室应：
 - (a) 设在机器处所之外但易于进入机器处所的位置；和
 - (b) 配备个人衣柜以及通有流动冷热淡水的浴盆和(或)淋浴和洗脸池。

B3.1.10. 床具、餐具和杂项规定

1. 各成员国应考虑适用以下原则：

- (a) 船东应向在船上工作的全体海员提供洁净的床具和餐具供其在船上服务期间使用，当海员完成该船上的服务时，应有责任按船长规定的时间归还这些用品；
- (b) 床具应质量好，盘子、杯子和其他餐具应为认可的材料制成，便于清洗；以及
- (c) 船东应向全体海员提供毛巾、肥皂和卫生纸。

导则B3.1.11. 娱乐设施、邮件和上船探访安排

1. 对娱乐设施和服务应予经常审查，以保证其适应因海运业技术、操作和其它方面的发展所带来的海员需求的改变。
2. 娱乐设施的配备应至少包括一个书架和供阅读和书写设施，以及在实际可行时，游戏设施。
3. 涉及到娱乐设施的规划，主管当局应考虑设立一个小卖部。
4. 在可行时，还应考虑包括以下不向海员收费的设施：
 - (a) 一个吸烟室；
 - (b) 观看电视和收听广播；
 - (c) 放映电影，存片应足够航程期间使用，在必要时，每隔适当时间予以更换；
 - (d) 运动器械，包括锻炼器械、台式运动和甲板运动；
 - (e) 如可能，提供游泳设施；
 - (f) 藏有业务书籍和其他书籍的图书馆，其藏书量应够航程期间使用，并且每隔适当时间予以更换；
 - (g) 娱乐性手工设施；
 - (h) 电子设备例如收音机、电视机、录象机、DVD/CD播放机、个人电脑和软件以及磁带录音机；
 - (i) 凡适宜，只要不违反国家、宗教或社会习俗，在船上为海员提供酒吧；和
 - (j) 提供合理的船岸电话通信，电子邮件和互连网设施，如有这些设施，使用这些服务的任何收费额应合理。
5. 应尽力保证尽可能稳妥迅速地投递海员邮件。还应努力避免使海员在不得已转寄邮件时加付邮资。
6. 在国家和国际法律或条例允许的情况下，如果可能和合理，应考虑采取措施保证船舶在港口停留期间，从速批准海员的伴侣、亲属和朋友登船探视。此种措施应满足任何关于保安审查的考虑。
7. 应考虑有无可能在合理及可行的情况下允许海员的伴侣偶而陪伴其航海。此类伴侣应带有充分的事故和疾病保险；船东应为海员获得这种保险给予一切帮助。

导则B3.1.12. 防止噪音和振动

1. 居住和娱乐及膳食服务设施的位置应尽可能远离主机、舵机室、甲板绞盘、通风设备、取暖设备和空调设备以及其他有噪音的机器和装置。
2. 发出声音处所内的舱壁、天花板和甲板应使用隔音材料和其他适当的吸音材料制造和装修，并应为机器处所安装隔音的自动关闭门。
3. 在可行时，应在机舱和其他机器处所为机舱人员设立隔音的中心控制室。工作场所，例如机修间，应尽实际可能隔离普通机舱的噪音，并应采取减少措施减少机器运转时的噪音。
4. 工作和生活处所的噪音水平限制，应符合ILO关于暴露水平的国际导则，包括标题为《2001年工作场所环境因素》的ILO实用守则，以及在适用时，国际海事组织建议的具体保护，以及任何关于船上可接受噪音水平的修正和补充文件。适用文件的英文或船上工作语言的副本应随船携带并使海员能够使用。
5. 居住舱室或娱乐或膳食服务设施不应暴露于过度振动中。

起

规则 3.2 – 食品和膳食服务

目的：确保海员获得根据规范的卫生条件提供的优质食品和饮用水

1. 各成员国应确保悬挂其旗帜的船舶随船携带并供应充分满足船舶需求的质量、营养价值和数量均合适的食品和饮用水，同时考虑到不同的文化和宗教背景。
2. 在海员受雇期间，应为船上的海员免费提供食物。
3. 作为负责食品准备的船上厨师而受雇的海员必须就其所担任的职位经过培训并取得资格。

标准A3.2 – 食品和膳食服务

1. 各成员国应通过法律和条例或其他措施，为悬挂其旗帜的船舶供应给海员的食品和饮用水的数量和质量及适用于各餐的膳食标准规定最低标准，并应开展教育活动促进对该标准的认识和实施。
2. 各成员国应确保悬挂其旗帜的船舶满足以下最低标准：
 - (a) 考虑到船上海员人数、其与食物相关的宗教要求和文化习惯、以及航行的时间和性质，供应在数量、营养价值、质量和品种方面均为适当的食品和饮用水；
 - (b) 设置并装备膳食服务部门，以便为海员提供在良好卫生条件下准备和服务的充分、多品种和有营养的餐食；以及
 - (c) 膳食服务人员应就其职责接受过适当培训和指导。
3. 船东应确保以船上厨师的身份受雇的海员必须按有关成员国的法律和条例所规定的要求接受过培训、合格并胜任其职位。
4. 本标准第3款中的要求应包括完成主管当局批准或认可的培训课程，涉及实用厨艺、食品和个人卫生、食品储存、备料管理和环境保护以及膳食健康和安全的。
5. 在船舶营运的规定配员少于10人的船上，由于船员数目或航行特点，主管当局可能不要求配备完具有正式资格的厨师，对厨房加工食品的任何人员均应在包括食品和个人卫生以及船上处理和储存食品等方面受到过培训或指导。
6. 在极其必要的情况下，主管当局可签发特免证明，允许不具备正式资格的厨师在规定的有限时间内为某特定船舶服务，直到下一个方便的挂靠港或时间不超过一个月，条件是获发特免证明的人员在包括食品和个人卫生以及船上处理和储存食品方面受到过培训或指导。
7. 根据标题五中的持续符合程序，主管当局应要求由船长或经船长授权，在船舶上对以下方面开展有记录的经常性检查：
 - (a) 食品和饮用水供应；
 - (b) 用于储存和处理食物和饮用水的所有场所和设备；以及
 - (c) 用于准备和供应餐食的厨房或其他设备。
8. 不得雇用或聘用18岁以下的海员担任船上厨师工作。

导则B3.2. 食品和膳食服务

导则B3.2.1. 检查、教育、研究和出版

1. 主管当局应与其他相关机构和组织合作，收集有关食品营养和食品购买、储存、保存、烹调和服务的方法方面的最新信息，并特别注意船上膳食服务的要求。此类信息应免费或以合理的价格向专事供应船用食品或设备的生产厂和经销商、船长、管事和厨师以及有关船东和海员组织提供。为此目的，应利用手册、小册子、招贴画、图表或在专业期刊上登载广告等适当的普及手段。
2. 主管当局应发布建议，以避免食物浪费，促进保持良好的卫生标准，并确保工作安排中的最大实际方便。
3. 主管当局应与有关组织和机构共同制定关于旨在保证适当的食品供应和膳食服务的方法的教育性材料和船上信息。

4. 主管当局应与涉及食品和健康问题的有关船东和海员组织以及有关国家和地方当局密切合作，并在必要时，可利用上述当局的服务。

导则B3.2.2. 船上厨师

1. 海员应满足以下条件才有资格成为船上厨师：

(a) 在海上服务的时间达到了主管当局确定的最低期限，考虑到现有的相关资格和经验，此期限可有所变化；

(c) 通过了主管当局规定的考试或通过了经认可的厨师培训课程的等效考试。

2. 可直接由主管当局或在其监督下由经认可的烹饪学校开展规定的考试并颁发证书。

3. 主管当局应规定，在适宜时，承认由批准了本公约或《1946年船上厨师发证公约》(第69号)的其他成员国或其他认可机构签发的船上厨师资格证书。

标题四、健康保护、医疗、福利和社会保障保护

规则 4.1 – 船上和岸上医疗

目的：保护海员健康并确保其迅速得到船上和岸上医疗

1. 各成员国应确保在悬挂其旗帜船舶上的所有海员均被保护其健康的充分措施所覆盖，并且他们在船上工作期间能够得到迅速和适当的医疗。

2. 按本规则第1款所提供的保护和医疗原则上不由海员支付费用。

3. 各成员国应确保在其领土内的船舶上需要紧急医疗的海员能够使用成员国的岸上医疗设施。

4. 守则中规定的船上健康保护和医疗要求包括旨在向海员提供尽可能相当于岸上工人能够得到的健康保护和医疗的措施标准。

标准A4.1 – 船上和岸上医疗

1. 各成员国应确保采取措施向在悬挂其旗帜的船舶上工作的海员提供健康保护和医疗，包括必需的牙科治疗，这些措施应：

(a) 保证将任何与海员职责相关的关于职业健康保护和医疗的一般规定以及专门针对船上工作的特殊规定适用于海员；

(b) 保证向海员提供尽可能相当于岸上工人一般能够得到的健康保护和医疗，包括迅速使用诊断和治疗所必需的药品、医疗设备和设施，以及利用医疗信息和医疗专业技能；

(c) 凡可行，在停靠港不延误地给予海员去看合格医生或牙医的权利；

(d) 在与成员国国家法律和惯例一致的限度内，保证免费向船上海员或在外国港口下船的海员提供健康保护和医疗；以及

(e) 不局限于患病或受伤海员的治疗，同时还应包括预防性措施，如促进健康和保健教育计划。

2. 主管当局应通过一个标准的海员医疗报告表格，供船长和相关的岸上和船上医疗人员使用。填好后的该表格及其内容应予保密，只应用于方便海员的治疗。

3. 各成员国应通过法律和条例对悬挂其旗帜的船舶规定船上医务室及医疗设施和设备以及培训的要求。

4. 国家法律或条例最低限度应规定以下要求：

(a) 所有船舶均应携带医药箱、医疗设备和医疗指南，具体内容应由主管当局规定并受到主管当局的定期检查；国家要求应考虑到船舶类型、船上人员的数量及航次性质、目的地和航程以及相关的国家和国际的建议医疗标准；

(b) 载员100人或以上，通常从事3天以上国际航行的船舶应配备一名医生负责提供医疗。国家法律或条例还应考虑到诸如航行的时间、性质和条件以及船上海员人数等因素，规定哪些其他船舶也应要求配备一名医生。

(c) 应要求不配备医生的船舶，要么在船上至少有一名海员，其一部分正式职责是负责医疗

和管理药品，要么船上至少有一名海员胜任提供医疗急救；

不是专职医生但负责船上医疗的人员应该满意地完成了符合经修正的

《1978年海员培训、发证和值班标准国际公约》（《STCW公约》）要求的培训；被指定提供医疗急救的海员应满意地完成了符合《STCW公约》要求的医疗急救培训。国家法律或条例应规定所要求的认可培训水平，并特别注意到诸如航行时间、性质和条件以及船上海员的数量等因素；以及

(d) 主管当局应通过一个预先安排的机制，保证船舶在海上能够每天24小时均可得到通过无线电或卫星通讯提供的医疗指导，包括专家指导。医疗指导，包括船舶与岸上提供医疗咨询的机构通过无线电台或卫星通讯进行的医疗信息沟通，均应由所有船舶免费使用，无论其悬挂哪一国旗帜。

导则B4.1. 船上和岸上医疗

导则B4.1.1. 医疗的提供

1. 在确定不要求配备医生的船舶上将提供的医疗培训水平时，主管当局应要求：

(a) 通常能够在8小时内获得合格的医疗和医疗设施的船舶应至少有一名指定海员接受过《STCW公约》所要求的经认可的医疗急救培训，使其能够在船上可能发生事故或出现疾病时立即采取有效行动和采用通过无线电或卫星通信获得的医疗建议；以及

(b) 所有其他船舶应至少有一名指定的海员接受过《STCW公约》所要求的经认可的培训，包括实际训练以及诸如静脉治疗这类抢救技能的培训，这些培训使有关人员能有效参与船舶海上医疗援助协调活动，并能在病号或伤员可能继续留在船上期间，向他们提供符合标准的医疗。

2. 本导则第1款所述的培训应建立在以下文件最新版本的内容的基础上：《国际船舶医疗指南》、《用于涉及危险品事故的医疗急救指南》、《指导文件.国际海事培训指南》，以及《国际信号规则》的医疗部分及类似的国家指南。

3. 本导则第1款所述的人员和主管当局可能要求的其他海员，每隔5年左右应参加进修课程，以保持和增加其知识与技能并适应新的发展。

4. 船上医药箱及其内容以及医疗设备和医疗指南应由主管当局指定负责人员妥善维护，并每隔不超过12个月进行定期检查。这些人员应确保核对全部药品的标签、失效日期和存放条件及其用法用量，并确保所有设备功能合乎要求。在通过或审定国内使用的船舶医疗指南以及在确定医药箱内的药品和医疗设备时，主管当局应考虑此领域的国际建议，包括最新版本的《国际船舶医疗指南》和本导则第2款所述的其他指南。

5. 如果属危险品的货物尚未列入最新版本的《用于涉及危险品事故的医疗急救指南》，应向海员提供关于该物质的性质、存在的风险、必要的个人防护装置、相关的医疗程序和专用解毒剂方面的必要信息。凡船舶载运危险品时，船上应备有此类专用解毒剂和个人保护装置。此信息应纳入到规则4.3和相关守则规定所述的船舶职业安全和健康的政策和计划中。

6. 所有船舶均应备有一份最新的能够获得医疗指导的无线电台的完整清单；并且，如果装备了卫星通讯系统，则还应备有一份最新的能获得医疗指导的岸上地面站的完整清单。应指导负责船上医疗或医疗急救的海员使用船舶医疗指南以及最新版《国际信号规则》的医疗部分，以使他们明白提供指导的医生所需的信息类型以及所收到的指导意见。

导则B4.1.2. 医疗报告表格

1. 本守则A部分所要求的标准海员医疗报告表格应设计成便于在海员生病或受伤时，在船舶与岸上之间交换有关该海员的医疗及相关信息。

导则B4.1.3 - 岸上医疗

1. 用于治疗海员的岸上医疗设施应充分符合其目的。医生、牙医和其他医务人员应具备合适的资格。

2. 应采取措施确保海员在港口时能够:

- (a) 在患病或受伤时得到门诊治疗;
- (b) 在必要时住院治疗; 以及
- (c) 得到牙病治疗的便利, 特别是在紧急情况下。

3. 应采取适当措施便利患病海员的治疗。特别是, 应没有困难地立即接受海员进入岸上的诊室和医院, 不论其国籍和宗教信仰, 并在可能时, 提供旨在保证必要的连续治疗安排, 以补充海员可用的医疗设施。

导则B4.1.4 - 对其他船舶的医疗援助和国际合作

1. 各成员国应充分考虑参与健康保护和医疗的援助、项目和研究领域的国际合作。此种合作可包括:

- (a) 按照经修订的《1979年海上搜寻与救助国际公约》和《国际航空和海上搜寻与救助(IAMSAR)手册》, 发展和协调搜寻和救助力量, 并通过定期船位报告制度、救助协调中心和应急直升飞机服务等手段, 迅速安排船上重病号或重伤员的海上治疗帮助和撤离;
- (b) 充分利用载有医生的所有船舶并向海上派驻能够提供医院和救助设施的船舶;
- (c) 汇编和保持一份世界范围内能向海员提供应急医疗的医生和医疗设施的国际名录;
- (d) 安排海员上岸进行紧急治疗;
- (e) 根据负责医生的医疗建议并考虑海员本人的愿望和需要, 尽可能将在国外住院的海员遣返回国;
- (f) 根据负责医生的医疗建议并考虑海员本人的愿望和需要, 在遣返期间为海员提供个人帮助;
- (g) 努力建立海员健康中心, 以便:

- (i) 对海员的健康状况、医疗和预防性保健问题开展研究; 以及
- (ii) 培训从事海事医学的医疗和健康服务人员;
- (h) 搜集和评估有关海员职业事故、疾病和伤亡的统计资料, 把这些统计资料纳入国家现行的包括其他各类工人的职业事故和疾病的统计资料系统中并为之协调;
- (i) 组织技术情报、培训材料和教学人员的国际交流, 以及国际培训课程、研讨会和工作组;
- (j) 在港口向所有海员提供专门的治疗和预防性健康和医疗服务, 或使他们能得到一般性的保健、医疗和康复服务; 以及
- (k) 根据已故海员最近亲属的意愿, 视情况尽早安排将已故海员遗体或骨灰运回。

2. 海员健康保护和医疗领域的国际合作应以成员国间的双边或多边协议或协商为基础。

导则B4.1.5 - 海员的受赡养人

1. 若不存在其范围包括普通工人及其受赡养人的医疗服务, 在发展此种服务之前, 各成员国应采取措施保障海员在其领土内居住的受赡养人得到妥善和充分的医疗。并应将其为此目的而采取的措施通报国际劳工局。

规则4.2 - 船东的责任

目的: 确保在因就业而产生的疾病、受伤或死亡导致的经济后果方面对海员予以保护

- 1. 针对海员根据其就业协议在船上服务期间发生的或在此种协议下就业所引起的疾病或受伤的经济影响, 各成员国应根据守则确保悬挂其旗帜的船舶上存在向在船上就业的海员提供从船东那里获得实质性援助和支持的权利的措施。
- 2. 本规则不影响海员可能寻求的任何其他法律救济。

标准A4.2 - 船东的责任

1. 各成员国应通过法律和条例, 要求悬挂其旗帜的船舶的船东根据以下最低标准, 对船上工作的所有海员的健康保护和医疗负责:

- (a) 对于在其船上工作的海员，船东应有责任对海员从开始履行职责之日起到其被视为妥善遣返之日期间所发生的或源自这些日期期间的就业的疾病和受伤承担费用；
 - (b) 船东应提供财务担保，保证对海员因工伤、疾病或危害而死亡或长期残疾的情况提供国家法律或海员就业协议或集体协议所确定的赔偿；
 - (c) 船东应有责任支付医疗费用，包括治疗及提供必要的药品和治疗设备，以及在外的膳宿，直到该患病或受伤海员康复，或直到该疾病或机能丧失被宣布为永久性的；以及
 - (d) 如果发生海员受雇期间在船上或岸上死亡的情况，船东应有责任支付丧葬费用。
2. 国家法律或条例可以把船东支付医疗和膳宿费用的责任限制在从受伤或患病之日起不少于16周的期限内。
 3. 如果疾病或受伤造成工作能力丧失，船东应有责任：
 - (a) 只要患病或受伤海员还留在船上或者在海员根据本公约得到遣返以前，向其支付全额工资；以及
 - (b) 从海员被遣返或到达上岸之时起直到身体康复，或直到有权根据有关成员国的法律获得保险金(如果早于康复的话)，按照国内法律或条例或集体协议的规定向其支付全额或部分工资。
 4. 国家法律或条例可将船东向一名离船海员支付全部或部分工资的责任限制在从患病或受伤之日起不少于16周的期限内。
 5. 国家法律或条例可在以下情况下排除船东的责任：
 - (a) 在船舶服务之外发生的其他受伤；
 - (b) 受伤或患病是因患病、受伤或死亡海员的故意不当行为所致；以及
 - (c) 在接受雇用前故意隐瞒的疾病或病症。
 6. 只要此种责任由公共当局承担，国家法律或条例可免除船东支付船上医疗费用及膳宿和丧葬费用的责任。
 7. 船东或其代表应采取措施保护患病、受伤或死亡海员留在船上的财物并将其归还给海员或其最近亲属。

导则B4.2. 船东的责任

1. 标准A4.2第3(a)款所要求的支付全额工资可不包括奖金。
2. 国家法律或条例可以规定：从患病或受伤海员能够根据疾病强制保险计划、事故强制保险计划或工人事故赔偿计划索取医疗保险之日起，船东不再对支付其费用负_____有责任。
3. 如果根据有关社会保险和工人赔偿的法律或条例可对死亡海员支付丧葬补助，国家法律或条例可规定由一保险机构偿付船东已支付的费用。

规则4.3 – 保护健康和及安全及防止事故

目的：确保海员的船上工作环境有利于职业安全和健康

1. 各成员国应确保悬挂其旗帜的船舶上的海员得到职业健康保护，并且在一个安全和卫生的环境下在船上生活、工作和培训。
2. 各成员国应在与船东和海员的代表性组织协商后，并考虑到国际组织、国家管理机关和海运业的组织所建议的适用守则、导则和标准，为悬挂其旗帜的船舶制订和颁布关于职业安全和健康管理的国家导则。
3. 各成员国应通过国家法律和条例及其他措施处理守则中规定的事项，同时考虑相关的国际文件，并为悬挂其旗帜的船舶规定职业安全和健康保护及防止事故的标准。

标准A4.3 – 保护健康和及安全及防止事故

1. 根据规则4.3第3款通过的法律和条例或其他措施应包括以下主题：
 - (a) 在悬挂其旗帜的船舶上通过和有效实施并促进职业安全和健康政策和计划，包括风险评

估及培训和指导海员；

(b) 采取合理预防措施，防止船上的职业事故及伤害和疾病，包括减少和防止置身于有害水平的环境因素和化学品中的风险以及由于使用船上设备和机械而可能引起的伤害和疾病的风险；

(c) 船上防止职业事故、伤害和疾病及确保不断改善职业安全与健康保护的计划，让海员代表和所有其他有关人员参与其实施，同时考虑到预防性的措施，包括工程和设计控制、对成组或独立的任务采取替代工序或程序以及使用个人防护设备等；以及

(d) 关于检查、报告和纠正不安全的状况的要求以及关于调查和报告船上安全事故的要求。

2. 本标准第1款所述的规定应：

(a) 考虑到涉及一般性和具有特殊风险的职业安全与健康保护的相关国际文件，并应针对那些可能适用于海员工作，特别是那些海上就业所特有的与防止职业事故、伤害和疾病有关的所有事项；

(b) 明确规定船东、海员和其他有关人员遵守适用的标准和船上职业安全与健康政策和计划的义务并特别注意18岁以下海员的安全和健康；

(c) 规定船长和(或)船长指定的人员的职责，以承担履行和实施船舶的职业安全与健康方针和计划的具体责任；以及

(d) 规定船上被任命或选举为安全代表参与船舶安全委员会的海员的权威。在有5名或以上海员的船上应成立此委员会。

3. 规则4.3第3款中所述的法律和条例及其他措施，应与有关船东和海员的代表组织协商予以定期审查，并在必要时加以修订，以便考虑到技术和研究方面的变化，从而促进对职业安全与健康政策和计划的不断改善，并为悬挂其旗帜船舶上的海员提供一个安全的职业环境。

4. 符合适用的国际文件中关于船上工作场所中危害的可接受水平的要求以及关于制订和实施船上职业安全与健康政策和计划的要求，应被视为满足了本公约的要求。

5. 主管当局应确保：

(a) 考虑到国际劳工组织关于报告和记录职业事故和疾病的指导，使职业事故、伤害和疾病得到充分报告；

(b) 此类事故和疾病的全面统计材料得以保持、分析和公布，并且在适宜时，对总体趋势和所确定的危害进行跟踪研究；以及

(c) 对职业事故开展调查。

6. 职业安全与健康事项的报告和调查的安排应确保海员的个人资料得到保护，并应考虑到国际劳工组织关于此事项提供的指南。

7. 主管当局应与船东和海员组织合作，采取措施使所有海员注意有关船上特殊危险的信息，例如通过张贴包含相关指导的正式通知。

8. 主管当局应要求船东利用来自其船舶的统计资料和主管当局提供的一般性统计资料开展职业安全与健康管理的风险评估。

导则B4.3. 保护健康和安全及防止事故

导则B4.3.1. 关于职业事故、伤害和疾病的规定

1. 标准A4.3中的规定应考虑到标题为《1996年海上和港口防止船上事故》的ILO实用守则及其以后的版本，以及关于职业安全与健康保护的其他相_____关的ILO和其他国际标准、指南和行为守则，包括其可能确定的任何暴露水平。

2. 主管当局应确保关于职业安全与健康管理的国家指南要特别涉及以下事项：

(a) 一般和基本规定；

(b) 船舶结构特征，包括出入通道和与石棉有关的风险；

(c) 机器；

- (d) 海员可能会接触到的任何高温或低温表面的影响；
- (e) 工作场所和船上起居舱室中的噪音影响；
- (f) 工作场所和船上起居舱室中的振动影响；
- (g) 工作场所和船上起居舱室内除(e)和(f)项中所述以外的环境因素的影响，包括吸烟的影响；
- (h) 甲板上面和下面的特别安全措施；
- (i) 装卸设备；
- (j) 防火和灭火；
- (k) 锚、锚链和绳索；
- (l) 危险货物和压载；
- (m) 海员个人防护设备；
- (n) 在封闭处所工作；
- (o) 疲劳对身心的影响；
- (p) 毒品和酒精依赖的影响；
- (q) 防止和预防艾滋病毒/艾滋病；以及
- (r) 应急和事故反应。

3. 关于本导则第2款所述项目的风险评估和减少危险的措施应考虑到：身体方面的职业健康影响，包括人工装卸货物、噪音和振动；化学和生物方面的职业健康影响；心理方面的职业健康影响；疲劳的身心健康影响以及职业事故。必要的措施应充分考虑到预防性原则，根据这一原则，最重要的是从源头降低风险，使工作适合于个人，特别是关于工作场所的设计，优先考虑用无危险或危险性小的设计来取代危险的设计，然后再考虑海员的个人防护设备。

4. 此外，主管当局应确保特别考虑到以下方面对健康和安全的影響：

- (a) 应急和事故反应；
- (b) 毒品和酒精依赖的影响；以及
- (c) 防止和预防艾滋病毒/艾滋病。

导则B4.3.2. 噪音问题

1. 主管当局应与主管的国际机构和有关船东和海员组织的代表一起，以尽实际可能改进保护海员免受置身于噪音中的不利影响为目标，不断审议船上的噪音问题。
2. 本导则第1款中所述的审议应考虑到置身于过度的噪音中对海员的听觉、健康和舒适产生的不利影响，以及为减少船上噪音、保护海员需规定或建议的措施。需要考虑的措施应包括：
 - (a) 向海员讲解长时间置身于高分贝噪音中可能对听觉和健康造成的危害，以及噪音防护装置和器材的妥善使用；
 - (b) 凡必要时向海员提供经认可的听觉保护设备；以及
 - (c) 进行风险分析并减少所有居住舱室及娱乐和膳食服务设施以及机舱和其他机器处所的噪音水平。

导则B4.3.3. 振动问题

1. 主管当局应与主管的国际机构和有关船东和海员组织的代表一起，并适当考虑到相关的国际标准，以尽实际可能改进保护海员免受振动的不利影响为目标，不断审议船上的振动问题。
2. 本导则第1款中所述的审议应包括置身于过度的振动中对海员健康和舒适的影响，以及为减少船上振动保护海员需规定或建议的措施。需要考虑的措施应包括：
 - (a) 向海员讲解长时间置身于振动中对其健康的危害；
 - (b) 如必要，向海员提供认可的个人保护设备；以及
 - (c) 进行风险分析并根据标题为《2001年工作场所的环境因素》的ILO实用守则及其任何后续修订本采取措施，减少所有居住舱室及娱乐和膳食服务设施内的振动，并考虑到置身于这

些场所内的振动和置身于生活场所内的振动之间的区别。

导则B4.3.4 船东的责任

1. 一般而言，任何关于船东须提供防护性设备或其他防止事故的保障措施
的义务，都应配套以要求海员使用此设备和要求海员遵守有关防止事故和健康保护措施的规定。
2. 还应考虑《1963年机器防护公约》(第119号)第7和11条以及《1963年机器防护建议书》(第118号)的相应规定，根据这些规定，雇主有责任确保符合对使用的机器进行适当的防护、防止使用无保护装置机器的要求；而工人则有责任不使用未安保护装置的机器，亦不得损坏这些保护装置。

导则B4.3.5 报告和统计数据收集

1. 一切职业事故以及职业伤害和疾病均应报告，从而能够对其开展调查以及保持、分析和公布完整的统计数据，并应考虑到保护有关海员的个人数据。报告不应局限于伤亡事故或涉及到船舶的事故。
2. 本导则第1款中所述的统计数据应包括职业事故及职业伤害和疾病的次数、性质、原因和影响，并如果可行，应明确指出事故发生在船上的什么岗位、事故的类型以及在海上还是在港口。
3. 各成员国应充分考虑到国际劳工组织可能业已确立的任何记录海员事故的国际制度或模式。

导则B4.3.6 调查

1. 主管当局应对所有造成人命损失或严重个人伤害的职业事故及职业伤害和疾病，以及国家法律或条例可能规定的其他事件的原因和当时的情况进行调查。
2. 应考虑将以下内容列入调查项目：
 - (a) 工作环境，如作业场地、机器布置、出入通道、照明和工作方法；
 - (b) 不同年龄组发生职业事故及职业伤害和疾病的事件；
 - (c) 船上环境产生的特殊的生理或心理问题；
 - (d) 船上的体力消耗，特别是工作量增加引起的体力消耗所产生的问题；
 - (e) 技术进步带来的问题和后果及其对船员组成的影响；和
 - (f) 任何人为失误产生的问题。

导则B4.3.7 国家保护和预防计划

1. 为了给促进职业安全和健康保护并防止由于海上就业的特有危害而发生的事故、伤害和疾病的措施打下坚实的基础，应对统计结果所揭示的总趋势以及各种危害进行研究。
2. 在组织实施促进职业安全和健康保护的保护和预防计划时，应使主管当局、船东和海员或其代表及其他适当部门可以发挥积极作用，包括采用诸如信息通报会、关于有潜在危害的工作场所环境因素和其他危害的最高接触水平的船上指南、或系统性风险评估过程的结果等方式。特别是应成立由有关船东组织和海员组织的代表参加的全国性或地方性职业安全和健康保护及防止事故联合委员会或特设工作组和船上委员会。
3. 如果在公司的层面上开展此类活动，应考虑在该船东的船舶上的任何安全委员会中都有海员的代表参加。

_____导则B4.3.8 保护和预防计划的内容

1. 应考虑在导则B4.3.7第2款中所述委员会和其他机构的职能中包括以下内容：
 - (a) 制订职业安全和健康管理系统和防止事故发生的规定、规章和手册的国家导则和政策；
 - (b) 组织职业安全和健康保护及防止事故的培训和计划；
 - (c) 通过电影、宣传画、通知和小册子等形式，组织对职业安全和健康保护及防止事故进行宣传；以及

(d) 散发有关职业安全与健康保护及防止事故的材料和信息，以便让在船上工作的海员们得到。

2. 负责起草有关职业安全与健康保护及防止事故措施或建议做法的人员，应考虑到国内有关当局或组织或国际组织所通过的有关规定或建议。

3. 在制定关于职业安全与健康保护及防止事故的计划时，各成员国应充分考虑到国际劳工组织可能业已出版的关于海员安全和健康的任何实用守则。

导则B4.3.9 - 职业安全与健康保护及防止职业事故的指导

1. 应根据船舶及其设备的类型和尺度的发展，以及在配员实践、国籍、语言和船上工作组织等方面发生的变化，定期审议标准A4.3第1(a)款中所述的培训大纲，对其加以更新。

2. 有关职业安全与健康保护及防止事故的宣传应持续不断。宣传可采取如下形式：

(a) 在海员职业培训中心或可能时在船上放映教育诸如电影等视听材料；

(b) 在船上张贴宣传画；

(c) 在海员阅读的期刊上登载关于海上就业中的危害以及关于职业安全与健康保护及防止事故措施的文章；以及

(d) 组织专题宣传运动利用各种宣传媒体来教育海员，包括对安全工作实践的宣传推广。

3. 本导则第2款所述的宣传工作应考虑到船上海员的不同民族、语言和文化。

导则B4.3.10 - 未成年海员的安全和健康教育

1. 安全和健康的条例应提及有关上岗之前和工作期间须进行体格检查的一般规定以及可能适用于海员工作特点的有关工作中防止事故和健康保护的规定。这些规章还应明确规定尽量减少未成年海员在履行职责过程中遇到的职业危险的措_____施。

2. 除非未成年海员经主管当局认可充分具备相关的技能资格，条例应规定一些限制，防止未成年海员在没有适当的监督和教育的情况下从事某些存在特别事故风险或对其健康或发育有不利影响，或对成熟程度、工作经验和技能有特殊要求的工作。在确定条例中需要加以限制的工作类型时，主管当局可特别考虑到涉及以下方面的工作：

(a) 搬起、挪动或运送重荷或重物；

(b) 进入锅炉、液舱和隔离舱；

(c) 置身于有害水平的噪音和振动中；

(d) 操作起重机械或其他动力设备或器械，或向操作此类机械的人员发信号；

(e) 操作系泊或拖缆或锚具；

(f) 索具作业；

(g) 恶劣天气中在高处或甲板上工作；

(h) 夜间值班；

(i) 电气设备维护；

(j) 接触有潜在危害的物质，或诸如危险或有毒物质等有害的物理试剂，及受到电离辐射；

(k) 清洗厨房机械；和

(l) 操作或负责小艇。

3. 主管当局应采取或通过适当机制采取切实措施使未成年海员注意关于船上防止事故和保护其健康的信息。这些措施可包括适当的课程讲授、针对未成年海员的官方防止事故宣传、以及对未成年海员的专业指导和监督。

4. 在陆地和船上对未成年海员的教育和培训应包括关于酗酒和吸毒及其他潜在有害物质对其身心健康的危害作用以及与艾滋病毒/艾滋病有关的风险和担忧及其他存在健康风险的活动的指导。

导则B4.3.11 . 国际合作

1. 在政府间和其他国际组织的适当帮助下，各成员国应相互合作，在促进职业安全与健康

保护及防止事故方面尽最大可能采取统一行动。

2. 在根据标准A4.3制定促进职业安全和健康保护及防止事故的计划时，成员国应充分考虑到国际劳工组织出版的行为守则和国际组织的适当标准。

3. 各成员国应注意到在不断促进与职业安全和健康保护及防止职业事故有关的活动方面进行国际合作的必要性。此类合作可采取以下形式：

- (a) 为_____统一有关职业安全和健康保护及防止事故的标准和保障而作出的双边或多边安排；
- (b) 交换关于影响海员的特殊风险和关于职业安全和健康保护及防止事故的方法方面的信息；
- (c) 根据船旗国的国家规定，在设备测试以及检查方面提供帮助；
- (d) 在编制和传播职业安全和健康及防止事故的规定、规则或手册的过程中开展合作；
- (e) 在培训材料的制作和使用方面开展合作；以及
- (f) 在对海员进行职业安全和健康保护及防止事故和安全工作实践方面的培训方面，共享设施或相互提供帮助。

规则4.4 – 获得使用岸上福利设施

目的：确保在船上工作的海员能使用岸上设施和服务，以确保其健康和福利 1. 各成员国应确保如果存在岸上福利设施，应易于供海员使用。成员国还应促进在指定的港口发展本守则中所列的福利设施，为挂靠其港口的船舶上的海员提供充分的福利设施与服务。

2. 各成员国关于岸上设施的责任，如福利、文化、娱乐和信息等设施和服务，在守则中规定。

标准 A4.4 – 获得使用岸上福利设施

1. 各成员国应要求，如果在其领土内存在福利设施，这些设施应向所有海员开放，无论其国籍、种族、肤色、性别、宗教信仰、政治见解或社会出身，也无论他们受雇、受聘或工作的船舶的船旗国。

2. 成员国应促进其国内适当的港口发展港口福利设施，并应在与有关的船东和海员组织协商后，确定哪些港口应被视为适当的港口。

3. 成员国应鼓励设立福利委员会，该委员会应经常性地审查福利设施与服务，以保证其适应因海运业技术、运营和其它方面发展所带来的海员需求的改变。

导则B4.4. 获得使用岸上福利设施

导则B4.4.1. 成员国的责任

1. 各成员国应：

- (a) 采取措施确保在指定的挂靠港口向海员提供充分的福利设施与服务，并对从事其职业的海员提供充分的保护；以及
- (b) 在实施这些措施时，应考虑海员的安全、健康和业余活动方面的特殊需要，特别是在外国和进入战争地区时。

2. 对福利设施与服务的监督安排应包括让有_____关船东和海员的代表组织的参与。

3. 各成员国应采取措施，加速福利材料在船舶、中央供应机构和福利部门之间的自由周转，例如影片、图书、报纸和体育器材，供海员在其船舶上和岸上福利中心使用。

4. 成员国应相互合作，促进海员在海上和港口的福利。这种合作应包括以下内容：

- (a) 为提供和改进海员在港口和船上的福利设施与服务，在各主管当局之间进行协商；
- (b) 就集中资源及在主要港口联合提供福利设施达成协议，以避免不必要的重复；
- (c) 组织国际体育竞赛，并鼓励海员参加体育活动；以及
- (d) 组织以海员在海上和港口的福利为主题的国际研讨会。

导则B4.4.2. 港口的福利设施与服务

1. 各成员国应在其国内的适当港口提供或确保提供可能要求的福利设施和服务。
2. 应根据国家条件和惯例，由下列一方或几方提供福利设施与服务：
 - (a) 公共当局；
 - (b) 有关的船东和海员组织，按照集体协议或其他协议安排来提供；以及
 - (c) 志愿组织。
3. 应在港口建立或发展必要的福利和娱乐设施，这些设施应包括：
 - (a) 必要的会议室和娱乐室；
 - (b) 运动设施和户外活动设施，包括比赛设施；
 - (c) 教育设施；
 - (d) 凡适当时，举行宗教仪式和个人咨询的设施。
4. 在提供这些设施时，可以按海员的需要向其提供设计成更针对一般性使用的设施。
5. 如果在某特定港口有人数众多的不同国籍海员需要旅馆、俱乐部和体育设施等设施，海员本国和船旗国的各主管当局或机构以及有关国际协会应与港口所在国的各主管当局和机构协商与合作，并进行相互间的协商与合作，以集中资源并避免不必要的重复。
6. 在需要的地方，应有适合于海员的旅馆或招待所。这些旅馆或招待所应提供相当于上档次的饭店中具有设施，并在可能时，位于周边环境良好的区域，避开紧靠码头的位置。远离紧靠码头的区域。这些旅馆和招待所应受到适当的监督，收费应合理，并在需要和可能时，应为海员家庭供应食宿。
7. 这些居住设施应向所有海员开放，无论其国籍、种族、肤色、性别、信仰政治观点或社会出身，也不论他们受雇、受聘或工作的船舶的船旗国。在绝不违背此原则的前提下，可能有必要在某些港口提供一些不同类型的设施，标准相当但适合于不同海员群体的习惯和需要。
8. 除任何志愿工作者外，还应采取必要的措施保证雇用全职合格技术人员从事海员的福利设施与服务工作。

导则B4.4.3. 福利委员会

1. 如适宜，应在港口、地区和国家层次上成立福利委员会。其职能应包括：
 - (a) 经常审查现有福利设施是否适当，监督有无需要提供更多设施或撤消利用不足的设施；以及
 - (b) 帮助提供福利设施的主管人员，并向他们提出建议，保证他们之间的协调。
2. 福利委员会的成员应包括船东组织和海员组织的代表、各主管当局的代表、以及在适当时，志愿组织和社会机构的代表。
3. 在适当时，应根据国家法律和条例使海运国家的领事和外国福利组织的当地代表参与港口、地区和国家福利委员会的工作。

导则B4.4.4. 福利设施的资金来源

1. 根据国家条件和做法，应通过以下一种或几种途径为港口福利设施提供财政支持：
 - (a) 公共基金拨款；
 - (b) 航运征税或其他专项收费；
 - (c) 船东、海员或其组织自愿捐款；以及
 - (d) 其他渠道的自愿捐款。
2. 如果征收福利税、税费和专项费，它们应仅用于其筹款之初衷。

导则B4.4.5. 信息传播和便利措施

1. 应在海员中传播有关挂靠港内向普通公众开放的设施的信息，特别是交通、福利、娱乐和教育设施和礼拜场所，以及专门为海员提供的设施的信息。
2. 为使海员能从港口方便地点进入市区，应在任何合理时间内提供充足的廉价交通工具。

3. 主管当局应采取所有适当措施使进入港口的船东和海员了解那些倘若违反可能危及其自由的法律和习俗。
4. 主管当局应在港口区域和进出港通道提供充分的照明和路标，并提供定期巡逻，以保护海员。

导则B4.4.6. 在外国港口的海员

1. 为保护在外国港口的海员，应采取措施以便于：
 - (a) 接触其国籍国或居住国的领事；以及
 - (b) 领事与地方或国家当局的有效合作。
2. 应按照适当的法律程序迅速处理被滞留在外国港口的海员并给予充分的领事保护。
3. 不论出于任何原因，如果海员在一成员国领土上被滞留，若该海员提出要求，主管当局应立即通知船旗国和海员的国籍国。主管当局应即通知海员有提出此种要求的权利。海员的国籍国应即通知海员最近的亲属。如海员被拘禁，主管当局应允许这些国家的领事官员立即会见该海员，并在此后允许定期会见该海员。
4. 当船舶位于一成员的领海，特别是港口的引航道时，该成员国应在必要时采取措施保证海员安全，使他们不受侵袭和其他非法行为的侵害。
5. 港口和船上的负责人员应尽一切努力在船舶抵达港口后，方便海员尽速上岸休假。

规则4.5 – 社会保障

目的：确保采取措施向海员提供社会保障的保护

1. 各成员国应确保所有海员，以及按其国家法律的规定，其受赡养人，能够获得符合守则的社会保障的保护，但不得妨碍《章程》第十九条第八款中所述的任何更优厚条件。
2. 各成员国承诺根据其本国情况采取措施，独自或通过国际合作，逐步为海员提供全面的社会保障的保护。
3. 成员国应确保受到其社会保障法律管辖的海员，以及在其国家法律规定的范围内，其受赡养人，有权享受不低于岸上工人所享受的社会保障的保护。

标准 A4.5 – 社会保障

1. 为逐步完成规则4.5中的全面社会保障保护而需要考虑的分项包括：医疗、疾病津贴、失业津贴、老年津贴、工伤津贴、家庭津贴、生育津贴、病残津贴和遗属津贴，并由规则4.1规定的医疗、规则4.2规定的船东责任、以及本公约其他标题所提供的保护来补充。
2. 在批准本公约时，各成员国根据规则4.5第1款所_____提供的保护应至少包括本标准第1款所列9个分项中的3个。
3. 各成员国应根据其本国情况采取措施，向通常在其领土内居住的海员提供本标准第1款所述的补充社会保障的保护。例如，此义务可通过适当的双边或多边协定或建立在付费基础上的制度来履行。所构成的保护应不低于居住在其领土上的岸上工人。
4. 尽管有本标准第3款中的责任归属，成员国可以通过双边或多边协定并通过区域经济一体化组织框架中通过的规定，来决定关于海员社会保障立法的其他规定。
5. 各成员国对悬挂其旗帜船舶上的海员的责任应包括规则4.1和规则4.2及守则相关条款所规定的内容，以及他们根据国际法要履行的一般义务中的固有内容。
6. 成员国应考虑在没有本标准第1款所述分项险种的充分覆盖情况下，根据国家法律和惯例向海员提供类似福利的各种不同方法。
7. 规则4.5第1款下的保护可视情包含在法律或条例、私立机制或集体谈判协议中或几种情况的组合中。
8. 在与国家法律和惯例一致的范围内，成员国应通过双边或多边协定或其他安排进行合作，保证维持所有海员已经获得或正在获得的通过缴费或不缴费的机制所提供的社会保障权利，无论其居住地在哪里。

9. 各成员国应建立公平而有效的争议解决程序。
10. 各成员国在批准公约时应明确指出其根据本标准第2款所提供保护的分项险种。在其提供本标准第1款中所述的一种或几种其他分项的社会保障保护时应随即通知国际劳工局局长。局长应保持一份关于此信息的记录，并应备所有相关各方索取。
11. 按照《章程》第二十二条向国际劳工局提交的报告还应包括关于根据规则4.5第2款采取措施将保护扩展到其他分项的信息。

导则B4.5. 社会保障

1. 在批准公约时根据标准A4.5第2款所提供的保护分项应至少包括医疗、疾病津贴和工伤津贴。
2. 在标准A4.5第5款所述的情况下，考虑到有关集体谈判协_____议的规定，可以通过保险、双边和多边协议或其他有效方式来提供类似的福利。如果采取了此种措施，应将各种社会保险保护分项的提供方式告知被此种措施所覆盖的海员。
3. 如果海员受到不止一个国家的社会保障法律的管辖，有关成员国应开展合作以便通过相互间的协议确定适用哪一国法律，并应考虑到在各自法律中，哪一个能向有关海员提供更优越的保护种类和水平等因素以及海员的个人选择。
4. 根据标准A4.5第9款建立的程序应设计成覆盖与有关海员的追偿请求有关的所有争议，无论有关保障以何种方式提供。
5. 有本国海员和(或)非本国海员在悬挂其旗帜的船舶上服务的各成员国，应提供公约中适用的社会保障保护，并应定期审查标准A4.5第1款中的社会保障保护分项，以确定适合于有关海员的任何附加分项。
6. 海员就业协议应明确由船东向海员提供各分项的社会保障保护的方式以及船东掌握的任何其他相关信息，例如根据有关的国家社会保障制度按指定的经授权机构的要求可能要从海员工资中的法定扣减以及船东缴费的情况。
7. 船舶所悬旗帜之成员国在对社会事项有效行使其管辖时，应确认船东履行了其关于社会保障的义务，包括向社会保障制度交纳了所要求的保险费。

81

标题五、遵守与执行

1. 本标题下的规则确定了各成员国充分实施和执行本公约正文所规定之原则和权利及其标题一、二、三和四所规定之具体义务的责任。
2. 允许通过实质上等效的规定来实施守则A部分的第六条第3和4款不适用于本标题下的守则A部分。
3. 根据本公约第六条第2款，各成员国应以守则A部分的相应标准所规定的方式实施其在规则下的责任，并充分考虑到守则B部分的相关导则。
4. 实施本标题中的规定时应切记，同任何其他人一样，海员和船东在法律面前平等，有权受到法律的同等保护，不得在诉诸法院、仲裁庭或其他争议解决机制方面受到歧视。本标题中的规定并不决定法律管辖权和法院所在地的选择。

规则5.1 – 船旗国责任

目的：确保各成员国就悬挂其旗帜的船舶履行其在本公约下的责任

规则5.1.1. 一般原则

1. 各成员国有责任确保悬挂其旗帜的船舶实施本公约为其规定的义务。
2. 各成员国应根据规则5.1.3和5.1.4建立一个有效的海事劳工条件检查和发证系统，确保悬挂其旗帜船舶上的海员工作和生活条件符合并不断保持符合本公约中的标准。
3. 在建立有效的海事劳工条件检查和发证系统时，凡适宜，成员国可以授权经其认可具备

能力和独立性的公共机构或其他组织(包括另一成员国的机构或组织, 如果其同意)开展检查和(或)发证工作。在所有情况下, 成员国应仍对悬挂其旗帜船舶的有关海员的工作和生活条件的检查和发证负全部责任。

4. 辅以一项海事劳工符合声明的海事劳工证书, 应构成船舶已经过其船旗国正规检查, 且本公约关于海员工作和生活条件的要求已在其所证明的范围内得到满足的表面证据;

5. 关于本规则第2款所述系统的信息, 包括用来评估其有效性的方法的信息, 应包括在成员国根据《章程》第二十二條提交给国际劳工局的报告中。

标准 A5.1.1 – 一般原则

1. 各成员国应建立关于其检查和发证系统管理的明确目标和标准, 以及对达到这些目标和标准的程度进行总体评估的适当程序。

2. 各成员国应要求悬挂其旗帜的所有船舶均携带一份本公约。

导则B5.1.1. 一般原则

1. 主管当局应作出适当的安排以促进规则5.1.1和5.1.2中所述的关注船上海员工作和生活条件的公共机构和其他组织之间的有效合作。

2. 为了更好地确保检查员与船东、海员及其各自组织之间的合作, 并且为了保持和改善海员的工作和生活条件, 主管当局应定期与上述组织的代表就达到这些目标的最佳途径进行协商。此种协商的方式应由主管当局在与船东和海员组织协商后确定。

规则5.1.2 – 对认可组织的授权

1. 规则5.1.1第3款所述的公共机构或其他组织(认可组织)应经主管当局认可满足本守则关于能力和独立性的要求。认可组织可以被授权从事的检查和发证职能应在本守则明确规定由主管当局或认可组织从事的活动范围之内。

2. 规则5.1.1第5款所述之报告应包含关于任何认可组织的信息、所授权范围的信息和成员国为确保所授权的活动得以完整和有效地实施所作安排的信息。

标准A5.1.2 – 对认可组织的授权

1. 为根据规则5.1.2第1款的认可之目的, 主管当局应审查有关组织的能力和独立性并确定该组织在开展经授权的活动所必要的限度内是否能够表明:

(a) 该组织在本公约的相关方面具备必要的专业知识和船舶营运的适当知识, 包括对海员上船工作的最低要求、就业条件、居住舱室、娱乐设施、食品和膳食服务、防止事故、健康保护、医疗、福利和社会保障保护方面的知识;

(b) 该组织具备维持和更新其人员专业水平的能力;

(c) 该组织具备关于公约的要求以及适用的国家法律和条例及相关国际文件方面的必要知识; 以及

(d) 该组织的规模、结构、经验和能力与其所被授权的类型和级别相当。

2. 所准予的关于检查的任何授权, 在最低限度上应授予该组织要求纠正其发现的海员工作和生活条件方面的缺陷的权利以及在港口国的要求下开展这方面的检查的权利。

3. 各成员国应建立:

(a) 一个确保认可组织所作工作之恰当性的机制, 包括所有关于适用的国家法律和条例及相关国际文件的信息; 以及

(b) 与此类组织进行通信和对其进行监督的程序。

4. 各成员国应向国际劳工局提供一份关于目前授权代表其行事的任何认可组织的清单, 并保持对清单的更新。该清单应明确授权认可组织经授权将履行的职能。劳工局应将该清单对公众开放。

导则B5.1.2. 对认可组织的授权

1. 寻求认可的组织应表明其在技术、行政和管理方面的胜任和能力, 确保提供及时的优质

服务。

2. 在评估某一机构的能力时，主管当局应确定该组织是否：

- (a) 具备充足的技术、管理和支持性工作人员；
- (b) 具备充足的合格专业人员提供所要求的服务，具备充分的地_____理覆盖范围；
- (c) 具备得到证实的提供及时的优质服务的能力；以及
- (d) 其运作独立可靠。

3. 主管当局应与其为授权之目的所认可的任何组织达成一份书面协议。该协议应包括以下要素：

- (a) 适用范围；
- (b) 目的；
- (c) 一般条件；
- (d) 经授权职能的行使；
- (e) 经授权职能的法律基础；
- (f) 向主管当局报告；
- (g) 主管当局向认可组织授权的具体内容；和
- (h) 主管当局对认可组织代为行事活动的监督。

4. 各成员国应要求认可组织制定一项关于被该组织雇用为检查员的人员的资格体制，以确保及时更新其知识和专业技能。

5. 各成员国应要求认可组织保持其所做服务的记录，从而使他们能够表明在服务所涉及的项目中达到所要求的标准。

6. 在建立标准A5.1.2第3(b)款所述的监督程序时，各成员国应考虑到在国际海事组织的框架内通过的《向代表主管当局行事的组织授权导则》。

规则5.1.3. 海事劳工证书和海事劳工符合声明

1. 本规则适用于以下船舶：

- (a) 从事国际航行的500总吨及以上船舶；以及
- (b) 悬挂一成员国的旗帜并从另一成员国港口或在另一成员国港口之间航行的500总吨及以上船舶。就本规则而言，.国际航行.系指从一国到该国以外的一个港口的航行。

2. 如果船东向有关成员国提出请求，本规则还适用于悬挂该成员国的旗帜但未被本规则第1款所覆盖的船舶。

3. 各成员国应要求悬挂其旗帜的船舶携带和保有一份海事劳工证书，证明该船舶上的海员工作和生活条件，包括本规则第4款所述的海事劳工符合声明中所包括的持续符合措施，已经过检查并满足国家法律或条例或其他实施本公约之措施的要求。

4. 各成员国应要求悬挂其旗帜的船舶携带和保有一份海事劳工符合声明，陈述在海员的工作生活条件方面实施本公约的国家要求，并列明船东为确保符合对有关船舶的要求所采取的措施。

5. 海事劳工证书和海事劳工符合声明应与守则所规定的范本相符。

6. 如果成员国主管当局或为此目的正式授权的认可组织通过检查确定悬挂成员国旗帜的一艘船舶符合并持续符合本公约的标准，应就此向其签发或换新海事劳工证书并保持一份对公众开放的证书记录。

7. 有关海事劳工证书和海事劳工符合声明的详细要求，包括必须检查和批准事项的清单，在守则的A部分中规定。

标准A5.1.3 – 海事劳工证书和海事劳工符合声明

1. 海事劳工证书应由主管当局或主管当局为此目的而正式授权的认可组织签发给船舶，有效期不得超过5年。在签发海事劳工证书之前，在船上海员工作和生活条件方面必须予以检查

并表明满足国家法律和条例或其他实施本公约要求之措施的项目清单见附录A5.I。

2. 海事劳工证书的有效性应取决于主管当局或主管当局为此目的而正式授权的认可组织所进行的一次中期检查，以确保持续符合实施本公约的国家要求。如果仅开展一次中期检查且证书的有效期为5年，该检查应安排在证书的第二和第三个周年日之间。周年日系指每年对应于海事劳工证书到期日的月份和日期。中期检查的范围和深度应与证书换证检查相同。在中期检查通过后应对证书进行签注。

3. 尽管有本标准第1款的规定，如果在现有海事劳工证书到期之前3个月内完成了换证检查，新海事劳工证书应从完成换证检查之日起有效，有效期自现有证书到期之日起不超过5年。

4. 如果在现有证书到期之前三个月前完成了换证检查，新海事劳工证书的有效期限从完成换证检查之日起不超过五年。

5. 如有以下情形，海事劳工证书可以在临时的基础上签发：

- (a) 刚交付的新船；
- (b) 当船舶改换船旗时；或
- (c) 当船东承担了其以前未经营过的某一船舶的经营责任时。

6. 临时海事劳工证书可由主管当局或主管当局为此目的而正式授权的认可组织签发，有效期不超过六个月。

7. 只有在核实了以下情况后才可签发临时海事劳工证书：

- (a) 考虑到本款(b)、(c)和(d)中各个项目的核检，对船舶进行了附录A5-I所列事项的合理和可行检查；
- (b) 船东已向主管当局或认可组织表明，船舶具备适当程序来符合本公约；
- (c) 船长熟悉公约的要求和实施责任；以及
- (d) 有关信息已提交给主管当局或认可组织来制作海事劳工符合声明。

8. 在临时证书到期前，应根据本标准第1款进行全面检查，以便签发正式的海事劳工证书。在本标准第6款所述的最初六个月后不得再续发临时证书。在临时证书有效期内不必签发海事劳工符合声明。

9. 海事劳工证书、临时海事劳工证书和海事劳工符合声明的格式应与附录A5.II中所列的范本相符。

10. 海事劳工符合声明应附在海事劳工证书之后。声明应有两个部分：

(a) 第I部分应由主管当局编制，该部分应：(i)明确根据本标准第1款将检查的事项清单；(ii)通过援引有关的国内法的规定来明确那些体现了公约有关规定的国内要求，以及在必要时提供关于国内要求主要内容的准确信息；(iii)提及国内立法中针对具体船舶类型的要求；(iv)记录任何根据第六条第3款所采用的实质上等效的规定；并且(v)明确指出标题三中规定的由主管当局准许的任何免除；以及

(b) 第II部分应船东编制并应明确所采取的确保持在两次检验之间持续符合国内要求的措施和为确保不断改进而建议的措施。

主管机关或为此目的而正式授权的认可组织应对第II部分予以认证并应签发海事劳工符合声明。

11. 对有关船舶的所有后续检查或其他核实的结果以及在任何此种核实过程中发现的重大缺陷都应予以记录，并记录所发现的缺陷得以纠正的日期。该记录，如果不是英文则连同英译文一起，应根据国家法律或条例写入或附在海事劳工符合声明之后，或用一些其他方式提供给海员、船旗国检查员、港口国的授权官员及船东和海员的代表。

12. 一份当前有效的海事劳工证书和海事劳工符合声明，在非英语的情况辅以英译文，应随船携带，并将证书的一份副本张贴在船上海员能够到达的显著位置。如有要求，应根据国家

法律和条例向_____海员、船旗国检查员、港口国授权官员、以及船东和海员的代表提供一份副本。

13. 本标准第11和12款关于英译文的要求不适用于不从事国际航行的船舶。

14. 根据本标准第1或5款签发的证书应在以下任何情况下停止有效:

- (a) 如果在本标准第2款规定的期限内没有完成相关检查;
- (b) 如果证书没有根据本标准第2款予以签注;
- (c) 船舶转挂另一国旗帜;
- (d) 如果船东不再承担某一船舶的经营责任; 以及
- (e) 如果对标题3所包括的结构和设备做出了实质性改变。

15. 在本标准第14(c)、(d)或(e)款所述的情况下, 只有在签发新证书的主管当局或认可组织对船舶符合本标准要求的状况完全满意时才应签发新证书。

16. 如果有证据表明有关船舶不符合本公约的要求且没有采取所要求的任何纠正措施, 海事劳工证书应由主管当局或船旗国为此目的而正式授权的认可组织予以撤消。

17. 在考虑是否应根据本标准第16款撤销一海事劳工证书时, 主管当局或认可组织应考虑到缺陷的严重性或频发程度。

导则B5.1.3. 海事劳工证书和海事劳工符合声明

1. 海事劳工符合声明第I部分中关于国家要求的陈述应包括或后附对附录A5.I中所列各事项中与海员工作和生活条件有关的法律规定的引用。如果国家立法严格遵循了本公约中规定的要求, 只需做出必要的参阅即可。如果公约的规定是通过第六条第3款规定的实质上等效来实施的, 应明确该规定, 并提供简明的解释。如果主管机关准许了标题三中所规定的免除, 应明确指出有关的具体规定。

2. 船东所编写的海事劳工符合声明第II部分中所述的措施应特别指明对持续符合特定的国家要求进行核实的情景、负责核实的人员、将作出的记录、以及发现不符合情况时须遵循的程序。第II部分可采用多种格式。它可以提及其他涵盖与海运行业其他方面有关的政策和程序的更全面性的文件, 例如《国际安全管理 (ISM)规则》所要求的证书或《SOLAS公约》第XI-1章第5条关于船舶《连续概要记录》所要求的信息。

3. 确保持续符合的措施应包括一般性的国际要求, 要求船东和船长自己不断了解关于工作场所设计的科技成果的最新进展, 并考虑到海员工作固有的危险, 并相应告知海员代表, 从而保证船上海员工作生活条件的更好保护水平。

4. 最重要的是, 海事劳工符合声明的编写应用词明确, 以帮助所有相关人员, 如船旗国检查员、港口国的授权官员和海员来核查各项要求正在得到妥善实施。

5. 附录B5-I给出了一个海事劳工符合声明中可能包含的信息种类的范例。

6. 如果船舶如标准A5.1.3第14(c)款所述更换了船旗, 并且两个有关国家均批准了本公约, 船舶原来有权悬挂旗帜之成员国应尽快将换旗前该船舶所携带的海事劳工证书和海事劳工符合声明的副本以及, 如果可行, 所有与之相关的检查报告的副本转给接受该船的另一成员国主管当局, 如果另一成员国主管当局在换旗发生后三个月内提出此要求的话。

规则A5.1.4. 检查和执行

1. 各成员国应通过一个定期检查、监督和其他控制措施的有效和协调的系统, 核实悬挂其旗帜的船舶符合由其国家法律和条例所实施的本公约的要求。

2. 关于本规则第1款所述的检查和执行系统的详细要求在守则A部分中规定。

标准A5.1.4. 检查和执行

1. 各成员国应维持一个对悬挂其旗帜船舶上的海员条件进行检查的系统, 其中应包括凡适用时核实海事劳工符合声明中所列的与工作生活条件有关的措施得以遵守, 且满足本公约的要求。

2. 主管当局应任命充足数量的合格检查员来履行其在本标准第1款下的责任。如果认可组织经授权实施检查，成员国应要求实施检查的人员有资格承担这些职责，并应向其提供行使其职责所必要的法定权力。
3. 应作出充分的安排确保检查员具备必要或满意的培训、胜任能力、职责范围、权力、地位和独立性，从而使其能够开展核查并确保本标准第1款所述的符合情况。
4. 如适用，检查应按标准A5.1.3所要求的间隔进行。在任何情况下该间隔不得超过3年。
5. 如果成员国收到了其认为不是明显无根据的控诉，或者获得了证据，表明一艘悬挂其旗帜的船舶不符合本公约的要求，或在实施海事劳工符合声明中所列的措施方面有严重缺陷，该成员国应采取必要的步骤对该事项开展调查，确保采取行动纠正所发现的任何缺陷。
6. 各成员国应制定适当的规章并加以有效执行，以保证检查员具有确保其独立于政府更迭和不当外部影响的地位和服务条件。
7. 已获得关于所执行任务的明确指导并持有适当委任证书的检查员应被授予：
 - (a) 登上悬挂成员国旗帜的船舶；
 - (b) 为确定标准正在得到严格遵守，开展其可能认为必要的任何检查、测试或质询；以及
 - (c) 要求对任何缺陷予以纠正，并且，如果他们有理由相信某些缺陷构成了对本公约要求(包括海员的权利)的严重违反，或对海员的安全、健康或保安构成重大威胁，禁止船舶在采取必要措施前离港。
8. 对于根据本标准第7(c)款所采取的任何措施，均有向法院和行政当局上诉的权利。
9. 如果没有对有关海员的安全、健康或保安构成危害的明显违反本公约要求的情况，且在过去没有类似违反的历史，检查员应有提出劝戒而不提出或建议起诉的决定权。
10. 检查员应对指出有关海员工作生活条件的危险或缺陷或者法律或条例被违反的任何抱怨或投诉来源保密，不向船东、船东代表或船舶经营人暗示进行某检查缘起于此类抱怨或投诉。
11. 不得委托检查员行使因其数量或性质可能会干扰有效检查或以任何方式影响其对于船东、海员或其他利益方的权威或公正的职责。检查员特别应：
 - (a) 禁止在其被要求检查的任何活动中有任何直接或间接的利益；以及
 - (b) 受到适当的制裁或纪律措施的约束，不泄露在其行使职责中可能了解到的任何商业秘密或秘密工作程序或具有个人性质的信息，即使在离开岗位以后。
12. 检查员应就每一次检查向主管当局提交一份报告。应将报告的一份英文或船上工作语言的副本提供给船舶的船长，同时将另一份副本张贴在船舶的布告栏内供海员知晓并应要求送给他们的代表。
13. 各成员国的主管当局应保持关于悬挂其旗帜船舶上的海员条件检查的记录。其应在合理的时间内发布关于检查活动的年度报告，该报告应在年终之后的六个月以内发布。
14. 如系重大事故后的调查，应视可能尽快地提交报告，但不得晚于调查结束之后一个月。
15. 当根据本标准进行检查或采取措施时，应作出一切合理努力，避免船舶被无理滞留或延误。
16. 对于因检查员错误地行使权利而遭受的任何损失或破坏，应根据国家法律和条例予以赔偿。在每种情况下均应由投诉者负责提供证据。
17. 各成员国应规定并有效执行对于违反本公约要求(包括海员权利)及妨碍检查员履行其职责的行为的适当惩处和其他纠正措施。

导则B5.1.4. 检查和执行

1. 主管当局和与海员工作和生活条件检查全部或部分有关的任何其他部门或当局应有履行其职能的所必须的资源。特别是：
 - (a) 各成员国应采取必要措施，使正规合格的技术专家和专业人员可在需要时被请来协助检查员的工作；以及

- (b) 应为所有的检查员配备地点方便的办公室、设备和交通手段，使其能高效地行使职责。
2. 主管当局应制定一项遵守与执行政策，以确保一贯性并在其他方面指导与本公约有关的检查和执行活动。本政策的副本应提供给所有检查员和相关执法官员，并使公众及船东和海员能够得到。
3. 主管当局应建立简便的程序，使其能够秘密接收海员直接或由其代表提出的关于可能违反本公约要求(包括海员权利)的信息，并允许检查员迅速调查此类事项，包括：
- (a) 使船长、海员或海员代表能在他们认为必要的时要求进行检查；以及
- (b) 就遵守本公约的要求和不断改善海员的船上条件的最有效的方法向船东和海员及有关组织提供技术信息和建议。
4. 对检查员应予全面培训，检查员的人数应足以确保其有效地履行其职责，并应充分考虑到：
- (a) 检查员必须履行的职责的重要性，特别是应受检查的船舶数目、性质和大小以及需要执行的法律条款的数量和复杂性；
- (b) 可供检查员使用的资源；和
- (c) 有效开展检查所必备的实际条件。
5. 以国家法律或条例可能规定的公共部门的任何招聘条件为前提，检查员应具备行使其职责的资格和受过这方面的适当培训，并且在可能时，应受过海事教育或有过当海员的经历。他们应充分了解海员的工作和生活条件并掌握英语。
6. 应采取使检查员在就业期间受到适当的进一步培训。
7. 所有检查员应清楚理解在何种情形下应该开展检查、在所提到的各种情形中开展检查的范围和检查的一般方法。
8. 根据国家法律持有适当委任证书的检查员应至少被授权：
- (a) 自由地和在不事先通知的情况下登船。但是，在开始对船舶进行检查时，检查员应将他们的到来通知船长或负责人，并在适宜时通知海员或其代表；
- (b) 在该人可能要求的任何证人在场的情况下，就涉及到实施法律和条例的要求的任何事项询问船长、海员或任何其他人员，包括船东或船东的代表；
- (c) 要求提供任何记录、航海日志、花名册、证书或其他与需要检查的事项直接相关的文件或资料，以便核实对实施本公约的国家法律和条例的符合情况；
- (d) 根据实施本公约的国家法律和条例的要求规定张贴通知；
- (e) 以进行分析为目的，提取或拿走曾使用过或处理过的产品、货物、饮用水、给养、材料和物质的样品；
- (f) 在检查后立即提请船东、船舶经营人或船长注意那些可能会影响到船上人员的健康与安全的缺陷；
- (g) 提醒主管当局并在适用时提醒认可组织注意现行法律或条例没有明确包括的任何缺陷或弊病，并向其提出改善法律或条例的建议；以及
- (h) 按照法律和条例可能规定的情况和方式，将影响海员的任何职业伤害或疾病通知主管当局。
9. 如果提取或拿走本导则第8(e)款中所述的样品，应通知船东或船东代表，并在适宜时通知海员，或者当提取或拿走样品时他们应在现场。检查员对此类样品的数量应予妥善记录。
10. 各成员国主管当局就悬挂其旗帜船舶而发布的年度报告应包括：
- (a) 与海员的工作和生活条件有关的现行有效的法律和条例清单，以及在该年度中生效的任何修改；
- (b) 关于检查系统的组织细节；
- (c) 有关应受检查和实受检查的船舶或其他场所的统计资料；

- (d) 关于受其国家法律和条例管辖的所有海员的统计资料;
- (e) 关于违反法律、所给予的惩处以及滞留船舶案例的统计资料和信息; 以及
- (f) 关于所报告的影响海员的职业伤害和疾病的统计资料。

规则5.1.5. 船上投诉程序

1. 各成员国应要求悬挂其旗帜的船舶具备公平、有效和迅速处理海员指控违反本公约要求(包括海员权利)的投诉的船上程序。
2. 各成员国应禁止和惩处以任何形式对提出投诉的海员进行迫害的行为。
3. 本规则和守则的相关部分的规定不得妨碍海员通过其认为适当的任何法律手段寻求纠正的权利。

标准 A5.1.5 – 船上投诉程序

1. 在不妨碍国家法律或条例或集体协议可能规定更宽的范围的情况下, 海员可以使用船上程序提出关于任何被指称为构成违反本公约要求(包括海员权利)之事项的投诉。
2. 各成员国应在其法律或条例中确保存在适当的船上投诉程序以满足规则5.1.5的要求。此类程序应寻求在尽可能最低的层次解决投诉。但是, 在任何情况下, 海员均有权直接向船长或在其认为必要时, 向适当的外部当局投诉。
3. 船上投诉程序应包括海员在投诉程序期间由人陪同或由人代表的权利, 并保证不出现海员因提出投诉而受迫害的可能性。受迫害一词包括由任何人因海员提出投诉而对其采取的任何不利行动, 只要该投诉不是明显的刁难或恶意而为。
4. 除其_____海员就业协议的副本以外, 还应向所有海员提供一份适用于该船的船上投诉程序的副本, 该副本应包括船旗国主管当局和海员居住国(如果与船旗国不同)主管当局的联络信息, 以及能够在保密的基础上就海员的投诉向其提供公正的建议并在其他方面帮助他们遵循船上可用的投诉程序的船上人员的姓名。

导则B5.1.5. 船上投诉程序

1. 取决于适用的集体协议的任何相关规定, 主管当局应与船东和海员组织密切协商, 为悬挂该成员国旗的所有船舶制定公平、迅速和妥善记录的船上投诉处理程序的范本。在制定这些程序时, 应考虑以下事项:
 - (a) 许多投诉可能与船上接收投诉的人或甚至与船长具体相关。在各种情况下, 海员均应能够直接向船长投诉, 或者向外部投诉; 以及
 - (b) 为了帮助避免就本公约事项提出投诉的海员受到迫害的问题, 程序应鼓励指定一名能够就海员可用的程序向海员提出建议的船上人员, 并且, 如果提出投诉的海员要求, 该指定人员还应能参与关于该投诉事项的任何会议或听证。
2. 本导则第1款所述的协商过程中所讨论的程序至少应包括以下内容:
 - (a) 投诉应提交给提出投诉的海员的部门负责人或该海员的上级高级船员;
 - (b) 部门负责人或上级高级船员应努力在与所涉问题的严重性相适应的规定时限内解决有关问题;
 - (c) 如果部门负责人或上级高级船员不能以海员满意的方式解决其投诉, 该海员可以去找船长, 船长则应亲自处理该事项;
 - (d) 海员应总是有权由其在相关船上选择的另一名海员陪同或代表;
 - (e) 所有投诉和对于投诉所作的结论应予记录, 记录的一份副本应提供给有关海员;
 - (f) 如果投诉不能在船上得到解决, 该事项应交给岸上的船东, 并应规定该船东解决该事项的时限, 凡适宜时, 与有关海员或可能被他们指定为代表的人协商; 以及
 - (g) 在所有情况下海员均应有权直接向船长和船东及主管当局提出投诉。

规则5.1.6. 海上事故

1. 各成员国应对涉及_____到悬挂其旗帜船舶的导致人员伤亡的任何严重海上事故开

展官方调查。这种调查的最后报告通常应予公布。

2. 成员国应相互合作，以便利本规则第1款所述的严重海上事故调查。标准A5.1.6 – 海上事故

(无规定)

导则B5.1.6. 海上事故

(无规定)

规则5.2 – 港口国的责任

目的: 使各成员国能够履行本公约关于在外国船舶上实施和执行公约标准方面进行国际合作的责任

规则5.2.1. 在港口的检查

1. 任何外国船舶在正常的业务航行中或出于操作性原因挂靠一成员国的港口时，可能受到根据第五条第4款所进行的目的在于核查该船符合本公约有关海员工作和生活条件要求(包括海员权利)情况的检查。
2. 成员国应接受规则5.1.3所要求的海事劳工证书和海事劳工符合声明为符合本公约要求(包括海员权利)的表面证据；因此，除本守则中规定的情况外，其港口内的检查应仅限于核查证书和声明。
3. 在成员国港口的检查应由授权官员根据本守则和其他关于管理港口国监督检查的适用国际协议的规定来进行。任何此种检查应仅限于核实所检查的事项符合本公约条款和规则及本守则A部分所规定的相关要求。
4. 根据本规则可能开展的检查应以有效的港口国检查和监督机制为基础，以帮助确保进入有关成员国港口的船舶上的海员工作和生活条件满足本公约的要求(包括海员权利)。
5. 关于本规则第4款所述机制的信息，包括用于评价其有效性的方法，应包括在成员国根据《章程》第二十二提交的报告中。

标准A5.2.1 – 在港口的检查

1. 如果一授权官员登船进行检查并要求(如适用)出示海事劳工证书和海事劳工符合声明时发现：
 - (a) 未出示或未持有所要求的证书，或持有虚假证书或所出示的证书未包含本公约所要求的信息或在其他方面无效；或
 - (b) 有明确理由相信该船舶上的工作和生活条件不符合本公约的要求；或(c) 有合理的理由相信该船舶出于逃避符合本公约之目的而变更船旗；或
 - (d) 有投诉指控船舶上的具体工作和生活条件不符合本公约的要求；则可以进行更详细的检查以确定船上的工作和生活条件。如果相信或经指控工作和生活条件的缺陷会对海员的安全、健康和保安构成明显危害，或者授权官员有理由相信任何缺陷构成了对公约要求(包括海员权利)的严重违反，都要进行此种检查。
2. 如果在成员国港口由授权官员在本标准第1款(a)、(b)或(c)项规定的情形中对外国船舶进行更详细的检查，该检查原则上应包括附录A5.III中所列的事项。
3. 在本标准第1款(d)项的投诉的情况下，检查一般应限于投诉范围内的事项，尽管一项投诉或其调查可能为根据本标准第1款(b)项进行更详细的检查提供明确理由。就本标准第1款(d)项而言，投诉系指由海员、专业机构、协会、工会或总体而言，由那些关心船舶安全，包括关心船上海员的安全或健康危害的任何人提交的信息。
4. 如果在更详细检查后发现船上的工作和生活条件不符合本公约的要求，授权官员应立即请该船的船长注意这些缺陷并提出纠正这些缺陷的截止日期要求。如果授权官员认为这些缺陷为重大缺陷，或者这些缺陷涉及到根据本标准第3款提出的投诉，授权官员应提请开展检查所在成员国的适当海员和船东组织注意这些缺陷，并且可以：

(a) 通知船旗国的代表；

(b) 向下一挂靠港口的主管当局提供有关信息。

5. 开展检查所在的成员国应有权将检查员的报告的副本，其后必须附有所收到的船旗国的主管当局在规定的截止时间内作出的回应，转送国际劳工局局长，以便采取其可能认为适当和紧急的行动，确保关于此信息的记录得以保持，并确保提请可能会对利用相关追索程序感兴趣的各方注意。

6. 如果授权官员进行更详细的检查后发现船舶不符合本公约的要求，并且

(a) 船上条件明显危害海员的安全、健康或保安；或

(b) 不符合有关要求的情况构成对本公约要求(包括海员权利)的严重或屡次违反；

授权官员应采取措施确保只有在本款(a)或(b)项范围内的所有不符合情况得到纠正后，或者直到授权官员接受了纠正不符合情况的行动计划并认为该计划将会得到迅速实施后才允许船舶开航。如果船舶被禁止开航，授权官员应立即将有关情况通知船旗国并请船旗国的代表到场，若可能，要求船旗国在规定的期限内答复。授权官员还应立即通知开展检查所在港口国的适当船东和海员组织。

7. 各成员国应确保对其授权官员就本标准第6款中构成滞留船舶理由的情况按本守则B部分所指出的情况给以指导。

8. 各成员国在履行其在本标准下的责任时，应尽一切可能努力避免船舶被不当滞留或延误。如果发现船舶被不当滞留或延误，应对所遭受的任何损失或破坏予以赔偿。在各种情况下举证的责任均在申诉方。

导则B5.2.1. 在港口的检查

1. 主管当局应为按规则5.2.1进行检查的授权官员制定检查政策。政策的目标应为确保一贯性并在其他方面指导与本公约的要求(包括海员权利)有关的检查和执行活动。该政策的副本应提供给所有授权官员，并应使公众及船东和海员能够得到。

2. 在制定关于标准A5.2.1第6款中构成滞留船舶正当理由之情形的政策时，主管当局应考虑到，关于标准A5.2.1第6(b)款中所提及的违反，其严重性可以是因为有关缺陷的性质。这一点特别关系到违反了本公约第三条和第四条中的基本权利和原则或海员的就业和社会权利的情况。例如，雇用一名未成年人应被视为严重违反，即使船上只有一个这样的人。在其他情况下，应考虑到在一次特定的检查中所发现的不同缺陷的数量：例如，在被视为构成严重违反之前，可能需要有几个并不威胁安全或健康的关于起居舱室或食品和膳食服务的缺陷情况。

3. 成员国应最大限度地相互合作，在检查政策方面通过国际一致的导则，特别是那些关于构成滞留船舶正当理由的情形的导则。

规则5.2.2. 海员投诉的岸上处理程序

1. 各成员国应确保，在该成员国领土内的港口挂靠的船舶上的指控违反本公约要求(包括海员权利)情况的海员，有权提出申诉以促进采取迅速而实际的解决方式。

标准A5.2.2 – 海员投诉的岸上处理程序

1. 海员指控违反本公约要求(包括海员权利)的投诉可向海员所在船舶挂靠的港口的授权官员报告。在这种情况下，授权官员应开展初步调查。

2. 基于投诉的性质，凡适宜时，初步调查应包括考虑是否已探讨过通过规则5.1.5所规定的船上投诉程序来解决。授权官员还可以根据标准A5.2.1开展更详细的检查。

3. 凡适宜时，授权官员应努力促成在船舶的层次上解决投诉。

4. 如果根据本标准所规定的调查或检查发现的不符合情况属于标准A5.2.1第6款的范畴，应适用该款的规定。

5. 如果本标准第4款的规定不适用，且该投诉未能在船舶的层次上得到解决，授权官员应立

即通知船旗国，在规定的期限内征询建议及关于纠正的行动计划。

6. 如果按本标准第5款采取行动后投诉问题未能得到解决，港口国应将一份授权官员报告的副本送交局长。该报告必须附有在规定的期限内从船旗国主管当局那里收到的答复。应以类似的方式通知港口国内适当的船东和海员组织。此外，港口国应定期将关于已解决投诉的统计资料和信息提交给局长。提交上述两种信息是为了在可能认为这些行动恰当且迅速的基础上，保持一份关于这些信息的记录，并使包括船东和海员组织在内的可能会对适用有关追索程序感兴趣的各方注意到这些信息。

7. 应采取适当措施为提出投诉的海员保密。

导则B5.2.2.海员投诉的岸上处理程序

1. 如果标准A5.2.2中所述的投诉由授权官员来处理，该官员应首先核查该投诉是涉及该船上的所有海员或某一类海员的普遍性问题，还是只与该当事海员的个案有关。

2. 如果该投诉是普遍性问题，应考虑根据标准A5.2.1进行一次更详细的检查。

3. 如果投诉属于个案问题，应对解决有关投诉的任何船上投诉程序的结果予以考查。如果还没有诉诸该程序，授权官员应建议投诉人充分利用现有的此类程序。若在诉诸任何船上投诉程序之前就对投诉予以考虑，需要有充分的理由。这些理由包括内部程序不足或过分拖沓，或者投诉人害怕因提出投诉而受到报复。

4. 在对投诉的任何调查中，授权官员应该给船长、船东和投诉所涉及的任何其他人员适当的机会来表明其观点。

5. 如果船旗国在对港口国根据标准A5.2.2第5款所发通知的答复中已表明其将处理该投诉，且其具备为此目的的有效程序并提交了一份可接受的行动计划，授权官员可努力不使自己进一步卷入此投诉。

规则5.3 – 劳工提供责任

目的：确保各成员国履行其在本公约下关于海员招募和安置以及对其海员提供社会保护的责任

1. 在不妨碍各成员国对悬挂其旗帜船舶上的海员工作和生活条件的责任的原则的前提下，成员国还有责任确保实施本公约关于海员招募和安置的要求，以及对作为其国民或在其领土内定居或以其他方式居住于其领土的海员的社会保障保护的要求，只要本公约规定了此种责任。

2. 实施本规则第1款的详细要求见守则。

3. 各成员国应建立一个有效的检查和监督机制来执行其在本公约下的劳工提供责任。

4. 关于本规则第3款所述机制的信息，包括用于评估其有效性的方法，应包括在成员国根据《章程》第二十二条提交的报告中。

标准A5.3 – 劳工提供责任

1. 各成员国应通过一个检查和监督体制并通过对违反标准A1.4规定的许可证和其他操作性要求的情况采取法律程序，执行本公约中适用于在其领土上设立的海员招募和安置服务机构的运作和实践的要求。

导则B5.3. 劳工提供责任

1. 在成员国领土内设立并为船东物色海员服务的私营海员招募和安置服务机构，无论其设在何处，均应要求其承担确保由船东妥善履行与海员订立的就业协议条款的义务。

101

附录 A5-I

在根据标准A5.1.3第1款向船舶发证以前必须经过检查并经船旗国批准的海员的工作和生活条件：

最低年龄

体检证书
海员资格
海员就业协议
使用任何有许可证的或经发证或管理的私营招募和安置服务机构
工作和休息时间
船舶配员水平
起居舱室
船上娱乐设施
食品和膳食服务
健康和 safety 及防止事故
船上医疗
船上投诉程序

附录 A5-II

海事劳工证书

(注：本证书后应附有海事劳工符合声明)

本证书系根据《2006年海事劳工公约》

(以下简称《公约》)第五条和标题五的规定，

经.....政府授权，

(船舶有权悬挂其旗帜国家的全称)

由.....签发

(根据公约规定正式授权的主管当局或认可组织的全称和地址)

船舶细节

船名.....

船舶编号和呼号.....

船籍港.....

登记日期.....

总吨位¹.....

国际海事组织编号.....

船舶类型.....

船东名称和地址².....

.....

.....

¹ 对于国际海事组织通过的吨位丈量临时表格所包括的船舶，总吨位为包括在《国际吨位证书(1969)》“备注”栏中的总吨位。见公约第二条第(1)(c)款。

² “船东”系指船舶所有人或从船舶所有人那里承担了船舶经营责任并在承担这种责任时已同意接受船东根据本公约所承担的职责和责任的另一组织或个人，如管理人、代理或光船承租人，无论是否有其它组织或个人代表船东履行了某些职责或责任。见公约第二条第(1)(j)款。

附录A5-II

兹证明：

1. 本船舶已经过检验和核验，符合公约的要求和所附海事劳工符合声明的规定。
2. 检查结果表明公约附录A5-I中所规定的海员工作和生活条件符合上述国家实施公约的国家要求。这些国家要求被归纳在海事劳工符合声明的第I部分中。

本证书有效期至.....，但取决于根据公约的标准A5.1.3和A5.1.4的检查。

只有后面附有在.....于.....签发的海事

劳工符合声明，本证书才有效。

本证书所依据的检查和完成日期为.....

签发地点.....签发日期.....

经正式授权签发此证书的官员签字

(签发当局的钢印或盖章)

强制性中期检查以及任何附加检查(如要求)的签注

兹证明本船舶已按公约标准A5.1.3和A5.1.4经过检查，检查结果表明公约附录A5-1所述的海员工作和生活条件符合前述国家实施公约的国家要求。

中期检查: 签字(应在第2和第3个周年日之间完成) (经授权的官员签字)

地点

日期

(当局的钢印或盖章)

附加签注(如要求)

兹证明，按公约标准A3.1第3款的要求(重新登记或起居舱室的实质性改动)或出于其他原因，本船需受到一次附加检查以核验该船继续符合实施公约的国家要求。

附加检查: 签字

(如要求) (经授权的官员签字)

地点

日期

(当局的钢印或盖章)

附加检查: 签字

(如要求) (经授权的官员签字)

地点

日期

(当局的钢印或盖章)

附加检查: 签字

(如要求) (经授权的官员签字)

地点

日期

(当局的钢印或盖章)

2006年海事劳工公约

海事劳工符合声明 - 第I部分

(注: 本声明必须附于船舶的海事劳工证书之后)

在.....(填入公约第二条第1(a)款定义的主管当局的名称)的授权下签发 就《2005年海事劳工公约》的规定而言，下述船舶:

船 名 国际海事组织编号 总吨位

与公约标准A5.1.3保持一致。

下面的签字者代表上述主管当局声明:

(a) 《海事劳工公约》的规定已充分体现在下述国家要求之中;

(b) 这些国家要求收录在下文所述的国家规定中; 凡必要时提供了关于这些规定内容的解释;

(c) 根据第六条第3款和第4款的任何实质上等效的细节在<下文所列的相应国内要求下><下文为此目的而设的一节中>(删去不适用的陈述)提供;

(d) 主管机关根据标题三所准予的任何免除在下文专门部分明确指出;

(e) 在有关要求中还提及了国家立法中对任何船舶类型的具体要求。

1. 最低年龄 (规则 1.1).....
2. 体检证书 (规则 1.2).....
3. 海员的资格 (规则 1.3).....
4. 海员就业协议(规则 2.1).....
5. 使用任何经许可或发证或管理的私营招募和安置服务机构(规则 1.4).....
6. 工作和休息时间(规则 2.3).....
7. 船舶配员水平 (规则 2.7).....
8. 起居舱室 (规则 3.1).....
9. 船上娱乐设施 (规则 3.1).....
10. 食品和膳食服务 (规则 3.2).....
11. 健康和安全及防止事故 (规则 4.3).....
12. 船上医疗 (规则 4.1).....
13. 船上投诉程序 (规则 5.1.5).....
14. 工资支付 (规则 2.2).....

姓名:
职务:
签字:
地点:
日期:

(当局的钢印或盖章)

实质上等效

(注: 划去不适用的陈述)

除上述内容外, 按本公约第六条第3和4款规定的实质上等效记录如下: (如适用, 填入描述)

.....
.....

未准许等效。

姓名:
职务:
签字:
地点:
日期:

(当局的钢印或盖章)

免除

(注: 划去不适用的陈述)

主管机关根据本公约标题三的规定准许的免除如下:

.....
.....

未准许免除。

姓名:
职务:
签字:
地点:

日期:

(当局的钢印或盖章)

2006年海事劳工公约

108

海事劳工符合声明 – 第II部分

为确保检查之间持续符合所采取的措施后附本声明的海事劳工证书中具名的船东制定了以下措施来确保检查之间的持续符合。(为确保符合第I部分中的各项要求而制定的措施陈述如下)

- 1. 最低年龄(规则 1.1)
- 2. 体检证书(规则 1.2)
- 3. 海员的资格(规则 1.3)
- 4. 海员就业协议(规则 2.1)
- 5. 使用任何经许可或发证或管理的私营招募和安置服务机构(规则 1.4)
- 6. 工作和休息时间(规则 2.3)
- 7. 船舶配员水平(规则 2.7)
- 8. 起居舱室(规则 3.1)
- 9. 船上娱乐设施(规则 3.1)
- 10. 食品和膳食服务(规则 3.2)
- 11. 健康和安全及防止事故(规则 4.3)

附录A5-II

109

- 12. 船上医疗(规则 4.1)
- 13. 船上投诉程序(规则 5.1.5)
- 14. 工资支付(规则 2.2)

我特此证明为确保检查之间持续符合第I部分所列的要求而制订了上述措施。

船东姓名:

公司地址:

授权签字人姓名:

职务:

授权签字人签字:

日期:

(船东¹的钢印或盖章)

上述措施已经过(填入主管当局或正式认可组织的名称)审查, 并且在对船舶进行检查后, 确定已满足了标准A5.1.3第10款(b)关于确保最初和持续符合本声明第I部分所列要求的目标。

姓名:

职务:

地址:

签字:

地点:

日期:

(当局的钢印或盖章)

¹ “船东”系指船舶所有人或从船舶所有人那里承担了船舶经营责任并在承担这种责任时已同意接受船东根据本公约所承担的职责和责任的另一组织或个人, 如管理人、代理或光船承租人, 无论是否有其它组织或个人代表船东履行了某些职责或责任。见公约第二条第(1)(j)款。¹ “船东”系指船舶所有人或从船舶所有人那里承担了船舶经营责任并在承担这种责任时已同意接受船东根据本公约所承担的职责和责任的另一组织或个人, 如管理人、代理或光船承租人, 无论是否有其它组织或个人代表船东履行了某些职责或责任。见公约第二条第(1)(j)款。

临时海事劳工证书

本证书系根据《2006年海事劳工公约》

(以下简称.公约.)第五条和标题五的规定,

经.....政府授权

(船舶有权悬挂其旗帜的国家的全称)

由.....签发

(根据公约的规定正式授权的主管当局或认可组织的全称和地址)

船舶细节

船名.....

船舶编号或呼号.....

船籍港.....

登记日期.....

总吨位¹

国际海事组织编号.....

船舶类型.....

船东名称和地址².....

兹证明, 就公约标准A5.1.3第7款而言:

(a) 本船舶已对本公约附录A5-I所列事项进行过合理和实际可行的检查, 并考虑到了下文

(b)、(c)和(d)项的核查;

(b) 船东已向主管当局或认可组织表明本船有遵守公约的适当程序;

(c) 船长熟悉公约的要求以及实施公约的责任; 且

(d) 制作海事劳工符合声明的相关信息已提交给主管当局或认可组织。

¹ 对于国际海事组织通过的吨位丈量临时表格所包括的船舶, 总吨位为包括在《国际吨位证书(1969)》“备注”栏中的总吨位, 见公约第二条第(1)(c)款。

² “船东”系指船舶所有人或从船舶所有人那里承担了船舶经营责任并在承担这种责任时已同意接受船东根据本_____公约所承担的职责和责任的另一组织或个人, 如管理人、代理或光船承租人, 无论是否有其它组织或个人代表船东履行了某些职责或责任。见公约第二条第(1)(j)款。

本证书有效期至....., 但取决于根据标准5.1.3和5.1.4的检查。

上面(a)中所述之检查的完成日期为.....
签发地点..... 签发日期.....
经正式授权签发临时证书的的官员签字.....

(发证当局的钢印或盖章)

成员国港口的授权官员在根据标准A5.2.1开展港口国检查时将进行详细检查的一般领域:

最低年龄

体检证书

海员资格

海员就业协议

使用任何有许可证的或经发证或管理的私营招募和安置服务机构

工作和休息时间

船舶配员水平

起居舱室

船上娱乐设施

食品和膳食服务

健康和 safety 及防止事故

船上医疗

船上投诉程序

工资支付

113

附录 B5-I – 国家声明样本

见导则B5.1.3第5款

2006年海事劳工公约

海事劳工符合声明—第I部分

(注: 本声明必须附在船舶的海事劳工证书之后)在XXXXXXX国海运部的授权下签发就《2006年海事劳工公约》的规定而言, 下述船舶:

船 名 国际海事组织编号 总 吨 位

M.S.EXAMPLE 12345 1,000与公约标准A5.1.3保持一致。

下面的签字者代表上述主管当局声明:

- (a) 《海事劳工公约》的规定已充分体现在下述国家要求之中;
- (b) 这些国家要求收录在下文所述的国家规定中; 凡必要时提供了关于这些规定内容的解释;
- (c) 根据第六条第3款和第4款的任何实质上等效的细节在<下文所列的相应国家要求下> <下文为此目的而设的一节中> (删去不适用的陈述)提供;
- (d) 主管机关根据标题三所准予的任何免除在下文专门部分明确指出。
- (e) 在有关要求中还提及了国家立法对任何船舶类型的具体要求。

1. 最低年龄(规则 1.1)

经修正的《航运法》1905年第123号(.法律.), 第十章; 2006年航运条例(.条例.), 第1111-1222条。

最低年龄为公约中所述的最低年龄。

除非海运部(.部.)批准了一个不同的时段, .夜间.系指晚9点至早6点。

关于仅限于18岁或以上的人员从事危害性工作的例子列于下表A。对于货船来说, 任何18岁以下的人都不得在船舶平面图(将附在本声明之后)中被标为.危险区域.的区域内工作。

2. 体检证书(规则 1.2)

法律第十一章；条例第1223-1233条。

凡适宜，体检证书应符合STCW公约的要求，在其他情况下，经过相应必要调整后适用STCW公约的要求。

经部批准的清单上的合格眼镜商可以签发关于视力的证书。按导则B1.2.1中所述的ILO/WHO导则进行体检。

.....
.....
海事劳工符合声明 . 第II部分

为确保在检查之间持续符合所采取的措施

在后附本声明的海事劳工证书中具名的船东制定了以下措施以确保检查之间的持续符合。

(为确保符合第I部分中的各项要求而制定的措施陈述如下)

1. 最低年龄(规则 1.1)

在每次航程开始时由船长或代表船长的高级船员(.主管高级船员.)核查清单，并记录核查的日期。

在受聘时，每个18岁以下的海员收到一份禁止其从事夜间工作或从事被特别列为有害的工作(见上文第I部分第1节)或任何其他有害工作的通知，并要求该海员在有疑问时与主管高级船原协商。经海员签署“收到并已阅”字样的该通知副本，连同签字日期，由主管高级船员保存。

2. 体检证书(规则 1.2)

体检证书应与主管高级船员负责准备的记述船上每一船员职务、当前体检证书的日期和有关证书上记录的海员健康状况的清单一起，由主管高级船员在严格保密的条件下保管。

在对海员的身体是否适合某一特定职责或某些职责可能存在疑问的情况下，主管高级船员将咨询海员的医生或另一名合格的开业医生，并记录该开业医生的结论概要以及开业医生的姓名、电话号码和咨询日期。

.....

ITF 标准协议

“ ITF ”是 International Transport Workers ‘’ Federation (国际运输劳动者联盟)的简称,该组织于1994年4月1日制订了一份“ITF STANDARD COLLECTIVE AGREEMENT ”(即“ITF”标准集体协议),对船员的工资、医疗、保险、其他劳动报酬都作出了明确的规定,这就是所谓的“ITF”标准。该工资标准是以发达国家船员的工资为根据制定的,工资标准较高,所以原告要求以该标准请求被告支付工资。但该协议第一条规定:本协议制订了适用于全体在船船员的标准条款和条件,当国际运输劳动者联盟和船东缔结有特别协议时适用,不论船东与船员有无个别缔结雇佣契约,本协议均适用并完全有效力。可见,适用“ITF”工资标准应以船东与国际运输劳动者联盟有特别协议为前提。在本案中,原告没有举证证明船东与国际运输劳动者联盟存在特别协议,合同也未约定适用“ITF”工资,原告要求按“ITF”标准给付工资,缺乏依据,法院不予支持。

MLC 新公约解读

1. 基本要求，

其规则和守则按标题划分为五个部分：海员上船工作的最低要求；就业条件；起居室、娱乐设施、食品和膳食服务；健康保护、医疗、福利和社会保障；遵守和执行。按照国际劳工组织公布的最低工资标准2005年到2009年 一等水手的最低月收入分别可达878 美元905 美元933 美元957美元船长的最低月收入分别可达2958美元3049美元3143美元3224美元，禁止海员招募和安置机构利用各种方式来阻扰海员获得其所称职的工作，并规定海员招募或安置机构在为海员提供就业时不能把相关费用直接或间接、全部或部分地转嫁给海员款对海员就业协议所包含的细节内容，如海员休假、遣返、职业发展、技能培训及就业机会等做了具体明确的规定，为海员的体面就业条件提供了保障。

2 我国在维护海员权益的措施和机制方面的差距

2.1 外派海员劳务合作存在多头管理与职能交叉按照 公 约 要求，各成员国的“主管当局”是指有权就公约规定的事项颁布和实施具有法律效力的条例、命令或其他指令的部长、政府部门或其他当局。而在我国，交通部海事局、商务部以及劳动和社会保障部之间存在对外派海员劳务管理上的职能交叉，使我国的“主管当局”——交通部海事局，很难在实际工作中根据公约要求形成有效的劳工监察机制，或对涉及的其他政府主管部门进行过多干涉或提出相应要求。

2.2 缺乏针对国际海员劳务输出的完整法规由于 目 前 国内缺乏海员劳务相关的法律法规，在约束和监管海员劳务输出机构，保障外派海员正当权益时，我国政府主管部门就会面临因缺乏相关法律依据而难以实施必要的行政和经济处罚的尴尬局面。

2.3 外派海员就业条件未能获得最低保津公约 规 定：海员招募和安置机构应核实海员所被安置的船舶上的劳动条件是否符合船东与海员代表组织所签订的适用集体谈判协议，并作为一项政策，只向那些为海员提供的就业条款和条件符合适用的法律或条例或集体协议的船东提供海员。由于种种原因，我国海员工会尚未与其它国际性海员工会组织签订任何集体谈判协议，尤其是ITF标准协议，这使得我国海员在输送到外国船队时不能享受到公约要求的最低收入权益保障，

同时也影响到我国外派海员租金水平在国际海员劳务市场上的整体提高。

2.4 未能对海员劳务外派经营权进行有效监管我国 外 派 海员劳务市场缺失政府调控功能，相关政府主管部门未能对劳务公司经营权实行有效的监管、审核和复核，造成目前很多既无自有船舶又无自有海员的劳务代理机构通过“挂靠”方式成为某些有资质公司的下级代理，违规使用经营权，使外派海员劳务市场处于无序、不公平竞争状态。同时，一些外国船东通过在我国境内设立船舶管理公司，也在变相地从事直接招募和雇佣中国海员工作，扰乱了我国外派海员劳务市场的正常经营秩序。

2.5 海员的权益未能得到有效的充分的保障公约 对 海 员的健康保护、医疗、福利措施及其他形式的社会保障做出了详细的规定，然而目前国内海员的社会保障体系还不够健全，仅参照了陆上用工模式设立了相应的保险，未能结合其流动性强、离岸时间较长等特点制订合理的规费标准。同时，由于存在不同形式的劳务公司，海员的规费也存在缴纳、部分缴纳、完全不缴纳等多种情况，不仅给海员今后的医疗、养老问题带来隐患，同时也会造成不同劳务公司经营成本的巨大差距，促使劳务市场的不公平乃至低价竞争。

3 为维护海员根本权益，有关方面需大力提供支持

3.1 对政府主管部门的建议

- 应 把 发 展海员国际劳务输出作为国家和地域社会经济发展的重要战略来考虑，尽快推动海员劳动立法，加快在海员劳动和保护方面的法律法规建设。应 加 大 对海员招募和安置机构，即海员劳务外派公司的监管力度，严格执行外派海员经营权的审查和年审制度，规范和完善市场竞争机制，对存在恶性竞争，违反我国相关法律法规的劳务公司和境外船公司在国内设立的分公司应予以严厉打击。

- 我 国 劳 动和社会保障部应联合其他相关政府主管部门，加快制订有利于海员规费缴纳的标准体系，加大对用人单位缴纳海员规费的审查力度。

- 应 联 合 行业组织、工会组织建立标准化的雇佣合同，对海员的雇佣合同期、社会保障、最低薪酬等提出强制性、指导性的标准和意见，切实保护海员的合法权益，并逐步达到国际海事劳工公约的有关要求。

- 应 建 立 外派海员派出前的适应性强制培训制度。这种培训不仅要通过立法

形式成为强制要求，而且要成为航运公司、海员管理公司的自觉行为，以加强外派海员的技能培训和出国前的适应性培训。培训的主要内容包括：工作态度、敬业精神、职业道德、英语能力、国际惯例、外国风俗、合同内容、权利义务等，使外派海员树立起受雇于人、服从船东管理的意识，以提高外派海员的整体素质，适应国际海员市场的需要。

3.2 对劳务外派企业的建议海员 劳务 外派公司应严格自律，自觉遵守相关法律法规和行业规范，维护有序的良性竞争环境；根据海员劳务输出的实际情况及时向政府主管部门提出建设性意见、建议；对船东提供的在船工作和生活条件进行严格监督，保障海员获得良好的就业条件。

3.3 对工会组织的建议

尽快纳入ITF标准框架协议，以打消欧洲航运大国雇佣我国海员的顾虑。在沿海发达地区先进行试点，由现行的地方海员工会组织或航运公司的海员工会先行加入ITF，并成为ITF在我国的地方分支机构，代理ITF的一些业务，作为其他海员工会和个人处理与船东关系的代言者。时机成熟时，承认ITF组织，我国海员工会和海员个人全面加入ITF，最终实现以ITF成员身份与各国的船东合作，进行海员劳务输出。积极参与海员劳务外派公司的海员输出谈判工作，或作为直接的谈判者与船东进行交涉和谈判，最大限度地维护我国海员的利益，保障海员的收入和福利待遇。

3.4 对行业组织的建议

- 加大我国海员对外宣传力度，使境外船东对我国海员产生信任感，进而扩大我国海员在世界上的影响，促进我国的海员劳务输出。
- 建立、完善标准雇佣合同，制订并定期调整符合海员生活费用和需求的最低工资收入标准。
- 加强与国外相关行业组织的联系和沟通，借鉴菲律宾POEA的管理和运作模式，建立一套行之有效的调控、监督和保障机制。中远集团最近出台的远洋船员管理办法

关于中国、香港、ITF、ILO 要求的船员工资及加班费的计算说明

中 国：

1、 综合计算工作时间：以周、月、季、年为周期，总和计算工作时间，但平均日工作时间和平均周工作时间应于法定标准时间基本相同。

2、 延长劳动时间（加班加点）：用人单位经过一定程序，要求劳动者超过法律、法规规定的最高限制的日工作时数和周工作天数而工作；正常情况下延长和非正常情况下延长工作时间两种形式。

3、 加班：法定节日或公休假日从事工作的时间

4、 加点：在正常工作时间外延长工作时间

5、 劳动法四十一条规定：每日不超过 1 小时，特殊原因保障健康的情况下不超过三小时，每月不超过三十六小时。

6、 补偿：劳动法第四十四条标准：1) 平时加班，不低于 150%；2) 休息日加班，不低于 200%；3) 法定假日，不低于 300%。

7、 劳社部【2008】3 号：

制度工作时间的计算：法定节假日为 11 天

年工作日： $365-104-11=250$ 天

季工作日： $250/4=62.5$ 天

月工作日： $250/12=20.83$ 天

工作小时数：上述工作天数分别乘以 8 小时；

年总工作时间为：250*8 小时=2000 小时

总加班时间为：36 小时*12=432 小时

日工资、小时工资的折算：劳动法第五十一条规定：法定节假日应当依法支付工资，所以计算日工资与小时工资时，11 天的法定节假日不应剔除。

月计薪天数：(365-104) /12=21.75 天

日工资：月工资收入（基薪）/月计薪天数

小时工资：月工资收入（基薪）/（月计薪天数*8 小时）

香 港（集体谈判权协议）：

- 1、 香港法定节假日：12 天
- 2、 每月 6 天计算带薪休假，以日历月 30 天计算
- 3、 固定加班费用：103 小时
- 4、 月计薪天数：(365-52*1.5) /12=23.92 天
- 5、 每小时工资：基薪/（23.92*8 小时）
- 6、 每小时加班工资：1.25*基薪/（23.92*8 小时）
- 7、 带薪工资：基薪*6/（30 天）

加班工资=月基本工资/每月应出勤天数/8 小时*加班补偿率*加班时间，

香港为固定加班费：103 小时每月=（1+4.33）*8+2*30=102.64

（1：一年有 12 天法定假日分到 12 个月每月 1 天；每年有

= $365/12/7=4.33$ 个周末；每天假定有 2 小时加班，每月 30 天)

香港工资结构=基薪+固定加班 103 小时的+leave pay (6 天每月)

+leave sub (仅干部船员有)

ITF (国际工人运输联合会):

1、 加班时间：平时加班 40 小时，周六加上法定节假日为 64 小时，

总加班时间为：104 小时

2、 带薪休假每月 7 天，半个月按 3.5 天算，超过半个月按 7 天计算

3、 正常工作日每小时加班工资： $1.25 * \text{基薪} / (40 \text{ 小时} * 4.33 \text{ 周/月}) =$

基薪/138

4、 周六或法定节假日每小时加班工资： $2.3 * \text{基薪} / (40 \text{ 小时} * 4.33 \text{ 周}$

/月)=基薪/75

5、 每月带薪休假工资： $(\text{基薪}/30+18) * 7 \approx \text{基薪}/25$

ILO (国际劳工组织) :

1、 月带薪休假工资： $2.5 * \text{基薪}/30$

2、 每小时加班工资： $1.25 * \text{基薪}/208 \text{ 小时} (48 \text{ 小时/周} * 4.33 \text{ 周})$

3、 周末节假日加班：补偿按加班计算或补修或额外补修，每月加班

天数： $4.33 \text{ 天/月} + 12 \text{ 法节}/12 \text{ 月} = 5.33 \text{ 天}$

船员管理公司履约对策

一、公约的主要内容及特点

《2006海事劳工公约》（以下简称公约）由三部分构成：条款、规则和守则。条款和规则规定了核心权利、原则以及批准公约的成员国的基本义务；守则包含了规则的实施细则，它由A部分（强制性标准）和B部分（非强制性导则）组成。规则和守则按以下标题被划归为5个领域，每个领域中包括若干方面的规定。

标题一：海员上船工作的最低要求；

标题二：就业条件；

标题三：起居舱室、娱乐设施、食品和膳食服务；

标题四：健康保护、医疗、福利和社会保障；

标题五：遵守与执行。

公约与国际劳工组织以往的公约相比，具有如下几个较为鲜明的特点。

（1）综合性。公约整合了国际劳工组织自成立以来所制定的38份海事劳工公约和30份建议书的内容，特别是重点体现了《1930年强迫劳动公约》等8项核心公约的基本原则，并清除了现行海事劳工标准中存在的大部分矛盾和过时的条款，可以说公约是国际劳工组织关于海事劳工公约的集成和综合。

（2）采用检验和发证程序。公约要求，各成员国要建立一个有效的海事劳工条件检查和发证系统，确保悬挂其旗帜船舶上的海员工作和生活条件符合并不

断保持符合本公约中的标准。经过其船旗国正规检查，且公约规定条件已得到满足的船舶，成员国将为其签发“海事劳工证书”。

(3) 引入港口国监督机制。为使新公约更具有生命力并确保其在全球范围内得到一致实施，公约借鉴了国际海事组织（IMO）有关公约的特点，特别是引入了港口国监督检查机制。公约明确规定了港口国对挂靠其港口的外国船舶进行监督和检查的责任。2008年9月国际海事劳工组织在日内瓦召开三方专家会议，经过一周的协商及辩论，会议通过了经修改后的《2006海事劳工公约船旗国检查导则》和《2006海事劳工公约港口国检查导则》。

(4) 无优惠原则。公约第五条第7款指出了无优惠的原则，即已批准公约的成员国，对于到港的、悬挂未批准公约国家旗帜的船舶按公约的要求实施检查时，成员国港口授权的官员对该船舶仍然要按照公约条款、规则及守则A部分的要求实施检查，没有任何优惠。

(5) 灵活性原则。一是体现在“实质上等效”方面。公约条款第六条指出，成员国如果不按照守则A部分规定的方式，则可在自行确认的情况下，采用“实质上等效”（substantially equivalent）于A部分要求的法律、条例、集体谈判协议或其他措施作为履约的方式（不包括标题五要求）。由成员国在一定范围内自行确认实质上等效公约要求的原则，并在实施公约要求的方式细则上，给予公约成员国一定程度的自由决断权，体现了公约实施的灵活性。二是体现在导则B部分。公约在制定过程中，将国际劳工组织现存海事劳工公约规定中许多涉及海员基本权益的实施措施转换成公约中导则B部分的规定。公约中条款、规则和守则A部分为强制性要求，导则B部分对于如何实施这些强制性的要求给出了具体的实施指导，为非强

制性的规定。这给成员国在决定是否采纳这方面的规定留出了自主权，也体现了公约实施的灵活性，其目的是促使公约在全球范围内被广泛接受。

二、船东履约的指导原则和操作要点

公约分别针对船旗国、港口国、劳工提供方和船东明确了履约的责任和义务，其中船东的履约工作相对复杂，因为它既受到其他相关方特别是船旗国履

约工作的影响（尤其体现在船旗国一些法律法规的制定和修订方面），又有专属于船东自身的相对独立的多项工作，既要保证履约证明文件——“海事劳工证书”的及时申办以及后续的中间检验和更新，又要考虑如何保证公司管理和船舶营运持续符合公约的要求，有效应对港口国的监督检查。

从指导原则层面，船东公司应使履约工作成为提升海员人性化管理水平的新起点。公约聚焦于航运界最活跃的因素——海员，通过多项措施来保证海员职业的“体面”，其核心目的是全球航运业持续和健康的发展，这是与我国目前所倡导的“以人为本”的管理理念相一致的。广大船东公司应将对海员的认知和定位及时调整到与公约精神相一致的方向上来，视海员为“资本”而非“成本”，视公约为“积极发展因素”而非“单纯成本增加”，视履约为“履行社会责任”而非“申办证书需要”，变被动履约为积极履约，变以最低标准履约为保质保量履约。

从操作要点层面，船东履约工作要作到“高度关注、围绕中心、落实要求、持续符合”，分步分头推进和开展：“高度关注”是指关注与船东履约相关的船旗国、成员国的履约动作；“围绕中心”是指初始阶段的履约工作必须围绕申办“海事劳工证书”这一中心来布置和开展；“落实要求”是指逐项逐条地研究和对比，确保落实公约的各项强制性要求，并结合公司实际情况尽可能落实可有效提升公司管理水平的非强制性要求；“持续符合”是指采取有效措施，保证所属船舶持续符合公约要求，有效应对将来的港口国检查。具体的工作内容可以分为需关注的内容和需落实的内容。

1. 船东履约需关注的有关内容

成员国或船旗国各项与履约相关的法律法规的制定或修订，对船东建立或修订自身的各项履约管理规定具有决定性的意义，以下是根据公约内容汇总的船旗国、成员国履约工作中同船东履约相关的内容（不同国家的实际情况可能有所不同）。

（1）成员国主管当局对海员体检证书签发资质的认可和管理办法的制定或修订（规则1.2）； （3）成员国关于《海员就业协议》和海员船上就业记录相关的法律或条例的建立或修订（规则2.1）；

- (4) 成员国关于海员遣返的法律或条例的建立或修订（规则2.5）；
- (5) 成员国关于船舶灭失或沉没时对海员进行赔偿的法律或条例的建立或修订（规则2.6）；
- (6) 成员国关于船舶大厨培训、船舶大厨缺员特免的法律和条例的建立或修订（规则3.2）；
- (7) 成员国主管当局关于标准的海员医疗报告表格的制定（规则4.1）；
- (8) 成员国关于船舶职业安全与健康管理的国家导则的建立以及职业安全和健康保护及防止事故标准的建立（规则4.3）；
- (9) 成员国，特别是船旗国关于有效的海事劳工条件检查和发证系统的建立（规则5.1）；
- (10) 被成员国授权、可以代表成员国进行检查和发证职能的“认可组织”名单（规则5.1）；
- (11) 成员国主管当局关于《海事劳工符合证明》第 I 部分的编制。

2. 船东履约需落实的有关内容

(1) 修订船员招聘管理规定。修订要体现公约关于各职务船员最小年龄要求、培训持证要求、船员供应商或船员招募和安置机构的资质要求及选择程序等内容。

(2) 制定或修订《海员就业协议》。公约规定有关船东和海员应各持有一份经签字的海员就业协议原件，并详细列明了海员就业协议应包括的细节，同时要求必须有英文版的标准格式的就业协议在船。

(3) 修订船员工资制度及发放办法。公约规定在制定海员工资制度时，海员基本报酬或工资不应低于国际劳工局理事会授权单位所定期确定的数额，并就船员工资的发放提出了具体的要求。

(4) 修订海员在船工作和休息时间的相关管理制度。公约关于海员在船工

作和休息时间的规定同目前航运界普遍采用的《STCW公约》规定相比较有所不同，公约所规定的标准更有利于维护海员的健康，例如，两部公约关于在船最长工作时间都规定，“在任何24小时时段内不得超过14小时”，但该公约增加了“在任何7天时间内不

(2) 成员国关于海员招募和安置机构许可证发放制得超过72小时”的限制内容。关于海员休息时间《STCW公约》规定“在任何7天内不得少于70小时”，而该公约规定“在任何7天内不得少于77小时”。此外，关于休息和工作时间公约还要求“海员应得到一份由船长或船长授权人员以及海员本人签字认可的有关其本人记录的副本”。

(5) 修订关于海员遣返的有关规定。公约明确规定只有在“海员出现严重失职而被遣返”的情况下，遣返费用才由海员本人承担，其他任何情况，包括“海员不再具备履行其就业协议中职责的能力”的情况下，海员遣返的费用也都由船东负责。公约还要求“船舶携带并向海员提供一份用适当的语言写成的有关遣返的适用国家规定”。

(6) 保证公约生效后所建造船舶符合公约关于船舶起居舱室和娱乐设施的要求。公约标题三对船员的起居舱室和娱乐设施提出了细致的规范要求，同时公约也明确规定这些规范仅适用于公约生效后建造的船舶，因此船东在确定近期拟建造船舶的各项规范时必须考虑到该公约的要求。

(7) 修订船员在船伤病管理办法。公约规则4.2就海员因就业而产生的疾病、受伤或死亡导致的经济后果问题明确了船东的责任，以保证当事海员能从船东处获得实质性援助和支持。船东的有关管理办法应体现和满足公约的要求。

(8) 建立或修订船上投诉程序。建立该程序的目的是海员可以使用该程序提出违反本公约要求的任何事项（包括海员权利）的投诉，公约同时要求船东应向所有海员提供一份适用于该船的船上投诉程序的副本，并保证不出现海员因提出投诉而受迫害的可能性。

(9) 及时完成《海事劳工符合证明》。《海事劳工符合证明》（DMLC）是附在“海事劳工证书”之后的重要文件，也是申办“海事劳工证书”前必须完成

的材料。公约规定《海事劳工符合证明》第I部分应由主管当局编制，第II部分由船东编制，主要内容是陈述船旗国和船东为了保证海员在船的体面工作而针对公约规定在14个方面所采取的各项措施。第II部分重点内容是船东所采取的确保在两次检验之间持续符合船旗国要求的措施和为确保不断改进而建议的措施，这些措施包括前面提及的各项工作内容。

(10) 及时申办“海事劳工证书”(MLC)。辅以《海事劳工符合证明》的“海事劳工证书”，是船舶已经过其船旗国正规检查，且满足公约关于海员工作和生活条件要求的表面证据，因此船东履约工作的最后程序是为每艘船舶申办“海事劳工证书”。证书申办时必须检查14方面的内容，这些内容列明于公约附录A5-I，证书申办检查实际上是对船东全部履约工作效果的核查，14方面的内容体现了公约的核心要求。公约同时要求，一份当前有效的英文版的“海事劳工证书”和《海事劳工符合证明》应随船携带，并将一份副本张贴在海员能够到达的显著位置。

(11) 制定应对港口国检查的有关制度。引入港口国监督和检查制度是本公约的特点之一，也是保证所有船舶持续符合公约精神的有效措施。港口国对本公约的检查类似于对IMO有关公约的检查，“低标准”船可能会因此被扩大检查或滞留，直接给船东带来经济和声誉损失。根据2008年9月国际劳工组织通过的《2006海事劳工公约港口国检查导则》的规定，港口国对于船舶的检查除了证书申办时的14项内容之外，还包括海员休假、海员遣返、船东责任、社会保障及一套完整公约在内的5项内容。船东在制定相关制度时必须充分考虑到上述内容，由专门部门负责，特别加强对船长和船员的培训工作，保证所属船舶的持续符合，努力避免不必要的港口国扩大检查或滞留。

公约的出台对保护全球船员根本权益和促进国际海运业的健康持续发展将产生积极而深远的影响，它的生效只是时间问题。作为履约主体之一的船东，应将提前研究公约内容、提前部署履约安排作为近期公司的重点工作，将履约的过程转变为夯实管理基础、稳定海员队伍、提高海员素质、提升管理水平的过程，从而抓住公约生效的机遇，既积极履行社会责任，又有效提高在业。

