

PTMC/04/1

**Konsolidiertes  
Seearbeitsübereinkommen**

**Empfohlener Entwurf**

**Vorbereitende technische Seeschiffahrtskonferenz**

**Genf, 13.-24. September 2004**

ISBN 92-2-715811-1

---

*Erste Auflage 2004*

---

Die in Veröffentlichungen des IAA verwendeten, der Praxis der Vereinten Nationen entsprechenden Bezeichnungen sowie die Anordnung und Darstellung des Inhalts sind keinesfalls als eine Meinungsäußerung des Internationalen Arbeitsamtes hinsichtlich der Rechtsstellung irgendeines Landes, Gebietes oder Territoriums oder dessen Behörden oder hinsichtlich der Grenzen eines solchen Landes oder Gebietes aufzufassen.

Die Nennung von Firmen und gewerblichen Erzeugnissen und Verfahren bedeutet nicht, daß das Internationale Arbeitsamt sie billigt, und das Fehlen eines Hinweises auf eine bestimmte Firma oder ein bestimmtes Erzeugnis oder Verfahren ist nicht als Mißbilligung aufzufassen.

Veröffentlichungen des IAA können bei größeren Buchhandlungen, den Zweigämtern des IAA in zahlreichen Ländern oder direkt beim Internationalen Arbeitsamt, ILO Publications, CH-1211 Genf 22, Schweiz, bestellt werden. Diese Stelle versendet auch kostenlos Kataloge oder Verzeichnisse neuer Veröffentlichungen.

---

---

## **Inhaltsverzeichnis**

	<i>Seite</i>
Empfohlener Entwurf für ein konsolidiertes Seearbeitsübereinkommen .....	1
Präambel.....	1
Allgemeine Verpflichtungen .....	2
Artikel I.....	2
Begriffsbestimmungen und Geltungsbereich .....	2
Artikel II.....	2
Grundlegende Rechte und Prinzipien.....	4
Artikel III .....	4
Beschäftigungs- und Sozialrechte der Seeleute.....	5
Artikel IV .....	5
Verantwortlichkeiten für die Durchführung und Durchsetzung.....	5
Artikel V .....	5
Regeln und Teil A und B des Codes .....	6
Artikel VI.....	6
Beratung mit den Verbänden der Reeder und der Seeleute.....	7
Artikel VII.....	7
Inkrafttreten.....	7
Artikel VIII .....	7
Kündigung .....	8
Artikel IX.....	8
Wirkung des Inkrafttretens.....	8
Artikel X .....	8
Verwahrstellenfunktionen .....	10
Artikel XI.....	10
Artikel XII.....	10
Dreigliedriger Sonderausschuß .....	10
Artikel XIII .....	10
Änderung dieses Übereinkommens.....	10
Artikel XIV .....	10

Änderungen des Codes .....	11
Artikel XV .....	11
Verbindliche Sprachen .....	13
Artikel XVI .....	13
Erläuternde Anmerkungen zu den Regeln und dem Code des Seearbeitsübereinkommens .....	14
Titel 1. Mindestanforderungen an Seeleute für die Arbeit auf einem Schiff.....	17
Regel 1.1 – Mindestalter .....	17
Regel 1.2 – Ärztliches Zeugnis .....	18
Regel 1.3 – Ausbildung und Befähigungen .....	19
Regel 1.4 – Anwerbung und Arbeitsvermittlung .....	21
Regel 1.5 – Ausweis für Seeleute.....	26
Titel 2. Beschäftigungsbedingungen .....	27
Regel 2.1 – Beschäftigungsverträge für Seeleute.....	27
Regel 2.2 – Heuern.....	29
Regel 2.3 – Arbeits- oder Ruhezeiten .....	33
Regel 2.4 – Urlaubsanspruch .....	36
Regel 2.5 – Heimschaffung.....	38
Regel 2.6 – Entschädigung der Seeleute bei Schiffsverlust oder Schiffbruch .....	42
Regel 2.7 – Besatzungsstärke der Schiffe .....	43
Regel 2.8 – [Kontinuität der] [Beruflichen Entwicklung und Regelmäßigkeit der] Beschäftigung im Seeschiffahrtssektor .....	44
Titel 3. Unterkunftsräume, Erholungseinrichtungen, Nahrungsmittel und Verpflegung .....	47
Regel 3.1 – Unterkunftsräume und Erholungseinrichtungen .....	47
Regel 3.2 – Nahrungsmittel und Verpflegung .....	57
Titel 4. Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung, soziale Betreuung und Soziale Sicherheit .	61
Regel 4.1 – Medizinische Betreuung an Bord und an Land.....	61
Regel 4.2 – Verpflichtungen der Reeder .....	66
Regel 4.3 – Schutz der Gesundheit und Sicherheit und Unfallverhütung.....	68
Regel 4.4 – Zugang zu Sozialeinrichtungen an Land.....	77
Regel 4.5 – Soziale Sicherheit.....	82
Titel 5. Erfüllung und Durchsetzung der Anforderungen.....	85
Regel 5.1 – Verantwortlichkeiten des Flaggenstaats.....	85
Regel 5.1.1 – Allgemeine Grundsätze.....	85
Regel 5.1.2 – Ermächtigung anerkannter Organisationen.....	86
Regel 5.1.3 – Seearbeitszeugnis und Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften.....	88

---

Regel 5.1.4 – Überprüfung und Durchsetzung.....	92
Regel 5.1.5 – Beschwerdeverfahren an Bord.....	97
Regel 5.1.6 – Seeunfälle .....	99
Regel 5.2 – Verantwortlichkeiten der Hafenstaaten.....	99
Regel 5.2.1 – Überprüfungen im Hafen .....	99
Regel 5.2.2 – Verfahren für die Behandlung von Beschwerden von Seeleuten an Land.....	103
Regel 5.3 – Verantwortlichkeiten im Bereich der Vermittlung von Arbeitskräften .....	104
Anhang A5-I.....	107
Anhang A5-II .....	108
Anhang A5-III .....	118
Anhang B5-I.....	119

---

# Empfohlener Entwurf für ein konsolidiertes Seearbeitsübereinkommen

## Präambel

*(Siehe Bemerkung 1 des Kommentars)*

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am ... .. 2005 zu ihrer ... Tagung zusammengetreten ist,

läßt sich von dem Wunsch leiten, eine einzige, in sich geschlossene Urkunde zu schaffen, die soweit wie möglich alle aktuellen Normen der bestehenden internationalen Seearbeitsübereinkommen und -empfehlungen sowie die grundlegenden, in anderen internationalen Arbeitsübereinkommen enthaltenen Prinzipien umfaßt, insbesondere:

- dem Übereinkommen über Zwangsarbeit, 1930;
- dem Übereinkommen über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechtes, 1948;
- dem Übereinkommen über das Vereinigungsrecht und das Recht zu Kollektivverhandlungen, 1949;
- dem Übereinkommen über die Gleichheit des Entgelts, 1951;
- dem Übereinkommen über die Abschaffung der Zwangsarbeit, 1957;
- dem Übereinkommen über die Diskriminierung (Beschäftigung und Beruf), 1958;
- dem Übereinkommen über das Mindestalter, 1973; und
- dem Übereinkommen über die schlimmsten Formen der Kinderarbeit, 1999,

ist sich des Kernmandats der Organisation bewußt, das darin besteht, menschenwürdige Arbeitsbedingungen zu fördern,

ist sich ferner bewußt, daß für Seeleute die Bestimmungen anderer Urkunden der IAO gelten und daß sie andere Rechte haben, die als grundlegende Rechte und Freiheiten, die für alle Personen gelten, festgelegt sind,

stellt fest, daß Seeleute in Anbetracht der globalen Natur der Schifffahrtsindustrie eines besonderen Schutzes bedürfen,

ist sich ferner der internationalen Normen über Schiffssicherheit, Personensicherheit und gutes Schiffsmanagement im Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, 1974, in der geänderten Fassung, des Übereinkommens über die internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, 1972, in der geänderten Fassung und der Anforderungen an die Sicherheitsausbildung und die Befähigungen der Seeleute im Internationalen Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, 1978, in der geänderten Fassung bewußt,

---

weist darauf hin, daß das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen, 1982, einen allgemeinen rechtlichen Rahmen festlegt, innerhalb dessen alle Tätigkeiten in den Ozeanen und Meeren durchgeführt werden müssen, und daß es als Grundlage für nationale, regionale und globale Maßnahmen und Zusammenarbeit im Seeschifffahrtssektor von strategischer Bedeutung ist und daß seine Integrität gewahrt werden muß,

weist darauf hin, daß Artikel 94 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen, 1982, die Aufgaben und Pflichten eines Flaggenstaats u.a. in bezug auf die Arbeitsbedingungen, die Bemannung und die sozialen Angelegenheiten auf Schiffen unter seiner Flagge festlegt, {und daß Artikel 217 die Durchsetzungsverpflichtungen festlegt},

verweist auf Artikel 19 Absatz 8 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation, der bestimmt, daß in keinem Fall die Annahme eines Übereinkommens oder einer Empfehlung durch die Konferenz oder die Ratifikation eines Übereinkommens durch ein Mitglied so ausgelegt werden darf, als würde dadurch irgendein Gesetz, Rechtsspruch, Gewohnheitsrecht oder Vertrag berührt, die den beteiligten Arbeitnehmern günstigere Bedingungen gewährleisten, als sie in dem Übereinkommen vorgesehen sind,

ist entschlossen, daß diese neue Urkunde so gestaltet werden sollte, daß sie unter den Regierungen, Reedern und Seeleuten, die den Grundsätzen menschenwürdiger Arbeit verpflichtet sind, auf breitestmögliche Akzeptanz stößt, daß sie leicht aktualisierbar sein sollte und daß sie sich für eine wirksame Durchsetzung eignen sollte,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen zur Ausarbeitung einer solchen Urkunde, eine Frage, die den ... Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form eines internationalen Übereinkommens erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am ... .. 2005, das folgende Übereinkommen an, das als Seearbeitsübereinkommen, 2005, bezeichnet wird.

## **Allgemeine Verpflichtungen**

### *Artikel I*

*(Siehe Bemerkung 2 des Kommentars)*

1. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, verpflichtet sich, seine Bestimmungen in der in Artikel VI festgelegten Weise in vollem Umfang durchzuführen, um das Recht aller Seeleute auf eine menschenwürdige Beschäftigung sicherzustellen.

2. Die Mitglieder haben zur Sicherstellung der wirksamen Durchführung und Durchsetzung dieses Übereinkommens zusammenzuarbeiten.

## **Begriffsbestimmungen und Geltungsbereich**

### *Artikel II*

*(Siehe Bemerkung 3 des Kommentars)*

1. Im Sinne dieses Übereinkommens und soweit in einzelnen Bestimmungen nichts anderes festgelegt ist,

- 
- a) bedeutet der Ausdruck *zuständige Stelle* den Minister, die Regierungsstelle oder eine andere Stelle mit der Befugnis, Vorschriften, Anordnungen oder sonstige Weisungen mit bindender Wirkung bezüglich des Gegenstands der betreffenden Bestimmung zu erlassen; (Ü.179, Ü.180, E.187)
  - b) bedeutet der Ausdruck *Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften* die in Absatz 2 der Regel 5.1.3. genannte Erklärung;
  - c) bedeutet der Ausdruck *Bruttoraumgehalt* den gemäß den Regeln für die Ermittlung der Raumzahlen berechneten Bruttoraumgehalt, die in Anhang 1 zu dem Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen, 1969, oder jedem Nachfolgeübereinkommen enthalten sind; (HLTWG, 3, JMC, 29. Tagung, Entschließung)
  - d) bedeutet der Ausdruck *Seearbeitszeugnis* ein gültiges Dokument, das dem in Absatz 1 der Regel 5.1.3 genannten Seearbeitszeugnis entspricht;
  - e) {bezieht sich der Ausdruck *Anforderungen dieses Übereinkommens* auf die Anforderungen in diesen Artikeln und in den Regeln und Teil A des Codes dieses Übereinkommens;}
  - f) bedeutet der Ausdruck *Seeleute* alle Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes beschäftigt oder angeheuert sind oder arbeiten, für das dieses Übereinkommen gilt; (Arbeitsdefinition, Ü.185, abgeändert, Ü.180 + Ü.164; Ü.166; Ü.178 + Ü.179 + Ü.73A2/1, abgeändert)
  - g) schließt der Ausdruck *Beschäftigungsvertrag für Seeleute* sowohl einen Arbeitsvertrag als auch einen Heuervertrag ein;
  - h) bedeutet der Ausdruck *Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienst für Seeleute* alle Personen, Unternehmen, Institutionen, Agenturen oder sonstigen Organisationen im öffentlichen oder privaten Sektor, die die Anwerbung von Seeleuten im Auftrag von Reedern oder die Vermittlung von Seeleuten an Reeder betreiben; (Ü.179A1/1b, abgeändert)
  - i) bedeutet der Ausdruck *Schiff* ein Schiff, das nicht ausschließlich auf Binnengewässern oder in bzw. in unmittelbarer Nähe von geschützten Gewässern oder in Gebieten verkehrt, die einer Hafenanordnung unterliegen; (STCW, abgeändert)
  - j) bedeutet der Ausdruck *Reeder* den Eigner des Schiffes oder jede andere Organisation oder Person, wie den Leiter, Agenten oder Bareboat-Charterer, die vom Reeder oder von der anderen Organisation oder Person die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat und die sich mit der Übernahme dieser Verantwortung bereit erklärt hat, die Aufgaben und Pflichten zu erfüllen, die den Reedern gemäß diesem Übereinkommen auferlegt werden. (Ü.179A1/1c, abgeändert; ISM, Regel 1, Absatz 2, abgeändert)

2. Sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird, gilt dieses Übereinkommen für alle Seeleute.

3. Im Zweifelsfall hat die zuständige Stelle jedes Mitglieds nach Anhörung der mit dieser Frage befaßten Verbände der Reeder und der Seeleute zu entscheiden, ob bestimmte Personengruppen als Seeleute im Sinne dieses Übereinkommens anzusehen sind.

4. Dieses Übereinkommen gilt für alle Schiffe, gleich ob in öffentlichem oder privatem Eigentum, die gewöhnlich zu gewerblichen Tätigkeiten verwendet werden (Ü.7, Ü.8, Ü.15, Ü.16, Ü.22, Ü.23, Ü.58), ausgenommen :

- 
- a) [Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als {}.]
  - b) Schiffe, die zur Fischerei oder zu ähnlichen Zwecken verwendet werden;
  - c) traditionelle Schiffe wie Dauen und Dschunken; und
  - d) schwimmende Bohr- und Förderinseln [soweit sie nicht zur Schifffahrt verwendet werden]. (Ü.147A1/4c, abgeändert)

5. Im Zweifelsfall hat die zuständige Stelle jedes Mitglieds nach Anhörung der mit dieser Frage befaßten Verbände der Reeder und der Seeleute zu entscheiden, ob dieses Übereinkommen für ein Schiff oder eine bestimmte Gruppe von Schiffen gilt. (Ü.147, Ü.180A1/3, Ü.178A1/7d, abgeändert)

6. [Ein Mitglied kann [in] [nach] Beratung mit den [Vertretern der] in Betracht kommenden Verbände der Reeder und der Seeleute [in seinem Gebiet] vom Geltungsbereich dieses Übereinkommens Schiffe ausnehmen, die keine internationalen Reisen unternehmen, vorausgesetzt, daß die in Artikel III genannten grundlegenden Rechte der Seeleute [und die in Artikel IV Absätze 1 und 4 genannten Beschäftigungs- und Sozialrechte der Seeleute] durch die innerstaatliche Gesetzgebung geschützt werden. (HLTWG, 3, Vorschlag der Seeleute)]

7. Alle von einem Mitglied gemäß den Absätzen 3, 5 oder 6 dieses Artikels vorgenommenen Ausnahmen oder Ausschlüsse sind in seinen Berichten an das Internationale Arbeitsamt gemäß Artikel 22 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation anzugeben.

8. Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird, gilt ein Hinweis auf dieses Übereinkommen gleichzeitig als ein Hinweis auf die Regeln und den Code.

## **Grundlegende Rechte und Prinzipien**

### *Artikel III*

*(Siehe Bemerkung 4 des Kommentars)*

[Jedes Mitglied bekräftigt seine Verpflichtung, im Rahmen dieses Übereinkommens die grundlegenden Rechte zu achten in bezug auf

- a) die Vereinigungsfreiheit und die effektive Anerkennung des Rechts zu Kollektivverhandlungen;
- b) die Beseitigung aller Formen von Zwangs- oder Pflichtarbeit;
- c) die effektive Abschaffung der Kinderarbeit; und
- d) die Beseitigung der Diskriminierung in Beschäftigung und Beruf, wie in der Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Recht bei der Arbeit, 1998, erwähnt.]

\* \* \*

(Alternative)

1. [Jedes Mitglied versteht und erkennt an, daß sich die in Artikel IV aufgeführten Beschäftigungs- und Sozialrechte der Seeleute sinnvoll nur in einem Kontext erreichen

---

lassen, in dem die grundlegenden Prinzipien und Rechte bei der Arbeit für alle Seeleute geachtet, gefördert und verwirklicht werden, nämlich:

- a) die Vereinigungsfreiheit und die effektive Anerkennung des Rechts zu Kollektivverhandlungen;
- b) die Beseitigung aller Formen von Zwangs- oder Pflichtarbeit;
- c) die effektive Abschaffung der Kinderarbeit; und
- d) die Beseitigung der Diskriminierung in Beschäftigung und Beruf.

2. Daher hat sich jedes Mitglied zu vergewissern, daß die Bestimmungen seiner Gesetzgebung den Bestimmungen, die in den Übereinkommen über die in diesem Artikel genannten grundlegenden Prinzipien und Rechte enthalten sind, im wesentlichen gleichwertig sind, soweit das Mitglied nicht anderweitig zur Durchführung der betreffenden Übereinkommen verpflichtet ist.]

## **Beschäftigungs- und Sozialrechte der Seeleute**

### *Artikel IV*

*(Siehe Bemerkung 4 des Kommentars)*

1. Alle Seeleute haben das Recht auf einen sicheren Arbeitsplatz, der den Sicherheitsnormen entspricht.
2. Alle Seeleute haben ein Recht auf angemessene Beschäftigungsbedingungen.
3. Alle Seeleute haben ein Recht auf menschenwürdige Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord.
4. Alle Seeleute haben ein Recht auf Gesundheitsschutz und Sozialmaßnahmen und andere Formen des Sozialschutzes.
5. Jedes Mitglied hat innerhalb der Grenzen seiner Rechtshoheit sicherzustellen, daß die in den vorstehenden Absätzen dieses Artikels aufgeführten Beschäftigungs- und Sozialrechte der Seeleute im Einklang mit den Anforderungen dieses Übereinkommens in vollem Umfang verwirklicht werden. Sofern in dem Übereinkommen nichts anderes bestimmt wird, kann diese Verwirklichung durch die innerstaatliche Gesetzgebung, durch geltende Gesamtarbeitsverträge oder durch andere Maßnahmen oder in der Praxis erreicht werden.

## **Verantwortlichkeiten für die Durchführung und Durchsetzung**

### *Artikel V*

*(Siehe Bemerkung 5 des Kommentars)*

1. Jedes Mitglied hat die Gesetzgebung oder sonstigen Maßnahmen, die es angenommen hat, um seine Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen in bezug auf die seiner Hoheitsgewalt unterliegenden Schiffe und Seeleute zu erfüllen, durchzuführen und durchzusetzen.

---

2. Jedes Mitglied hat dementsprechend eine wirksame Hoheitsgewalt und Kontrolle über die seine Flagge führenden Schiffe auszuüben, indem es ein System zur Sicherstellung der Erfüllung der Anforderungen dieses Übereinkommens einrichtet, einschließlich regelmäßiger Überprüfungen, Berichterstattung, Überwachung und gerichtlicher Verfahren gemäß den geltenden Gesetzen.

3. Jedes Mitglied hat sicherzustellen, daß die seine Flagge führenden Schiffe ein Seearbeitszeugnis und eine Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften mitführen, wie durch dieses Übereinkommen vorgeschrieben.

4. Ein Schiff, für das dieses Übereinkommen gilt, kann im Einklang mit dem internationalen Recht von anderen Mitgliedern als dem Flaggenstaat überprüft werden, wenn sich das Schiff in ihren Häfen befindet, um festzustellen, ob das Schiff den Anforderungen dieses Übereinkommens genügt.

5. Jedes Mitglied hat eine wirksame Hoheitsgewalt und Kontrolle über die Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste für Seeleute, falls solche errichtet werden, in seinem Gebiet auszuüben.

6. Die Mitglieder haben Verstöße gegen die Anforderungen dieses Übereinkommens zu untersagen und haben im Einklang mit dem internationalen Recht Zwangsmaßnahmen festzulegen oder die Annahme von Abhilfemaßnahmen gemäß ihren Gesetzen vorzuschreiben, die ausreichen, um von solchen Verstößen abzuhalten [wo immer sie sich ereignen]. (Ü.180A15, abgeändert, MARPOL 73, Artikel 4, abgeändert, Ü.178/A7, abgeändert)

7. Die Mitglieder haben ihre Verantwortlichkeiten gemäß diesem Übereinkommen so zu erfüllen, daß sichergestellt wird, daß die Schiffe von Staaten, die dieses Übereinkommen nicht ratifiziert haben, nicht günstiger behandelt werden als die Schiffe, die die Flagge von Staaten führen, die es ratifiziert haben. (SOLAS, Protokoll, 1998, Artikel 1, Absatz 3, abgeändert; STCW, 78, in der geänderten Fassung, Artikel X, Absatz (5))

## **Regeln und Teil A und B des Codes**

### *Artikel VI*

*(Siehe Bemerkung 6 des Kommentars)*

1. Die Regeln und die Bestimmungen des Teils A des Codes sind für die Mitglieder verbindlich. Die Bestimmungen des Teils B des Codes sind nicht verbindlich.

2. Jedes Mitglied verpflichtet sich, die in den Regeln dargelegten Grundsätze und Rechte zu achten und jede Regel so umzusetzen, wie dies in den entsprechenden Bestimmungen des Teils A des Codes vorgesehen ist. Außerdem hat das Mitglied eine Erfüllung seiner Verantwortlichkeiten in der in Teil B des Codes vorgesehenen Weise gebührend in Erwägung zu ziehen.

3. Ein Mitglied, das nicht in der Lage ist, die Grundsätze und Rechte in der in Teil A des Codes dargelegten Weise zu verwirklichen, kann, soweit in diesem Übereinkommen nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird, Teil A des Codes durch Bestimmungen seiner Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen umsetzen, die den Bestimmungen des Teils A im wesentlichen gleichwertig sind.

4. Vorbehaltlich etwaiger Weisungen, die in dem Code in bezug auf einzelne Bestimmungen gegebenenfalls enthalten sind, gelten ein Gesetz, eine Regel, ein Gesamt-

---

arbeitsvertrag oder eine sonstige Durchführungsmaßnahme für die Zwecke von Absatz 3 als einer Bestimmung dieses Übereinkommens im wesentlichen gleichwertig, wenn

- a) sie der vollen Erreichung des allgemeinen Ziels oder Zwecks der betreffenden Bestimmung förderlich sind ; oder
- b) sie in jeder materiellen Hinsicht die spezifischen Anforderungen der Bestimmung erfüllen oder Wirkungen entfalten, die den sich aus einer solchen Erfüllung ergebenden gleichwertig sind.]

4. [Vorbehaltlich etwaiger Weisungen, die in dem Code in bezug auf einzelne Bestimmungen gegebenenfalls enthalten sind, gelten ein Gesetz, eine Regel, ein Gesamtarbeitsvertrag oder eine sonstige Durchführungsmaßnahme für die Zwecke von Absatz 3 und im Rahmen dieses Übereinkommens als einer Bestimmung dieses Übereinkommens im wesentlichen gleichwertig, wenn sich das Mitglied vergewissert hat, daß

- a) sie der vollen Erreichung des allgemeinen Ziels oder Zwecks der betreffenden Bestimmung förderlich sind; und
- b) sie ihrer Wirkung nach der betreffenden Bestimmung gleichwertig sind.]

### **[Beratung mit den Verbänden der Reeder und der Seeleute**

#### *Artikel VII*

*(Siehe Bemerkung 7 des Kommentars)*

Jede Abweichung, Ausnahme oder sonstige flexible Anwendung dieses Übereinkommens, für die das Übereinkommen eine Beratung mit den Verbänden der Seeleute und der Reeder vorschreibt, kann in Fällen, in denen repräsentative Verbände der Reeder oder der Seeleute im Gebiet eines Mitglieds nicht bestehen, von diesem Mitglied nur im Wege der Beratung mit dem in Artikel XIII genannten Ausschuß beschlossen werden.]

### **Inkrafttreten**

#### *Artikel VIII*

*(Siehe Bemerkung 8 des Kommentars)*

1. Die förmlichen Ratifikationen dieses Übereinkommens sind dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes zur Eintragung mitzuteilen. (Ü.147A5)
2. Dieses Übereinkommen bindet nur diejenigen Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation, deren Ratifikation durch den Generaldirektor eingetragen ist.
3. Es tritt in Kraft zwölf Monate nachdem die Ratifikationen von mindestens {10} {25} Mitgliedern eingetragen worden sind, die zusammen über einen Brutto-Schiffsraum von {25} {50} Prozent der Welthandelsflotte verfügen.
4. In der Folge tritt dieses Übereinkommen für jedes Mitglied zwölf Monate nach der Eintragung seiner Ratifikation in Kraft. (Ü.147A6)

---

## Kündigung

### Artikel IX

(Siehe Bemerkung 9 des Kommentars)

1. Ein Mitglied kann dieses Übereinkommen nach Ablauf von zehn Jahren seit seinem erstmaligen Inkrafttreten durch förmliche Mitteilung an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes kündigen. Die Kündigung wird von diesem eingetragen. Sie wird erst ein Jahr nach der Eintragung wirksam. (Ü.147A7/1)

2. Jedes Mitglied, das binnen eines Jahres nach Ablauf der in Absatz 1 genannten zehn Jahre von dem in diesem Artikel vorgesehenen Kündigungsrecht keinen Gebrauch macht, bleibt für weitere zehn Jahre gebunden. In der Folge kann es dieses Übereinkommen jeweils nach Ablauf von zehn Jahren nach Maßgabe dieses Artikels kündigen. (Ü.147A7/2)

## Wirkung des Inkrafttretens

### Artikel X

(Siehe Bemerkung 10 des Kommentars)

Durch dieses Übereinkommen werden die folgenden Übereinkommen neugefaßt:

Übereinkommen (Nr. 7) über das Mindestalter (Arbeit auf See), 1920

Übereinkommen (Nr. 8) über die Arbeitslosenentschädigung (Schiffbruch), 1920

Übereinkommen (Nr. 9) über Arbeitsvermittlung für Schiffsleute, 1920

Übereinkommen (Nr. 16) über die ärztliche Untersuchung der Jugendlichen (Seeschifffahrt), 1921

Übereinkommen (Nr. 22) über den Heuervertrag der Schiffsleute, 1926

Übereinkommen (Nr. 23) über die Heimschaffung der Schiffsleute, 1926

Übereinkommen (Nr. 53) über die Befähigungsausweise der Schiffsoffiziere, 1936

Übereinkommen (Nr. 54) über den bezahlten Urlaub für Schiffsleute, 1936

Übereinkommen (Nr. 55) über die Verpflichtungen des Reeders bei Krankheit oder Unfall der Schiffsleute, 1936

Übereinkommen (Nr. 56) über die Krankenversicherung der Schiffsleute, 1936

Übereinkommen (Nr. 57) über die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke, 1936

Abgeändertes Übereinkommen (Nr. 58) über das Mindestalter (Arbeit auf See)

Übereinkommen (Nr. 68) über Verproviantierung und Verköstigung (Schiffsbesatzungen), 1946

Übereinkommen (Nr. 69) über den Befähigungsausweis für Schiffsköche, 1946

---

Übereinkommen (Nr. 71) über Altersrenten der Schiffsleute, 1946

Übereinkommen (Nr. 72) über den bezahlten Urlaub der Schiffsleute, 1946

Übereinkommen (Nr. 73) über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute, 1946

Übereinkommen (Nr. 74) über die Befähigungsausweise der Vollmatrosen, 1946

Übereinkommen (Nr. 75) über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen, 1946

Übereinkommen (Nr. 76) über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke, 1946

Übereinkommen (Nr. 91) über den bezahlten Urlaub der Schiffsleute (Neufassung), 1949

Übereinkommen (Nr. 92) über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (Neufassung), 1949

Übereinkommen (Nr. 93) über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke (Neufassung), 1949

Übereinkommen (Nr. 109) über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke (Neufassung), 1958

Übereinkommen (Nr. 133) über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (zusätzliche Bestimmungen), 1970

Übereinkommen (Nr. 134) über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970

Übereinkommen (Nr. 145) über die Kontinuität der Beschäftigung (Seeleute), 1976

Übereinkommen (Nr. 146) über den bezahlten Jahresurlaub der Seeleute, 1976

Übereinkommen (Nr. 147) über die Handelsschiffahrt (Mindestnormen), 1976

Übereinkommen (Nr. 163) über die soziale Betreuung der Seeleute, 1987

Übereinkommen (Nr. 164) über den Gesundheitsschutz und die medizinische Betreuung der Seeleute, 1987

Übereinkommen (Nr. 165) über die Soziale Sicherheit der Seeleute (Neufassung), 1987

Übereinkommen (Nr. 166) über die Heimschaffung der Seeleute (Neufassung), 1987

Übereinkommen (Nr. 178) über die Arbeitsaufsicht (Seeleute), 1996

Übereinkommen (Nr. 179) über die Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Seeleuten, 1996

Übereinkommen (Nr. 180) über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996.

---

## **Verwahrstellenfunktionen**

### *Artikel XI*

1. Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes gibt allen Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation Kenntnis von der Eintragung aller Ratifikationen und Kündigungen dieses Übereinkommens.

2. Der Generaldirektor wird die Mitglieder der Organisation, wenn die in Absatz 1 vorgesehenen Voraussetzungen erfüllt sind, auf den Zeitpunkt aufmerksam machen, zu dem dieses Übereinkommen in Kraft tritt. (Ü.180A20)

### *Artikel XII*

Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes übermittelt dem Generalsekretär der Vereinten Nationen zur Eintragung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen vollständige Auskünfte über alle bei der Organisation nach Maßgabe der vorausgehenden Artikel eingetragenen Ratifikationen und Kündigungen sowie über die Ratifikationen der Änderungen gemäß Artikel XIV oder Artikel XV. (Ü.147A9)

## **Dreigliedriger Sonderausschuß**

### *Artikel XIII*

*(Siehe Bemerkung 11 des Kommentars)*

1. Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes läßt die Funktionsweise dieses Übereinkommens durch einen von ihm eingesetzten Ausschuß mit besonderer Kompetenz im Bereich der Seearbeitsnormen fortlaufend überprüfen.

2. Für Angelegenheiten, die gemäß diesem Übereinkommen behandelt werden, besteht der Ausschuß aus zwei von jeder Regierung eines Mitglieds, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, benannten Vertretern und den vom Verwaltungsrat ernannten Vertretern der Reeder und der Seeleute.

3. Die Regierungsvertreter von Mitgliedern, die dieses Übereinkommen noch nicht ratifiziert haben, können an den Beratungen des Ausschusses teilnehmen, dürfen aber über die gemäß diesem Übereinkommen behandelten Angelegenheiten nicht abstimmen. Der Verwaltungsrat kann andere Organisationen oder Gebilde einladen, sich im Ausschuß durch Beobachter vertreten zu lassen.

4. Die Stimmen jedes Reeder- und Seeleutevertreters im Ausschuß werden gewichtet, um sicherzustellen, daß die Reedergruppe und die Seeleutegruppe jeweils über die Hälfte der Stimmstärke der Gesamtzahl der Regierungen verfügt, die auf der betreffenden Sitzung vertreten und stimmberechtigt sind.

## **Änderung dieses Übereinkommens**

### *Artikel XIV*

*(Siehe Bemerkung 12 des Kommentars)*

1. Änderungen jeder der Bestimmungen dieses Übereinkommens können von der Allgemeinen Konferenz im Rahmen des Artikels 19 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation und der Regeln und Verfahren der Organisation für die Annahme von

---

Übereinkommen angenommen werden. Änderungen des Codes können auch gemäß den in Artikel XV vorgesehenen Verfahren angenommen werden.

2. Im Rahmen des Artikels 19 der Verfassung angenommene Änderungen sind nur für diejenigen Mitglieder der Organisation verbindlich, deren Ratifikationen beim Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes eingetragen worden sind.

3. Mitgliedern, deren Ratifikation dieses Übereinkommens vor der Annahme der Änderung eingetragen worden ist, wird der Wortlaut der Änderung zur Ratifizierung übermittelt.

4. Den anderen Mitgliedern der Organisation wird der Wortlaut des Übereinkommens in der geänderten Fassung zur Ratifizierung gemäß Artikel 19 der Verfassung übermittelt.

5. Die Änderungen gelten an dem Tag als angenommen, an dem die Ratifikationen der Änderung bzw. des Übereinkommens in der geänderten Fassung von {fünf} {zwölf} Mitgliedern mit einem Gesamtanteil an der Weltschiffstonnage von {12,5} {25} Prozent eingetragen worden sind.

6. Für jedes in Absatz 3 genannte Mitglied treten die Änderungen zwölf Monate nach dem in Absatz 5 genannten Annahmezeitpunkt oder zwölf Monate nach dem Zeitpunkt, zu dem seine Ratifikation der Änderung eingetragen worden ist, in Kraft, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt.

7. Für jedes andere Mitglied der Organisation tritt das Übereinkommen in der geänderten Fassung zwölf Monate nach dem in Absatz 5 genannten Annahmezeitpunkt oder zwölf Monate nach dem Zeitpunkt, zu dem seine Ratifikation des Übereinkommens eingetragen worden ist, in Kraft, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt.

8. Dieses Übereinkommen bleibt in seiner nach Form und Inhalt unveränderten Fassung für diejenigen Mitglieder in Kraft, deren Ratifikation des Übereinkommens vor der Annahme der betreffenden Änderung eingetragen wurde, die aber die Änderung nicht ratifiziert haben.

9. Ein Mitglied, das dieses Übereinkommen in der Folge ratifiziert, ist an alle in Kraft tretenden Änderungen gebunden, die vor der Eintragung seiner Ratifikation des Übereinkommens angenommen wurden, sofern eine solche Änderung nichts anderes bestimmt.

## **Änderungen des Codes**

### *Artikel XV*

*(Siehe Bemerkung 13 des Kommentars)*

1. Der Code kann entweder durch das in Artikel XIV dargelegte Verfahren oder, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird, gemäß den in den folgenden Absätzen dargelegten Verfahren geändert werden.

2. Eine Änderung des Codes kann dem Generaldirektor von der Regierung jedes Mitglieds der Organisation oder von der Gruppe der Reedervertreter oder der Gruppe der Seeleutevertreter vorgeschlagen werden, die in den in Artikel XIII genannten Ausschüß berufen worden sind. Eine von einer Regierung vorgeschlagene Änderung muß von mindestens {zehn} Regierungen, die das Übereinkommen ratifiziert haben, oder von der in

---

diesem Absatz genannten Gruppe der Reedervertreter oder der Seeleutevertreter vorgeschlagen worden sein oder unterstützt werden.

3. Nachdem er sich vergewissert hat, daß die Änderungsvorschläge den Anforderungen des vorstehenden Absatzes genügen, übermittelt der Generaldirektor solche Vorschläge, zusammen mit allen als geeignet erachteten Bemerkungen oder Anregungen, unverzüglich an alle Mitglieder der Organisation mit der Bitte, ihre Bemerkungen oder Anregungen zu den Vorschlägen innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten oder eines anderen Zeitraums (der nicht weniger als drei Monate und nicht mehr als neun Monate betragen darf), der vom Verwaltungsrat vorgeschrieben wird, zu übermitteln.

4. Nach Ablauf des im vorstehenden Absatz genannten Zeitraums wird der Vorschlag, zusammen mit einer Zusammenfassung der von den Mitgliedern gegebenenfalls gemachten Bemerkungen oder Anregungen, dem Ausschuß zur Prüfung auf einer Tagung übermittelt. Eine Änderung gilt als vom Ausschuß angenommen, wenn

- a) mindestens die Hälfte der Regierungen der Mitglieder, die dieses Übereinkommen ratifiziert haben, auf der Tagung, auf der der Vorschlag behandelt wird, vertreten sind; und
- b) eine Mehrheit von mindestens zwei Dritteln der Ausschußmitglieder für die Änderung stimmt; und
- c) diese Mehrheit die Ja-Stimmen von mindestens der Hälfte der Stimmen der Regierungen, der Hälfte der Stimmen der Reeder und der Hälfte der Stimmen der Seeleute der auf der Tagung registrierten Ausschußmitglieder umfaßt, wenn der Vorschlag zur Abstimmung gestellt wird.

5. Die gemäß dem vorstehenden Absatz angenommenen Änderungen werden der Allgemeinen Konferenz auf der nächsten Tagung zur Zustimmung vorgelegt. Eine solche Zustimmung erfordert die Mehrheit von zwei Dritteln der von den anwesenden Delegierten abgegebenen Stimmen. Wird eine solche Mehrheit nicht erzielt, wird die vorgeschlagene Änderung an den Ausschuß zur erneuten Prüfung zurückverwiesen, falls er dies wünscht.

6. Die von der Allgemeinen Konferenz gebilligten Änderungen werden vom Generaldirektor jedem der Mitglieder notifiziert, deren Ratifikation dieses Übereinkommens vor dem Zeitpunkt einer solchen Billigung durch die Allgemeine Konferenz eingetragen worden ist. Diese Mitglieder werden nachstehend als „die ratifizierenden Mitglieder“ bezeichnet. Die Notifizierung enthält einen Hinweis auf diesen Artikel und schreibt die Frist für die Mitteilung eines etwaigen Nichteinverständnisses vor. Diese Frist beträgt zwei Jahre ab dem Zeitpunkt der Notifizierung, sofern die Konferenz zum Zeitpunkt der Zustimmung nicht eine andere Frist festgesetzt hat, die mindestens ein Jahr betragen muß. Eine Kopie der Notifizierung wird den anderen Mitgliedern der Organisation zur Information übermittelt.

7. Eine von der Konferenz beschlossene Änderung gilt als angenommen, sofern der Generaldirektor bis zum Ablauf der vorgeschriebenen Frist nicht formelle Äußerungen des Nichteinverständnisses von mehr als {einem Drittel} der Mitglieder erhalten hat, die das Übereinkommen ratifiziert haben und auf die nicht weniger als {50 Prozent} der Bruttonettonnage der Welt entfallen. (STCW, geändert)

8. Eine als angenommen geltende Änderung tritt sechs Monate nach Ablauf der vorgeschriebenen Frist für alle ratifizierenden Mitglieder in Kraft, mit Ausnahme derjenigen, die ihr Nichteinverständnis gemäß dem vorstehenden Absatz zum Ausdruck gebracht hatten und die dieses Nichteinverständnis nicht zurückgezogen haben. Doch

- 
- a) kann vor Ablauf der vorgeschriebenen Frist jedes ratifizierende Mitglied dem Generaldirektor mitteilen, daß die Änderung für es erst nach einer späteren ausdrücklichen Notifizierung seiner Annahme in Kraft treten wird; und
- b) kann vor dem Inkrafttreten der Änderung jedes ratifizierende Mitglied dem Generaldirektor mitteilen, daß es sich von der Inkraftsetzung dieser Änderung für einen bestimmten Zeitraum ausnimmt.

9. Änderungen, die Gegenstand einer in Absatz 8 a) genannten Mitteilung sind, treten für das Mitglied, das eine solche Mitteilung gemacht hat, sechs Monate nachdem es dem Generaldirektor seine Annahme der Änderung notifiziert hat, oder zu dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die Änderung erstmals in Kraft tritt, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt.

10. Die in Absatz 8 b) genannte Frist darf ein Jahr ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung oder eine von der Allgemeinen Konferenz zum Zeitpunkt der Billigung der Änderung gegebenenfalls festgesetzte längere Frist nicht überschreiten.

11. Ein Mitglied, das sein Nichteinverständnis mit einer Änderung geäußert hat, kann sein Nichteinverständnis jederzeit zurückziehen. Wird dem Generaldirektor eine solche Zurückziehung nach dem Inkrafttreten der Änderung mitgeteilt, tritt die Änderung für das Mitglied sechs Monate nach dem Zeitpunkt der Eintragung der Mitteilung in Kraft.

12. Nach dem Inkrafttreten einer Änderung kann das Übereinkommen nur in seiner abgeänderten Form ratifiziert werden.

13. Ein Mitglied, das eine Änderung des Übereinkommens, die in Kraft getreten ist, angenommen hat, ist nicht verpflichtet, die Vergünstigung des Übereinkommens in bezug auf Zeugnisse zu gewähren, die Schiffen ausgestellt worden sind, die unter der Flagge eines Mitglieds fahren, das nicht an die Änderung gebunden ist und keine Ausnahme nach Absatz 8 b) für sich in Anspruch genommen hat, jedoch nur soweit sich das Zeugnis auf Angelegenheiten bezieht, die durch die betreffende Änderung erfaßt werden. (SOLAS, 1974, Artikel VIII(d)(i)(ii), abgeändert)

## **Verbindliche Sprachen**

### *Artikel XVI*

Der französische und englische Wortlaut dieses Übereinkommens sind in gleicher Weise verbindlich. (Ü.147A12)

---

## **Erläuternde Anmerkungen zu den Regeln und dem Code des Seearbeitsübereinkommens**

*(Siehe Bemerkung 14 des Kommentars)*

1. Diese erläuternden Anmerkungen, die nicht Bestandteil des Seearbeitsübereinkommens sind, sollen als allgemeine Anleitung zu dem Übereinkommen dienen.

2. Das Übereinkommen umfaßt drei verschiedene, aber zusammenhängende Teile, die Artikel, die Regeln und den Code.

3. Die Artikel und Regeln legen die Kernrechte und -prinzipien und die grundlegenden Verpflichtungen der Mitglieder dar, die das Übereinkommen ratifizieren. Die Artikel und Regeln können von der Allgemeinen Konferenz nur im Rahmen von Artikel 19 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation geändert werden (siehe Artikel XIV des Übereinkommens).

4. Der Code enthält die Einzelheiten zur Durchführung der Regeln. Er umfaßt den Teil A (verbindliche Normen) und den Teil B (nichtverbindliche Leitlinien). Der Code kann durch das in Artikel XV des Übereinkommens vorgesehene vereinfachte Verfahren geändert werden [vorbehaltlich einer Ausnahme (siehe Absatz 3 des Titels 5 des Übereinkommens)]. Da der Code die Einzelheiten der Durchführung betrifft, müssen dessen Änderungen im allgemeinen Geltungsbereich der Artikel und Regeln bleiben.

5. Die Regeln und der Code sind in allgemeine Bereiche unter fünf Titeln untergliedert:

*Titel 1:* Mindestanforderungen an Seeleute für die Arbeit auf Schiffen

*Titel 2:* Beschäftigungsbedingungen

*Titel 3:* Unterkunftsräume, Erholungseinrichtungen, Nahrungsmittel und Verpflegung

*Titel 4:* Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung, soziale Betreuung und Soziale Sicherheit

*Titel 5:* Erfüllung und Durchsetzung der Anforderungen

6. Jeder Titel enthält Gruppen von Bestimmungen, die sich auf ein bestimmtes Prinzip oder Recht (oder eine bestimmte Durchsetzungsmaßnahme in Titel 5) beziehen, mit zusammenhängender Numerierung. Die erste Gruppe in Titel 1 beispielsweise besteht aus der Regel 1.1, der Norm A1.1 und der Leitlinie B1.1 (zum Mindestalter).

7. Das Übereinkommen dient drei Zwecken:

- a) (in seinen Artikeln und Regeln) einen festen Katalog von Prinzipien und Rechten festzulegen;
- b) (durch den Code) ein erhebliches Maß an Flexibilität bei der Art und Weise zu ermöglichen, wie die Mitglieder diese Prinzipien und Rechte umsetzen; und
- c) (durch Titel 5) sicherzustellen, daß die Prinzipien und Rechte ordnungsgemäß eingehalten und durchgesetzt werden.

8. Es gibt zwei Hauptbereiche für Flexibilität bei der Durchführung: einer betrifft die einem Mitglied eingeräumte Möglichkeit – soweit erforderlich (siehe Artikel VI,

---

Absatz 3) –, die detaillierten Anforderungen des Teils A des Codes durch im wesentlichen gleichwertige Regelungen (im Sinne des Artikels VI, Absatz 4) umzusetzen.

9. Der zweite Bereich für Flexibilität bei der Durchführung wird dadurch geboten, daß die verbindlichen Anforderungen vieler Bestimmungen in Teil A allgemeiner abgefaßt sind, so daß sich hinsichtlich der genauen Maßnahmen, die auf der innerstaatlichen Ebene vorzusehen sind, ein größerer Ermessensspielraum ergibt. In solchen Fällen werden die Anleitungen zur Durchführung in dem nichtverbindlichen Teil B des Codes gegeben. Auf diese Weise können die ratifizierenden Mitglieder die Art von Maßnahmen ermitteln, die von ihnen im Rahmen der entsprechenden allgemeinen Verpflichtung in Teil A erwartet werden könnten (sowie Maßnahmen, die nicht unbedingt erforderlich wären). So sind nach der Norm A4.1, die die medizinische Betreuung an Bord und an Land betrifft, alle Schiffe verpflichtet, unverzüglichen Zugang zu den notwendigen Medikamenten und Einrichtungen für Diagnose und Behandlung (Absatz 1 b)) zu gewähren und „eine Schiffsapothek mitzuführen“ (Absatz 4 b)). Die Erfüllung dieser letztgenannten Verpflichtung in gutem Glauben bedeutet eindeutig mehr, als daß auf jedem Schiff lediglich eine Schiffsapothek vorhanden ist. Genauere Angaben zu den damit verbundenen Anforderungen (um sicherzustellen, daß der Inhalt der Schiffsapothek ordnungsgemäß aufbewahrt, verwendet und in Stand gehalten wird) sind in der entsprechenden Leitlinie B4.1.1 (Absatz 8) enthalten.

10. Die ratifizierenden Mitglieder sind an die betreffenden Anleitungen nicht gebunden, und die Überprüfungen würden sich, wie in den Bestimmungen in Titel 5 über die Hafenstaatkontrolle angegeben, nur auf die einschlägigen Anforderungen dieses Übereinkommens (Artikel, Regeln und die Normen in Teil A) erstrecken. Die Mitglieder sind jedoch – nach Artikel VI Absatz 2 – verpflichtet, die Erfüllung ihrer Verantwortlichkeiten nach Teil A des Codes in der in Teil B vorgesehenen Weise gebührend in Erwägung zu ziehen. Wenn ein Mitglied nach gebührender Prüfung der einschlägigen Leitlinien beschließt, andere Vorkehrungen vorzusehen, durch die die ordnungsgemäße Aufbewahrung, Verwendung und Instandhaltung des Inhalts der Schiffsapothek (um das oben angeführte Beispiel zu nehmen) sichergestellt wird, wie von der Norm in Teil A verlangt, so ist dies akzeptabel. Wenn dagegen die in Teil B gegebenen Anleitungen befolgt werden, können das betreffende Mitglied sowie die für die Überprüfung der Durchführung der internationalen Arbeitsübereinkommen verantwortlichen Gremien der IAO ohne weiteres sicher sein, daß die Vorkehrungen, die das Mitglied getroffen hat, ausreichen, um die Verantwortlichkeiten gemäß Teil A, auf die sich die Leitlinie bezieht, zu erfüllen.

---

## **Titel 1. Mindestanforderungen an Seeleute für die Arbeit auf einem Schiff**

### *Regel 1.1 – Mindestalter*

*(Siehe Bemerkung 15 des Kommentars)*

*Zweck: Sicherzustellen, daß Personen mit einem geringeren Alter als dem Mindestalter nicht auf Schiffen tätig werden*

1. Personen unter dem Mindestalter dürfen nicht auf Schiffen angeheuert oder beschäftigt werden oder arbeiten.
2. Im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens beträgt das Mindestalter 16 Jahre. (Ü.180A12, abgeändert)
3. Für die im Code geregelten Fälle gilt ein höheres Mindestalter.

### *Norm A1.1 – Mindestalter*

1. Auf Schiffen besteht für Personen unter 16 Jahren ein Beschäftigungs- oder Anheuerungsverbot.
2. Während der Nacht besteht für Personen unter 18 Jahren ein Beschäftigungs- oder Anheuerungsverbot. Der Begriff „Nacht“ bestimmt sich nach der innerstaatlichen Gesetzgebung. Die „Nacht“ hat einen Zeitraum von mindestens neun Stunden zu umfassen, der die Zeit zwischen Mitternacht und fünf Uhr morgens einschließt. (Ü.180A6, abgeändert)
3. Die zuständige Stelle kann von der Beschränkung der Nachtarbeit Ausnahmen zulassen, wenn:
  - a) die wirksame Ausbildung der betreffenden Seeleute nach festgelegten Programmen und Zeitplänen beeinträchtigt würde; oder
  - b) die Besonderheit der Aufgabe oder eines anerkannten Ausbildungsprogramms es erforderlich macht, daß die von der Ausnahme erfaßten Seeleute Aufgaben in der Nacht verrichten und die zuständige Stelle nach Beratung mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute festgestellt hat, daß diese Arbeit auf die Gesundheit oder das Wohlbefinden der Seeleute keinen schädlichen Einfluß hat.
4. Die Beschäftigung von Seeleuten unter 18 Jahren mit Arbeiten, die ihre Gesundheit oder Sicherheit gefährden könnten, ist unzulässig. (Ü.138A3/1, abgeändert) Die Arten von Beschäftigung oder Arbeit, die als „gefährlich“ anzusehen sind, sind durch Normen der innerstaatlichen Gesetzgebung oder durch die zuständige Stelle nach Beratung mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute zu bestimmen, wobei die einschlägigen internationalen Normen zu berücksichtigen sind. (Ü.182A4/1, abgeändert)

---

*Leitlinie B1.1 – Mindestalter*

*Regel 1.2 – Ärztliches Zeugnis*

*(Siehe Bemerkung 16 des Kommentars)*

*Zweck: Sicherzustellen, daß alle Seeleute medizinisch tauglich sind*

1. Seeleute dürfen auf einem Schiff nicht ohne ein Zeugnis arbeiten, in welchem ihre medizinische Tauglichkeit festgestellt ist. (Ü.73A3/1, abgeändert)
2. Ausnahmen hiervon sind nur in den im Code vorgesehenen Fällen zulässig.

*Norm A1.2 – Ärztliches Zeugnis*

1. Die zuständige Stelle hat vorzuschreiben, daß Seeleute vor Beginn ihrer Arbeit auf einem Schiff im Besitz eines gültigen ärztlichen Zeugnisses sein müssen, in welchem bescheinigt ist, daß sie für die vereinbarte Tätigkeit auf See gesundheitlich tauglich sind.

2. Die zuständige Stelle hat nach Beratung mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute und unter tunlichster Berücksichtigung der in Teil B dieses Codes genannten internationalen Leitlinien die Einzelheiten der ärztlichen Untersuchung und des ärztlichen Zeugnisses vorzuschreiben, damit sichergestellt ist, daß das ärztliche Zeugnis den Gesundheitszustand der Seeleute im Hinblick auf die zu verrichtenden Tätigkeiten richtig wiedergibt. (Ü.73A4/1, abgeändert)

3. Das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, 1978, in der geänderten Fassung („STCW-Übereinkommen“) bleibt von dieser Norm unberührt. Die zuständige Stelle hat ein ärztliches Zeugnis, das nach den Anforderungen des STCW-Übereinkommens ausgestellt worden ist, für Zwecke der Regel 1.2 anzuerkennen. (Ü.73A3/1, abgeändert) Bei Seeleuten, die nicht in den Geltungsbereich des STCW-Übereinkommens fallen, ist ein ärztliches Zeugnis, das dessen Anforderungen im wesentlichen entspricht, ebenfalls anzuerkennen.

4. Das ärztliche Zeugnis ist durch einen qualifizierten Arzt oder, im Fall eines nur das Sehvermögen betreffenden Zeugnisses, von einer durch die zuständige Stelle zur Erteilung solcher Zeugnisse ermächtigten Person auszustellen. (Ü.73A3/1, abgeändert) Die Ärzte müssen hinsichtlich der ärztlichen Untersuchungsverfahren völlige fachliche Unabhängigkeit genießen und dürfen sich nur von ihrem medizinischen Fachurteil leiten lassen.

5. Seeleuten, denen ein ärztliches Zeugnis verweigert oder denen eine Einschränkung ihrer Dienstauglichkeit insbesondere hinsichtlich Dauer, Tätigkeitsbereich oder Fahrtgebiet auferlegt worden ist, ist die Möglichkeit zu geben, sich einer weiteren Untersuchung durch einen anderen unabhängigen Arzt oder Gutachter zu unterziehen. (Ü.73A8, abgeändert)

6. {Das ärztliche Zeugnis hat Angaben darüber zu enthalten,
  - a) daß das Hör- und Sehvermögen der betreffenden Personen und, wenn die Personen in Dienstzweigen beschäftigt werden sollen, in denen ihre Tauglichkeit für die zu leistenden Aufgaben bei Farbenblindheit beeinträchtigt wird, ihre Farbentüchtigkeit voll zufriedenstellend ist; und (Ü.73A4/3/a)
  - b) daß die betreffenden Personen nicht unter einem {Krankheitszustand} leiden, der sich durch die Tätigkeit auf See verschlimmern oder sie für eine solche Tätigkeit untauglich machen oder die Gesundheit anderer Personen an Bord gefährden könnte.

---

(Ü.73A4/3/b; Anhang C, IAA/WHO-Richtlinien für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute vor Aufnahme der Beschäftigung auf See und in regelmäßigen Zeitabständen, 1997)}

7. Soweit nicht eine kürzere Frist wegen der Besonderheit der von den betreffenden Seeleuten zu verrichtenden Tätigkeit erforderlich ist oder nach dem STCW-Übereinkommen vorgeschrieben wird, beträgt:

- a) die Geltungsdauer des ärztlichen Zeugnisses höchstens [zwei Jahre] (Ü.73A5/1), es sei denn, die Person ist jünger als 18 Jahre; in diesem Fall beträgt die Geltungsdauer ein Jahr; (Ü.16A2)
- b) {die Geltungsdauer eines Zeugnisses, das die Farbentüchtigkeit betrifft, höchstens {sechs} Jahre}. (Ü.73A5/2, abgeändert)

8. [In dringenden Fällen kann die zuständige Stelle die Beschäftigung von Personen ohne ärztliches Zeugnis für eine Reise] [bis zum nächsten Hafen, wo sie ein ärztliches Zeugnis durch einen qualifizierten Arzt erhalten können, zulassen. (Ü.73A6, abgeändert)]

9. Läuft die Geltungsdauer eines Zeugnisses während einer Reise ab, so bleibt das Zeugnis bis zum Ende der Reise gültig. (Ü.73A5/3)

#### *Leitlinie B1.2 – Ärztliches Zeugnis*

##### *Leitlinie B1.2.1 – Internationale Leitlinien*

1. Die zuständigen Stellen, Ärzte, Prüfer, Reeder, Seeleutevertreter und alle anderen Personen, die mit ärztlichen Untersuchungen von Seeleutebewerbern und aktiven Seeleuten zu tun haben, sollten verpflichtet sein, die „Richtlinien für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute vor Aufnahme der Beschäftigung auf See und in regelmäßigen Zeitabständen“, einschließlich etwaiger Neufassungen, und alle sonstigen von der Internationalen Arbeitsorganisation, der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation und der Weltgesundheitsorganisation herausgegebenen einschlägigen internationalen Richtlinien zu berücksichtigen.

##### *Regel 1.3 – Ausbildung und Befähigungen*

*(Siehe Bemerkung 17 des Kommentars)*

*Zweck: Sicherzustellen, daß Seeleute für die vereinbarte Tätigkeit ausgebildet oder befähigt sind*

1. Seeleute dürfen auf einem Schiff nicht beschäftigt werden, wenn sie für die vereinbarte Tätigkeit nicht ausgebildet sind, hierfür nicht die erforderlichen Befähigungsausweise besitzen oder in sonstiger Weise für ihre Aufgaben nicht qualifiziert sind. (Ü.53A3/1, abgeändert)

2. Seeleuten darf die Tätigkeit auf einem Schiff nur gestattet werden, wenn sie einen Schiffssicherheitslehrgang erfolgreich abgeschlossen haben [und sie die anwendbaren nationalen Ausbildungsanforderungen, soweit vorhanden, für ihre Position an Bord erfüllen].

3. Die in Übereinstimmung mit den im Code dieses Übereinkommens angeführten Instrumenten der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation ausgestellten Befähigungsausweise und durchgeführten Ausbildungen erfüllen die Anforderungen nach den Absätzen 1 und 2.

---

*Norm A1.3 – Ausbildung und Befähigungen*

1. Die in Übereinstimmung mit dem Internationalen Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, 1978, in der geänderten Fassung („STCW-Übereinkommen“) ausgestellten Befähigungsausweise sind von der zuständigen Stelle für Zwecke der Regel 1.3 anzuerkennen. Alle Seeleute haben eine den Anforderungen des STCW-Übereinkommens entsprechende Sicherheitsausbildung zu absolvieren. Seeleute, die im Schiffsbetrieb für die Sicherheit oder den Umweltschutz zuständig sind, müssen eine einschlägige Grundausbildung oder Unterweisung erhalten haben, die den Anforderungen des Codes für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten („STCW-Code“) genügen.

2. Um seinen Verpflichtungen aufgrund der Regel 1.3 nachzukommen, hat ein Mitglied sicherzustellen, daß Kapitäne, nautische Offiziere, technische Offiziere, Funkoffiziere, Mannschaften und das übrige auf Schiffen beschäftigte Personal den Befähigungsanforderungen der einschlägigen Bestimmungen des STCW-Übereinkommens genügen.

3. Seeleute, die als Vollmatrosen eingestellt werden, müssen die für ihre Aufgaben nach der innerstaatlichen Gesetzgebung des Mitglieds geforderten Voraussetzungen erfüllen.

4. {Die zuständige Stelle hat die erforderlichen Vorkehrungen für die Abhaltung von Prüfungen und die Ausstellung von Befähigungsausweisen zu treffen. (Ü.74A2/1)}

5. Vollmatrosen darf ein Befähigungsausweis nur ausgestellt werden, wenn sie:

- a) das Alter von 18 Jahren erreicht haben;
- b) die von der zuständigen Stelle vorgeschriebene Mindestseefahrtzeit im Decksdienst erfüllt haben; und
- c) eine von der zuständigen Stelle vorzuschreibende Prüfung über ihre Befähigung bestanden haben. (Ü.74A2/2)

6. Die vorgeschriebene Mindestseefahrtzeit darf nicht kürzer sein als {36 Monate}. Die zuständige Stelle kann jedoch zulassen, daß

- a) Vollmatrosen, die eine Mindestseefahrtzeit von {24 Monaten erfüllt und einen Ausbildungskurs an einer anerkannten Ausbildungsstätte erfolgreich abgeschlossen haben, diese Ausbildungszeit ganz oder teilweise als Seefahrtzeit angerechnet wird}; und
- b) auf anerkannten Schulschiffen ausgebildeten Personen, die 18 Monate Ausbildungsdienst auf diesen Schiffen abgeleistet und die Ausbildungszeit erfolgreich abgeschlossen haben, der Befähigungsausweis als Vollmatrose zuerkannt wird. (Ü.74A2/4)

7. Die vorgeschriebene Prüfung hat sich auf die praktischen Kenntnisse der Bewerber auf dem Gebiet der Seemannschaft und die Beherrschung aller von Vollmatrosen üblicherweise zu erwartenden Aufgaben, einschließlich derjenigen eines Rettungsbootsmanns, zu erstrecken. Die Prüfung ist so durchzuführen, daß Personen bei ihrem Bestehen zugleich die Voraussetzungen für den Erwerb des Befähigungsnachweises als Rettungsbootsmann für Überlebensfahrzeuge erfüllen, die in Kapitel III, Regel 10 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See oder nach entsprechenden Bestimmungen jedes späteren Übereinkommens, das dieses

---

ändert oder ersetzt und in dem betreffenden Gebiet zur Zeit in Kraft ist, vorgeschrieben sind. (Ü.74A2/5)}

8. [Die Mitglieder haben sicherzustellen, daß Seeleute, die Verantwortung für den sicheren Betrieb auf den Schiffen unter ihrer Flagge tragen, eine Erst- und [Zusatz]ausbildung erhalten, die sie dazu befähigt, ihre Aufgaben an Bord zu erfüllen.]

9. [Die zuständige Stelle hat nach Anhörung der in Betracht kommenden Verbände der Reeder und der Seeleute klare Zielvorgaben für die berufliche Beratung sowie die theoretische und praktische Ausbildung der Seeleute festzulegen, deren Aufgaben an Bord sich in erster Linie auf den sicheren Schiffsbetrieb und die sichere Navigation des Schiffes beziehen, einschließlich [Weiter]bildungsmaßnahmen.]

#### *Leitlinie B1.3 – Ausbildung und Befähigungen*

##### *Leitlinie B1.3.1 – Ausbildungsplanung und Weiterbildung*

{Jedes Mitglied sollte nach Anhörung der in Betracht kommenden Verbände der Reeder und der Seeleute klare Zielvorgaben für die berufliche Beratung sowie die theoretische und praktische Ausbildung von Seeleuten, die Teil der Besatzung mit Verantwortung für den sicheren Schiffsbetrieb und die sichere Navigation des Schiffes sind, einschließlich der [Weiter]bildung, entwickeln.}

#### *Regel 1.4 – Anwerbung und Arbeitsvermittlung*

*(Siehe Bemerkung 18 des Kommentars)*

*Zweck: Sicherzustellen, daß Seeleuten der Zugang zu einem wirksamen und geregelten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungssystem ermöglicht wird*

1. Alle Seeleute müssen Zugang zu einem wirksamen, angemessenen und rechenschaftspflichtigen System haben, das es ihnen ermöglicht, für sie unentgeltlich eine Beschäftigung auf einem Schiff zu finden. (Ü.9A4/1, abgeändert)

2. Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste für Seeleute, die im Hoheitsgebiet eines Mitglieds tätig sind, haben den im Code enthaltenen Normen zu entsprechen.

3. [Die Mitglieder haben vorzuschreiben, daß es sich bei allen privaten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdiensten, die für die Beschäftigung oder Einstellung von Seeleuten für eine Tätigkeit auf Schiffen unter ihrer Flagge in Anspruch genommenen werden, um [bewilligte] [anerkannte] [zugelassene] Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste für Seeleute handelt.]

#### *Norm A1.4 – Anwerbung und Arbeitsvermittlung*

1. Die Mitglieder, die einen öffentlichen Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienst betreiben, haben sicherzustellen, daß der Dienst in ordnungsgemäßer Weise betrieben wird und daß von ihm die in dem Übereinkommen vorgesehenen Beschäftigungsrechte der Seeleute geschützt und gefördert werden.

2. Falls im Hoheitsgebiet eines Mitglieds private Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste tätig sind, dürfen diese nur in Übereinstimmung mit einem [vereinheitlichten] Bewilligungs- [und] [oder] Zulassungssystem [oder einer ähnlichen Erlaubnis] betrieben werden. Dieses System darf nur nach Beratung mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute eingerichtet, aufrechterhalten, geändert oder umgestellt werden. Eine übermäßige Ausweitung solcher privater Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste darf nicht gefördert werden. (Ü.179A2/2, abgeändert)

- 
3. Die Bestimmungen dieser Norm oder der Regel 1.4 sind nicht so auszulegen, als:
- a) hinderten sie ein Mitglied an der Aufrechterhaltung eines unentgeltlichen öffentlichen Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienstes für Seeleute im Rahmen einer Politik zur Befriedigung der Bedürfnisse der Seeleute und der Reeder, gleich ob er Teil eines öffentlichen Arbeitsvermittlungsdienstes für alle Arbeitnehmer und Arbeitgeber ist oder mit diesem koordiniert ist;
  - b) verpflichteten sie ein Mitglied zur Einrichtung eines Systems von privaten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdiensten. (Ü.179A2/1, abgeändert)
4. Ein Mitglied, das ein in Absatz 2 genanntes System einrichtet, hat durch seine innerstaatliche Gesetzgebung oder durch andere Maßnahmen mindestens:
- a) zu verbieten, daß die Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste Mittel, Verfahren oder Listen verwenden, die dazu bestimmt sind, Seeleute an der Erlangung einer Beschäftigung, für die sie qualifiziert sind, zu hindern oder sie davon abzuhalten; (Ü.179A4/2, abgeändert)
  - b) zu verlangen, daß von den Seeleuten weder unmittelbar noch mittelbar Gebühren oder sonstige Kosten für die Anwerbung oder Beschäftigung von Seeleuten ganz oder teilweise zu tragen sind, mit Ausnahme der Kosten für die Beschaffung eines nationalen gesetzlich vorgeschriebenen ärztlichen Zeugnisses, eines [persönlichen Reiseausweises], eines Reisepasses und des nationalen Seefahrtbuchs;
  - c) sicherzustellen, daß die in seinem Hoheitsgebiet tätigen Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste:
    - i) ein auf dem neuesten Stand befindliches Verzeichnis aller durch sie angeworbenen oder vermittelten Seeleute führen, das der zuständigen Stelle zur Prüfung zugänglich sein muß; (Ü.179A5/1, abgeändert)
    - ii) die Seeleute über ihre Rechte und Pflichten aufgrund ihres Beschäftigungsvertrags vor oder während der Einstellung informiert werden und daß entsprechende Vorkehrungen getroffen werden, damit die Seeleute ihre Beschäftigungsverträge vor und nach der Unterzeichnung prüfen können und damit sie eine Kopie des Beschäftigungsvertrags erhalten; (Ü.179A5/2, abgeändert)
    - iii) sich vergewissern, daß alle durch sie angeworbenen oder vermittelten Seeleute qualifiziert sind, die für die betreffende Tätigkeit erforderlichen Dokumente besitzen und die Beschäftigungsverträge der geltenden Gesetzgebung und den geltenden Gesamtarbeitsverträgen, sofern diese Bestandteil des Beschäftigungsvertrags sind, entsprechen;
    - iv) soweit praktisch durchführbar sicherstellen, daß der Reeder die Mittel hat, um die Seeleute davor zu schützen, daß sie in einem ausländischen Hafen zurückgelassen werden; (Ü.179A4/2)
    - v) Beschwerden betreffend ihre Tätigkeiten prüfen und darauf reagieren und die zuständige Stelle von jeder nicht geregelten Beschwerde in Kenntnis setzen; (Ü.179A6/2)
    - vi) alle Beschwerden über die Arbeits- oder Lebensbedingungen an Bord von Schiffen, die ihnen zur Kenntnis gebracht werden, an die entsprechende Stelle weiterleiten; (Ü.179A6/3) und

---

vii) daß ein Schutzsystem mittels einer Versicherung oder einer gleichwertigen geeigneten Maßnahme eingerichtet wird, um Seeleute für finanzielle Verluste zu entschädigen, die ihnen infolge des Versäumnisses eines Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienstes {oder des betreffenden Reeders aufgrund des Beschäftigungsvertrags für Seeleute}, seine Verpflichtungen ihnen gegenüber zu erfüllen, entstehen können. (Ü.179A4/2f, abgeändert)

5. Die zuständige Stelle hat alle in ihrem Hoheitsgebiet tätigen Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste genau zu überwachen und zu kontrollieren und sicherzustellen, daß Genehmigungen [und] [oder] Bewilligungen [und ähnliche [Kontrollen] [Erlaubnisse] für die Tätigkeiten von privaten Diensten in ihrem Hoheitsgebiet erst erteilt oder erneuert werden, nachdem sie sich vergewissert hat, daß der betreffende Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienst für Seeleute den Anforderungen der innerstaatlichen Gesetzgebung entspricht.

6. Die zuständige Stelle hat sicherzustellen, daß angemessene Einrichtungen und Verfahren für die Untersuchung, falls erforderlich, von Beschwerden betreffend die Tätigkeiten von Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdiensten bestehen, an denen gegebenenfalls Vertreter der Reeder und der Seeleute beteiligt werden. (Ü.179A6/1)

7. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, hat seine Staatsangehörigen nach Möglichkeit über die Probleme zu unterrichten, die sich bei der Anheuerung auf einem Schiff ergeben können, das die Flagge eines Staates führt, der das Übereinkommen nicht ratifiziert hat, bis es die Gewißheit hat, daß Normen angewendet werden, die den in diesem Übereinkommen festgelegten gleichwertig sind. Die von dem ratifizierenden Staat zu diesem Zweck getroffenen Maßnahmen dürfen mit dem Grundsatz der Freizügigkeit der Arbeitnehmer, wie er in den gegebenenfalls für beide beteiligten Staaten verbindlichen Verträgen niedergelegt ist, nicht im Widerspruch stehen. (Ü.147A3, leicht abgeändert)

8. Diese Norm ist nicht so auszulegen, als würden dadurch die Pflichten und Verantwortlichkeiten des Reeders (Ü.179A5/3) [oder eines Mitglieds hinsichtlich der Schiffe unter seiner Flagge] verringert.

#### *Leitlinie B1.4 – Anwerbung und Arbeitsvermittlung*

##### *Leitlinie B1.4.1 – Organisatorische und operationelle Leitlinien*

1. Bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen nach Absatz 1 der Norm A1.4 sollte die zuständige Stelle erwägen: (E.186, abgeändert):

- a) die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um eine wirksame Zusammenarbeit zwischen den Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdiensten zu fördern, gleich ob es sich um öffentliche oder private Dienste handelt;
- b) bei der Entwicklung von Ausbildungsprogrammen für Seeleute, die Teil der für den sicheren Fahrbetrieb und die Verhinderung von Umweltverschmutzungen zuständigen Schiffsbesatzung sind, den Bedürfnissen der Seeschifffahrt sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene unter Beteiligung der Reeder, der Seeleute und der in Frage kommenden Ausbildungseinrichtungen Rechnung zu tragen;
- c) geeignete Vorkehrungen für die Mitarbeit der repräsentativen Verbände der Reeder und der Seeleute an der Organisation und Verwaltung der öffentlichen Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste zu treffen, soweit solche bestehen;
- d) unter gebührender Berücksichtigung des Rechts auf Achtung der Privatsphäre und der Notwendigkeit des Schutzes der Vertraulichkeit die Bedingungen festzulegen, unter

---

denen persönliche Daten von Seeleuten durch Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste verarbeitet werden dürfen, einschließlich der Sammlung, Speicherung und Verknüpfung solcher Daten sowie ihrer Weitergabe an Dritte;

- e) über eine Einrichtung für die Sammlung und Analyse aller einschlägigen Informationen über den Arbeitsmarkt für Seeleute zu verfügen, einschließlich des derzeitigen und des voraussichtlichen Angebots an Seeleuten, die als Besatzungsmitglieder arbeiten, gegliedert nach Alter, Geschlecht, Dienstgrad und Qualifikationen sowie den Erfordernissen der Seeschifffahrt, wobei die Sammlung von Daten über Alter und Geschlecht nur für statistische Zwecke oder zur Verwendung im Rahmen eines Programms zur Verhütung von Diskriminierung aufgrund des Alters und des Geschlechts zulässig ist;
- f) sicherzustellen, daß das für die Beaufsichtigung der Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste für Seeleute verantwortliche Personal hinsichtlich der Seeleute, die Teil der für den sicheren Fahrbetrieb und die Verhinderung von Umweltverschmutzungen zuständigen Schiffsbesatzung sind, ausreichend ausgebildet ist, einschließlich anerkannter Seefahrzeiten, und einschlägige Kenntnisse über die Seeschifffahrt besitzt, einschließlich der internationalen Seeschifffahrtsübereinkünfte über Ausbildung, Befähigungsnachweise und Arbeitsnormen;
- g) für diese Dienste Tätigkeitsnormen vorzuschreiben oder zu genehmigen und die Annahme von Verhaltens- und Ehrenkodizes zu fördern; und
- h) ~~{eine fortlaufende Aufsicht des Genehmigungs- [oder] [und] [Zertifizierungs-] systems auf der Grundlage eines Systems von Qualitätsnormen zu fördern. (E.186Abs.1)}~~

2. Bei der Einrichtung des in der Norm A1.4 Absatz 2 genannten Bewilligungs- [und] [oder] Zulassungssystems sollten die Mitglieder erwägen, von den in ihrem Hoheitsgebiet eingerichteten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdiensten zu verlangen, daß sie nachprüfbar Vorgehensweisen hinsichtlich der Bereiche, die in Absatz 3 aufgeführt sind, entwickeln und aufrechterhalten.

3. Diese Vorgehensweisen für private Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste für Seeleute und, soweit anwendbar, für öffentliche Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste für Seeleute sollten sich auf folgendes erstrecken:

- a) Angelegenheiten im Zusammenhang mit ärztlichen Untersuchungen, Ausweisen für Seeleute und den sonstigen Formalitäten, die sie erfüllen müssen, um eine Beschäftigung zu erhalten; (E.186Abs.2)
- b) unter gebührender Berücksichtigung des Rechts auf Achtung der Privatsphäre und der Notwendigkeit des Schutzes der Vertraulichkeit Führung vollständiger Unterlagen über die durch ihr Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungssystem erfaßten Seeleute, die mindestens folgendes umfassen sollten:
  - i) Qualifikationen der Seeleute;
  - ii) Beschäftigungsnachweise;
  - iii) beschäftigungsrelevante persönliche Angaben; und
  - iv) beschäftigungsrelevante medizinische Angaben;

- 
- c) Führung auf dem neuesten Stand befindlicher Listen der Schiffe, für die die Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste Seeleute vermitteln, und Sicherstellung, daß die Möglichkeit besteht, die Dienste in einem Notfall jederzeit zu erreichen;
  - d) Verfahren, um sicherzustellen, daß Seeleute von den Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdiensten für Seeleute oder deren Personal nicht ausgebeutet werden in bezug auf das Angebot einer Anstellung auf bestimmten Schiffen oder bei bestimmten Unternehmen;
  - e) Verfahren, um zu verhindern, daß durch die Zahlung von Heuvorschüssen oder irgendwelche anderen finanziellen Transaktionen zwischen dem Reeder und den Seeleuten, die über ihn abgewickelt werden, Möglichkeiten zur Ausbeutung von Seeleuten entstehen;
  - f) klare Angabe der Kosten, sofern solche entstehen, die von den Seeleuten im Zusammenhang mit dem Anwerbungsverfahren zu tragen sind;
  - g) Sicherstellung, daß die Seeleute über alle besonderen Bedingungen, die für die Tätigkeit gelten, für die sie eingestellt werden sollen, und über besondere Reederpolitiken in bezug auf ihre Beschäftigung unterrichtet werden;
  - h) Verfahren für die Behandlung von Fällen von Unfähigkeit oder Disziplinlosigkeit, die mit den Grundsätzen von Recht und Billigkeit, mit der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis und gegebenenfalls mit den Gesamtarbeitsverträgen im Einklang stehen;
  - i) Verfahren, um sicherzustellen, soweit dies praktisch möglich ist, daß alle im Hinblick auf die Beschäftigung vorgelegten obligatorischen Befähigungsnachweise und ärztlichen Bescheinigungen der Seeleute dem neuesten Stand entsprechen und nicht auf betrügerische Weise erlangt worden sind und daß berufliche Referenzen nachgeprüft werden;
  - j) Verfahren, um sicherzustellen, daß Ersuchen um Informationen oder Rat durch die Familien von Seeleuten, während diese auf See sind, unverzüglich, wohlwollend und unentgeltlich behandelt werden;
  - k) Nachprüfung, daß die Arbeitsbedingungen auf den Schiffen, auf die sie Seeleute vermitteln, den anwendbaren, zwischen einem Reeder und einem repräsentativen Verband der Seeleute geschlossenen Gesamtarbeitsverträgen entsprechen, und Vermittlung von Seeleuten grundsätzlich nur an Reeder, die den Seeleuten Beschäftigungsbedingungen bieten, die der geltenden Gesetzgebung oder den Gesamtarbeitsverträgen entsprechen. (E.186Abs.3, abgeändert)

4. Es sollte erwogen werden, die internationale Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedern und den in Betracht kommenden Organisationen zu fördern, beispielsweise:

- a) den systematischen Informationsaustausch über die Seeschifffahrt und den Arbeitsmarkt für Seeleute auf bilateraler, regionaler und multilateraler Basis;
- b) den Informationsaustausch über die Arbeitsgesetzgebung in der Seeschifffahrt;
- c) die Harmonisierung der Politiken, der Arbeitsmethoden und der Gesetzgebung, die für die Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Seeleuten maßgeblich sind;
- d) die Verbesserung der Verfahren und Bedingungen für die internationale Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Seeleuten; und

- 
- e) die Arbeitskräfteplanung unter Berücksichtigung des Angebots an Seeleuten und der Nachfrage nach Seeleuten sowie der Bedürfnisse der Seeschifffahrt. (E.186Abs.4)

{

*Regel 1.5 – {Ausweis für Seeleute*

*(Siehe Bemerkung 19 des Kommentars)*

*Zweck: Sicherzustellen, daß Seeleute einen Ausweis erhalten können*

*Alle Seeleute haben Anspruch auf Ausstellung eines Ausweises für Seeleute, der ihnen die Einreise in fremde Hoheitsgebiete ermöglicht, damit sie ihre Aufgaben unter annehmbaren Arbeitsbedingungen verrichten können*

*Norm A1.5 – Ausweis für Seeleute*

*Leitlinie B1.5 – Ausweis für Seeleute}*

---

## **Titel 2. Beschäftigungsbedingungen**

### *Regel 2.1 – Beschäftigungsverträge für Seeleute*

*(Siehe Bemerkung 20 des Kommentars)*

*Zweck: Sicherzustellen, daß Seeleute einen angemessenen Beschäftigungsvertrag haben*

1. Die Beschäftigungsbedingungen der Seeleute sind in einer schriftlichen Vereinbarung niederzulegen oder zu erwähnen, die in verständlicher und rechtlich durchsetzbarer Form abzufassen ist. Die Bedingungen haben den Normen im Code zu entsprechen. (Ü.22A3/6, abgeändert)

2. Die Seeleute müssen in der Lage sein, die Bedingungen in ihren Beschäftigungsverträgen vor deren Unterzeichnung zu prüfen, Rat hierzu einzuholen und über deren Annahme frei zu entscheiden. (Ü.22A3, abgeändert)

3. In dem Umfang, wie dies mit der innerstaatlichen Gesetzgebung des Mitglieds vereinbar ist, sind anwendbare Gesamtarbeitsverträge in die Beschäftigungsverträge für Seeleute einzubeziehen.

### *Norm A2.1 – Beschäftigungsverträge für Seeleute*

1. Die innerstaatliche Gesetzgebung der Mitglieder hat vorzuschreiben, daß Schiffe unter ihrer Flagge folgende Anforderungen zu erfüllen haben:

- a) Seeleute auf Schiffen unter ihrer Flagge müssen über einen unterschriebenen Beschäftigungsvertrag für Seeleute (oder, wenn sie keine Arbeitnehmer sind, Nachweise über vertragliche oder ähnliche Vereinbarungen) mit angemessenen Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord verfügen, wie sie in diesem Übereinkommen vorgesehen sind;
- b) Seeleuten, die einen Beschäftigungsvertrag für Seeleute unterschreiben, muß Gelegenheit gegeben werden, dessen Bedingungen zuvor zu prüfen, Rat hierzu einzuholen sowie andere Hilfen in Anspruch zu nehmen, durch die sichergestellt wird, daß sie freiwillig eine Vereinbarung eingegangen sind und von ihren Rechten und Pflichten ausreichend Kenntnis genommen haben; (Ü.22A3/1/6, abgeändert)
- c) der Reeder und die Seeleute erhalten jeweils eine Ausfertigung des Beschäftigungsvertrags für Seeleute;
- d) Maßnahmen sind zu treffen, durch die sichergestellt ist, daß die Seeleute, einschließlich des Kapitäns, an Bord auf einfache Weise klare Informationen über ihre Beschäftigungsbedingungen erhalten können und daß diese Informationen auch für eine Einsichtnahme durch Bedienstete der zuständigen Stelle, einschließlich solcher in den anzulaufenden Häfen, zur Verfügung stehen; und
- e) Seeleuten ist eine Bescheinigung über ihren Dienst an Bord des Schiffes auszuhändigen. (Ü.22A5, abgeändert)

2. Soweit der Beschäftigungsvertrag für Seeleute ganz oder teilweise auf einem Gesamtarbeitsvertrag basiert, hat ein Abdruck dieses Vertrages an Bord zur Einsicht auszuliegen. Soweit der Beschäftigungsvertrag für Seeleute und jeder anwendbare Gesamtarbeitsvertrag nicht in englischer Sprache abgefaßt sind, muß folgendes auch in englischer Übersetzung vorliegen (mit Ausnahme von Schiffen, die nur in der Inlandfahrt eingesetzt sind):

- 
- a) ein Standardformular des Vertrags; und
  - b) die Teile des Gesamtarbeitsvertrags, die nach Regel 5.2 dieses Übereinkommens der Überprüfung durch Hafenstaatkontrollmaßnahmen unterliegen.

3. Die in Absatz 1 Buchstabe e) genannte Bescheinigung darf keine Beurteilung der Arbeitsleistungen der Seeleute und keine Angaben über ihre Heuern enthalten. (Ü.22A5/2, abgeändert) Die Form dieser Bescheinigung, die darin vorzunehmenden Eintragungen und die Art, wie diese Eintragungen zu erfolgen haben, bestimmen sich nach der innerstaatlichen Gesetzgebung. (Ü.22A5/1)

4. Die Mitglieder haben in ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung die Angaben vorzuschreiben, die in den ihrer Rechtsordnung unterworfenen Beschäftigungsverträgen für Seeleute enthalten sein müssen. (Ü.22A6/3, abgeändert) Beschäftigungsverträge für Seeleute müssen in jedem Falle die nachfolgenden Angaben enthalten:

- a) Familienname und andere Namen der Seeleute, ihr Geburtsdatum oder Alter und ihren Geburtsort;
- b) Name und Anschrift des Reeders;
- c) den Ort und das Datum, an dem der Beschäftigungsvertrag abgeschlossen ist;
- d) die Tätigkeiten, für die die Seeleute eingestellt werden;
- e) die Höhe der Heuer der Seeleute oder die Formel, sofern die Heuer unter Anwendung einer solchen berechnet wird;
- f) den Anspruch auf bezahlten Jahresurlaub oder die Formel, sofern der Jahresurlaub unter Anwendung einer solchen berechnet wird;
- g) die Beendigung des Vertrages und deren Voraussetzungen, insbesondere: (Ü.22A6/10, abgeändert)
  - i) wenn der Vertrag auf unbestimmte Zeit geschlossen ist, die Voraussetzungen, die jede Partei zur Kündigung berechtigen, sowie die maßgebliche Kündigungsfrist, wobei die Frist für die Kündigung durch den Reeder nicht kürzer sein darf als die für die Kündigung durch die Seeleute;
  - ii) wenn der Vertrag auf bestimmte Zeit geschlossen ist, den Tag des Ablaufs des Vertrages; und
  - iii) wenn der Vertrag für eine Reise geschlossen ist, den Bestimmungshafen und die Angabe der Frist nach Ankunft, nach deren Ablauf die Seeleute abmuster können;
- h) die Leistungen des Gesundheitsschutzes und der Sozialen Sicherheit, die der Reeder den Seeleuten zu gewähren hat, [einschließlich eines Hinweises auf anwendbare nationalen Vorschriften];
- i) den Heimschaffungsanspruch der Seeleute;
- j) gegebenenfalls die Verweisung auf den Gesamtarbeitsvertrag; und
- k) alle sonstigen Angaben, die durch die innerstaatliche Gesetzgebung vorgeschrieben sind. (Ü.22A6/3, abgeändert)

---

5. {Die Mitglieder haben Mindestkündigungsfristen für die Beendigung eines Beschäftigungsvertrags für Seeleute durch die Seeleute und den Reeder zu bestimmen. Die Dauer dieser Fristen ist nach Beratung mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute zu bestimmen, wobei die Notwendigkeit, Zwangsarbeit zu verhindern und den sicheren Betrieb der Schiffe zu gewährleisten, zu berücksichtigen ist. Die Kündigung hat schriftlich zu erfolgen.}

6. {Die vorzusehende Mindestkündigungsfrist für Seeleute darf weder kürzer sein als [24 Stunden] noch länger sein als [x Kalendertage]. Die vorzusehende Mindestkündigungsfrist für eine Kündigung durch den Reeder darf nicht kürzer sein als [y Kalendertage]. Die Mindestkündigungsfristen finden dann keine Anwendung, wenn die innerstaatliche Gesetzgebung oder anwendbare Gesamtarbeitsverträge die Beendigung mit kürzerer Kündigungsfrist oder ohne eine Kündigungsfrist rechtfertigen. (Ü.22A9/1, abgeändert)}

### *Leitlinie B2.1 – Beschäftigungsverträge für Seeleute*

#### *Leitlinie B2.1.1 – Dienstbescheinigung*

1. Bei Festlegung der Angaben, die in die Dienstbescheinigung nach der Norm A2.1 Absatz 1 Buchstabe e) aufzunehmen sind, sollte sichergestellt sein, daß dieses Dokument ausreichende Informationen enthält, mit einer englischen Übersetzung, damit die Suche nach einer neuen Arbeit oder der Nachweis über Seefahrzeiten für die Erlangung einer Höhergruppierung oder Beförderung erleichtert wird. Die Anforderung dieser Vorschrift könnte durch ein Seemannsarbeitsbuch erfüllt werden.

#### *Regel 2.2 – Heuern*

*(Siehe Bemerkung 21 des Kommentars)*

*Zweck: Sicherzustellen, daß Seeleute für ihre Arbeit eine Vergütung erhalten*

Alle Seeleute haben für ihre Arbeit die in ihren Beschäftigungsverträgen vereinbarte Heuer regelmäßig und in voller Höhe zu erhalten.

#### *Norm A2.2 – Heuern*

1. Die Mitglieder haben vorzusehen, daß Seeleute, die auf Schiffen unter ihrer Flagge arbeiten, monatlich oder in anderen regelmäßigen Zeitabständen und im Einklang mit anwendbaren Gesamtarbeitsverträgen ihre Heuern erhalten.

2. Seeleute haben eine monatliche Abrechnung über die fälligen und die tatsächlich erfolgten Zahlungen zu erhalten, einschließlich der Heuern, zusätzlicher Vergütungen und des Umwechslungskurses, sofern die Zahlungen in einer anderen Währung oder zu einem anderen Kurs als vereinbart erfolgen.

3. Die Mitglieder haben vorzusehen, daß die Reeder entsprechend dem nachfolgenden Absatz 4 Vorkehrungen dafür treffen, daß die Seeleute ihre Heuern oder Teile hiervon an ihre Familien oder Unterhaltsberechtigten oder an gesetzlich Begünstigte überweisen können.

4. Zu den Maßnahmen, durch die sicherzustellen ist, daß Seeleute ihre Heuern oder Teile hiervon an ihre Familien überweisen können, gehören -

- a) ein System, wonach Seeleute, wenn sie dies wünschen, bei Beginn oder während des Bestehens des Beschäftigungsverhältnisses anweisen können, daß ein Teil ihrer Heuern in regelmäßigen Abständen durch Banküberweisung oder auf andere Weise an ihre Familien überwiesen werden soll; und

- 
- b) das Erfordernis, daß die betreffenden Beträge rechtzeitig und unmittelbar an die bezeichnete Person oder bezeichneten Personen überwiesen werden sollten.

5. Etwaige Gebühren für die Dienstleistung nach den Absätzen 3 und 4 müssen angemessen sein, und der Wechselkurs hat, sofern nichts anderes bestimmt wird, im Einklang mit der innerstaatlichen Gesetzgebung dem aktuellen Wechselkurs oder dem veröffentlichten amtlichen Kurs zu entsprechen und darf für die Seeleute nicht unvorteilhaft sein.

6. {Die Mitglieder haben in ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung betreffend die Heuern der Seeleute die Anleitung in Teil B des Codes gebührend zu berücksichtigen.}

#### *Leitlinie B2.2 – Heuern*

##### *Leitlinie B2.2.1 – Besondere Begriffsbestimmungen*

1. Im Sinne dieser Leitlinie:
  - a) bedeutet der Begriff „Vollmatrose“ alle Seeleute, die als befähigt zur Erfüllung jeder Tätigkeit mit Ausnahme von leitenden oder Spezialaufgaben gelten, die von einem Mitglied des Decksdienstes gefordert werden kann, oder alle Seeleute, die gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung oder Praxis oder gemäß Gesamtarbeitsvertrag als Vollmatrosen definiert sind; (E.187Abs.9)
  - b) bedeutet der Begriff „Grundentgelt“ oder „Grundheuer“ das Entgelt für die Normalarbeitszeit unabhängig von seiner Zusammensetzung; er schließt Überstundenvergütungen, Prämien, Zulagen, Urlaubsentgelt oder sonstige zusätzliche Entgelte nicht mit ein;
  - c) bedeutet der Begriff „Festheuer“ ein Entgelt, das die Grundheuer und andere entgeltbezogene Leistungen einschließt; eine Festheuer kann die Vergütung aller geleisteten Überstunden und alle anderen entgeltbezogenen Leistungen einschließen, oder sie kann als Teilfestheuer nur bestimmte Leistungen einschließen;
  - d) bedeutet der Begriff „Arbeitszeit“ die Zeit, während der die Seeleute Arbeit für das Schiff verrichten müssen;
  - e) bedeutet der Begriff „Überstunden“ die über die Normalarbeitszeit hinaus geleistete Arbeitszeit. (E.187Abs.2)

##### *Leitlinie B2.2.2 – Heuern*

1. Für Seeleute, deren Entgelt eine gesonderte Vergütung für geleistete Überstundenarbeit einschließt:
  - a) sollte für die Zwecke der Berechnung der Heuern die Normalarbeitszeit auf See und im Hafen acht Stunden täglich nicht überschreiten;
  - b) sollte für die Zwecke der Berechnung der Überstunden die durch das Grundentgelt oder die Grundheuer abgedeckte wöchentliche Normalarbeitszeit durch die innerstaatliche Gesetzgebung vorgeschrieben werden, wenn sie nicht durch Gesamtarbeitsverträge festgesetzt ist, sie sollte aber 48 Stunden pro Woche nicht überschreiten; Gesamtarbeitsverträge können eine andere, aber keine ungünstigere Behandlung vorsehen;
  - c) sollte die Überstundenvergütung, die mindestens 125 vom Hundert des Grundentgelts oder der Grundheuer für eine Normalarbeitsstunde betragen sollte, durch die inner-

---

staatliche Gesetzgebung oder durch Gesamtarbeitsverträge vorgeschrieben werden;  
und

- d) sollten Nachweise über alle geleisteten Überstunden vom Kapitän oder von einer vom Kapitän beauftragten Person geführt und von den Seeleuten in regelmäßigen Zeitabständen schriftlich bestätigt werden. (E.187Abs.3)

2. Für Seeleute mit einer Festheuer oder einer Teilfestheuer:

- a) sollte der Beschäftigungsvertrag für Seeleute klar die Höhe des den Seeleuten zu zahlenden Entgelts und gegebenenfalls die Zahl der Arbeitsstunden angeben, die von den Seeleuten als Gegenleistung für dieses Entgelt erwartet werden, sowie alle weiteren Zulagen, die zusätzlich zu der Festheuer fällig sein könnten, und unter welchen Umständen;
- b) falls über die durch die Festheuer abgedeckte Arbeitszeit hinaus geleistete Überstunden abgegolten werden, sollte die Überstundenvergütung mindestens 125 vom Hundert der Vergütung entsprechend der Normalarbeitsstunde im Sinne von Absatz 1 betragen; der gleiche Grundsatz sollte auf die in der Festheuer enthaltenen Überstunden angewendet werden;
- c) sollte das Entgelt für denjenigen Teil der Festheuer oder Teilfestheuer, der die Normalarbeitszeit im Sinne von Absatz 1 ausmacht, nicht unter der geltenden Mindestheuer liegen; und
- d) sollten für Seeleute mit einer Teilfestheuer Nachweise aller geleisteten Überstunden geführt und schriftlich bestätigt werden, wie in Absatz 1 Buchstabe d) vorgesehen. (E.187Abs.4)

3. Die innerstaatliche Gesetzgebung oder die Gesamtarbeitsverträge können die Vergütung von Überstunden oder von am wöchentlichen Ruhetag oder an Feiertagen geleisteter Arbeit durch mindestens entsprechende Freizeit außerhalb des Schiffes oder durch zusätzlichen Urlaub anstelle eines Entgelts oder jeder anderen gewährten Vergütung vorsehen. (E.187Abs.5)

4. Die nach Anhörung der repräsentativen Verbände der Seeleute und der Reeder erlassene innerstaatliche Gesetzgebung oder, je nach den Umständen, die Gesamtarbeitsverträge sollten die folgenden Grundsätze berücksichtigen:

- a) der Grundsatz des gleichen Entgelts für gleichwertige Arbeit sollte für alle auf demselben Schiff beschäftigten Seeleute ohne Diskriminierung aufgrund der Rasse, der Hautfarbe, des Geschlechts, des Glaubensbekenntnisses, der politischen Meinung, der nationalen Abstammung oder der sozialen Herkunft gelten;
- b) der Beschäftigungsvertrag für Seeleute mit den vereinbarten Heuern oder Heuersätzen sollte an Bord mitgeführt werden; alle Seeleute sollten über den Betrag der Heuern oder der Heuersätze informiert werden, entweder indem den Seeleuten mindestens eine unterzeichnete Kopie der einschlägigen Informationen in einer ihnen verständlichen Sprache ausgehändigt oder indem eine Kopie des Vertrages an einem der Besatzung zugänglichen Ort angeschlagen wird, oder durch andere geeignete Mittel;
- c) die Heuern sollten in einer gesetzlichen Währung gezahlt werden; sie können gegebenenfalls durch Banküberweisung, Bankscheck, Postscheck oder Zahlungsanweisung gezahlt werden;

- 
- d) die Heuern sollten monatlich oder in einem anderen regelmäßigen Zeitabstand gezahlt werden, und bei Beendigung des Heuerverhältnisses sollte das gesamte fällige Entgelt ohne übermäßige Verzögerung ausgezahlt werden;
  - e) angemessene Strafen oder andere geeignete Abhilfemaßnahmen sollten von den zuständigen Stellen verhängt werden, falls die Reeder die volle Zahlung des geschuldeten Entgelts über Gebühr verzögern oder unterlassen;
  - f) die Heuern sollten auf das von den Seeleuten angegebene Bankkonto eingezahlt werden, es sei denn, sie haben schriftlich einen anderen Wunsch geäußert;
  - g) vorbehaltlich Buchstabe h) sollte der Reeder die Verfügungsfreiheit der Seeleute über ihr Entgelt in keiner Weise einschränken;
  - h) Abzüge vom Entgelt sollten nur dann gestattet sein, wenn:
    - i) dies in der innerstaatlichen Gesetzgebung oder in einem anwendbaren Gesamtarbeitsvertrag ausdrücklich vorgesehen ist und die Seeleute in der nach Ansicht der zuständigen Stelle zweckmäßigsten Weise über die Bedingungen für solche Abzüge informiert worden sind; und
    - ii) sie insgesamt die Grenze nicht überschreiten, die durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder durch Gesamtarbeitsverträge oder gerichtliche Entscheidungen für solche Abzüge festgesetzt worden ist;
  - i) vom Entgelt der Seeleute sollten keine Abzüge für die Erlangung oder Beibehaltung einer Beschäftigung vorgenommen werden;
  - j) andere als nach der innerstaatlichen Gesetzgebung oder Gesamtarbeitsverträgen oder anderen Maßnahmen zulässige Geldstrafen gegen Seeleute sollten untersagt sein;
  - k) die zuständige Stelle sollte das Recht haben, die Läden und Dienstleistungen an Bord zu überprüfen, um sicherzustellen, daß angemessene und vernünftige Preise zum Vorteil der betreffenden Seeleute angewendet werden; und
  - l) soweit Heuerforderungen der Seeleute und sonstige ihnen aufgrund ihrer Beschäftigung geschuldete Beträge nicht gemäß den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über Schiffspfandrechte und Schiffshypotheken, 1993, gesichert sind, sollten solche Forderungen gemäß dem Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation über den Schutz der Forderungen der Arbeitnehmer bei Zahlungsunfähigkeit ihres Arbeitgebers, 1992, geschützt werden. (E.187Abs.6)

5. Das Mitglied sollte nach Beratung mit den Verbänden der Reeder und der Seeleute Verfahren zur Untersuchung von Beschwerden betreffend jede in diesem Abschnitt behandelte Angelegenheit einführen. (E.187Abs.7, abgeändert)

#### *Leitlinie B2.2.3 – Mindestheuern*

1. Unbeschadet des Grundsatzes freier Kollektivverhandlungen sollte das Mitglied nach Anhörung der repräsentativen Verbände der Reeder und der Seeleute Verfahren zur Festsetzung der Mindestheuern für Seeleute festlegen. Die repräsentativen Verbände der Reeder und der Seeleute sollten bei diesen Verfahren mitwirken. (E.187Abs.8(1))

2. Bei der Festlegung solcher Verfahren und bei der Festsetzung von Mindestheuern sollten die internationalen Arbeitsnormen über die Festsetzung von Mindestlöhnen sowie die folgenden Grundsätze gebührend beachtet werden:

- 
- a) die Höhe der Mindestheuern sollte der Art der Beschäftigung auf See, der Besatzungsstärke der Schiffe und der Normalarbeitszeit der Seeleute Rechnung tragen; und
  - b) die Höhe der Mindestheuern sollte angepaßt werden, um Veränderungen in den Lebenshaltungskosten und in den Bedürfnissen der Seeleute Rechnung zu tragen. (E.187Abs.8(2))

3. Die zuständige Stelle sollte:

- a) durch ein System von Überwachung und Zwangsmaßnahmen sicherstellen, daß die gezahlten Heuern nicht niedriger sind als der oder die festgesetzten Sätze; und
- b) sicherstellen, daß Seeleute, die ein unter dem Mindestsatz liegendes Entgelt erhalten haben, die ihnen zustehenden Restbeträge im Wege eines kostengünstigen und zügigen gerichtlichen oder anderen Verfahrens eintreiben können. (E.187Abs.8(3))

*Leitlinie B2.2.4 – Monatliches Mindestentgelt oder Mindestgrundheuer für Vollmatrosen*

1. Das Grundentgelt oder die Grundheuer eines Vollmatrosen für einen Kalenderdienstmonat sollte den Betrag nicht unterschreiten, der in regelmäßigen Zeitabständen vom Paritätischen Seeschiffahrtsausschuß oder von einem anderen vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes hierzu ermächtigten Gremium festgesetzt wird. Auf Beschluß des Verwaltungsrats hat der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes den Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation jede Änderung des Betrags mitzuteilen. (E.187Abs.10)

2. Dieser Abschnitt sollte nicht so ausgelegt werden, als würden dadurch Vereinbarungen zwischen den Reedern oder ihren Verbänden und den Seeleuterverbänden bezüglich der Regelung der Standard-Mindestbeschäftigungsbedingungen beeinträchtigt, vorausgesetzt, daß diese Bedingungen von der zuständigen Stelle anerkannt werden. (E.187Abs.11)

*Regel 2.3 – Arbeits- oder Ruhezeiten*

*(Siehe Bemerkung 22 des Kommentars)*

*Zweck: Sicherzustellen, daß Seeleute geregelte Arbeits- oder Ruhezeiten haben*

1. Die Mitglieder haben sicherzustellen, daß die Arbeits- oder Ruhezeiten für Seeleute geregelt sind.

2. Die Mitglieder haben Höchstarbeitszeiten und Mindestruhezeiten über bestimmte Zeiträume festzusetzen, die mit den Bestimmungen im Code in Einklang stehen.

3. [Seeleute, die in Positionen wie Kapitän und leitender Ingenieur beschäftigt werden, die Flexibilität in ihren Arbeits- und Ruhezeiten erfordern, unterliegen nicht dieser Regel.]

*Norm A2.3 – Arbeits- oder Ruhezeiten*

1. Im Sinne dieser Norm

- a) bedeutet der Begriff „Arbeitszeit“ die Zeit, während der Seeleute Arbeit für das Schiff verrichten müssen; (Ü.180A2/b)

---

b) bedeutet der Begriff „Ruhezeit“ die Zeit außerhalb der Arbeitszeit; dieser Ausdruck schließt kurze Pausen nicht mit ein. (Ü.180A2/c)

2. Innerhalb der in Absatz 5 angegebenen Grenzen hat jedes Mitglied entweder eine Höchstarbeitszeit, die in einem gegebenen Zeitraum nicht überschritten werden darf, oder eine Mindestruhezeit, die in einem gegebenen Zeitraum zu gewähren ist, festzulegen. (Ü.180A3)

3. Ein Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, erkennt an, daß die Norm für die Normalarbeitszeit für Seeleute wie diejenige für andere Arbeitnehmer auf einem Achtstundentag mit einem wöchentlichen Ruhetag und Arbeitsruhe an Feiertagen zu beruhen hat. Dies hindert das Mitglied jedoch nicht daran, Verfahren zur Genehmigung oder Registrierung eines Gesamtarbeitsvertrags anzunehmen, der die Normalarbeitszeit der Seeleute auf einer Grundlage festlegt, die nicht weniger günstig ist als diese Norm. (Ü.180A4)

4. Bei der Festlegung der nationalen Normen haben die Mitglieder die Gefahren, die von der Übermüdung von Seeleuten ausgehen, insbesondere bei denen, deren Aufgaben die sichere Navigation und den sicheren Schiffsbetrieb betreffen, zu berücksichtigen.

5. Die Arbeits- oder Ruhezeiten haben folgenden Beschränkungen zu unterliegen:

a) die Höchstarbeitszeit darf 14 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden und 72 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen nicht überschreiten; oder

b) die Mindestruhezeit darf zehn Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden und 77 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen nicht unterschreiten; (Ü.180A5/1)

c) die Ruhezeit kann in höchstens zwei Zeiträume aufgeteilt werden, von denen einer eine Mindestdauer von sechs Stunden haben muß, und der Zeitraum zwischen zwei aufeinanderfolgenden Ruhezeiten darf 14 Stunden nicht überschreiten; (Ü.180A5/2)

d) Sicherheits-, Feuerlösch- und Rettungsbootübungen sowie durch die innerstaatliche Gesetzgebung und durch internationale Vereinbarungen vorgeschriebene Übungen sind in einer Weise durchzuführen, die die Störung der Ruhezeiten auf ein Mindestmaß beschränkt und keine Müdigkeit verursacht; (Ü.180A5/3)

e) in Fällen, in denen Seeleute Bereitschaftsdienst haben, wenn beispielsweise ein Maschinenraum unbesetzt ist, ist den Seeleuten eine angemessene Ruhezeit als Ausgleich zu gewähren, wenn die normale Ruhezeit durch Aufrufe zur Arbeit gestört wird. (Ü.180A5/4)

6. Falls kein Gesamtarbeitsvertrag oder Schiedsspruch vorhanden ist oder falls die zuständige Stelle feststellt, daß die Bestimmungen des Gesamtarbeitsvertrags oder Schiedsspruchs in bezug auf Absatz 5 Buchstabe d) oder e) unzureichend sind, hat die zuständige Stelle entsprechende Bestimmungen festzulegen, um zu gewährleisten, daß die betreffenden Seeleute eine ausreichende Ruhezeit erhalten. (Ü.180A5/5)

7. Das Mitglied hat vorzuschreiben, daß an einem leicht zugänglichen Ort eine Übersicht mit der Arbeitsorganisation an Bord angebracht wird, die für jede Position mindestens folgendes enthalten muß:

a) den See- und Hafendienstplan; und

---

b) die Höchstarbeitszeit oder die Mindestruhezeit, die durch die Gesetzgebung oder durch die Gesamtarbeitsverträge, die in dem Mitglied in Kraft sind, vorgeschrieben wird. (Ü.180A5/7)

8. Die in Absatz 7 erwähnte Übersicht ist nach einem Standardmuster in der oder den Arbeitssprachen des Schiffes und in Englisch zu erstellen. (Ü.180A5)

9. Die Mitglieder haben vorzuschreiben, daß Verzeichnisse der täglichen Arbeits- oder Ruhezeit der Seeleute geführt werden, damit die Einhaltung dieser Normen überwacht werden kann. Die Verzeichnisse müssen einem von der zuständigen Stelle vorgeschriebenen Standardmuster entsprechen, wobei vorhandene Richtlinien der Internationalen Arbeitsorganisation oder von der Organisation erstellte Standardentwürfe zu berücksichtigen sind. Sie sind in den Sprachen nach Absatz 8 abzufassen. Den Seeleuten ist eine Kopie der sie betreffenden Verzeichnisse auszuhändigen, die vom Kapitän oder von einer vom Kapitän dazu ermächtigten Person und von den Seeleuten schriftlich zu bestätigen ist. (Ü.180A8/1)

10. Diese Norm hindert das Mitglied nicht daran, eine innerstaatliche Gesetzgebung oder ein Verfahren anzunehmen, wonach die zuständige Stelle Gesamtarbeitsverträge genehmigen oder registrieren kann, die Ausnahmen von den festgelegten Beschränkungen gestatten. Diese Ausnahmen haben soweit wie möglich den festgelegten Normen zu folgen, können aber häufigeren oder längeren Urlaubszeiten oder der Gewährung von Ausgleichsurlaub für wachegehende Seeleute oder Seeleute, die an Bord von Schiffen von kurzer Reisedauer arbeiten, Rechnung tragen. (Ü.180A5/6)

11. Diese Norm ist nicht so auszulegen, als würde dadurch das Recht des Kapitäns eines Schiffes beeinträchtigt, von den Seeleuten die Leistung der Arbeitszeiten zu verlangen, die für die unmittelbare Sicherheit des Schiffes, der Personen an Bord oder der Ladung oder zur Hilfeleistung für andere Schiffe oder Personen, die sich in Seenot befinden, erforderlich sind. Demgemäß kann der Kapitän den Arbeitszeit- oder Ruhezeitplan vorübergehend außer Kraft setzen und von den Seeleuten die Leistung der Arbeitszeiten verlangen, die erforderlich sind, bis die normale Situation wiederhergestellt worden ist. Sobald es nach Wiederherstellung der normalen Situation praktisch möglich ist, hat der Kapitän sicherzustellen, daß alle Seeleute, die während einer planmäßigen Ruhezeit Arbeit geleistet haben, eine ausreichende Ruhezeit erhalten. (Ü.180A7)

12. [Diese Norm hindert ein Mitglied nicht daran, eine innerstaatliche Gesetzgebung oder ein Verfahren anzunehmen, wonach die zuständige Stelle vorbehaltlich des Absatzes 4 abweichende Beschränkungen der Arbeits- oder Ruhezeiten für Kapitäne und leitende Ingenieure vorsehen kann, wenn sie nicht am normalen Wachdienst teilnehmen.]

#### *Leitlinie B2.3 – Arbeits- oder Ruhezeiten*

##### *Leitlinie B2.3.1 – Junge Seeleute*

1. Auf See und im Hafen sollten für alle jungen Seeleute unter 18 Jahren die in den folgenden Unterabsätzen enthaltenen Bestimmungen gelten:

- a) die Arbeitszeit junger Seeleute sollte acht Stunden täglich und 40 Stunden wöchentlich nicht überschreiten; Überstundenarbeit sollte nur geleistet werden, wenn sie aus Sicherheitsgründen unvermeidbar ist;
- b) für die Einnahme aller Mahlzeiten sollte genügend Zeit eingeräumt werden, für die Hauptmahlzeit des Tages sollte den jungen Seeleuten eine Arbeitspause von mindestens einer Stunde gewährt werden;

---

c) jungen Seeleuten sollte nach jeweils zwei Stunden ununterbrochener Arbeit so bald wie möglich eine Ruhepause von jeweils 15 Minuten gewährt werden.

2. Ausnahmen von den Bestimmungen des Absatzes 1 können gewährt werden, wenn:

a) diese Bestimmungen für junge Seeleute im Decks-, Maschinen- und Verpflegungsdienst, die zum Wachdienst eingeteilt sind oder in Wechselschichten arbeiten, nicht angewendet werden können; oder

b) die wirksame Ausbildung junger Seeleute nach festgelegten Programmen und Zeitplänen beeinträchtigt würde.

3. Solche Ausnahmen sind unter Angabe der Gründe schriftlich niederzulegen und vom Kapitän zu unterzeichnen. (E.153Abs.4)

4. Die Bestimmungen des Absatzes 1 entbinden junge Seeleute nicht von der allgemeinen Verpflichtung aller Seeleute, in Notfällen nach Absatz 11 der Norm 2.3 zu arbeiten. (siehe E.153Abs.5)

#### *Regel 2.4 – Urlaubsanspruch*

*(Siehe Bemerkung 23 des Kommentars)*

*Zweck: Sicherzustellen, daß Seeleute angemessenen Urlaub erhalten*

1. Die Mitglieder haben vorzuschreiben, daß die auf Schiffen unter ihrer Flagge beschäftigten Seeleute bezahlten Jahresurlaub unter angemessenen Bedingungen im Einklang mit den Bestimmungen im Code erhalten.

2. Den Seeleuten ist entsprechend ihrer Gesundheit und ihrem Wohlbefinden und den betrieblichen Anforderungen ihrer Positionen Landgang zu gewähren.

#### *Norm A2.4 – Urlaubsanspruch*

1. Die Mitglieder haben in ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung die Mindestnormen für den Jahresurlaub der auf Schiffen unter ihrer Flagge tätigen Seeleute festzulegen, wobei die besonderen Bedürfnisse der Seeleute in bezug auf solchen Urlaub zu berücksichtigen sind. (Ü.146A3, abgeändert)

2. Vorbehaltlich gegebenenfalls bestehender Gesamtarbeitsverträge oder Rechtsvorschriften, die eine geeignete Berechnungsmethode vorsehen, die die speziellen Bedürfnisse der Seeleute in dieser Hinsicht berücksichtigen, hat der Mindesturlaub 2,5 Kalendertage für jeden Dienstmonat zu betragen. Die Art und Weise, wie die Dienstzeit berechnet wird, ist von der zuständigen Stelle oder nach geeigneten Verfahren in jedem Land festzulegen. Berechtigte Arbeitsversäumnisse sind nicht als Urlaub anzurechnen. (Ü.146A5&6, abgeändert)

3. Jede Vereinbarung über den Verzicht auf den in dieser Norm vorgesehenen bezahlten Mindestjahresurlaub, außer in den von der zuständigen Stelle vorgesehenen Fällen, ist unzulässig. (Ü.146A11, abgeändert)

---

*Leitlinie B2.4 – Urlaubsanspruch*

*Leitlinie B2.4.1 – Berechnung des Anspruchs*

1. Unter Bedingungen, die von der zuständigen Stelle oder durch geeignete Verfahren in jedem Land zu bestimmen sind, sollte der Dienst, der ohne Eintragung in die Musterrolle geleistet wird, als Dienstzeit angerechnet werden. (Ü.146A5/2)

2. Unter Bedingungen, die von der zuständigen Stelle oder in einem geltenden Gesamtarbeitsvertrag zu bestimmen sind, sollten Arbeitsversäumnisse wegen der Teilnahme an anerkannten seemännischen Ausbildungslehrgängen oder aus Gründen, die die betreffenden Seeleute nicht zu vertreten haben, wie z.B. Krankheit, Unfall oder Mutterschaft, als Dienstzeit angerechnet werden. (Ü.146A5/3)

3. Seeleute sollten für die Dauer des Jahresurlaubs das normale Entgelt erhalten, das durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder in dem geltenden Beschäftigungsvertrag für Seeleute vorgesehen ist. (Ü.146A7/1, abgeändert) Der Urlaubsanspruch von Seeleuten, deren Dienstzeit weniger als ein Jahr beträgt oder deren Beschäftigungsverhältnis beendet wird, sollte anteilig festgesetzt werden. (beruht auf Ü.146A4/1)

4. Auf den bezahlten Jahresurlaub sollten nicht angerechnet werden:

- a) öffentliche und übliche Feiertage, die in dem Land, unter dessen Flagge das betreffende Schiff fährt, als solche anerkannt sind, gleichviel, ob sie in die Zeit des bezahlten Jahresurlaubs fallen oder nicht;
- b) Zeiten der Arbeitsunfähigkeit infolge von Krankheit, Unfall oder Mutterschaft unter Bedingungen, die von der zuständigen Stelle oder durch geeignete Verfahren in jedem Land zu bestimmen sind;
- c) Landgang, der Seeleuten während des Beschäftigungsverhältnisses gewährt wird;
- d) Ausgleichsfreizeit gleich welcher Art unter Bedingungen, die von der zuständigen Stelle oder durch geeignete Verfahren in jedem Land zu bestimmen ist. (Ü.146A6)

*Leitlinie B2.4.2 – Antritt des Jahresurlaubs*

1. Wird die Zeit, zu der der Urlaub zu nehmen ist, nicht durch Vorschriften, durch Gesamtarbeitsvertrag, Schiedsspruch oder auf eine andere, den innerstaatlichen Gepflogenheiten entsprechende Art und Weise bestimmt, so sollte sie vom Reeder nach Anhörung der jeweils beteiligten Seeleute oder ihrer Vertreter und nach Möglichkeit im Einvernehmen mit diesen festgesetzt werden. (Ü.146A10/1, abgeändert)

2. Seeleute sollten grundsätzlich das Recht haben, ihren Jahresurlaub an dem Ort zu verbringen, zu dem sie eine starke Verbindung haben, was unter normalen Umständen derselbe Ort ist, zu dem sie Anspruch auf Heimschaffung haben. Seeleute sollten ohne ihre Zustimmung nicht dazu angehalten werden, den ihnen zustehenden Jahresurlaub an einem anderen Ort zu nehmen, es sei denn, daß im Beschäftigungsvertrag für Seeleute oder in der innerstaatlichen Gesetzgebung etwas anderes bestimmt ist. (Ü.146A10/2, abgeändert)

3. Seeleute, die ihren Jahresurlaub an einem anderen als dem nach Absatz 1 zugelassenen Ort antreten müssen, sollten Anspruch auf unentgeltliche Beförderung an den Ort ihrer Anheuerung oder Anwerbung haben, je nachdem, welcher ihrem Wohnort näher liegt. Ihr Unterhalt während der Reise und sonstige unmittelbar mit der Reise zusammenhängende Kosten sollten vom Reeder getragen werden; die Reisezeit sollte nicht auf den den Seeleuten zustehenden bezahlten Jahresurlaub angerechnet werden. (Ü.146A10/3)

---

4. Seeleute, die ihren Jahresurlaub angetreten haben, sollten nur in äußersten Notfällen und nur mit ihrer Zustimmung zurückgerufen werden. (Ü.146A12, abgeändert)

*Leitlinie B2.4.3 – Teilung und Zusammenlegung*

1. Die Teilung des bezahlten Jahresurlaubs oder die Zusammenlegung des für ein Jahr zustehenden Jahresurlaubs mit einem späteren Urlaub kann von der zuständigen Stelle oder durch geeignete Verfahren in jedem Land zugelassen werden. (Ü.146A8/1)

2. Vorbehaltlich Absatz 1 und sofern eine für den betreffenden Reeder und die betreffenden Seeleute geltende Vereinbarung nichts anderes bestimmt, sollte der in dieser Leitlinie empfohlene bezahlte Jahresurlaub zusammenhängend gewährt werden. (Ü.146A8/2)

*Leitlinie B2.4.4 – Junge Seeleute*

1. Besondere Maßnahmen sollten hinsichtlich junger Seeleute unter 18 Jahren erwogen werden nach sechsmonatiger Dienstzeit oder einer kürzeren Zeit aufgrund eines Gesamtarbeitsvertrages oder eines Beschäftigungsvertrags für Seeleute ohne Urlaub auf einem Schiff auf Auslandsfahrt, das während dieser Zeit nicht in das Land, in dem die jungen Seeleute ihren gewöhnlichen Aufenthalt haben, zurückgekehrt ist und während der nächsten drei Monate seiner Fahrt nicht dorthin zurückkehren wird. Solche Maßnahmen könnten in ihrer für sie kostenfreien Heimschaffung an den ursprünglichen Anheuerungs-ort im Land ihres gewöhnlichen Aufenthalts bestehen, um den während der Fahrt erworbenen Urlaub zu nehmen. (E.153Abs.6(2))

*Regel 2.5 – Heimschaffung*

*(Siehe Bemerkung 24 des Kommentars)*

*Zweck: Sicherzustellen, daß Seeleute nach Hause zurückkehren können*

1. Seeleute haben in den im Code vorgesehenen Fällen und unter den dort vorgesehenen Bedingungen ein Recht auf für sie kostenfreie Heimschaffung.

2. {Mitglieder haben für Schiffe unter ihrer Flagge vorzuschreiben, daß eine finanzielle Sicherheit für die ordnungsgemäße Heimschaffung im Einklang mit dem Code besteht.}

*Norm A2.5 – Heimschaffung*

1. Die Mitglieder haben sicherzustellen, daß die auf Schiffen unter ihrer Flagge tätigen Seeleute in den folgenden Fällen Anspruch auf Heimschaffung haben:

- a) wenn der Beschäftigungsvertrag für Seeleute im Ausland endet;
- b) wenn ihr Beschäftigungsvertrag für Seeleute durch
  - i) den Reeder; oder
  - ii) die Seeleute aus berechtigten Gründen beendet wird; und ferner,
- c) wenn die Seeleute nicht mehr in der Lage sind, ihre vertraglichen Aufgaben auszuführen, oder von ihnen nicht erwartet werden kann, daß sie sie unter den besonderen Umständen ausführen können. (Ü.166A2/1, abgeändert)

---

2. Die Mitglieder haben sicherzustellen, daß in ihrer Gesetzgebung oder sonstigen Maßnahmen oder in Gesamtarbeitsverträgen geeignete Bestimmungen vorgesehen sind, die vorschreiben:

- a) die Umstände, unter denen die Seeleute einen Anspruch auf Heimschaffung in Übereinstimmung mit Absatz 1 Buchstaben b) und c) haben;
- b) die Höchstdauer der Dienstzeiten an Bord, nach denen Seeleute Anspruch auf Heimschaffung haben; diese Zeiten müssen weniger als zwölf Monate betragen; und (Ü.166A2/2, abgeändert)
- c) die genauen Ansprüche, die vom Reeder für die Heimschaffung zu gewähren sind, einschließlich solcher betreffend den Ort der Heimschaffung, die Art des Transports, die zu tragenden Kosten und anderer vom Reeder zu treffender Vorkehrungen.

3. Die Mitglieder haben es den Reedern zu verbieten, von Seeleuten zu Beginn ihrer Beschäftigung eine Vorauszahlung zur Deckung der Heimschaffungskosten zu verlangen oder die Heimschaffungskosten von den Heuern oder sonstigen Ansprüchen der Seeleute abzuziehen, es sei denn, die Seeleute sind gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung oder sonstigen Maßnahmen oder gemäß den anwendbaren Gesamtarbeitsverträgen einer schweren Verletzung ihrer beruflichen Pflichten für schuldig befunden worden. (Ü.166A4/5, abgeändert)

4. Die innerstaatliche Gesetzgebung darf in keiner Weise das Recht des Reeders beeinträchtigen, sich die Kosten für die Heimschaffung von Seeleuten aufgrund anderer vertraglicher Vereinbarungen erstatten zu lassen. (Ü.166A4/6, abgeändert)

5. Unterläßt es ein Reeder, Vorkehrungen für die Heimschaffung von Seeleuten zu treffen, die Anspruch auf Heimschaffung haben, oder die Kosten ihrer Heimschaffung zu tragen:

- a) hat die zuständige Stelle des Mitglieds, dessen Flagge das Schiff führt, die Heimschaffung der betreffenden Seeleute zu veranlassen; unterläßt sie dies, kann der Staat, aus dessen Hoheitsgebiet die Seeleute heimgeschafft werden sollen, oder der Staat, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzen, ihre Heimschaffung veranlassen und sich die Kosten von dem Mitglied, dessen Flagge das Schiff führt, erstatten lassen;
- b) kann sich das Mitglied, dessen Flagge das Schiff führt, die ihm im Zusammenhang mit der Heimschaffung der Seeleute entstandenen Kosten von dem Reeder erstatten lassen;
- c) dürfen die Kosten der Heimschaffung in keinem Fall zu Lasten der Seeleute gehen, außer unter den in Absatz 3 vorgesehenen Umständen. (Ü.166A5, abgeändert)

6. {Ein Mitglied, das die Heimschaffungskosten nach Maßgabe dieses Codes getragen hat, kann Schiffe des Reeders festhalten oder deren Festhalten verlangen, bis die Erstattung nach Absatz 5 Buchstabe a) erfolgt ist. }

7. Jedes Mitglied hat die Heimschaffung von Seeleuten, die auf Schiffen tätig sind, die seine Häfen anlaufen oder seine Hoheits- oder Binnengewässer durchfahren, sowie ihre Ersetzung an Bord zu erleichtern. (Ü.166A10)

8. Insbesondere dürfen die Mitglieder Seeleuten das Recht auf Heimschaffung nicht wegen der finanziellen Umstände eines Reeders oder wegen dessen Unmöglichkeit oder Unwilligkeit, die Seeleute zu ersetzen, verweigern.

---

9. Die Mitglieder haben vorzuschreiben, daß den Seeleuten auf Schiffen unter ihrer Flagge ein Abdruck der anwendbaren innerstaatlichen Vorschriften über die Heimschaffung in einer geeigneten Sprache zugänglich zu sein hat. (Ü.166A12, abgeändert)

*Leitlinie B2.5 – Heimschaffung*

*Leitlinie B2.5.1 – Ansprüche*

1. Seeleute sollten Anspruch auf Heimschaffung haben:

- a) in dem Fall, der in Absatz 1 Buchstabe a) der Norm A2.5 geregelt ist: mit Ablauf der Kündigungsfrist, wenn die Kündigung in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Beschäftigungsvertrags für Seeleute erfolgt ist;
- b) in den Fällen, die in Absatz 1 Buchstaben b) und c) der Norm A2.5 geregelt sind:
  - i) falls eine Krankheit oder ein Unfall oder ein anderer medizinischer Grund die Heimschaffung der Seeleute erforderlich macht und sie aus ärztlicher Sicht reisetauglich sind;
  - ii) im Fall eines Schiffbruchs;
  - iii) falls der Reeder wegen Konkurs, Veräußerung des Schiffes, Änderung der Schiffsregistrierung oder aus irgendeinem ähnlichen Grund nicht in der Lage ist, seine gesetzlichen oder vertraglichen Verpflichtungen als Arbeitgeber der Seeleute zu erfüllen;
  - iv) falls ein Schiff nach einem Kriegsgebiet im Sinne der innerstaatlichen Gesetzgebung oder der Beschäftigungsverträge für Seeleute unterwegs ist, in das sich die Seeleute nicht begeben wollen;
  - v) falls das Arbeitsverhältnis gemäß einem Schiedsspruch oder einem Gesamtarbeitsvertrag beendet oder unterbrochen wird oder das Arbeitsverhältnis aus irgendeinem anderen ähnlichen Grund beendet wird. (Ü.166A2/1)

2. Bei der Festlegung der Höchstdauer der Dienstzeiten an Bord, nach denen die Seeleute in Übereinstimmung mit diesem Code Anspruch auf Heimschaffung haben, sollte den Faktoren Rechnung getragen werden, die sich auf die Arbeitsumwelt der Seeleute auswirken. Die Mitglieder sollten sich, wenn möglich, bemühen, diese Zeiten unter Berücksichtigung technologischer Veränderungen und Entwicklungen zu verkürzen, und könnten sich dabei von einschlägigen Empfehlungen des Paritätischen Seeschiffahrtsausschusses leiten lassen. (Ü.166A2/2)

3. Die vom Reeder zu tragenden Kosten der Heimschaffung nach der Norm 2.5 sollten mindestens folgendes umfassen:

- a) die Beförderung zu dem gemäß Absatz 6 für die Heimschaffung ausgewählten Bestimmungsort;
- b) die Unterbringung und Verpflegung der Seeleute in der Zeit vom Verlassen des Schiffes bis zu ihrer Ankunft am Bestimmungsort der Heimschaffung;
- c) die Heuern und Zulagen der Seeleute in der Zeit vom Verlassen des Schiffes bis zu ihrer Ankunft am Bestimmungsort der Heimschaffung, falls dies durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder die Gesamtarbeitsverträge vorgesehen ist;

- 
- d) die Beförderung von 30 kg persönlichem Gepäck der Seeleute bis zum Bestimmungsort der Heimschaffung; und
  - e) ärztliche Behandlung, falls erforderlich, bis die Seeleute aus ärztlicher Sicht in der Lage sind, zu dem Bestimmungsort der Heimschaffung zu reisen. (Ü.166A4/4)

4. Die Wartezeit bis zur Heimschaffung und die Dauer der Heimschaffungsreise sollten nicht von dem den Seeleuten zustehenden bezahlten Urlaub abgezogen werden. (Ü.166A7)

5. Die Reeder sollten verpflichtet sein, die Kosten für die Heimschaffung der betreffenden Seeleute zu tragen, bis sie an einem in diesem Code vorgeschriebenen Bestimmungsort angekommen sind oder ihnen eine angemessene Beschäftigung an Bord eines Schiffes verschafft wird, das sich nach einem dieser vorgesehenen Bestimmungshäfen begibt. (Ü.166A8, Ü.55A6/4)

6. Die Mitglieder sollten verlangen, daß die Reeder dafür verantwortlich sind, Vorkehrungen für die Heimschaffung mit geeigneten und schnellen Mitteln zu treffen. Die Beförderung sollte normalerweise auf dem Luftweg erfolgen. (Ü.166A4/1, abgeändert) Die Mitglieder sollten die Bestimmungsorte vorschreiben, nach denen Seeleute heimgeschafft werden können. (Ü.166A3/1, abgeändert) Zu den Bestimmungsorten sollten die Länder gehören, zu denen die Seeleute normalerweise eine enge Verbindung haben, darunter: (Ü.166A3/2, abgeändert)

- a) der Ort, an dem die Seeleute sich bereit erklärt haben, das Arbeitsverhältnis einzugehen;
- b) der durch Gesamtarbeitsvertrag festgesetzte Ort;
- c) das Land des Wohnorts der Seeleute; oder
- d) jeder andere zum Zeitpunkt der Einstellung einvernehmlich vereinbarte Ort.

7. Die Seeleute sollten das Recht haben, aus den vorgeschriebenen Bestimmungsorten den Ort auszuwählen, nach dem sie heimgeschafft werden sollen. (Ü.166A3/2)

8. Der Anspruch auf Heimschaffung kann erlöschen, wenn die betreffenden Seeleute ihn nicht innerhalb einer angemessenen Frist, die durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder durch die Gesamtarbeitsverträge festzusetzen ist, geltend machen. (Ü.166A8)

#### *Leitlinie B2.5.2 – Verpflichtungen der Mitglieder bei der Heimschaffung*

1. Seeleute, die in ausländischen Häfen zurückgelassen worden sind, sollten bis zu ihrer Heimschaffung jede mögliche praktische Unterstützung erhalten, und falls sich die Heimschaffung der Seeleute verzögert, sollte die zuständige Stelle in dem ausländischen Hafen dafür sorgen, daß der konsularische oder örtliche Vertreter des Flaggenstaates unverzüglich unterrichtet wird. (E.173Abs.21)

2. Jedes Mitglied sollte sich insbesondere vergewissern, daß geeignete Vorkehrungen getroffen sind -

- a) für die Heimschaffung von Seeleuten, die auf einem Schiff unter ausländischer Flagge beschäftigt sind und aus einem von ihnen nicht verschuldeten Grunde in einem ausländischen Hafen an Land gesetzt werden, nach
  - i) dem Anheuerungshafen; oder

- 
- ii) einem Hafen ihres Heimatstaates oder des Staates, dem sie angehören; oder
  - iii) einem anderen Hafen, auf den sich die beteiligten Seeleute und der Kapitän oder der Reeder mit Zustimmung der zuständigen Stelle oder unter Einhaltung anderer geeigneter Garantien geeinigt haben;
- b) für die ärztliche Betreuung und den Unterhalt von Seeleuten, die auf einem Schiff unter ausländischer Flagge beschäftigt sind und infolge einer Erkrankung oder Verletzung, die sie sich bei der Ausübung ihrer Tätigkeiten an Bord zugezogen haben und die nicht auf eine vorsätzliche unstatthafte Handlung zurückzuführen ist, in einem ausländischen Hafen an Land gesetzt werden. (E.107Abs.2)

3. Haben junge Seeleute unter 18 Jahren auf einem Schiff mindestens vier Monate lang während ihrer ersten Auslandsfahrt Dienst getan und stellt sich dann heraus, daß sie für das Leben auf See untauglich sind, so sollte ihnen Gelegenheit geboten werden, vom ersten geeigneten Anlaufhafen, in dem sich eine konsularische Vertretung des Flaggenstaates ihres Schiffes oder des Landes befindet, deren Staatsangehörige die jungen Seeleute sind, heimgeschafft zu werden, ohne daß ihnen Kosten entstehen. Von jeder derartigen Heimschaffung sollte unter Angabe der Gründe die Stelle benachrichtigt werden, die den jungen Seeleuten durch Ausstellung der erforderlichen Papiere die Aufnahme einer Beschäftigung auf See ermöglicht hat. (E.153Abs.6(1))

*Regel 2.6 – Entschädigung der Seeleute bei Schiffsverlust oder Schiffbruch*

*(Siehe Bemerkung 25 des Kommentars)*

*Zweck: Sicherzustellen, daß Seeleute einen Ausgleich erhalten, wenn ein Schiff verloren gegangen ist oder Schiffbruch erlitten hat*

Seeleute haben im Falle von Verletzung, Schaden oder Arbeitslosigkeit, die auf Schiffsverlust oder Schiffbruch zurückzuführen sind, Anspruch auf eine angemessene Entschädigung. (Ü.8, abgeändert)

*Norm A2.6 – Entschädigung der Seeleute bei Schiffsverlust oder Schiffbruch*

1. Die Mitglieder haben Regelungen zu treffen, durch die sichergestellt ist, daß in jedem Fall des Verlustes eines Schiffes oder von Schiffbruch der Reeder allen auf diesem Schiff beschäftigten Seeleuten eine Entschädigung für die Arbeitslosigkeit zu gewähren hat, die infolge des Verlustes des Schiffes oder von Schiffbruch entsteht. (Ü.8A2/1, abgeändert)

2. {Durch die in Absatz 1 genannten Regelungen bleiben etwaige anderweitige Ansprüche der Seeleute aufgrund der innerstaatlichen Gesetzgebung des betreffenden Mitglieds wegen Schäden oder Verletzungen durch Schiffsverlust oder Schiffbruch unberührt.}

*Leitlinie B2.6 – Entschädigung der Seeleute bei Schiffsverlust oder Schiffbruch*

*Leitlinie B2.6.1 – Berechnung der Entschädigung wegen Arbeitslosigkeit*

1. Die Entschädigung für durch Schiffsverlust oder Schiffbruch eingetretene Arbeitslosigkeit sollte für die Tage geleistet werden, die die Seeleute tatsächlich arbeitslos sind, und zwar in der Höhe der im Beschäftigungsvertrag vereinbarten Heuern. Doch kann der Gesamtbetrag der an die einzelnen Seeleute zu leistenden Entschädigung auf den Betrag der zweifachen Monatsheuer beschränkt werden. (Ü.8A2/2)

---

2. Die Mitglieder sollten sicherstellen, daß diese Entschädigungen nach den gleichen Verfahren geltend gemacht werden können wie rückständige Heueransprüche während des Borddienstes. (Ü.8A3)

*Regel 2.7 – Besatzungsstärke der Schiffe*

*(Siehe Bemerkung 26 des Kommentars)*

*Zweck: Sicherzustellen, daß Seeleute an Bord von Schiffen mit einer für einen sicheren, effizienten und gefahrlosen Schiffsbetrieb ausreichenden Besatzung arbeiten*

*{Die Mitglieder haben vorzuschreiben, daß auf allen unter ihrer Flagge fahrenden Schiffen eine ausreichende Anzahl von Seeleuten vorhanden ist, um sicherzustellen, daß der Schiffsbetrieb unter Berücksichtigung der Gefährdungen durch Übermüdung der Seeleute und der Besonderheiten und Umstände der Reise unter allen Bedingungen sicher, effizient und gefahrlos verläuft. }*

*Norm A2.7 – Besatzungsstärke der Schiffe*

1. *{Die Mitglieder haben vorzuschreiben, daß auf allen unter ihrer Flagge fahrenden Schiffen eine ausreichende Anzahl von Seeleuten vorhanden ist, um zu gewährleisten, daß der Schiffsbetrieb sicher, effizient und gefahrlos verläuft. Jedes Schiff hat eine nach Zahl und Befähigung ausreichenden Besatzung mitzuführen, um die Sicherheit des Schiffes und seiner Besatzung unter allen navigatorischen Bedingungen gemäß dem Zeugnis über die sichere Mindestbesatzungsstärke oder einem von der zuständigen Stelle herausgegebenen gleichwertigen Zeugnis zu gewährleisten und um den Normen dieses Übereinkommens zu entsprechen. (Ü.18011/1, abgeändert) Insbesondere hat die für die Navigation und den Wachdienst zuständige Besatzung zahlenmäßig ausreichend zu sein, um bei außerordentlichen Navigationsbedingungen die Wache verstärken zu können.*

2. *Bei der Festlegung, Genehmigung oder Änderung der Besatzungsstärke hat die zuständige Stelle sowohl die Grundsätze über Besatzungsstärken in anwendbaren internationalen Übereinkünften (insbesondere solchen der Internationalen Seeschiffsfahrtsorganisation) als auch die Notwendigkeit zu berücksichtigen, übermäßig lange Arbeitszeiten soweit wie möglich zu vermeiden oder auf ein Mindestmaß zu beschränken, eine ausreichende Erholung sicherzustellen und Ermüdung (Ü.180A11/2, abgeändert) in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen zu begrenzen. }*

*Leitlinie B2.7 – Besatzungsstärke der Schiffe*

*Leitlinie B2.7.1 – Beilegung von Streitigkeiten*

1. *{Jedes Mitglied sollte zur Untersuchung und Beilegung aller Beschwerden oder Streitigkeiten betreffend die Besatzungsstärke eines Schiffes ein wirksames Verfahren einführen oder sich über dessen Vorhandensein vergewissern. (E.109Abs.11, abgeändert)}*

2. *Vertreter der Verbände der Reeder und der Seeleute sollten allein oder in Zusammenarbeit mit anderen Personen oder Behörden bei diesem Verfahren mitwirken. (E.109Abs.12)}*

[

---

Regel 2.8 – [Kontinuität der] [Beruflichen Entwicklung und Regelmäßigkeit der] Beschäftigung im Seeschifffahrtssektor

(Siehe Bemerkung 27 des Kommentars)

Zweck: Förderung der [Beruflichen Entwicklung und] der [regelmäßigen] Beschäftigung von Seeleuten

Alle Seeleute mit Wohnsitz im Hoheitsgebiet eines Mitglieds haben von innerstaatlichen Maßnahmen zur Förderung der [kontinuierlichen oder regelmäßigen] [Regelmäßigkeit der] Beschäftigung [und der beruflichen Entwicklung für Arbeitnehmer im Seeschifffahrtssektor] zu profitieren.

[

Norm A2.8 – [[Kontinuität der] [Beruflichen Entwicklung und Regelmäßigkeit] der Beschäftigung

1. Die Mitglieder müssen über eine innerstaatliche Politik verfügen, durch die die [kontinuierliche oder] [regelmäßige] Beschäftigung und berufliche Entwicklung qualifizierter Seeleute, soweit dies möglich ist, [unter Berücksichtigung des Personalbedarfs dieses Sektors] gefördert wird, damit dem Seeschifffahrtssektor beständige und sachkundige Arbeitskräfte zur Verfügung stehen. (Ü.145A2/1)

2. Die Mitglieder haben alles zu tun, um den Seeleuten mit Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet Mindestbeschäftigungszeiten [oder ein Mindesteinkommen oder eine Barleistung, deren Form und Ausmaß von der wirtschaftlichen und sozialen Lage des betreffenden Landes abhängen] zu gewährleisten. (Ü.145A2/2)

[

Leitlinie B2.8 – [[Kontinuität der] [Beruflichen Entwicklung und Regelmäßigkeit] der Beschäftigung

Leitlinie B2.8.1 – Maßnahmen [für regelmäßige Beschäftigung und berufliche Entwicklung]

1. Zur Erreichung der in der Norm A2.8 aufgeführten Ziele könnten u.a. folgende Maßnahmen vorgesehen werden:

- a) Vereinbarungen über die [ununterbrochene oder] [regelmäßige] Beschäftigung bei einem Reeder oder einer Gemeinschaft von Reedern; oder
- b) Vorkehrungen für die [Verstetigung] der Beschäftigung durch das Anlegen und Führen von Registern oder Verzeichnissen qualifizierter Seeleute, gegliedert nach Kategorien; (Ü.145A3)
- c) Förderung von Gelegenheiten für die Weiterbildung von Seeleuten sowohl an Bord als auch an Land, um ihnen eine individuelle berufliche Entwicklung zu ermöglichen und um den sich ändernden Bedürfnissen der Seeschifffahrt Rechnung zu tragen.

Leitlinie B2.8.2 – Seeleuteregister

1. Wird die [Kontinuität der] Beschäftigung der Seeleute allein durch das Anlegen und Führen von Registern oder Verzeichnissen gewährleistet, so sollten darin in einer von der innerstaatlichen Gesetzgebung oder Praxis oder durch Gesamtarbeitsvertrag bestimmten Weise alle Berufskategorien von Seeleuten aufgenommen werden. (Ü.145A4/1)

---

2. Den in einem solchen Register oder Verzeichnis eingetragenen Seeleuten sollte bei der Anstellung für eine Beschäftigung auf See der Vorzug gegeben werden. (Ü.145A4/2)

3. Die in einem solchen Register oder Verzeichnis eingetragenen Seeleute sollten sich in einer von der innerstaatlichen Gesetzgebung oder Praxis oder durch Gesamtarbeitsvertrag bestimmten Weise für die Arbeitsaufnahme zur Verfügung halten müssen. (Ü145A4/3)

4. Soweit die innerstaatliche Gesetzgebung dies zuläßt, sollte die Zahl der in solchen Registern oder Verzeichnissen eingetragenen Seeleute regelmäßig überprüft werden, so daß ein den Erfordernissen der Seeschifffahrt entsprechender Stand erreicht wird. (Ü.145A5/1)

5. Wird danach eine Verringerung der Zahl der in einem solchen Register oder Verzeichnis eingetragenen Seeleute erforderlich, so sollten unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und sozialen Lage des betreffenden Landes alle geeigneten Maßnahmen getroffen werden, um nachteilige Auswirkungen für die Seeleute zu vermeiden oder zu mildern. (Ü.145A5/2)]

---

### **Titel 3. Unterkunftsräume, Erholungseinrichtungen, Nahrungsmittel und Verpflegung**

#### *Regel 3.1 – Unterkunftsräume und Erholungseinrichtungen*

*(Siehe Bemerkung 28 des Kommentars)*

*Zweck: Sicherzustellen, daß für die Seeleute angemessene Unterkünfte und Erholungseinrichtungen an Bord vorhanden sind*

1. Die Mitglieder haben sicherzustellen, daß an Bord von Schiffen unter ihrer Flagge angemessene Unterkunftsräume und Erholungseinrichtungen für Seeleute vorhanden sind, die deren Gesundheit und Wohlbefinden förderlich sind.
2. Die Anforderungen im Code, durch die diese Regel umgesetzt wird und die sich auf die schiffbaulichen Maßnahmen und die Ausrüstung beziehen, finden nur auf Schiffe Anwendung, die nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens für das betreffende Mitglied gebaut werden.
3. Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes vorgeschrieben ist, findet jede durch eine Änderung des Codes vorgesehene neue Anforderung {an die Bereitstellung von Unterkunftsräumen für Seeleute} nur Anwendung auf Schiffe, die nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung für das betreffende Mitglied gebaut werden.

#### *Norm A3.1 – Unterkunftsräume und Erholungseinrichtungen*

1. Jedes Mitglied hat in seiner innerstaatlichen Gesetzgebung vorzuschreiben, daß Schiffe unter seiner Flagge:
  - a) Mindestnormen über sichere und angemessene Unterkunftsräume und Erholungseinrichtungen für Seeleute an Bord zu erfüllen haben; und
  - b) überprüft werden, um die erstmalige und fortlaufende Erfüllung dieser Normen sicherzustellen.
2. Bei der Erarbeitung und Anwendung der Gesetzgebung zur Durchführung dieser Normen hat die zuständige Stelle:
  - a) {die Regel 4.3 und die dazugehörigen Bestimmungen des Codes über den Schutz der Gesundheit und Sicherheit und die Unfallverhütung unter Beachtung der speziellen Bedürfnisse der Seeleute, die an Bord arbeiten und leben, zu berücksichtigen; und}
  - b) die Anleitungen in Teil B des Codes gebührend zu berücksichtigen,

[gegebenenfalls] nach Anhörung der jeweiligen Verbände der Reeder und Seeleute. (Ü.92A3, abgeändert)
3. Die in der Regel 5.1.4 dieses Übereinkommens vorgeschriebenen Überprüfungen sind durchzuführen, wenn -
  - a) ein Schiff erstmals oder erneut im Schiffsregister eingetragen wird; oder
  - b) an den Unterkunftsräumen auf einem Schiff wesentliche Veränderungen vorgenommen wurden.

---

4. [Die zuständige Stelle jedes Mitglieds hat besonders darauf zu achten, daß die Anforderungen dieses Übereinkommens betreffend:

- a) Bodenflächen der Wohnräume und anderer Unterkunftsräume;
- b) Heizung und Klimatisierung;
- c) Lärm und Vibration und andere Umgebungsfaktoren am Arbeitsplatz;
- d) sanitäre Einrichtungen; und
- e) Beleuchtung

eingehalten werden.]

5. Die zuständige Stelle jedes Mitglieds hat vorzuschreiben, daß Schiffe unter seiner Flagge die folgenden Mindestnormen für Unterkunftsräume und Erholungseinrichtungen an Bord erfüllen müssen:

- a) in allen Unterkunftsräumen ist eine angemessene Deckenhöhe einzuhalten; (Ü.133, abgeändert) die freie Höhe hat in allen Unterkunftsräumen, in denen volle Bewegungsfreiheit erforderlich ist, mindestens [208] [198] Zentimeter zu betragen; jedoch kann die zuständige Stelle eine geringfügig niedrigere freie Höhe in jedem Raum oder Raumteil der Unterkunftsräume zulassen, wenn dies nach ihrer Überzeugung:
  - i) angemessen ist; und
  - ii) das Wohlbefinden der Seeleute dadurch nicht beeinträchtigt wird;
- b) direkte Verbindungen von Laderäumen und Maschinenräumen oder Küchen, Vorratsräumen, Trockenräumen oder Gemeinschaftswaschräumen und Gemeinschaftstoiletten zu den Wohnräumen sind unzulässig; die Wände zwischen solchen Räumen und den Wohnräumen und die Außenwände der Wohnräume müssen aus Stahl oder einem anderen genehmigten Werkstoff gefertigt und wasser- und gasdicht sein; (Ü.92A6/2, abgeändert)
- c) die Unterkunftsräume müssen wirksam isoliert sein; (Ü.92A6/3, 5, 6) die Werkstoffe für die Herstellung der Innenwände, Verschalungen, Fußböden und Verbindungsgänge müssen zweckmäßig und der Wohnlichkeit förderlich sein; (Ü.92A6/4, 7, 8, 9, 11, 12) ausreichende Beleuchtung und Wasserabflüsse müssen vorhanden sein; (Ü.92A6/13)
- d) vorbehaltlich der Sonderregelungen, die für Fahrgastschiffe zugelassen werden können, ist in den Wohnräumen und Messen Beleuchtung durch Tageslicht und ausreichende künstliche Beleuchtungen vorzusehen; (Ü.133A11/2)
- e) Wohnräume und Messen sind mit angemessener Belüftung zu versehen; (Ü.92A7/1, abgeändert) mit Ausnahme der Schiffe, die ausschließlich in den Tropen verkehren, müssen die Unterkunftsräume mit einer angemessenen Heizungsanlage versehen sein; (Ü.92A8/1) auf allen Schiffen, mit Ausnahme derer, die regelmäßig Gebiete befahren, in denen dies auf Grund des gemäßigten Klimas nicht erforderlich ist, sind die Unterkunftsräume der Seeleute, (E.140Abs.1) {der getrennte Funkraum und der Raum, in dem sich der Maschinenleitstand befindet,} mit [Frischluft]Klimaanlagen auszurüsten; (E.140Abs.1)

- 
- f) auf Schiffen, die regelmäßig Häfen anlaufen, die von Stechmücken befallen sind, sind entsprechend den Anforderungen der zuständigen Stelle geeignete Schutzvorrichtungen anzubringen; (Ü.92A15/3)
- g) Wohnräume müssen eine angemessene Größe aufweisen (Ü.133A11/1) und sind so auszustatten, daß sie eine angemessene Behaglichkeit bieten und leicht in Ordnung zu halten sind; (Ü.92A10/21)
- h) auf Schiffen mit Ausnahme von Fahrgastschiffen sind für alle Seeleute eigene Wohnräume vorzusehen; {im Fall von Schiffen {mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 3.000} {Spezialschiffen oder für Ausbildungszwecke verwendeten Schiffen} kann die zuständige Stelle nach Beratung mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute Ausnahmen von dieser Bestimmung gewähren}; (beruht auf Ü.133A5)
- i) allen Seeleuten sind ausnahmslos Einzelkojen zur Verfügung zu stellen; (Ü.92A10/12, abgeändert) wo dies erforderlich ist, sind für Männer und für Frauen getrennte Wohnräume vorzusehen;
- j) die Mindestinnenmaße einer Kojen müssen 198 Zentimeter mal 80 Zentimeter betragen; (Ü.133A5/10)
- k) auf Schiffen mit Ausnahme von Fahrgastschiffen sind die Wohnräume über der Ladelinie mittschiffs oder achtern anzuordnen; außer in solchen Ausnahmefällen, in denen die Größe, Art oder beabsichtigte Einsatzart des Schiffes jede andere Anordnung undurchführbar erscheinen läßt, können die Wohnräume im Vorschiff, keinesfalls aber vor dem Kollisionsschott, angeordnet werden; (Ü.92A10/1&2)
- l) auf Fahrgastschiffen {und speziellen Schulschiffen} kann von der zuständigen Stelle unter der Bedingung, daß Vorkehrungen für ausreichende Beleuchtung und Belüftung getroffen sind, die Anordnung von Wohnräumen unterhalb der Ladelinie zugelassen werden, aber keinesfalls unmittelbar unterhalb der für Arbeiten genutzten Gänge; (Ü.92A10/3, abgeändert)
- m) für alle Seeleute ist vorzusehen, daß sie an Bord leichten Zugang zu sanitären Einrichtungen haben, die den Mindestgesundheits- und Hygieneanforderungen genügen und die einen angemessenen Bequemlichkeitsstandard aufweisen; wo dies erforderlich ist, sind getrennte Sanitäreinrichtungen für Männer und Frauen vorzusehen; (Ü.92A13/1; Ü.133A8/1)
- n) es sind sanitäre Einrichtungen mit leichtem Zugang von der Brücke und dem Maschinenraum oder nahe dem Maschinenleitstand vorzusehen; (Ü.133A9/1) {Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 3.000} können von der zuständigen Stelle {nach Beratung mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute} von dieser Anforderung ausgenommen werden;
- o) Messen sind getrennt von den Wohnräumen in möglicher Nähe der Küche anzuordnen; (Ü.92A11/8) {Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 3.000 können von der zuständigen Stelle nach Beratung mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute von dieser Anforderung ausgenommen werden};
- p) Messen haben eine angemessene Größe aufzuweisen, einen ansprechenden Komfortstandard zu bieten und ordnungsgemäß ausgerüstet und ausgestattet zu sein (einschließlich Vorrichtungen für die ständige Bereithaltung von Erfrischungen), wobei sie für die Anzahl der Seeleute ausreichend sein müssen, die sie üblicherweise gleich-

---

zeitig benutzen; (Ü.133A6/1&2, A11/9&10) [falls erforderlich, sind Vorkehrungen für getrennte Messen zu treffen];

- q) auf allen Schiffen sind für dienstfreie Seeleute ein oder mehrere Erholungsplätze an Deck vorzusehen; die Plätze sind entsprechend der Größe des Schiffes und der Anzahl der an Bord befindlichen Seeleute zu bemessen; (Ü.92A12/1, abgeändert)
- r) leicht zugängliche Einrichtungen zum Waschen, Trocknen und Bügeln der Wäsche sind vorzusehen; (Ü.133A8/6)
- s) auf allen Schiffen sind getrennte Büroräume oder ein gemeinsames Schiffsbüro für den Decksdienst und den Maschinendienst vorzusehen; {Schiffe mit einer Brutto-raumzahl von weniger als 3.000 können von der zuständigen Stelle nach Beratung mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute von dieser Anforderungen ausgenommen werden}; und (Ü.92A15/2, abgeändert)
- t) {Unterkunftsräume und Erholungs- und Verpflegungseinrichtungen haben den Anforderungen in Regel 4.3 und den dazugehörigen Bestimmungen im Code über den Schutz der Gesundheit und Sicherheit und die Unfallverhütung in bezug auf die Vermeidung des Risikos einer Exposition gegenüber gefährlichen Lärm- und Vibrationspegeln sowie anderen Umweltfaktoren und Chemikalien auf den Schiffen zu genügen, und für die Seeleute sind angemessene Arbeitsstätten und Unterbringungen zu schaffen.}

6. Jedes Mitglied hat sicherzustellen, daß angemessene Einrichtungen und Angebote zur Erholung und Freizeitgestaltung, {die die Regel 4.3 und die dazugehörigen Bestimmungen im Code über den Schutz der Gesundheit und Sicherheit und die Unfallverhütung entsprechend berücksichtigen, um den besonderen Bedürfnissen der an Bord lebenden und arbeitenden Seeleute Rechnung zu tragen,} [an geeigneten Orten] für das Wohlbefinden aller Seeleute an Bord zur Verfügung stehen. (Ü.133A7/1, Ü.163A4, abgeändert)

7. In Übereinstimmung mit Titel 5 dieses Übereinkommens hat die zuständige Stelle häufige Überprüfungen durch oder unter der Verantwortung des Kapitäns auf dem Schiff vorzuschreiben, damit sichergestellt ist, daß die Unterkunftsräume der Seeleute sauber, angemessen wohnlich {und sicher} sind und sich in einem guten Allgemeinzustand befinden. Die Ergebnisse solcher Überprüfungen sind schriftlich niederzulegen und für Kontrollen bereitzuhalten. (Ü.92A17/2, abgeändert)

8. Für Schiffe, bei denen die Interessen von Seeleuten mit unterschiedlichen religiösen und sozialen Gebräuchen zu berücksichtigen sind, kann die zuständige Stelle nach Beratung mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute ohne irgendwelche Diskriminierung angemessene Abweichungen von den Bestimmungen dieser Norm zulassen, sofern die dadurch entstehenden Verhältnisse im ganzen nicht ungünstiger sind als die Verhältnisse, die sich aus der Anwendung dieser Norm ergeben würden. (Ü.133A12, abgeändert)

9. Ausnahmen von den Anforderungen dieser Norm dürfen nur vorgenommen werden, wenn sie in dieser Norm ausdrücklich zugelassen sind, und nur für besondere Umstände, in denen sich solche Ausnahmen aus stichhaltigen Gründen eindeutig rechtfertigen lassen. Diese Gründe dürfen keine finanziellen Erwägungen einschließen.

---

## *Leitlinie B3.1 – Unterkünfte Räume und Erholungseinrichtungen*

### *Leitlinie B3.1.1 – Entwurf und Bau*

1. Die Außenwände von Wohnräumen und Messen sollten angemessen isoliert sein. Alle Maschinenkästen und alle Wände von Küchen und anderen Räumen mit Wärmeabstrahlung sollten angemessen isoliert sein, wenn sich die Hitze belästigend auf die angrenzenden Räume oder Gänge auswirkt. Zum Schutz gegen Hitzeabstrahlung der Dampf- und Heißwasserrohre sollten ebenfalls Vorkehrungen getroffen werden. (Ü.92A6/3)
2. Wohnräume, Messen und Erholungsräume sowie zu den Unterkünfteräumen führende Gänge sollten angemessen isoliert sein, um Feuchtigkeitsniederschläge oder Überhitzung zu vermeiden. (Ü.92A6/5)
3. Die Wände und Decken sollten aus Werkstoffen hergestellt sein, deren Oberfläche leicht gesäubert werden kann. Untersagt sein sollten Einrichtungsgegenstände, in denen sich Ungeziefer einnisten kann. (Ü.92A6/7)
4. Die Wände und Decken von Wohnräumen und Messen sollten leicht zu säubern und mit hellen, haltbaren und giftfreien Farbanstrichen versehen sein. (Ü.92A6/9)
5. Werkstoffe und Herstellungsverfahren für Fußböden in allen Unterkünfteräumen sollten der Genehmigung bedürfen; die Fußböden sollten feuchtigkeitsdicht und leicht zu säubern sein. (Ü.92A6/11)
6. Die Übergänge zwischen Fußbodenbelägen und Wänden sollten möglichst fugenlos sein. (Ü.92A6/12)

### *Leitlinie B3.1.2 – Belüftung*

1. Die Belüftungsanlage sollte so einstellbar sein, daß die Luftbeschaffenheit bei jedem Wetter und Klima befriedigend bleibt und eine ausreichende Lufterneuerung gewährleistet ist. (Ü.92A7/2)
2. Die Klimaanlage sollte, gleichviel ob es sich um ein zentralisiertes oder ein aus einzelnen Aggregaten bestehendes System handelt, so beschaffen sein, daß -
  - a) im Vergleich zu den Außenluftbedingungen eine befriedigende Temperatur und relative Luftfeuchtigkeit aufrechterhalten und eine ausreichende Lufterneuerung in allen klimatisierten Räumen gewährleistet wird, sie den Besonderheiten des Schiffsbetriebs auf See Rechnung trägt und keine übermäßigen Geräusche oder Vibrationen verursacht; und (E.140Abs.3)
  - b) sie leicht gesäubert und desinfiziert werden kann, damit die Ausbreitung von Krankheiten bekämpft wird.
3. Wenn die Besatzung an Bord wohnt oder arbeitet und die Umstände es erfordern, sollte elektrischer Strom für den Betrieb der Klimaanlage und der anderen mechanischen Belüftungsanlagen gemäß den vorangehenden Absätzen dieses Abschnitts stets verfügbar sein. Der Einsatz von Notstromaggregaten sollte hierfür jedoch nicht vorgesehen werden. (Ü.92A7/5)

### *Leitlinie B3.1.3 – Heizung*

1. Wenn die Seeleute an Bord wohnen oder arbeiten und die Witterung es erfordert, sollte die Heizungsanlage stets in Betrieb gehalten werden. (Ü.92A8/2)

---

2. Auf Schiffen mit vorgeschriebener Heizungsanlage sollte mit Warmwasser, Warmluft, Strom, Dampf oder gleichwertigen Mitteln geheizt werden. (Ü.92A8/3) {Jedoch sollte in den Unterkunftsräumen Dampf als Mittel zur Wärmeübertragung nicht benutzt werden.} Die Heizungsanlage sollte in der Lage sein, die Unterkunftsräume der Seeleute unter den Wetter- und Klimabedingungen, denen das Schiff auf der Fahrt normalerweise ausgesetzt ist, wohl temperiert zu erhalten. Die zuständige Stelle sollte die geeigneten Normen hierfür festsetzen. (Ü.92A8/5)

3. Heizkörper und sonstige Heizgeräte sollten so aufgestellt und, soweit erforderlich, abgeschirmt sein, daß Brandgefahr oder Gefährdung und Belästigung der Bewohner der Räume vermieden werden. (Ü.92A8/6)

#### *Leitlinie B3.1.4 – Beleuchtung*

1. Auf allen Schiffen sollten die Unterkunftsräume der Seeleute mit elektrischem Licht versehen sein. Wenn nicht zwei unabhängige Stromquellen vorhanden sind, sollte eine zusätzliche Beleuchtung mit speziellen Lampen oder Beleuchtungsgeräten für Notfälle vorgesehen werden. (Ü.133A11/3)

2. In den Wohnräumen sollte jede Koje am Kopfende mit einer zum Lesen ausreichenden Lampe versehen sein. (Ü.133A11/4)

3. Die zuständige Stelle sollte geeignete Normen für die Beleuchtung durch Tageslicht und künstliches Licht festsetzen. (Ü.133A11/5)

#### *Leitlinie B3.1.5 – Wohnräume*

1. Sofern Seeleute von ihren Partnern begleitet werden, sollten geeignete Schlafgelegenheiten an Bord vorhanden sein, die den Seeleuten und ihren Partnern angemessene Bequemlichkeit bieten.

2. [Dort, wo die Größe des Schiffes, der geplante Einsatz des Schiffes und seine Einrichtungen dies möglich und praktisch erscheinen lassen,] sollten Wohnräume [soweit durchführbar] mit getrenntem Bade- und Toilettenraum geplant und gebaut werden, damit für die Bewohner eine angemessene Bequemlichkeit besteht und leichter Ordnung gehalten werden kann. (Ü.92A10/21)

3. Soweit möglich, sollten die Seeleute so auf die Wohnräume aufgeteilt werden, daß die im Tagesdienst tätigen Seeleute ihren Wohnraum nicht mit wachegehenden Seeleuten teilen. (Ü.92A10/28)

4. {In Wohnräumen sollte die Bodenfläche je Person [4,75] [7,5] Quadratmeter nicht unterschreiten. Um auf {Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 3.000}, Fahrgastschiffen und Spezialschiffen die Einrichtung von Wohnräumen mit Einzelkojen zu ermöglichen, kann die zuständige Stelle für diese Schiffe geringere Bodenflächen zulassen.}

5. {Die Bodenfläche je Person in Wohnräumen, in denen zwei Seeleute untergebracht sind, sollte jedoch nicht weniger betragen als [3,75] [6] Quadratmeter. Die gesamte Bodenfläche für andere Wohnräumen mit mehreren Personen sollte nicht geringer sein als [10,25] Quadratmeter in Wohnräumen mit drei Personen und [13] Quadratmeter in Wohnräumen mit vier Personen.}

6. Die Bodenfläche in Wohnräumen für Seeleute auf Fahrgastschiffen mit Ausnahme der Schiffsoffiziere sollte nicht geringer sein, als -

a) [6] [3,75] Quadratmeter in Räumen mit einer Person;

- 
- b) [10] [6] Quadratmeter in Räumen mit zwei Personen;
  - c) [15] [9] Quadratmeter in Räumen mit drei Personen;
  - d) [18] [12] Quadratmeter in Räumen mit vier Personen (Ü.133A5/3, abgeändert)

7. Bei Unteroffizieren sollte die Belegung von Wohnräumen ein oder zwei Personen pro Raum nicht überschreiten. (Ü.133A5/5)

8. {Auf Schiffen mit Ausnahme von Fahrgastschiffen sollte die Bodenfläche der Wohnräume von Schiffsoffizieren pro Person nicht geringer sein als [7.5] [10] Quadratmeter, wenn ihnen neben dem Wohnraum kein gesonderter Schlafraum oder anderer Raum zur Verfügung steht. (Ü.133A5/6, abgeändert)}

9. {Dem Kapitän, dem leitenden Ingenieur und dem leitenden nautischen Offizier sollten zusätzlich zu ihrem Wohnraum ein mit ihrem Wohnraum unmittelbar in Verbindung stehender Wohnraum, Tagesraum oder gleichwertiger zusätzlicher Raum zur Verfügung stehen. (Ü.133A5/8) Einzelne Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als [3.000] können von der zuständigen Stelle {nach Beratung mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute} von dieser Anforderung ausgenommen werden.} Es sollte erwogen werden, diese Möglichkeiten auf erste technische Offiziere auszudehnen, falls durchführbar.

10. Die von den Kojen, Spinden, Kommoden und Sitzgelegenheiten eingenommene Fläche sollte in die Berechnung der Bodenfläche einbezogen werden. Ausgenommen werden sollten jedoch kleine oder unregelmäßige Flächen, die den Bewegungsraum nicht wirksam vergrößern und die nicht als Stellraum verwendet werden können. (Ü.133A5/9)

11. Es sollten nicht mehr als zwei Kojen übereinander aufgestellt werden; wo sich über einer Koje ein Fenster befindet, sollten Kojen entlang der Schiffswand nicht übereinander aufgestellt werden. (Ü.92A10/14)

12. Die untere von zwei übereinanderliegenden Kojen sollte mindestens 30 Zentimeter über dem Boden und die obere sollte etwa in der Mitte zwischen dem Boden der unteren Koje und der Unterseite der Decke angebracht sein. (Ü.92A10/15)

13. Der Rahmen und, soweit vorhanden, die Vorsteckbretter der Koje sollten aus einem zugelassenen ausreichend festen, glatten und gegen Korrosion geschützten Werkstoff bestehen, in dem sich Ungeziefer nur schwer einnisten kann. (Ü.92A10/17)

14. Werden für die Kojenherstellung Rohrahmen verwendet, sollten diese völlig geschlossen sein und keine Öffnungen aufweisen, durch die Ungeziefer eindringen kann. (Ü.92A10/18)

15. Jede Koje sollte mit einem Sprungfederrahmen oder einer Sprungfedermatratze und mit einer Matratze aus einem zugelassenen Material ausgestattet sein. Füllungen aus Material, in das sich leicht Ungeziefer einnisten kann, sollte nicht verwendet werden. (Ü.92A10/19)

16. Bei übereinander aufgestellten Kojen sollte unter dem Sprungfederrahmen der oberen Koje eine staubdichte Matratzenabdeckung angebracht werden. (Ü.92A10/20)

17. {Die Ausstattung sollte ein Kleiderspind von angemessener Größe (mindestens [500] [400] Liter) für jeden Bewohner umfassen. Das Spind sollte mit einem Fach und einer Verschlusvorrichtung versehen sein, um die Privatsphäre des Bewohners zu gewährleisten. (Ü.92A10/22)}

---

18. {Jeder Wohnraum sollte mit einem fest angebrachten, aufklappbaren oder ausziehbaren Tisch oder Pult und mit bequemen Sitzgelegenheiten in ausreichender Zahl ausgestattet sein. (Ü.92A10/23)}

19. Die Möbel sollten aus glatten, harten Werkstoffen bestehen, die sich nicht werfen und nicht rosten. (Ü.92A10/24)

20. {Die Kommode oder das entsprechende Behältnis sollte für jeden Bewohner mindestens 0,056 Kubikmeter umfassen. (Ü.92A10/25)}

21. Die Fenster der Wohnräume sollten mit Vorhängen oder ähnlichen Vorrichtungen ausgestattet sein. (Ü.92A10/26)

22. Jeder Wohnraum sollte mit einem Spiegel, einem kleinen Schrank für den Toilettenartikelbedarf, einem Bücherbord und einer ausreichenden Zahl von Kleiderhaken ausgestattet sein. (Ü.92A10/27)

#### *Leitlinie B3.1.6 – Messen*

1. [Messen sollten entweder als Einzel- oder als Gemeinschaftsmessen angeordnet sein. Die Entscheidung in dieser Hinsicht sollte in Beratung mit den Vertretern der Seeleute und der Reeder getroffen werden und der Zustimmung der zuständigen Stelle unterliegen. Faktoren wie die Größe des Schiffes und die Interessen der Seeleute mit unterschiedlichen und ausgeprägten kulturellen, religiösen und/oder sozialen Gebräuchen sollten volle Berücksichtigung finden. Auf Schiffen, auf denen die Gesamtzahl der Seeleute weniger als zehn beträgt, kann jedoch eine einzige Messe vorgesehen werden, wobei die Interessen der Seeleute mit unterschiedlichen und ausgeprägten kulturellen, religiösen und/oder sozialen Gebräuchen voll zu berücksichtigen sind.]

2. Wo getrennte Messen für Seeleute vorzusehen sind, sollten sie getrennt für:

- a) den Kapitän und die Offiziere; und
- b) die Unteroffiziere und die übrigen Seeleute

vorgesehen sein.

3. Auf Schiffen mit Ausnahme von Fahrgastschiffen sollte die Bodenfläche der Messen für Seeleute nicht geringer sein als [2] [1] Quadratmeter für jeden vorgesehenen Sitzplatz. (Ü.133A6/1, abgeändert)

4. Die Messen sollten mit Tischen und bequemen Sitzgelegenheiten, die fest angebracht oder beweglich sein können, in einer für die Anzahl der Seeleute, die sie üblicherweise gleichzeitig aufsuchen, ausreichenden Anzahl ausgestattet sein. (Ü.133A6/2)

5. Die folgenden Einrichtungen sollten zu jeder Zeit, in der sich Seeleute an Bord befinden, zur Verfügung zu stehen:

- a) ein leicht zugänglicher Kühlschrank, dessen Fassungsvermögen für die Anzahl der Personen, die die Messe oder die Messen benutzen, ausreicht;
- b) Einrichtungen für heiße Getränke; und
- c) Einrichtungen für kaltes Trinkwasser. (Ü.133A6/3)

---

6. Wo vorhandene Pantries nicht über unmittelbare Zugänge von den Messen verfügen, sollten geeignete Spinde für Geschirr, Gläser und Bestecke sowie geeignete Spülvorrichtungen vorhanden sein. (Ü.92A11/9)

7. Die Oberflächen der Tische und Sitzgelegenheiten sollten aus feuchtigkeitsfesten Werkstoffen hergestellt sein. (Ü.92A11/10)

*Leitlinie B3.1.7 – Sanitäre Einrichtungen*

1. {Alle Schiffe sollten als Minimum mit einer Toilette und einer Badewanne und/oder Dusche für je [sechs] [vier] Personen, für die keine persönlichen Einrichtungen dieser Art vorhanden sind, an geeigneter Stelle ausgestattet sein. (Ü.133A8/1, abgeändert)}

2. {Mit Ausnahme von Fahrgastschiffen sollte jeder Wohnraum mit einem eigenen Waschbecken mit fließendem kaltem und warmem Wasser ausgestattet sein, es sei denn, daß ein solches Waschbecken bereits in einem privaten Bad vorhanden ist.}

3. {Für Fahrgastschiffe, die zu Reisen mit einer Fahrtdauer von höchstens vier Stunden verwendet werden, sollte die zuständige Stelle Sonderregelungen oder eine Herabsetzung der Anzahl der vorgeschriebenen sanitären Einrichtungen in Erwägung ziehen. (Ü.92A13/5)}

4. {Kaltes und warmes Frischwasser sollte an allen Waschstellen vorhanden sein.}

5. Waschbecken und Badewannen sollten angemessene Größen aufweisen und aus zugelassenen glatten Werkstoffen hergestellt sein, die nicht springen, splintern oder rosten. (Ü.92A13/7)

6. {Alle sanitären Räume sollten Ablufeinrichtungen ins Freie besitzen, die von anderen Teilen der Unterkünfte unabhängig sind. (Ü.92A13/8)}

7. Jede Toilette sollte einem zugelassenen Muster entsprechen und mit einer starken und jederzeit verwendungsbereiten Einzelwasserspülung versehen sein. (Ü.92A13/9)

8. Für mehr als eine Person bestimmte sanitäre Einrichtungen sollten folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a) die Fußböden sollten aus einem zugelassenen dauerhaften Werkstoff hergestellt und sollten leicht zu säubern, feuchtigkeitsfest und mit einem angemessenen Abfluß versehen sein;
- b) die Wände sollten aus Stahl oder einem anderen zugelassenen dauerhaften Werkstoff hergestellt und bis zur Höhe von mindestens 23 Zentimeter (9 Zoll) über dem Fußboden wasserdicht sein;
- c) die Räume sollten ausreichend beleuchtet, geheizt und belüftet sein;
- d) die Toilettenanlagen sollten in bequemer Nähe von Wohn- und Waschräumen, aber getrennt von ihnen, gelegen sein; dies sollte nicht für Toilettenanlagen gelten, die benachbarten Wohnräumen mit einer Gesamtbelegschaft von höchstens [zwei] [vier] Personen zugeordnet sind;
- e) befinden sich im gleichen Raum mehrere Toiletten, sollten sie zum Schutz der Privatsphäre durch Wände ausreichend abgeschirmt sein. (Ü.92A13/11)

9. Die Waschorrichtungen sollten folgendes umfassen:

- 
- a) Waschmaschinen;
  - b) Wäschetrockner oder ausreichend geheizte und belüftete Räume zum Trocknen der Wäsche; und
  - c) Bügeleisen, Bügelbretter oder gleichwertige Vorrichtungen. (Ü.133A8/7)

*Leitlinie B3.1.8 – Sonstige Einrichtungen*

1. Wo getrennte Einrichtungen für das Maschinenpersonal zum Kleiderwechsel vorhanden sind, sollten diese -

- a) außerhalb des Maschinenraums liegen und von dort aus leicht zugänglich sein; und
- b) mit Einzelspinden sowie mit Badewannen und/oder Duschen und Waschbecken mit fließendem kalten und warmen Frischwasser ausgestattet sein. (Ü.133A9/2)

*Leitlinie B3.1.9 – Bettzeug, Messeausstattung und andere Gegenstände*

1. Jedes Mitglied sollte in Erwägung ziehen, folgende Grundsätze anzuwenden:

- a) sauberes Bettzeug sowie Messeausstattung für alle Seeleute zum Gebrauch an Bord sollten vom Reeder während der Dauer der Tätigkeit an Bord zur Verfügung gestellt werden; die Seeleute sollten für die Rückgabe dieser Gegenstände zu den vom Kapitän festgesetzten Zeiten und bei Beendigung des Borddienstes verantwortlich sein;
- b) das Bettzeug sollte von guter Beschaffenheit sein; Teller, Gläser und andere Messeausstattungen sollten aus zugelassenen und leicht zu säubernden Materialien bestehen; und (E.78Abs.2)
- c) Handtücher, Seife und Toilettenpapier sollten vom Reeder allen Seeleuten zur Verfügung gestellt werden. (E.78Abs.3)

*Leitlinie B3.1.10 – Erholungseinrichtungen*

1. Die der Erholung dienenden Einrichtungen und Dienste sollten häufig überprüft werden, um sicherzustellen, daß sie unter Berücksichtigung technischer, betrieblicher und sonstiger Entwicklungen in der Seeschifffahrt den Bedürfnissen der Seeleute entsprechen. (Ü.163A5)

2. Die Erholungsräume sollten mindestens mit einem Bücherschrank sowie mit Gelegenheiten zum Lesen und Schreiben und, soweit möglich, für Spiele eingerichtet sein. (Ü.133A7/2)

3. Bei der Planung von Erholungsräumen sollte die zuständige Stelle die Einrichtung einer Kantine in Erwägung zu ziehen. (Ü.133A7/4)

4. Es sollte auch in Erwägung gezogen werden, soweit möglich, folgende Einrichtungen an Bord bereitzustellen

- a) {einen Raucherraum};
- b) Empfang von Fernseh- und Rundfunkprogrammen;
- c) {Vorführung von Filmen oder Videofilmen, deren Bestand für die Dauer der Reise ausreichend sein und, falls erforderlich, in angemessenen Zeitabständen ausgetauscht werden sollte;}

- 
- d) Sportgeräte einschließlich Fitneßgeräten, Tischspielen, Deckspielen;
  - e) soweit möglich, Schwimmgelegenheiten;
  - f) eine Bibliothek mit berufsbildenden und anderen Büchern, deren Bestand für die Dauer der Reise ausreichend sein und in angemessenen Zeitabständen ausgetauscht werden sollte;
  - g) Gelegenheit für handwerkliche Betätigung zur Entspannung;
  - h) {elektronische Geräte, wie z.B. Radio, Fernseher, Videorecorder, DVD/CD- Spieler, Personalcomputer und Software, Kassettenrecorder/-spieler; }
  - i) soweit dies angebracht ist und nicht mit nationalen, religiösen und sozialen Gebräuchen im Widerspruch steht, sollte die Einrichtung von Schiffsbars für Seeleute in Erwägung gezogen werden; (E.173Abs.23)
  - j) {angemessener} Zugang zu Schiff-Land-Fernsprechverbindungen, E-Mail- und Internet-Diensten, soweit vorhanden, und die Gebühren für die Benutzung dieser Dienste sollten angemessen sein.

5. {Es sollte alles getan werden, um sicherzustellen, daß die Post der Seeleute möglichst verläßlich und unverzüglich zugestellt wird. Ferner sollte angestrebt werden, daß Seeleute kein Nachporto zu zahlen haben, wenn ihre Post aus Gründen, die sich ihrem Einfluß entziehen, umadressiert werden muß. (E.173Abs.25)}

6. {Sofern es möglich und vertretbar ist, sollten vorbehaltlich etwaiger nationaler oder internationaler Rechtsvorschriften Maßnahmen getroffen werden, um zu gewährleisten, daß Seeleute zügig die Erlaubnis erhalten, bei Hafenaufhalten Besuch von ihren Ehepartnern, Verwandten und Freunden an Bord zu empfangen. Solche Maßnahmen sollten etwaige Sicherheitsbedenken berücksichtigen.}

7. {Sofern dies durchführbar und vertretbar ist, sollte die Möglichkeit geprüft werden, es den Seeleuten zu gestatten, sich gelegentlich von ihren Partnern auf Fahrten begleiten zu lassen. Die Partner sollten ausreichend gegen Unfall und Krankheit versichert sein; der Reeder sollte den Seeleuten beim Abschluß einer solchen Versicherung in jeder Weise behilflich sein. (E.173Abs.26)}

### *Regel 3.2 – Nahrungsmittel und Verpflegung*

*(Siehe Bemerkung 29 des Kommentars)*

*Zweck: Sicherzustellen, daß die Seeleute Zugang zu Nahrungsmitteln und Trinkwasser von guter Qualität unter vorgeschriebenen hygienischen Bedingungen haben*

1. Die Mitglieder haben dafür zu sorgen, daß auf Schiffen unter ihrer Flagge eine Versorgung mit genügend Nahrungsmitteln und Trinkwasser von guter Qualität sichergestellt ist und Verpflegungsdienste vorhanden sind, die die Gesundheit und das Wohlbefinden der Seeleute an Bord gewährleisten und unterschiedlichen religiösen und kulturellen Gebräuche sowie Eßgewohnheiten Rechnung tragen.

2. Die Seeleute haben während ihrer Tätigkeit an Bord Anspruch auf kostenfreie Verpflegung.

3. [Seeleute, die für die Zubereitung von Speisen verantwortlich sind, müssen für ihre Tätigkeiten ausgebildet oder anderweitig qualifiziert sein.] (Ü.69A3, abgeändert)

---

### *Norm A3.2 – Nahrungsmittel und Verpflegung*

1. Die Mitglieder haben eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen anzunehmen, um Mindestnormen für die Quantität und Qualität der Nahrungsmittel und des Trinkwassers und für die Anforderungen an die Zubereitung der an die Seeleute auf Schiffen unter ihrer Flagge ausgegebenen Speisen vorzusehen und haben Aufklärungstätigkeiten durchzuführen, um das Bewußtsein für diese Normen und ihre Umsetzung zu fördern.

2. Die Mitglieder haben sicherzustellen, daß die Schiffe folgende Mindestnormen erfüllen:

- a) eine unter Berücksichtigung der Anzahl der Seeleute an Bord, ihrer kulturellen Eigenheiten und religiösen Gebräuche, soweit sie sich auf das Essen beziehen, und der Dauer und Art der Reise nach Menge, Nährwert, Güte und Abwechslung angemessene Versorgung mit Nahrungsmitteln und Trinkwasser;
- b) die Einrichtung und Ausstattung des Verpflegungsdienstes an Bord jedes Schiffes sind so zu gestalten, daß die Seeleute ausreichende, abwechslungs- und nahrungsreiche sowie nach hygienischen Standards zubereitete Mahlzeiten erhalten; (Ü.68A5/2)
- c) das Personal des Verpflegungsdienstes muß für seine Aufgaben an Bord ordnungsgemäß ausgebildet sein.

3. [Ein Seemann, der als Schiffskoch angestellt wird, muß hierfür qualifiziert sein und hat die Anforderungen der innerstaatlichen Gesetzgebung des jeweiligen Mitglieds an die Position zu erfüllen.] (Ü.69A3/4, abgeändert)

4. In Übereinstimmung mit den Verfahren für die fortlaufende Erfüllung der Anforderungen nach Titel 5 dieses Übereinkommens hat die zuständige Stelle vorzuschreiben, daß häufige dokumentierte Überprüfungen durch den Kapitän oder unter seiner Verantwortung durchgeführt werden in bezug auf:

- a) die Nahrungsmittel- und Trinkwasservorräte;
- b) alle Räume und Ausrüstungsgegenstände, die der Lagerung von Nahrungsmitteln und Trinkwasser dienen; und
- c) Küchen und andere Ausrüstungen für die Zubereitung und das Servieren von Speisen.

### *Leitlinie B3.2 – Nahrungsmittel und Verpflegung*

#### *Leitlinie B3.2.1 – Überprüfungen, Ausbildung, Forschung und Veröffentlichungen*

1. Die zuständige Stelle sollte in Zusammenarbeit mit anderen in Frage kommenden Behörden und Organisationen die neuesten Informationen über Ernährung und über Einkauf, Lagerung, Aufbewahrung, Zubereitung und Servieren von Speisen unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen an die Verpflegung an Bord von Schiffen sammeln. (Ü.68A12/1)

2. Diese Informationen sollten den Herstellern und Lieferanten von Schiffsproviant und -ausrüstungen, Kapitänen, Köchen und Stewards sowie den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute, soweit solche bestehen, zur Verfügung gestellt werden. Hierbei sollten angemessene Formen der Verbreitung genutzt werden, wie z.B. Handbücher, Broschüren, Plakate, Tabellen oder Anzeigen in Fachzeitschriften. (Ü.68A12/2)

---

3. Die zuständige Stelle sollte Empfehlungen zur Vermeidung der Verschwendung von Nahrungsmitteln, zur Einhaltung von angemessenen Hygienestandards sowie zur Sicherstellung eines optimalen Arbeitsumfelds herausgeben.

4. Die zuständige Stelle sollte in Zusammenarbeit mit den einschlägigen Organisationen und Behörden Aufklärungsmaterial und Bordinformationen über die Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Verpflegung an Bord entwickeln. (Ü.68A2)

5. Die zuständige Stelle sollte mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute und mit den nationalen und lokalen Behörden, die sich mit Ernährungs- und Gesundheitsfragen befassen, eng zusammenarbeiten und kann im Bedarfsfall die Dienste dieser Behörden in Anspruch nehmen. (Ü.68A3/1)

[

*Leitlinie B3.2.2 – [Schiffsköche*

1. Seeleute sollten nur dann als Schiffskoch befähigt sein, wenn sie

- a) das Alter von 18 Jahren erreicht haben;
- b) eine von der zuständigen Stelle vorzuschreibende Mindestseefahrtzeit erfüllt haben; und
- c) eine von der zuständigen Stelle vorgeschriebene Prüfung oder eine gleichwertige Prüfung an einer anerkannten Kochschule bestanden haben. (Ü.69A4/2)

2. Die vorgeschriebene Prüfung oder Prüfung an einer anerkannten Kochschule sollte eine Probeleistung des Anwärters zum Nachweis seiner Befähigung zur Zubereitung von Speisen vorsehen; sie sollte auch die Feststellung seiner Kenntnisse betreffend Hygiene und Nährwert der Nahrungsmittel, Zusammenstellung abwechslungsreicher und angemessen ausgewogener Speisefolgen sowie Behandlung und Lagerung von Nahrungsmitteln an Bord umfassen. (Ü.69A4/3)

3. Die vorgeschriebene Prüfung und die Ausstellung der Zeugnisse könnte entweder unmittelbar durch die zuständige Stelle oder, unter ihrer Aufsicht, durch eine anerkannte Kochschule oder eine andere anerkannte Stelle vorgenommen werden. (Ü.69A4/4)

4. Die zuständige Stelle sollte die Möglichkeit der Anerkennung von Befähigungszeugnissen vorsehen, die von anderen Mitgliedern, die dieses Übereinkommen oder das Übereinkommen über den Befähigungsausweis für Schiffsköche ratifiziert haben, oder von anderen anerkannten Stellen ausgestellt worden sind. (Ü.69A6)]

---

## **Titel 4. Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung, soziale Betreuung und Soziale Sicherheit**

### *Regel 4.1 – Medizinische Betreuung an Bord und an Land*

*(Siehe Bemerkung 30 des Kommentars)*

*Zweck: Schutz der Gesundheit der Seeleute und Sicherstellung, daß sie unverzüglich medizinische Betreuung an Bord und an Land erhalten*

1. Jedes Mitglied hat sicherzustellen, daß für alle auf Schiffen unter seiner Flagge fahrenden Seeleute angemessene Maßnahmen zum Schutz ihrer Gesundheit bestehen und daß die Seeleute, während sie an Bord arbeiten, Zugang zu unverzüglicher und angemessener medizinischer Betreuung haben.
2. Der Schutz und die Betreuung nach Absatz 1 hat für die Seeleute grundsätzlich kostenfrei zu sein.
3. Jedes Mitglied hat sicherzustellen, daß Seeleute auf Schiffen, die sich in seinem Hoheitsgebiet aufhalten, Zugang zu den medizinischen Einrichtungen an Land des Mitglieds haben, wenn sie der unverzüglichen medizinischen Betreuung bedürfen.
4. Die im Code festgelegten Maßnahmen für den Gesundheitsschutz und die medizinische Betreuung schließen Normen für Maßnahmen ein, die darauf abzielen, den Seeleuten soweit wie möglich einen Gesundheitsschutz und eine medizinische Betreuung zu gewährleisten, wie sie im allgemeinen den Arbeitnehmern an Land zur Verfügung stehen. (Ü.164A4/b, abgeändert)

### *Norm A4.1 – Medizinische Betreuung an Bord und an Land*

1. Die Mitglieder haben sicherzustellen, daß Maßnahmen für den Gesundheitsschutz und die medizinische Betreuung (einschließlich einer notwendigen Zahnbehandlung) für die Seeleute auf Schiffen unter ihrer Flagge vorhanden sind, die:
  - a) sicherstellen, daß alle allgemeinen Bestimmungen über den Gesundheitsschutz bei der Arbeit und über die medizinische Betreuung, die für ihren Beruf von Belang sind, sowie alle die Arbeit an Bord betreffenden besonderen Bestimmungen angewendet werden; (Ü.164A4/a, abgeändert)
  - b) sicherstellen, daß Seeleute soweit wie möglich einen Gesundheitsschutz und eine medizinische Betreuung erhalten, wie sie im allgemeinen den Arbeitnehmern an Land zur Verfügung stehen, einschließlich des unverzüglichen Zugangs zu den notwendigen Medikamenten, medizinischen Geräten und Einrichtungen für Diagnose und Behandlung und zu medizinischen Informationen und Fachauskünften; (Ü.164A4/b, abgeändert)
  - c) den Seeleuten das Recht geben, in den Anlaufhäfen unverzüglich einen qualifizierten Arzt oder Zahnarzt aufzusuchen, soweit dies möglich ist; (Ü.164A4/c, abgeändert)
  - d) sicherstellen, daß in dem Maß, wie dies mit der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis im Einklang steht, den Seeleuten an Bord oder beim Aufenthalt in einem ausländischen Hafen medizinische Betreuung und Gesundheitsschutz kostenlos gewährt werden; (Ü.164A4/d, abgeändert)

- 
- e) nicht auf die Behandlung kranker oder verletzter Seeleute beschränkt sind, sondern auch vorbeugende Maßnahmen, einschließlich Programmen zur Gesundheitsförderung und zur Gesundheitserziehung, umfassen. (Ü.164A4/e, abgeändert)

2. Die zuständige Stelle hat ein einheitliches ärztliches Berichtsformular für die Verwendung durch die Kapitäne und das zuständige medizinische Personal an Land und an Bord vorzusehen. Das ärztliche Berichtsformular und die darin enthaltenen Angaben sind vertraulich zu behandeln und haben keinem anderen Zweck zu dienen als der Erleichterung der Behandlung der Seeleute. (Ü.164A12, abgeändert)

3. Die Mitglieder haben in ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung Anforderungen an Krankenzimmer, Ausrüstungen, Geräte und Ausbildung für die medizinische Betreuung auf Schiffen unter ihrer Flagge festzulegen.

4. Die innerstaatliche Gesetzgebung hat folgende Mindestanforderungen vorzusehen:

- a) Schiffe ~~{mit {15} oder mehr Seeleuten an Bord und einer Reisedauer von mehr als drei Tagen}~~, müssen einen getrennten Krankenraum haben, der nur für medizinische Zwecke verwendet werden darf. (Ü.164A11/9, abgeändert) Die zuständige Stelle kann für Küstenschiffe Abweichungen von diesem Erfordernis zulassen. (Ü.164A11/1) Bei der Zulassung der Krankenzimmer hat die zuständige Stelle sicherzustellen, daß der Krankenraum so angeordnet ist, daß er bei jedem Wetter leicht zugänglich ist, die Kranken bequem untergebracht werden können und daß sie eine unverzügliche und angemessene Betreuung erhalten;
- b) alle Schiffe sind mit einer Schiffsapotheke, mit medizinischer Ausrüstung und einem medizinischen Handbuch auszustatten, deren Anforderungen von der zuständigen Stelle vorzuschreiben und von dieser regelmäßig zu überprüfen sind. Die innerstaatlichen Anforderungen haben den Schiffstyp, die Anzahl der an Bord befindlichen Personen sowie Art, Dauer und Ziel der Reisen und einschlägige auf nationaler und internationaler Ebene empfohlene Mindestnormen zu berücksichtigen;
- c) auf Schiffen ~~{mit {100} oder mehr Seeleuten an Bord}~~, die gewöhnlich zu internationalen Reisen mit einer Fahrtdauer von mehr als drei Tagen verwendet werden (Ü.164A5/1/2/3/4, abgeändert). muß ein Schiffsarzt an Bord vorhanden sein, der für die ärztliche Betreuung verantwortlich ist. (Ü.164A8/1) Die innerstaatliche Gesetzgebung hat auch zu bestimmen, welche weiteren Schiffe einen Schiffsarzt an Bord haben müssen, wobei u.a. Faktoren wie Dauer, Art und Umstände der Reise und die Anzahl der an Bord befindlichen Seeleute zu berücksichtigen sind; (Ü.164A8/2)
- d) auf Schiffen ohne Schiffsarzt muß mindestens eine Person, der im Rahmen ihrer normalen Pflichten die medizinische Betreuung und die Verabreichung von Arzneimitteln obliegt, oder eine Person, die für die Erteilung von medizinischer Erster Hilfe zuständig ist, an Bord vorhanden sein. (Ü.164A9/1, abgeändert) Die für die medizinische Betreuung an Bord zuständigen Personen, die keine Ärzte sind, müssen einen von der zuständigen Stelle anerkannten Lehrgang für die theoretische und praktische Ausbildung in medizinischen Kenntnissen und Fertigkeiten erfolgreich abgeschlossen haben, der den Anforderungen des Codes für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungsausweisen und den Wachdienst von Seeleuten („STCW-Code“) entspricht. Seeleute, die für die Erteilung der medizinischen Ersten Hilfe verantwortlich sind, müssen eine theoretische und praktische Ausbildung in Erster Hilfe erfolgreich abgeschlossen haben, die die Anforderungen des STCW-Code erfüllt. Die innerstaatliche Gesetzgebung hat die Ebene der geforderten anerkannten Ausbildung unter Berücksichtigung von Faktoren wie Dauer, Art und Umstände der Reise sowie Anzahl der an Bord befindlichen Seeleute festzulegen;

- 
- e) die zuständige Stelle hat durch vorsorgliche Maßnahmen sicherzustellen, daß eine funk- oder satellitenfunkärztliche Beratung einschließlich fachärztlicher Beratung den Schiffen auf See zu jeder Tages- oder Nachtzeit zur Verfügung steht. (Ü.164A7/1) Eine solche ärztliche Beratung, einschließlich der Übertragung ärztlicher Mitteilungen über Funk oder Satellitenfunk zwischen einem Schiff und dem Beratungspersonal an Land, hat allen Schiffen ungeachtet der Flagge, die sie führen, kostenfrei zur Verfügung zu stehen. (Ü.164A7/2)

*Leitlinie B4.1 – Medizinische Betreuung an Bord und an Land*

*Leitlinie B4.1.1 – Krankeneinrichtungen und medizinische Betreuungsmaßnahmen*

1. {Der Krankenraum sollte so beschaffen sein, daß Konsultationen sowie die Gewährung medizinischer Erster Hilfe erleichtert und die Ausbreitung von Infektionskrankheiten verhindert werden. (Ü.164A11/5, abgeändert)}
2. Zugang, Betten, Beleuchtung, Lüftung, Heizung und Wasserversorgung sollten so angeordnet sein, daß die Bequemlichkeit der Kranken gewährleistet ist und ihre Behandlung erleichtert wird. (Ü.164A11/6)
3. Die Zahl der im Krankenraum vorzusehenden Betten sollte durch die zuständige Stelle festgelegt werden. (Ü.164A11/7)
4. Toiletten für den ausschließlichen Gebrauch der Kranken sollten im Krankenraum oder in unmittelbarer Nähe vorhanden sein. (Ü.164A11/8)
5. Bei der Entscheidung darüber, welche Ebene der medizinischen Ausbildung für Schiffe ohne Schiffsarzt an Bord vorgesehen werden muß, sollte die zuständige Stelle vorschreiben, daß:
  - a) Schiffe, die üblicherweise innerhalb von acht Stunden fachliche medizinische Betreuung und medizinische Einrichtungen erreichen können, mindestens eine bezeichnete Person mit einer Ausbildung in medizinischer Erster Hilfe gemäß den Anforderungen des STCW-Codes an Bord haben sollten, durch die solche Personen in der Lage sind, sofortige und wirksame Maßnahmen bei Unfällen oder Erkrankungen, wie sie an Bord vorkommen können, zu ergreifen und von funk- und satellitenfunkärztlicher Beratung Gebrauch zu machen;
  - b) alle anderen Schiffe mindestens eine bezeichnete Person mit Ausbildung in medizinischer Betreuung gemäß den Anforderungen des STCW-Codes an Bord haben sollten, einschließlich einer praktischen Ausbildung auf der Notfall-/Unfallstation eines Krankenhauses, soweit dies möglich ist, und einer Ausbildung in Lebensrettungstechniken wie intravenöser Therapie, die die betreffende Person in die Lage versetzt, sich wirksam an koordinierten Programmen der medizinischen Hilfe für Schiffe auf See zu beteiligen und Kranken und Verletzten eine ausreichende medizinische Betreuung während der Zeit zu gewährleisten, die sie voraussichtlich noch an Bord verbleiben. (Ü.164A9/2, abgeändert)}
6. Die Lehrgänge sollten auf dem Inhalt der neuesten Ausgabe des *Internationalen ärztlichen Leitfadens für Schiffe*, der *Richtlinien für medizinische Erste Hilfe bei Unfällen durch gefährliche Güter*, des von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation veröffentlichten Leitfadens *Internationale Richtlinien für die Seeschiffahrtsausbildung* und des medizinischen Abschnitts des *Internationalen Signalbuchs* sowie ähnlicher innerstaatlicher Leitfäden beruhen. (Ü.164A9/3)
7. Die in Absatz 5 erwähnten Personen und alle anderen von der zuständigen Stelle bestimmten Seeleute sollten ungefähr alle fünf Jahre einen Fortbildungslehrgang absol-

---

vieren, damit sie ihre Kenntnisse und Fertigkeiten erhalten und verbessern sowie mit neuen Entwicklungen Schritt halten können. (Ü.164A9)

8. Die Schiffsapotheke und ihr Inhalt sowie die mitgeführte medizinische Ausrüstung und der ärztliche Leitfaden sollten ordnungsgemäß in Stand gehalten und in regelmäßigen Zeitabständen, die zwölf Monate nicht überschreiten dürfen, durch von der zuständigen Stelle bestimmte verantwortliche Personen überprüft werden; diese sollten dafür sorgen, daß die Kennzeichnung, die Verfalldaten und die Aufbewahrungsbedingungen aller Arzneimittel sowie die Anweisungen für ihren Gebrauch kontrolliert werden und daß die Ausrüstungen in der vorgeschriebenen Weise funktionieren. (Ü.164A5/4,5, abgeändert) Bei der Annahme oder Überprüfung des auf innerstaatlicher Ebene verwendeten ärztlichen Leitfadens für Schiffe sollte die zuständige Stelle die einschlägigen internationalen Empfehlungen einschließlich der neuesten Ausgaben der in Absatz 6 genannten Leitfäden berücksichtigen. (Ü.164A6/3, abgeändert)

9. In den Fällen, in denen eine als gefährlich klassifizierte Fracht nicht in der neuesten Ausgabe der von der Internationalen Seeschiffsfahrtsorganisation veröffentlichten *Richtlinien für medizinische Erste Hilfe bei Unfällen durch gefährliche Güter* enthalten ist, sollten den Seeleuten die notwendigen Informationen über die Art der Stoffe, die damit verbundenen Risiken, die erforderlichen persönlichen Schutzmittel, die einschlägigen medizinischen Verfahren und die speziellen Gegenmittel verfügbar gemacht werden. Solche speziellen Gegenmittel und persönlichen Schutzmittel sollten bei der Beförderung gefährlicher Güter stets an Bord mitgeführt werden. (Ü.164A5/6) {Diese Informationen sollten in das Arbeitsschutzmanagementsystem nach Regel 4.3 und den dazugehörigen Bestimmungen im Code einbezogen werden.}

10. Alle Schiffe sollten ein vollständiges und auf dem neuesten Stand befindliches Verzeichnis der Funkstationen mitführen, über die eine ärztliche Beratung erhältlich ist; (Ü.164A7/3a) und, falls sie mit einem Satellitenfunksystem ausgestattet sind, sollten sie ein vollständiges und auf dem neuesten Stand befindliches Verzeichnis der Küsten-Bodenstationen mitführen, über die eine ärztliche Beratung erhältlich ist. (Ü.164A7/3b) Seeleute, die an Bord für die medizinische Betreuung oder medizinische Erste Hilfe zuständig sind, sollten im Gebrauch des ärztlichen Leitfadens für Schiffe und des medizinischen Abschnitts der neuesten Ausgabe des von der Internationalen Seeschiffsfahrtsorganisation veröffentlichten *Internationalen Signalbuchs* unterwiesen werden, um sie in die Lage zu versetzen, die von dem befragten Arzt benötigten Angaben sowie den erteilten Rat zu verstehen. (Ü.164A7/4, abgeändert)

#### *Leitlinie B4.1.2 – Ärztliches Berichtsformular*

1. Das in Teil A dieses Codes vorgeschriebene einheitliche ärztliche Berichtsformular für Seeleute sollte so gestaltet sein, daß der Austausch medizinischer und damit zusammenhängender Angaben über einzelne Seeleute bei Erkrankungen oder Unfällen zwischen Schiff und Land erleichtert wird. (Ü.164A12/3, abgeändert)

#### *Leitlinie B4.1.3 – Medizinische Betreuung an Land*

1. Medizinische Einrichtungen an Land für die Behandlung von Seeleuten sollten für diese Zwecke angemessen und die Ärzte, Zahnärzte und das übrige medizinische Personal ordnungsgemäß qualifiziert sein.

2. Es sollten Maßnahmen getroffen werden, um sicherzustellen, daß Seeleuten im Hafen folgendes zugänglich ist:

a) ambulante Behandlung im Krankheitsfall und bei Unfällen;

- 
- b) die Aufnahme in ein Krankenhaus, falls erforderlich;
  - c) zahnärztliche Behandlung, insbesondere in Notfällen. (E.173Abs. 17)

3. Die Behandlung kranker Seeleute sollte durch geeignete Maßnahmen erleichtert werden, insbesondere durch unverzügliche Aufnahme in Kliniken und Krankenhäusern in den Häfen, ohne Behinderung sowie ohne Unterschied der Staatsangehörigkeit oder des Glaubensbekenntnisses, und, soweit dies möglich ist, durch Vorkehrungen zur Ergänzung der den Seeleuten zur Verfügung stehenden Einrichtungen des Gesundheitsschutzes, um dadurch nötigenfalls die Fortdauer der Behandlung zu gewährleisten. (E.48Abs. 8)

*Leitlinie B4.1.4 – Medizinische Hilfe für andere Schiffe und internationale Zusammenarbeit*

1. Die Mitglieder sollten erwägen, sich an der internationalen Zusammenarbeit im Bereich der Hilfe, Programme und Forschung auf dem Gebiet des Gesundheitsschutzes und der medizinischen Betreuung zu beteiligen. Diese Zusammenarbeit könnte sich auf folgendes erstrecken:

- a) Entwicklung und Koordinierung von Such- und Rettungsmaßnahmen und Veranlassung sofortiger ärztlicher Hilfe und Evakuierung auf See für Schwerkranke oder Schwerverletzte an Bord von Schiffen u.a. durch Systeme zur regelmäßigen Meldung der Schiffsposition, Rettungsleitstellen und Hubschraubernotdienste gemäß den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Such- und Rettungsdienst auf See, 1979, in der geänderten Fassung und dem von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation und der Internationalen Zivilluftfahrtsorganisation herausgegebenen Internationalen Luft- und Seehandbuch „Suche und Rettung“;
- b) bestmögliche Nutzung der Fischereifahrzeuge, die einen Arzt mitführen, und der auf See stationierten Schiffe, die Krankenzimmer und Rettungseinrichtungen bereitstellen können;
- c) Aufstellung und Führung eines internationalen Verzeichnisses von Ärzten und Einrichtungen für die ärztliche Betreuung, die weltweit für die ärztliche Notversorgung von Seeleuten zur Verfügung stehen;
- d) Ausschiffung von Seeleuten im Hafen zwecks Notbehandlung;
- e) Heimschaffung von Seeleuten, die im Ausland in ein Krankenhaus eingeliefert worden sind, sobald dies möglich ist, gemäß dem ärztlichen Rat der behandelnden Ärzte unter Berücksichtigung der Wünsche und Bedürfnisse der Seeleute;
- f) Vorkehrungen für die persönliche Unterstützung von Seeleuten während der Heimschaffung gemäß dem ärztlichen Rat der behandelnden Ärzte unter Berücksichtigung der Wünsche und Bedürfnisse der Seeleute;
- g) Bemühungen zur Einrichtung von Gesundheitszentren für Seeleute mit der Aufgabe:
  - i) Untersuchungen über den Gesundheitszustand, die medizinische Behandlung und die vorbeugende gesundheitliche Betreuung von Seeleuten durchzuführen;
  - ii) das ärztliche Personal und das Personal von Gesundheitsdiensten in Schifffahrtsmedizin auszubilden;
- h) Erhebung und Auswertung von Statistiken über Arbeitsunfälle, Berufskrankheiten und Todesfälle von Seeleuten und ihre Eingliederung in das bestehende innerstaat-

---

liche System von Statistiken über Arbeitsunfälle, Berufskrankheiten und Todesfälle anderer Arbeitnehmergruppen unter Abstimmung mit diesem System;

- i) Organisierung des internationalen Austauschs von technischen Informationen, Ausbildungsmaterial und Personal sowie internationaler Ausbildungslehrgänge, Seminare und Arbeitsgruppen;
- j) Bereitstellung besonderer Gesundheits- und medizinischer Dienste zur Behandlung und Vorbeugung für alle Seeleute in den Häfen oder Ermöglichung ihres Zugangs zu den allgemeinen Gesundheits-, medizinischen und Rehabilitationsdiensten; und
- k) Veranlassung der Überführung der Leichname oder der Asche verstorbener Seeleute in das Heimatland gemäß den Wünschen der nächsten Angehörigen, sobald dies möglich ist. (Ü.164A13/2)

2. Die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Gesundheitsschutzes und der medizinischen Betreuung der Seeleute sollte auf zwei- oder mehrseitigen Übereinkünften oder auf Konsultationen zwischen den Mitgliedern beruhen. (Ü.164A13/3)

#### *Leitlinie B4.1.5 – Angehörige von Seeleuten*

1. Die Mitglieder sollten Maßnahmen zur Gewährleistung einer ordnungsmäßigen und ausreichenden medizinischen Betreuung für die in ihrem Hoheitsgebiet wohnenden Angehörigen der Seeleute vorsehen, in Erwartung der Entwicklung eines medizinischen Betreuungsdienstes für alle Arbeitnehmer und ihre Angehörigen, wo ein solcher Dienst nicht besteht, und sie sollten das Internationale Arbeitsamt über die zu diesem Zweck ergriffenen Maßnahmen informieren.

#### *Regel 4.2 – Verpflichtungen der Reeder*

*(Siehe Bemerkung 31 des Kommentars)*

*Zweck: Sicherzustellen, daß Seeleute gegen die finanziellen Folgen bei Krankheit, Verletzung oder Tod während ihrer Tätigkeit geschützt sind*

1. Die Mitglieder haben sicherzustellen, daß für Seeleute auf Schiffen unter ihrer Flagge entsprechend den Bestimmungen im Code Regelungen für deren materielle Hilfe und Unterstützung hinsichtlich der finanziellen Folgen bei Krankheit, Verletzung oder Tod während ihrer Tätigkeit im Rahmen eines Beschäftigungsvertrags für Seeleute [oder als Folge ihrer Beschäftigung im Rahmen eines solchen Vertrags] durch den Reeder bestehen.

2. {Diese Regel berührt nicht die Rechtsvorschriften, die eine Haftung nach dem Privatrecht in anderen Fällen vorsieht.}

#### *Norm A4.2 – Verpflichtungen der Reeder*

1. Jedes Mitglied hat durch seine innerstaatliche Gesetzgebung vorzuschreiben, daß auf Schiffen unter seiner Flagge die Reeder für den Gesundheitsschutz und die medizinische Betreuung aller an Bord tätigen Seeleute entsprechend den folgenden Mindestnormen verantwortlich sind: (Ü.55A2, abgeändert)

- a) die Reeder haben die durch Krankheit und Verletzung der an Bord ihrer Schiffe tätigen Seeleute entstehenden Kosten zwischen dem Dienstbeginn [und dem Tag, an dem sie als ordnungsgemäß heimgeschafft gelten] [und der Beendigung des Dienstverhältnisses] [oder die als Folge ihrer Tätigkeit in diesem Zeitraum entstanden sind] zu tragen; (Ü.55A2/1(a), abgeändert)

---

b) [die Reeder haben [nach der innerstaatlicher Gesetzgebung oder aufgrund des Beschäftigungsvertrags für Seeleute oder des Gesamtarbeitsvertrags] dafür verantwortlich zu sein, daß Versicherungsschutz für die finanzielle Entschädigung bei Tod oder Erwerbsunfähigkeit der Seeleute [aufgrund von Arbeitsunfällen, Krankheiten oder Gefährdungen] zwischen dem Dienstbeginn und dem Tag, an dem sie als [ordnungsgemäß heimgeschafft gelten, und] der Beendigung des Dienstverhältnisses besteht;]

c) die Reeder haben die Kosten für die medizinische Betreuung, einschließlich der medizinischen Behandlung und der Versorgung mit den notwendigen Arzneimitteln und Heilmitteln, sowie Verpflegung und Unterkunft außerhalb des Wohnorts der Seeleute zu tragen, bis der erkrankte oder verletzte Seemann wieder gesund oder bis die Krankheit oder Erwerbsunfähigkeit als dauernd eingestuft ist;

d) die Reeder haben die Kosten der Bestattung zu tragen, wenn der Tod während des Bestehens des Dienstverhältnisses an Bord oder an Land eingetreten ist.

2. Die innerstaatliche Gesetzgebung kann vorsehen, daß die Fürsorgeleistungen des Reeders auf einen Zeitraum beschränkt werden, der nicht weniger als 16 Wochen vom Tag der Verletzung oder des Krankheitsbeginns an betragen darf. (Ü.55A4/2)

3. Hat die Krankheit oder die Verletzung die Erwerbsunfähigkeit zur Folge, so hat der Reeder

a) die volle Heuer zu zahlen, solange die kranken oder verletzten Seeleute sich an Bord befinden (Ü.55A5/1) oder in dem Hoheitsgebiet eines anderen Staates als des zuständigen Mitglieds zurückgelassen werden; (Ü.165A14)

b) die volle Heuer oder einen Teil der Heuer nach Maßgabe der innerstaatlichen Gesetzgebung vom Zeitpunkt der Heimschaffung oder Ausschiffung der Seeleute bis zu ihrer Genesung zu zahlen oder (wenn früher), bis sie Anspruch auf Geldleistungen nach der Gesetzgebung des betreffenden Mitglieds haben. (Ü.55A5/1, Ü.165A15, abgeändert)

4. Die innerstaatliche Gesetzgebung kann die Verpflichtung des Reeders zur Zahlung der vollen oder eines Teiles der Heuer an abgemusterte Seeleute auf einen Zeitraum beschränken, der nicht weniger als [zwölf] [16] Wochen vom Tage des Unfalls oder des Krankheitsbeginns an betragen darf. (Ü.55A5/2, Ü.165A14&15) [Ein Mitglied kann, wenn dies auch für Arbeitnehmer an Land vorgesehen ist, die Zahlung der Heuern und anderer Geldleistungen von einer Mindestbeschäftigungszeit vor Eintritt der Krankheit abhängig machen.]

5. Die innerstaatliche Gesetzgebung kann Ausnahmen von der Verpflichtung des Reeders zur Fürsorge vorsehen, wenn

a) die Verletzung außerhalb des Schiffsdienstes eingetreten ist;

b) die Verletzung oder Krankheit aufgrund des wissentlichen, absichtlichen oder grob fahrlässigen Verhaltens der erkrankten, verletzten oder verstorbenen Seeleute eingetreten ist;

c) Krankheiten oder Gebrechen bei Abschluß des Heuervertrags absichtlich verschwiegen worden sind. (Ü.55A2)

6. Soweit solche Verpflichtungen von staatlichen Stellen übernommen werden, kann der Reeder durch die innerstaatliche Gesetzgebung von der Pflicht, die Kosten für die

---

medizinische Betreuung, Verpflegung und Unterkunft und die Bestattung zu tragen, befreit werden. (Ü.55A4 und 10)

7. Die Reeder oder ihre Vertreter haben Maßnahmen zu ergreifen, um das an Bord zurückgelassene Eigentum der erkrankten, verletzten oder verstorbenen Seeleute in Verwahrung zu nehmen und es ihnen oder ihren nächsten Angehörigen zurückzugeben. (Ü.55A8, geändert)

#### *Leitlinie B4.2 – Verpflichtungen der Reeder*

1. Bei Zahlung der vollen Heuer nach Absatz 3 Buchstabe a) der Norm A4.2 können Prämien unberücksichtigt bleiben. (Ü.165A14 und 15)

2. Die innerstaatliche Gesetzgebung kann außerdem vorsehen, daß der Reeder von dem Zeitpunkt an nicht mehr für die Kosten erkrankter oder verletzter Seeleute aufkommen muß, ab dem sie Anspruch auf ärztliche Hilfe aufgrund einer Pflichtversicherung gegen Krankheit und Unfall oder einer Unfallhaftpflichtversicherung haben. (Ü.55A4/3, A5/3)

3. Die innerstaatliche Gesetzgebung kann die Rückerstattung der vom Reeder getragenen Bestattungskosten durch einen Versicherungsträger in den Fällen vorsehen, in denen aufgrund der Sozialversicherung oder der Unfallhaftpflichtversicherung Sterbegeld gewährt wird. (Ü.55A7/2)

#### *Regel 4.3 – Schutz der Gesundheit und Sicherheit und Unfallverhütung*

*(Siehe Bemerkung 32 des Kommentars)*

*Zweck: Sicherzustellen, daß die Arbeitsumwelt der Seeleute an Bord dem Arbeitsschutz förderlich ist*

1. Jedes Mitglied hat sicherzustellen, daß Seeleute auf Schiffen unter seiner Flagge einem Arbeitsschutzsystem unterliegen und daß die Seeleute an Bord in sicheren und hygienischen Verhältnissen leben, arbeiten und ausgebildet werden. (beruht auf Ü.164A3)

2. {Die zuständige Stelle jedes Mitglieds hat in Beratung mit den in Betracht kommenden repräsentativen Verbänden der Reeder und der Seeleute und unter Berücksichtigung anwendbarer internationaler Normen, Verhaltenskodizes und anderer einschlägiger Leitlinien innerstaatliche Richtlinien für Arbeitsschutzmanagementsysteme für die Anwendung an Bord der Schiffe unter dessen Flagge auszuarbeiten und bekannt zu machen. (beruht auf den IAA-Leitlinien für Arbeitsschutzmanagementsystem-ILO-OSH, 2001)}

3. Jedes Mitglied hat eine innerstaatliche Gesetzgebung oder andere Maßnahmen anzunehmen, durch die die im Code aufgeführten Angelegenheiten unter Berücksichtigung der einschlägigen internationalen Vereinbarungen geregelt und Normen für den Arbeitsschutz, den Gesundheitsschutz und die Unfallverhütung auf Schiffen unter seiner Flagge festgelegt werden.}

#### *Norm A4.3 – Schutz der Gesundheit und Sicherheit und Unfallverhütung*

1. {Die innerstaatliche Gesetzgebung oder anderen Maßnahmen, die gemäß Absatz 3 der Regel 4.3 anzunehmen sind, haben folgendes einzubeziehen:

a) Schaffung und effektive Umsetzung sowie Förderung von Arbeitsschutzmanagementsystemen auf Schiffen unter der Flagge des Mitglieds, einschließlich Risikobewertung sowie Ausbildung und Unterweisung von Seeleuten;

- 
- b) Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten an Bord von Schiffen einschließlich Maßnahmen zur Reduzierung und Verhinderung des Risikos einer schädlichen Exposition gegenüber Umweltfaktoren und Chemikalien und von Verletzungs- oder Krankheitsrisiken durch den Einsatz von Anlagen und Maschinen an Bord;
  - c) Programme für die Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten sowie zur Sicherstellung ständiger Verbesserungen von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz unter Einbeziehung von Vertretern der Seeleute und aller anderen Personen, die ein Interesse an der Umsetzung dieser Maßnahmen haben; und
  - d) Anforderungen für die Überprüfung, Meldung und Beseitigung von unsicheren Arbeitsbedingungen sowie die Untersuchung und Meldung von Arbeitsunfällen an Bord.

2. Die obigen Bestimmungen haben:

- a) die einschlägigen internationalen Übereinkünfte, die sich mit Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz allgemein und mit besonderen Gefährdungen befassen, zu berücksichtigen und auf alle Angelegenheiten einzugehen, die für die Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten relevant sind, die gegebenenfalls für die Arbeit der Seeleute gelten, und insbesondere jene, die nur bei der seemännischen Arbeit vorkommen; (Ü.134A4/2, abgeändert)
- b) die Verpflichtungen der Reeder, der Seeleute und der anderen beteiligten Personen zur Einhaltung der betreffenden Normen und zur Befolgung des Arbeitsschutzmanagementsystems des Schiffes deutlich anzugeben (Ü.134A5/1), wobei der Gesundheit und Sicherheit der Seeleute unter 18 Jahren besondere Beachtung zu schenken ist; und
- c) die Kapitäne zu verpflichten, aus den Reihen der Seeleute Personen zu bestellen, die mit den Aufgaben eines Schiffssicherheits- und Gesundheitsbeauftragten betraut werden, und solche, die als Sicherheits- und Gesundheitsfachkräfte in dem Sicherheits- und Gesundheitsausschuß des Schiffes tätig werden; diese Personen sind verantwortlich für die effektive Umsetzung des Arbeitsschutzmanagementsystems an Bord sowie für die Überwachung der fortlaufenden Umsetzung des Systems und der Normen zur Verhinderung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten. (Ü.134A7, abgeändert); IAA-Richtliniensammlung: Unfallverhütung an Bord von Schiffen auf See und im Hafen; IAA-Leitlinien für Arbeitsschutzmanagementsysteme-IAA-OSH, 2001)

3. Die in Absatz 3 der Regel 4.3 genannten Normen sind in Beratung mit den Vertretern der in Betracht kommenden Verbände der Reeder und der Seeleute ständig zu überprüfen und zu überarbeiten, um den sich ändernden Technologien und neuen Forschungserkenntnissen Rechnung zu tragen, damit eine ständige Verbesserung der Arbeitsschutzsysteme und eine sichere Arbeitsumwelt für Seeleute auf Schiffen unter der Flagge des Mitglieds sichergestellt werden.

4. Die Anforderungen dieses Übereinkommens gelten als erfüllt, wenn die Anforderungen der anwendbaren internationalen Übereinkünfte über eine annehmbare Exposition gegenüber Arbeitsplatzgefahren an Bord von Schiffen und über die Entwicklung und Umsetzung des Arbeitsschutzmanagementsystems der Schiffe erfüllt werden.

5. Die zuständige Stelle hat sicherzustellen, daß Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten ordnungsgemäß gemeldet werden, wobei die Leitlinien der Internationalen Arbeitsorganisation über die Meldung und Aufzeichnung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten zu berücksichtigen sind, und daß umfassende Statistiken über solche Unfälle

---

geführt, ausgewertet und veröffentlicht werden, gegebenenfalls mit anschließenden Untersuchungen über allgemeine Unfalltendenzen und die ermittelten Gefahren (Ü.134A2&3, abgeändert); Empfehlung betreffend die Liste der Berufskrankheiten sowie die Aufzeichnung und Meldung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten (IAO, E.194)). Alle schweren Arbeitsunfälle sind zu untersuchen. (Ü.134A2)

6. Die Berichte und Untersuchungen über Arbeitsschutzbelange sind so zu gestalten, daß der Schutz der personenbezogenen Daten der Seeleute sichergestellt ist, und haben die Anleitungen zu berücksichtigen, die hierzu von der Internationalen Arbeitsorganisation veröffentlicht worden sind. (beruht auf der IAA-Richtliniensammlung über den Schutz der personenbezogenen Arbeitnehmerdaten, 1997)

7. Die Mitglieder haben vorzuschreiben, daß die Reeder in Zusammenarbeit mit den in Betracht kommenden Verbänden der Seeleute Vorkehrungen dafür zu treffen haben, daß die auf ihren Schiffen tätigen Seeleute Informationen über bestimmte Gefahren an Bord erhalten, z.B. durch Anschläge mit entsprechenden Hinweisen sowie durch Informationsveranstaltungen, Richtlinien für Schiffe über die höchstzulässigen Expositionen gegenüber potentiell schädlichen Umgebungsfaktoren am Arbeitsplatz und sonstigen Gefahren oder über die Ergebnisse von systematischen Risikobewertungen. (Ü.134A9/2, abgeändert)

8. Um sicherzustellen, daß Risikobewertungen und Risikomanagement verwendet werden, um Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten zu verhindern, hat die zuständige Stelle vorzuschreiben, daß die Reeder verpflichtet sind, statistisches Material von ihren eigenen Schiffen und allgemeine Statistiken ihres Flaggenstaates zu diesem Zweck zu verwenden. }

*Leitlinie B4.3 – Schutz der Gesundheit und Sicherheit und Unfallverhütung*

*Leitlinie B4.3.1 – Bestimmungen über Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten*

1. {Die nach der Norm A4.3 zu erlassenden Bestimmungen sollten der IAA-Richtliniensammlung über die Unfallverhütung an Bord von Schiffen auf See und im Hafen, 1996, in der jeweils neuesten Fassung und anderen IAO- sowie sonstigen internationalen Normen, Leitlinien und Richtliniensammlungen über Arbeitsschutz, einschließlich der gegebenenfalls angegebenen Expositionsgrenzwerte, Rechnung tragen.

2. Die zuständige Stelle sollte sicherstellen, daß die innerstaatlichen Leitlinien und das Arbeitsschutzmanagementsystem der Schiffe sich insbesondere auf folgendes beziehen:

- a) allgemeine und grundlegende Vorschriften;
- b) schiffbauliche Merkmale des Schiffes;
- c) Maschinenanlagen;
- d) {Auswirkungen von Lärm am Arbeitsplatz und in den Unterkunftsräumen;}
- e) {Auswirkungen von Vibrationen am Arbeitsplatz und in den Unterkunftsräumen;}
- f) {Auswirkungen anderer Umgebungsfaktoren als unter Buchstaben d) und e) am Arbeitsplatz und in den Unterkunftsräumen;}
- g) besondere Sicherheitsmaßnahmen an Deck und unter Deck;
- h) Lade- und Löschorrichtungen;

- i) Brandschutz und Brandbekämpfung;
  - j) Anker, Ketten und Trossen;
  - k) gefährliche Ladung und Ballast;
  - l) persönliche Schutzausrüstung für Seeleute; (Ü.134A4/3)
  - m) Arbeiten in umschlossenen Räumen;
  - n) {Übermüdung;}
  - o) {Auswirkungen von Drogen- und Alkoholabhängigkeit;}
  - p) {HIV/AIDS-Schutz und Prävention}; und
  - q) {Gegenmaßnahmen bei Notfällen und Unfällen}.
- [

#### *Leitlinie B4.3.2 – Exposition gegenüber Lärm*

1. Die zuständige Stelle jedes Mitglieds sollte sich gemeinsam mit den zuständigen internationalen Institutionen und mit Vertretern der in Betracht kommenden Verbände der Reeder und der Seeleute fortlaufend dem Problem von Lärm an Bord von Schiffen widmen, mit dem Ziel, den Schutz der Seeleute, soweit dies praktisch durchführbar ist, vor den schädlichen Auswirkungen einer Exposition gegenüber Lärm zu verbessern. (beruht auf E.141; Umgebungsfaktoren am Arbeitsplatz: Eine IAA-Richtliniensammlung, 2001; IMO-Entschließung A.468(XII) Code on Noise Levels on Board Ships, 1981)

2. Die Prüfungen sollten sich auf die Auswirkungen übermäßigen Lärms auf das Hörvermögen, die Gesundheit und das Wohlbefinden der Seeleute beziehen sowie auf Maßnahmen, die vorgeschrieben werden sollten, um den Lärm an Bord von Schiffen zum Schutz der Seeleute zu verringern. (E.141 Abs. 1, abgeändert)

3. Die zur Verringerung der Exposition gegenüber Lärm zu erwägenden Maßnahmen sollten folgendes einschließen:

- a) Aufklärung der Seeleute über die Gefahren für das Hörvermögen und die Gesundheit, die sich bei langdauernder Einwirkung von starkem Lärm ergeben, und über die richtige Verwendung von Lärmschutzmitteln;
- b) soweit erforderlich, Ausgabe zugelassener {Ohrenstöpsel und/oder Ohrenschützer} {persönlicher Schutzausrüstung} an die Seeleute;
- c) Bewertung von Risiken und Verringerung der Exposition gegenüber Lärm in den Schlafräumen, Messen, Erholungseinrichtungen, Verpflegungseinrichtungen und anderen Unterkunftsräumen der Seeleute durch
  - i) die Anordnung solcher Räume in möglichst großer Entfernung vom Maschinenraum, Ruderhaus, von den Ladewinden, den Lüftungs-, Heizungs- und Klimaanlagen und anderen lärm erzeugenden Maschinen und Anlagen; und
  - ii) die Verwendung von Schallabdichtungen und anderen geeigneten schallschluckenden Materialien beim Bau und bei der Verkleidung der Schotten, Plafonds und Decks in den Lärmquellen aufweisenden Räumen sowie von selbstschließenden schalldichten Türen im Maschinenraum; und

- d) die Senkung und Kontrolle des Lärmpegels im Maschinenraum und anderen Räumen, in denen sich Maschinen befinden, durch
- i) Bereitstellung schalldichter Leitstände für das Maschinenraumpersonal, soweit dies durchführbar ist;
  - i) Isolierung der Arbeitsräume, wie z.B. der Maschinenwerkstatt, vom allgemeinen Maschinenraumlärm, soweit dies durchführbar ist; und
  - ii) Maßnahmen zur Verringerung des Betriebslärms der Maschinen. (E.141Abs.3)

4. Die Lärmpegelbegrenzungen für Arbeits- und Aufenthaltsräume sollten den in den internationalen Leitlinien der Internationalen Arbeitsorganisation aufgeführten Expositionspegeln gegenüber Umgebungsfaktoren am Arbeitsplatz und gegebenenfalls den speziellen Empfehlungen der Internationalen Seeschiffsfahrtsorganisation über vertretbare Lärmpegel an Bord von Schiffen, [die nachstehend aufgeführt sind,] sowie späteren geänderten und ergänzenden Übereinkünften entsprechen. Eine Kopie der anwendbaren Übereinkünfte sollte an Bord mitgeführt werden [in Englisch oder in der Arbeitssprache des Schiffes] und den Seeleuten zugänglich sein.

[

	<b><u>dB(a)</u></b>
a) <u>Maschinenräume</u>	
<u>Ständig besetzter Maschinenraum</u>	<u>90</u>
<u>Nicht ständig besetzter Maschinenraum</u>	<u>110</u>
<u>Leitstände in Maschinenräumen</u>	<u>75</u>
<u>Werkstätten</u>	<u>85</u>
<u>Andere Arbeitsbereiche</u>	<u>90</u>
<u>[Ohrenschutz sollte in allen Fällen benutzt werden, wenn die Lärmpegel 85 dB(a) überschreiten]</u>	
b) <u>Navigationsräume</u>	
<u>Brücke und Kartenraum</u>	<u>65</u>
<u>Hörposten einschließlich Brückennocken und Fenster</u>	<u>70</u>
<u>Funkraum</u>	<u>60</u>
<u>Radarräume</u>	<u>65</u>
c) <u>Unterkünfte</u>	
<u>Wohnräume und Krankenräume</u>	<u>60</u>
<u>Messen</u>	<u>65</u>
<u>Erholungsräume</u>	<u>65</u>
<u>Erholungsplätze an Deck</u>	<u>75</u>
<u>Büros</u>	<u>65</u>
d) <u>Küche und Pantries</u>	
<u>Küche ohne ständige Kochvorrichtungen</u>	<u>75</u>
<u>Speiseräume und Pantries</u>	<u>[75]</u>
e) <u>Andere nicht ständig besetzte Räume</u>	<u>90</u>
<u>[Ohrenschutz sollte in allen Fällen benutzt werden, wenn die Lärmpegel 85 dB(a) überschreiten]</u>	

---

{

#### *Leitlinie B4.3.3 – Exposition gegenüber Vibrationen*

1. Die zuständige Stelle jedes Mitglieds sollte sich gemeinsam mit den zuständigen internationalen Institutionen und mit Vertretern der in Betracht kommenden Verbände der Reeder und der Seeleute fortlaufend dem Problem der Vibrationen an Bord von Schiffen widmen, mit dem Ziel, den Schutz der Seeleute vor den schädlichen Auswirkungen von Vibrationen, soweit dies praktisch durchführbar ist, zu verbessern.
2. Eine solche Prüfung sollte sich auf die Auswirkungen einer Exposition gegenüber übermäßigen Vibrationen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Seeleute beziehen sowie die Maßnahmen, die vorgeschrieben oder empfohlen werden sollten, um zum Schutz der Seeleute die Vibrationen an Bord von Schiffen zu verringern.
3. Die zur Verringerung von Vibrationen zu erwägenden Maßnahmen sollten folgendes einschließen:
  - a) Belehrung der Seeleute über die Gefahren einer langdauernden Exposition gegenüber Vibrationen für ihre Gesundheit;
  - b) soweit erforderlich, Ausgabe zugelassener Schutzausrüstungen an die Seeleute;
  - c) Bewertung von Risiken und Verringerung der Exposition gegenüber Vibrationen in den Wohnräumen, Messen, Erholungsräumen und Verpflegungseinrichtungen und anderen Unterkunftsräumen der Seeleute durch Ergreifen von Maßnahmen unter Berücksichtigung der Anleitungen in der IAA-Richtliniensammlung über Umgebungsfaktoren am Arbeitsplatz in der jeweils neuesten Fassung, wobei die unterschiedlichen Expositionen gegenüber Vibrationen am Arbeitsplatz und in den Unterkunftsräumen zu berücksichtigen sind.

#### *Leitlinie B4.3.4 – Verpflichtungen der Reeder*

1. Im allgemeinen sollte jede dem Reeder auferlegte Verpflichtung zur Bereitstellung von Schutzausrüstung und anderen der Unfallverhütung dienenden Mitteln mit Anweisungen verbunden werden, wonach die Seeleute gehalten sind, diese Ausrüstung und diese Mittel zu verwenden und sich an die einschlägigen Unfallverhütungs- und Gesundheitsschutzmaßnahmen zu halten. (Ü.134A5/2, abgeändert)
2. Ferner sollten die Artikel 7 und 11 des Übereinkommens (Nr. 119) über den Maschinenschutz, 1963, und die entsprechenden Bestimmungen der Empfehlung (Nr. 118) betreffend den Maschinenschutz, 1963, berücksichtigt werden; danach obliegt dem Arbeitgeber die Verpflichtung zur Durchführung der Bestimmung, daß nur Maschinen mit geeigneten Schutzvorrichtungen verwendet werden dürfen und daß ihre Verwendung ohne geeignete Schutzvorrichtungen zu verhindern ist, während der Arbeitnehmer keine Maschine verwenden darf, deren Schutzvorrichtungen nicht ordnungsgemäß angebracht sind, und Schutzvorrichtungen nicht unwirksam machen darf. (E.142Abs.5)

#### *Leitlinie B4.3.5 – Meldung und Erhebung von Statistiken*

1. Alle Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten sollten gemeldet werden, so daß sie untersucht und umfassende Statistiken über solche Unfälle geführt, ausgewertet und veröffentlicht werden können, wobei der Schutz der personenbezogenen Daten der betroffenen Seeleute zu berücksichtigen ist. Die Statistiken sollten nicht auf tödliche Unfälle oder auf Schiffsunfälle beschränkt bleiben. (Ü.134A2/2, abgeändert)

---

2. Die Statistiken sollten Aufschluß geben über die Zahl, die Art, die Ursachen und die Folgen von Arbeitsunfällen, mit klarer Angabe des Unfallorts auf dem Schiff, der Art des Unfalls und ob sich der Unfall auf See oder im Hafen ereignet hat. (Ü.134A2/3)

3. Die Mitglieder sollten jedes von der Internationalen Arbeitsorganisation gegebenenfalls eingeführte internationale System für die Aufzeichnung von Unfällen von Seeleuten gebührend berücksichtigen. (E.142Abs.2)

#### *Leitlinie B4.3.6 – Untersuchung*

1. Die zuständige Stelle sollte eine Untersuchung über die Ursachen und Begleitumstände von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten, die Verluste an Menschenleben oder schwere Verletzungen zur Folge haben, sowie gegebenenfalls von anderen von der innerstaatlichen Gesetzgebung bezeichneten Unfällen durchführen. (Ü.134A2/4, abgeändert)

2. Die durchzuführenden Untersuchungen könnten sich auf folgende Gegenstände erstrecken:

- a) Arbeitsumwelt, z.B. Arbeitsflächen, Anordnung der Maschinen sowie Zugangswege und Beleuchtung und Arbeitsmethoden;
- b) Unfallhäufigkeit in verschiedenen Altersgruppen;
- c) besondere physiologische oder psychologische Probleme, die durch die Umweltverhältnisse an Bord verursacht sind;
- d) Probleme, die sich aus der physischen Beanspruchung an Bord, insbesondere durch erhöhten Arbeitsanfall, ergeben;
- e) Probleme und Auswirkungen der technischen Entwicklung und deren Einfluß auf die Zusammensetzung der Besatzungen; und
- f) Probleme, die sich infolge menschlichen Versagens ergeben. (E.142Abs.3, abgeändert)

#### *Leitlinie B4.3.7 – Innerstaatliche Schutz- und Verhütungsprogramme*

1. Um eine solide Grundlage für Maßnahmen zur Förderung des Arbeitsschutzes und der Verhütung von Unfällen zu schaffen, die auf die besonderen Berufsrisiken der seemännischen Arbeit zurückzuführen sind, sollten Forschungen über die allgemeinen Unfalltendenzen und die an Hand der Statistiken erkennbaren Risiken durchgeführt werden. (Ü.134A3, abgeändert)

2. Die Durchführung der Programme zur Förderung des Arbeitsschutzes und der Verhütung von Arbeitsunfällen sollte so organisiert werden, daß die zuständige Stelle, die Reeder und die Seeleute oder deren Vertreter sowie andere geeignete Stellen aktiv daran teilnehmen können. (Ü.134A8/2, abgeändert)

3. Insbesondere sollten auf nationaler oder örtlicher Ebene paritätische Arbeitsschutz- und Unfallverhütungsausschüsse oder besondere Arbeitsgruppen und Bordausschüsse errichtet werden, in denen die in Betracht kommenden Verbände der Reeder und der Seeleute vertreten sind. (Ü.134A8/3, abgeändert)

4. Wo solche Aktivitäten auf Unternehmensebene durchgeführt werden, sollte die Vertretung der Seeleute in den Sicherheitsausschüssen an Bord der Schiffe des Reeders in Erwägung gezogen werden.

---

### *Leitlinie B4.3.8 – Inhalt der Schutz- und Verhütungsprogramme*

1. Es sollte erwogen werden, daß die in Absatz 3 der Leitlinie B4.3.7 erwähnten Ausschüsse und anderen Organe u.a. folgende Aufgaben haben könnten:

- a) Ausarbeitung von innerstaatlichen Leitlinien und Politiken für Arbeitsmanagementsysteme und von Bestimmungen, Regeln und Handbüchern für die Unfallverhütung;
- b) Organisation der Ausbildung sowie von Programmen auf dem Gebiet des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung;
- c) Organisation der Aufklärung über den Arbeitsschutz und die Unfallverhütung, einschließlich Filmen, Plakaten, Mitteilungen und Broschüren; und
- d) Verteilung von Schriften und Erteilung von Auskünften über den Arbeitsschutz und die Unfallverhütung in einer Art und Weise, daß sie die Seeleute an Bord erreichen.

2. Bei der Ausarbeitung von Texten für Arbeitsschutz- und Unfallverhütungsmaßnahmen und empfohlene Verhaltensregeln sollten die einschlägigen Richtlinien oder Empfehlungen der in Betracht kommenden innerstaatlichen Stellen oder Organisationen oder der zuständigen internationalen Seeschiffsfahrtsorganisationen berücksichtigt werden. (E.142Abs.6, abgeändert)

3. Bei der Ausarbeitung von Arbeitsschutz- und Unfallverhütungsprogrammen sollten die Mitglieder jede gegebenenfalls vom Internationalen Arbeitsamt veröffentlichte Sammlung von Richtlinien über den Arbeitsschutz der Seeleute gebührend berücksichtigen. (E.142Abs.4)

### *Leitlinie B4.3.9 – Unterweisung im Arbeitsschutz und in der Verhütung von Arbeitsunfällen*

1. Die Lehrpläne für die in Absatz 1 Buchstabe a) der Norm A4.3 genannte Ausbildung sollten unter Berücksichtigung der Entwicklungen hinsichtlich Art, Größe und Ausrüstung der Schiffe und der Veränderungen hinsichtlich Schiffsbesetzung, Staatsangehörigkeit, Sprache und Organisation der Arbeit an Bord regelmäßig überprüft und auf den neuesten Stand gebracht werden. (E.142Abs.7)

2. Es sollte eine fortlaufende Aufklärung über den Arbeitsschutz und die Unfallverhütung stattfinden. Diese Aufklärung könnte sich folgender Mittel bedienen:

- a) Lehrfilme, Filmclips und Kurzfilme zur Verwendung in Berufsausbildungsanstalten für Seeleute und, soweit möglich, bei Filmvorführungen an Bord;
- b) Aushang von Plakaten über Arbeitsschutz und Unfallverhütung an Bord;
- c) Veröffentlichung von Artikeln über die mit dem Seemannsberuf verbundenen Gefahren und über Arbeitsschutz- und Unfallverhütungsmaßnahmen in Zeitschriften, die von Seeleuten gelesen werden; und
- d) besondere Kampagnen unter Verwendung verschiedener Informationsmittel, um die Seeleute im Arbeitsschutz, in der Unfallverhütung sowie in sicheren Arbeitsgewohnheiten zu unterweisen.

3. Bei der Aufklärung sollte darauf Bedacht genommen werden, daß sich häufig Seeleute verschiedener Nationalitäten, Sprachen und Lebensgewohnheiten an Bord befinden. (E.142Abs.8)

---

*Leitlinie B4.3.10 – Sicherheits- und Gesundheitserziehung junger Seeleute*

1. Sicherheits- und Gesundheitsvorschriften sollten sich auf alle allgemeinen Bestimmungen über ärztliche Untersuchungen vor Aufnahme der Beschäftigung und während der Beschäftigung und über die Unfallverhütung und den Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz beziehen, die gegebenenfalls auf die Arbeit von Seeleuten anwendbar sind; sie sollten ferner Maßnahmen zur Verringerung der beruflichen Gefahren bezeichnen, denen junge Seeleute bei der Ausübung ihrer Tätigkeit ausgesetzt sind. (E.153Abs.8)

2. Die Vorschriften sollten Einschränkungen festlegen, wonach junge Seeleute ohne geeignete Beaufsichtigung und Unterweisung Arbeiten nicht ausführen dürfen, die mit besonderen Unfallrisiken oder mit nachteiligen Auswirkungen auf ihre Gesundheit oder ihre körperliche Entwicklung verbunden sind oder einen besonderen Grad von Reife, Erfahrung oder Befähigung voraussetzen, es sei denn, daß die zuständige Stelle ihnen die volle Befähigung für die betreffende Arbeit zuerkannt hat. Bei der Bestimmung der Arbeiten, die durch Vorschriften eingeschränkt werden sollten, könnte die zuständige Stelle insbesondere folgende berücksichtigen:

- a) das Heben, Bewegen oder Tragen schwerer Lasten oder Gegenstände;
- b) das Betreten von Kesseln, Tanks und Senkkästen;
- c) Arbeiten, bei denen die Ausführenden schädlichen Geräusch- und Vibrationspegeln ausgesetzt sind;
- d) das Bedienen von Hebezeugen und anderen kraftgetriebenen Geräten und Werkzeugen oder die Tätigkeit als Signalgast zur Verständigung mit Maschinisten, die derartige Geräte bedienen;
- e) die Handhabung von Festmache- oder Schlepptrossen oder Ankergeschirr;
- f) Takelungsarbeiten;
- g) Arbeiten am Mast oder in der Takelung oder auf Deck bei schwerem Wetter;
- h) Dienst als Wachgänger während der Nacht;
- i) Wartung elektrischer Anlagen und Geräte;
- j) Arbeiten, bei denen die Ausführenden potentiell schädlichen Stoffen oder schädlichen physikalischen Einwirkungen, wie gefährlichen oder giftigen Substanzen und ionisierenden Strahlen, ausgesetzt sind;
- k) die Reinigung von Küchenmaschinen; und
- l) das Bedienen von Schiffsbooten oder die Übernahme der Verantwortung für sie. (E.153Abs.9)

3. Von der zuständigen Stelle oder durch geeignete Verfahren sollten praktische Maßnahmen getroffen werden, um jungen Seeleuten Informationen über die Verhütung von Unfällen und den Schutz ihrer Gesundheit bei der Arbeit an Bord von Schiffen zu vermitteln, z.B. durch geeignete Unterweisung in Seemannsschulen, durch eigens für Jugendliche bestimmte offizielle Unfallverhütungskampagnen und durch berufliche Unterweisung und Beaufsichtigung junger Seeleute während ihrer Arbeit an Bord. (E.153Abs.10, abgeändert)

---

4. Die Bildung und Ausbildung junger Seeleute sowohl an Land als auch an Bord sollte Aufklärung über die schädlichen Auswirkungen des Mißbrauchs von Alkohol und Drogen und anderen potentiell schädlichen Stoffen auf ihre Gesundheit und auf ihr Wohlbefinden, das Risiko und die Besorgnisse betreffend HIV/AIDS sowie von anderen schädlichen Tätigkeiten umfassen. (E.153Abs.11, abgeändert)

*Leitlinie B4.3.11 – Internationale Zusammenarbeit*

1. Mit Unterstützung zwischenstaatlicher und anderer internationaler Organisationen sollten sich die Mitglieder in Zusammenarbeit untereinander bemühen, eine größtmögliche Übereinstimmung ihrer Handlungen zur Förderung des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung zu erreichen.

2. Bei der Entwicklung von Programmen zur Förderung des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung nach der Norm A4.3 sollten die Mitglieder die vom Internationalen Arbeitsamt veröffentlichten einschlägigen Richtlinienensammlungen sowie die entsprechenden Normen internationaler Normungsorganisationen gebührend berücksichtigen.

3. Bei der fortlaufenden Förderung von Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Arbeitsschutz und der Verhütung von Arbeitsunfällen sollten die Mitglieder ferner die Notwendigkeit einer internationalen Zusammenarbeit berücksichtigen; die Zusammenarbeit könnte in folgender Weise erfolgen:

- a) zwei- oder mehrseitige Abmachungen zur Vereinheitlichung der Normen und Sicherheitsvorkehrungen auf dem Gebiet des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung;
- b) Austausch von Informationen über die den Seeleuten drohenden besonderen Gefahren und über Mittel zur Förderung des Arbeitsschutzes und zur Verhütung von Unfällen;
- c) Unterstützung bei der Erprobung von Ausrüstungen und bei der Aufsicht gemäß den innerstaatlichen Vorschriften des Landes, dessen Flagge das Schiff führt;
- d) Zusammenarbeit bei der Ausarbeitung und Bekanntmachung von Bestimmungen, Regeln oder Handbüchern über den Arbeitsschutz und die Unfallverhütung;
- e) Zusammenarbeit bei der Herstellung und Verwendung von Ausbildungshilfen;
- f) gemeinsame Einrichtungen für die Ausbildung von Seeleuten im Arbeitsschutz, in der Unfallverhütung und in sicheren Arbeitsgewohnheiten oder gegenseitige Unterstützung bei dieser Ausbildung. (E.142Abs.9)

*Regel 4.4 – Zugang zu Sozialeinrichtungen an Land*

*(Siehe Bemerkung 33 des Kommentars)*

*Zweck: Sicherzustellen, daß Seeleute Zugang zu Einrichtungen und Diensten an Land haben, um ihre Gesundheit und ihr Wohlbefinden zu schützen, während sie an Bord eines Schiffes arbeiten*

1. Die Mitglieder haben sicherzustellen, daß Sozialeinrichtungen an Land, soweit vorhanden, leicht zugänglich sind. Die Mitglieder haben auch die Entwicklung von Sozialeinrichtungen, wie sie im Code aufgeführt sind, in bezeichneten Häfen zu fördern, damit Seeleute, deren Schiffe sich in ihren Häfen befinden, Zugang zu angemessenen Sozialeinrichtungen und -diensten für Seeleute haben. (beruht auf Ü.163A2/1)

---

2. Die Verantwortlichkeiten der Mitglieder in bezug auf Einrichtungen an Land, wie z.B. Sozial-, Kultur-, Erholungs- und Informationseinrichtungen und -dienste, sind im Code festgelegt.

*Norm A4.4 – Zugang zu Sozialeinrichtungen an Land*

1. Die Mitglieder haben vorzusehen, daß die in ihrem Hoheitsgebiet vorhandenen Sozialeinrichtungen allen Seeleuten, ungeachtet der Staatsangehörigkeit, der Rasse, der Hautfarbe, des Geschlechts, der Religion, der politischen Meinung oder der sozialen Herkunft und ungeachtet des Staates, dessen Flagge das Schiff führt, auf dem sie beschäftigt sind, zur Verfügung stehen. (Ü.163A3/1, abgeändert)

2. Die Mitglieder haben die Entwicklung von Sozialeinrichtungen in geeigneten Häfen zu fördern und nach Beratung mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute zu bestimmen, welche Häfen als geeignet anzusehen sind. (Ü.163A3/2, abgeändert)

3. Die Mitglieder haben die Einrichtung von Sozialbeiräten zu fördern, deren Aufgabe es ist, die Sozialeinrichtungen und -dienste regelmäßig zu überprüfen, um sicherzustellen, daß sie den Bedürfnissen der Seeleute unter Berücksichtigung technischer, betrieblicher und sonstiger Entwicklungen in der Seeschifffahrt entsprechen. (Ü.163A5)

*Leitlinie B4.4 – Zugang zu Sozialeinrichtungen an Land*

*Leitlinie B4.4.1 – Verantwortlichkeiten der Mitglieder*

1. Die Mitglieder sollten Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, daß den Seeleuten in bezeichneten Anlaufhäfen geeignete Sozialeinrichtungen und -dienste zur Verfügung stehen und daß den Seeleuten ein angemessener Schutz bei der Ausübung ihres Berufs gewährleistet wird.

2. Bei der Durchführung dieser Maßnahmen sollten die Mitglieder die speziellen Bedürfnisse der Seeleute in bezug auf ihre Sicherheit, Gesundheit und Freizeitgestaltung, vor allem, wenn sie sich im Ausland aufhalten und wenn sie sich in Kriegsgebiete begeben, berücksichtigen. (E.173Abs.3)

3. Die Vorkehrungen für die Überwachung der Sozialeinrichtungen und -dienste sollten die Beteiligung der repräsentativen Verbände der Seeleute und der Reeder einschließen, soweit solche bestehen. (E.173Abs.4)

4. Die Mitglieder sollten Maßnahmen treffen, um den freien Verkehr von Freizeitmaterial, wie Filme, Bücher, Zeitungen und Sportgeräte, für Seeleute an Bord und in Sozialzentren an Land zwischen Schiffen, Ausgabezentralen und Sozialeinrichtungen zu fördern. (E.138Abs.14)

5. Die Mitglieder sollten bei der Förderung der sozialen Betreuung der Seeleute auf See und im Hafen zusammenarbeiten. Diese Zusammenarbeit sollte folgendes umfassen:

- a) Beratungen zwischen den zuständigen Stellen mit dem Ziel, Sozialeinrichtungen und -dienste für Seeleute sowohl in den Häfen als auch an Bord bereitzustellen oder bestehende Einrichtungen und Dienste zu verbessern;
- b) Vereinbarungen über die Zusammenlegung der Mittel und die gemeinsame Bereitstellung von Sozialeinrichtungen in größeren Häfen, um unnötige Doppelarbeit zu vermeiden;

- 
- c) die Veranstaltung von internationalen Sportwettkämpfen und die Ermutigung der Seeleute zu sportlicher Betätigung;
  - d) die Veranstaltung internationaler Seminare über die Frage der sozialen Betreuung der Seeleute auf See und in Häfen. (E.173Abs.6)

*Leitlinie B4.4.2 – Sozialeinrichtungen und -dienste im Hafen*

1. Die Mitglieder sollten die erforderlichen Sozialeinrichtungen und -dienste in geeigneten Häfen des Landes bereitstellen oder für deren Bereitstellung sorgen.

2. Die Sozialeinrichtungen und -dienste sollten gemäß den innerstaatlichen Verhältnissen und Gepflogenheiten durch eine oder mehrere der folgenden Institutionen bereitgestellt werden:

- a) die Behörden;
- b) die in Betracht kommenden Verbände der Reeder und der Seeleute, soweit solche bestehen, aufgrund von Gesamtarbeitsverträgen oder anderen Vereinbarungen zwischen ihnen;
- c) freiwillige Organisationen. (E.173Abs.8/1)

3. Erforderliche Sozial- und Erholungseinrichtungen sollten in den Häfen geschaffen oder ausgebaut werden. Hierzu sollten gehören:

- a) Versammlungs- und Erholungsräume je nach Bedarf;
- b) Sporteinrichtungen und andere Einrichtungen im Freien, auch für Wettbewerbe;
- c) Bildungseinrichtungen; und
- d) gegebenenfalls Einrichtungen für die Religionsausübung und für die persönliche Beratung.

4. Diese Einrichtungen können bereitgestellt werden, indem Seeleuten entsprechend ihren Bedürfnissen für die Allgemeinheit bestimmte Einrichtungen zugänglich gemacht werden. (E.173Abs.12)

5. Müssen für zahlreiche Seeleute verschiedener Staatsangehörigkeit Einrichtungen wie Hotels, Klubs und Sportanlagen in einem bestimmten Hafen bereitgestellt werden, so sollten die zuständigen Stellen oder Organe der Herkunftsländer der Seeleute und der Flaggenstaaten sowie die betreffenden internationalen Vereinigungen mit den zuständigen Stellen oder Organen des Landes, in dem der Hafen liegt, und untereinander beratend zusammenarbeiten, um ihre Mittel zusammenzulegen und unnötige Doppelarbeit zu vermeiden. (E.173Abs.13)

6. Für Seeleute geeignete Hotels oder Heime sollten dort zur Verfügung stehen, wo ein entsprechender Bedarf besteht; sie sollten wie ein Hotel guter Klasse eingerichtet sein und nach Möglichkeit in einer ansprechenden Umgebung und nicht in unmittelbarer Nähe der Hafenanlagen gelegen sein. Diese Hotels oder Heime sollten in geeigneter Weise überprüft werden, die Preise sollten angemessen sein, und es sollten, soweit notwendig und möglich, Vorkehrungen für die Unterbringung der Familien von Seeleuten getroffen werden. (E.138Abs.9, E.173Abs.11)

7. Diese Unterkünfte sollten Seeleuten jeder Staatsangehörigkeit, ungeachtet der Hautfarbe, der Rasse und des Glaubensbekenntnisses, offenstehen. Unbeschadet dieses

---

Grundsatzes kann sich in bestimmten Häfen die Notwendigkeit ergeben, mehrererlei verschiedenartige Einrichtungen bereitzustellen, die zwar den gleichen Normen entsprechen, aber den Gebräuchen und Bedürfnissen verschiedener Gruppen von Seeleuten angepaßt sind. (E.138Abs.10)

8. Es sollten Maßnahmen getroffen werden, um zu gewährleisten, daß je nach Notwendigkeit in den Sozialeinrichtungen und -diensten für Seeleute neben freiwilligen Mitarbeitern fachkundiges Personal vollzeitig beschäftigt wird. (E.173Abs.8(2))

#### *Leitlinie B4.4.3 – Sozialbeiräte*

1. Es sollten, je nach den Umständen auf Hafen-, regionaler oder gesamtstaatlicher Ebene, Sozialbeiräte eingerichtet werden, zu deren Aufgaben es gehören sollte,

- a) zu prüfen, ob die bestehenden Sozialeinrichtungen angemessen sind, und festzustellen, ob weitere Einrichtungen bereitgestellt oder unzureichend genutzte Einrichtungen aufgegeben werden sollten; und
- b) die für die Bereitstellung von Sozialeinrichtungen Verantwortlichen zu unterstützen und zu beraten und die Koordinierung zwischen ihnen sicherzustellen.

2. Den Sozialbeiräten sollten Vertreter der Verbände der Reeder und der Seeleute, der zuständigen Stellen und gegebenenfalls von freiwilligen Organisationen und Organen der sozialen Betreuung angehören.

3. Soweit angebracht, sollten die Konsuln der Seeschiffsfahrtsstaaten und die örtlichen Vertreter ausländischer Sozialorganisationen mit den in den Häfen tätigen, den regionalen und den gesamtstaatlichen Sozialbeiräten gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung zusammenarbeiten. (E.173Abs.9)

#### *Leitlinie B4.4.4 – Finanzierung der Sozialeinrichtungen*

1. [Die Norm 4.4 sollte nicht so verstanden werden, als verpflichte sie die Mitglieder, finanzielle Unterstützung für die Sozialeinrichtungen in den Häfen zu leisten.]

2. Im Einklang mit den innerstaatlichen Verhältnissen und Gepflogenheiten sollte finanzielle Unterstützung aus einer oder mehreren der folgenden Quellen bereitgestellt werden:

- a) Zuschüssen aus öffentlichen Mitteln;
- b) Abgaben oder anderen Sonderbeiträgen der Seeschifffahrt;
- c) freiwilligen Beiträgen der Reeder, der Seeleute oder ihrer Verbände;
- d) freiwilligen Beiträgen aus anderen Quellen.

3. Soweit Steuern, Abgaben und Sonderbeiträge für die soziale Betreuung erhoben werden, sollten sie nur für die vorgesehenen Zwecke verwendet werden. (E.173Abs.10)

#### *Leitlinie B4.4.5 – Informationsverbreitung und Erleichterungsmaßnahmen*

1. Die Seeleute sollten über die öffentlichen Einrichtungen in Anlaufhäfen – insbesondere Verkehrsmittel, Sozial-, Unterhaltungs- und Bildungseinrichtungen sowie Andachtsstätten – und über eigens für Seeleute geschaffene Einrichtungen informiert werden.

---

2. Angemessene Verkehrsmittel zu mäßigen Preisen sollten zu jeder vernünftigen Zeit zur Verfügung stehen, damit die Seeleute sich von günstig gelegenen Orten im Hafengebiet in das Stadtgebiet begeben können. (E.173Abs.15)

3. Die zuständigen Stellen sollten alle geeigneten Maßnahmen treffen, um die Reeder und die Seeleute bei der Ankunft im Hafen über besondere Gesetze und Gebräuche aufzuklären, deren Verletzung ihre Freiheit gefährden kann. (E.173Abs.18)

4. Die zuständigen Stellen sollten die Hafengebiete und die Hafenzufahrtsstraßen mit ausreichender Beleuchtung und Beschilderung versehen und dort regelmäßige Streifen durchführen lassen, um den Schutz der Seeleute zu gewährleisten. (E.173Abs.19)

*Leitlinie B4.4.6 – Seeleute in einem ausländischen Hafen*

1. Zum Schutz ausländischer Seeleute sollten Maßnahmen getroffen werden, um

- a) den Zugang zu ihren Konsuln; und
- b) eine wirksame Zusammenarbeit zwischen den Konsuln und den kommunalen oder nationalen Behörden zu erleichtern.

2. Seeleute, die in einem ausländischen Hafen festgenommen werden, sollten unverzüglich nach den Grundsätzen eines ordnungsgemäßen Verfahrens und unter angemessenem konsularischen Schutz behandelt werden.

3. Wenn Seeleute aus irgendeinem Grund im Hoheitsgebiet eines Mitglieds festgenommen werden, sollte die zuständige Stelle auf ihr Verlangen hin den Flaggenstaat und den Staat, dessen Staatsangehörigkeit die Seeleute besitzen, unverzüglich unterrichten. Die zuständige Stelle sollte die Seeleute unverzüglich über ihr Recht unterrichten, ein solches Verlangen zu äußern. Der Staat, dessen Staatsangehörigkeit die Seeleute besitzen, sollte unverzüglich die Angehörigen der Seeleute benachrichtigen. Das Mitglied sollte es Konsularbeamten dieser Staaten gestatten, die Seeleute unverzüglich aufzusuchen und sie danach, solange sie inhaftiert sind, regelmäßig zu besuchen.

4. Seeleute, die in ausländischen Häfen zurückgelassen worden sind, sollten bis zu ihrer Heimschaffung jede mögliche praktische Unterstützung erhalten.

5. Falls sich die Heimschaffung der Seeleute verzögert, sollte die zuständige Stelle dafür sorgen, daß der konsularische oder örtliche Vertreter des Flaggenstaates unverzüglich unterrichtet wird. (E.173Abs.21)

6. Die Mitglieder sollten, sofern erforderlich, Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, daß Seeleute vor Überfällen und anderen ungesetzlichen Handlungen sicher sind, während sich die Schiffe in ihren Hoheitsgewässern und insbesondere im Hafenzufahrtsbereich befinden. (E.173Abs.22)

7. Die Verantwortlichen in den Häfen und an Bord sollten sich bemühen, nach der Ankunft des Schiffes im Hafen den Seeleuten so rasch wie möglich Landgang zu ermöglichen. (E.173Abs.27)

---

### Regel 4.5 – Soziale Sicherheit

(Siehe Bemerkung 34 des Kommentars und den Zusatz hierzu)

Zweck: Sicherzustellen, daß Maßnahmen im Hinblick darauf ergriffen werden, daß Seeleute Zugang zu den Systemen der Sozialen Sicherheit haben

1. [Die Mitglieder haben sicherzustellen, daß alle Seeleute und, in dem Umfang, wie dies in ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung vorgesehen ist, deren Unterhaltsberechtigte Zugang zu den Systemen der Sozialen Sicherheit in Übereinstimmung mit dem Code haben, wobei bestehende günstigere Regelungen nach Artikel 19 Absatz 8 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation unberührt bleiben.

2. Die Mitglieder verpflichten sich entsprechend ihren innerstaatlichen Umständen, entweder einzeln für sich oder durch Zusammenarbeit untereinander, Schritte zu unternehmen, um schrittweise einen umfassenden Schutz der Sozialen Sicherheit für Seeleute zu erzielen.

3. Die Mitglieder haben sicherzustellen, daß Seeleute, die ihrer Gesetzgebung über Soziale Sicherheit unterliegen und, in dem Umfang, wie dies in ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung vorgesehen ist, deren Unterhaltsberechtigte einen Anspruch auf Schutz der Sozialen Sicherheit haben, der nicht weniger günstig ist als für Arbeitnehmer an Land.

### Norm A4.5 – Soziale Sicherheit

1. Bei den Zweigen, die im Hinblick auf das schrittweise Erreichen eines umfassenden Schutzes der Sozialen Sicherheit gemäß Regel 4.5 zu berücksichtigen sind, handelt es sich um die folgenden: ärztliche Betreuung, Krankengeld, Leistungen bei Arbeitslosigkeit, Leistungen bei Alter, Leistungen bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten, Familienleistungen, Leistungen bei Mutterschaft, Leistungen bei Invalidität und Leistungen an Hinterbliebene, die den Schutz nach Regel 4.1 über medizinische Betreuung und nach Regel 4.2 über die Verpflichtungen der Reeder sowie nach anderen Titeln dieses Übereinkommens ergänzen.

2. Jedes Mitglied hat zum Zeitpunkt der Ratifizierung in Übereinstimmung mit Absatz 1 der Regel 4.5 mindestens für drei der neun in Absatz 1 genannten Zweige der Sozialen Sicherheit Schutz zu gewähren.

3. Die Mitglieder haben gemäß ihren innerstaatlichen Umständen Schritte zu unternehmen, um den ergänzenden Schutz der Sozialen Sicherheit im Sinne des Absatzes 1 für alle Seeleute bereitzustellen, die ihren gewöhnlichen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben. Dieser Verantwortlichkeit könnte z.B. durch geeignete zwei- oder mehrseitige Übereinkünfte oder durch auf Beiträgen beruhende Systeme entsprochen werden. Dieser Schutz der Sozialen Sicherheit soll nicht weniger günstig sein als derjenige, der für die in ihrem Hoheitsgebiet wohnenden Arbeitnehmer an Land besteht.

4. Die Verantwortlichkeiten der Mitglieder hinsichtlich der Seeleute auf Schiffen unter ihrer Flagge haben denjenigen der Regeln 4.1 und 4.2 und der dazugehörigen Vorschriften des Codes zu entsprechen sowie denjenigen, die gemäß internationalem Recht zu ihren allgemeinen Verpflichtungen gehören.

5. Bei Fehlen eines angemessenen Schutzes in den Zweigen der Sozialen Sicherheit, die in Absatz 1 dieser Norm aufgeführt sind, haben die Mitglieder anderweitige Systeme in Erwägung zu ziehen, durch die den Seeleuten im Einklang mit der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis vergleichbare Leistungen gewährt werden.

---

6. Der nach Absatz 1 der Regel 4.5 zu gewährende Schutz kann je nach den Umständen durch die Gesetzgebung, durch private Systeme, durch Gesamtarbeitsverträge oder durch eine Kombination dieser Systeme erfolgen.

7. Soweit dies mit ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis im Einklang steht, haben die Mitglieder sich zu bemühen, die Wahrung der Ansprüche und Anwartschaften aller Seeleute im Bereich der Sozialen Sicherheit unabhängig von ihrem Wohnsitz sicherzustellen, und sie haben gegebenenfalls mit anderen Mitgliedern in Systemen für die Wahrung solcher Rechte zusammenzuarbeiten.

8. Für die Beilegung von Streitigkeiten haben die Mitglieder angemessene und wirksame Verfahren zu schaffen.

9. Jedes Mitglied hat zum Zeitpunkt der Ratifizierung anzugeben, für welche Zweige der Sozialen Sicherheit es die Verpflichtungen nach Absatz 2 übernimmt. Es hat in der Folge den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes zu benachrichtigen, wenn es Schutz für einen oder mehrere weitere der in Absatz 1 genannten Zweige gewährt. Das Internationale Arbeitsamt hat ein Verzeichnis dieser Informationen zu führen, das allen interessierten Parteien zugänglich zu sein hat.

10. Die Berichte an das Internationale Arbeitsamt nach Artikel 22 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation haben auch Mitteilungen über die nach Absatz 2 der Regel 4.5 unternommenen Schritte zur Ausweitung des Schutzes auf andere Zweige der Sozialen Sicherheit zu enthalten.

#### *Leitlinie B4.5 – Soziale Sicherheit*

1. Der zum Zeitpunkt der Ratifizierung in Übereinstimmung mit Absatz 2 der Norm A4.5 zu gewährende Schutz sollte mindestens die Zweige ärztliche Betreuung, Krankengeld und Leistungen bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten einschließen.

2. Unter den in Absatz 5 der Norm A 4.5 erwähnten Umständen könnten vergleichbare Leistungen durch Versicherungen, zwei- und mehrseitige Vereinbarungen oder andere wirksame Mittel erbracht werden, wobei die Bestimmungen in anwendbaren Gesamtarbeitsverträgen zu berücksichtigen sind. Wo solche Maßnahmen getroffen werden, sollten die Seeleute, die unter solche Maßnahmen fallen, über die Mittel informiert werden, mit deren Hilfe die Leistungen der verschiedenen Zweige der Sozialen Sicherheit gewährt werden.

3. Soweit Seeleute mehr als einer innerstaatlichen Gesetzgebung über Soziale Sicherheit unterliegen, sollten die betreffenden Mitglieder untereinander zusammenarbeiten, um durch gegenseitige Vereinbarungen zu bestimmen, welche der Gesetzgebungen Anwendung findet, wobei Faktoren wie Art und Höhe des Schutzes nach den jeweiligen Gesetzgebungen sowie die Wünsche der betroffenen Seeleute zu berücksichtigen sind.

4. Die nach Absatz 8 der Norm A.5 vorzusehenden Verfahren sollten so beschaffen sein, daß durch sie alle Streitigkeiten hinsichtlich der Ansprüche der betreffenden Seeleute erfaßt werden, unabhängig davon, auf welche Weise der Schutz erfolgt.

5. Grundsätzlich sollten alle Seeleute auf Schiffen unter der Flagge eines Mitglieds in der Lage sein, von denselben Zweigen der Sozialen Sicherheit zu profitieren wie die Seeleute, die ihren gewöhnlichen Aufenthalt im Hoheitsgebiet des Mitglieds haben und dort versichert sind. Jedes Mitglied sollte sich bemühen, Schritte zu unternehmen, um diesen Grundsatz entsprechend seinen innerstaatlichen Umständen und soweit möglich zu verwirklichen.

---

6. Der Beschäftigungsvertrag für Seeleute sollte Angaben darüber enthalten, wie der Schutz durch die verschiedenen Zweige der Sozialen Sicherheit den Seeleuten vom Reeder gewährleistet wird, sowie alle anderen dem Reeder zugänglichen einschlägigen Informationen, wie gesetzliche Abzüge von den Heuern der Seeleute und Beiträge der Reeder, die gemäß den Erfordernissen der näher bezeichneten ermächtigten Stellen nach Maßgabe der einschlägigen innerstaatlichen Systeme der Sozialen Sicherheit vorgenommen werden können.

7. Das Mitglied, dessen Flagge das Schiff führt, sollte sich bei der wirksamen Ausübung seiner Hoheitsgewalt über soziale Angelegenheiten vergewissern, daß der Reeder seinen Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem Schutz der Sozialen Sicherheit nachkommt, einschließlich der Zahlung der vorgeschriebenen Beiträge an die Systeme der Sozialen Sicherheit.]

---

## **Titel 5. Erfüllung und Durchsetzung der Anforderungen**

*(Siehe Bemerkung 35 des Kommentars)*

1. Die Regeln in diesem Titel legen die Verantwortung jedes Mitglieds dafür dar, die in den Artikeln festgelegten Grundsätze und Rechte sowie die unter den Titeln 1, 2, 3 und 4 vorgesehenen besonderen Verpflichtungen in vollem Umfang einzuhalten und durchzusetzen.

2. Die Absätze 3 und 4 von Artikel VI, die die Durchführung des Teils A des Codes durch im wesentlichen gleichwertige Regelungen gestatten, gelten nicht für Teil A des Codes in diesem Titel.

3. [Die Bestimmungen von Teil A des Codes in diesem Titel können nur in Übereinstimmung mit dem in Artikel XIV dargelegten Verfahren geändert werden. Teil B und die Anhänge zu Teil A können auch in Übereinstimmung mit Artikel XV geändert werden.]

4. Gemäß Absatz 2 von Artikel VI dieses Übereinkommens hat jedes Mitglied seine Verantwortlichkeiten aufgrund der Regeln in der in den entsprechenden Normen von Teil A des Codes dargelegten Weise zu erfüllen, wobei die entsprechenden Leitlinien in Teil B des Codes gebührend zu berücksichtigen sind.

### *Regel 5.1 – Verantwortlichkeiten des Flaggenstaats*

*(Siehe Bemerkung 36 des Kommentars)*

*Zweck: Sicherzustellen, daß jedes Mitglied seine Verantwortlichkeiten aufgrund dieses Übereinkommens in bezug auf Schiffe unter seiner Flagge erfüllt*

#### *Regel 5.1.1 – Allgemeine Grundsätze*

1. {Jedes Mitglied ist für die Sicherstellung der Durchführung dieses Übereinkommens auf Schiffen unter seiner Flagge verantwortlich.}

2. Die Mitglieder haben ein wirksames System für die Überprüfung und Zertifizierung der Seearbeitsbedingungen gemäß den Regeln 5.1.3 und 5.1.4 einzurichten, durch das sichergestellt wird, daß die Arbeits- und Lebensbedingungen für die Seeleute auf Schiffen unter seiner Flagge den Normen dieses Übereinkommens genügen und weiterhin genügen.

3. {Bei der Einrichtung eines wirksamen Systems für die Überprüfung und Zertifizierung der Seearbeitsbedingungen können die Mitglieder gegebenenfalls öffentliche Einrichtungen oder andere Organisationen {(einschließlich derjenigen eines anderen Mitglieds, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, soweit letzteres einverstanden ist)}, die es als befähigt und unabhängig anerkennt, zur Durchführung von Überprüfungen und/oder zur Ausstellung von Zeugnissen ermächtigen. In allen Fällen müssen die Mitglieder für die Überprüfung und Zertifizierung der Arbeits- und Lebensbedingungen der betreffenden Seeleute auf Schiffen unter ihrer Flagge in vollem Umfang verantwortlich bleiben.}

4. Ein Seearbeitszeugnis, das durch eine Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften ergänzt wird, hat einen Augenscheinbeweis dafür darzustellen, daß das Schiff von dem Mitglied, dessen Flagge es führt, ordnungsgemäß überprüft worden ist und daß die Anforderungen dieses Übereinkommens hinsichtlich der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute in dem zertifizierten Umfang erfüllt worden sind.

---

5. Informationen über das in Absatz 2 genannte System, einschließlich der zur Beurteilung seiner Wirksamkeit angewendeten Methode, sind in die Berichte des Mitglieds an das Internationale Arbeitsamt gemäß Artikel 22 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation aufzunehmen.

*Norm A5.1.1 – Allgemeine Grundsätze*

1. Jedes Mitglied hat klare Ziele und Normen für die Verwaltung seiner Überprüfungs- und Zertifizierungssysteme sowie angemessene Gesamtverfahren für seine Beurteilung des Ausmaßes aufzustellen, in dem diese Ziele und Normen erreicht werden.

2. Jedes Mitglied hat alle Schiffe unter seiner Flagge dazu zu verpflichten, ein Exemplar dieses Übereinkommens an Bord zu haben.

*Leitlinie B5.1.1 – Allgemeine Grundsätze*

1. Die zuständige Stelle jedes Mitglieds sollte geeignete Vorkehrungen treffen, um eine wirksame Zusammenarbeit zwischen den öffentlichen Einrichtungen und sonstigen Organisationen zu fördern, die mit den Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute befaßt sind. (E.185Abs.1, abgeändert)

2. Um die Zusammenarbeit zwischen den Inspektoren sowie den Reedern, den Seeleuten und ihren jeweiligen Verbänden besser sicherzustellen und um die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute zu wahren oder zu verbessern, sollte die zuständige Stelle die Vertreter dieser Verbände in regelmäßigen Zeitabständen hinsichtlich der besten Mittel zur Erreichung dieser Ziele zu Rate ziehen. Die Art und Weise einer solchen Beratung sollte von der zuständigen Stelle nach Anhörung der Verbände der Reeder und der Seeleute bestimmt werden. (E.185Abs.2)

*Regel 5.1.2 – Ermächtigung anerkannter Organisationen*

*(Siehe Bemerkung 36 Punkt 5 des Kommentars)*

1. {Die in Absatz 3 der Regel 5.1.1 genannten öffentlichen Einrichtungen oder anderen Organisationen (nachstehend als „anerkannte Organisationen“ bezeichnet) müssen von der zuständigen Stelle des Mitglieds dahingehend anerkannt worden sein, daß sie die Anforderungen des Codes in bezug auf Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen. Die Überprüfungs- oder Zertifizierungsaufgaben, zu deren Wahrnehmung die anerkannten Organisationen ermächtigt werden können, haben im Rahmen der Tätigkeiten zu liegen, die gemäß dem Code ausdrücklich von der zuständigen Stelle oder einer anerkannten Organisation durchgeführt werden.}

2. Es ist ein Verzeichnis aller anerkannter Organisationen, in jedem Fall einschließlich einer Angabe der Aufgaben, zu deren Wahrnehmung sie ermächtigt worden sind, verfügbar zu machen.

3. Die in Absatz 5 der Regel 5.1.1 genannten Berichte haben Informationen über die betreffende Organisation oder betreffenden Organisationen, den Umfang der erteilten Ermächtigungen und die von dem Mitglied getroffenen Vorkehrungen zu enthalten, um sicherzustellen, daß die ermächtigten Tätigkeiten vollständig und wirksam durchgeführt werden.}

*Norm A5.1.2 – Ermächtigung anerkannter Organisationen*

1. {Für die Zwecke der Anerkennung gemäß Absatz 1 der Regel 5.1.2 hat die zuständige Stelle die Befähigung der betreffenden Organisation zu überprüfen und festzustellen, daß die Organisation nachgewiesen hat, daß:

- 
- a) sie den erforderlichen Sachverstand in den einschlägigen Aspekten dieses Übereinkommens und ausreichende Kenntnisse des Schiffsbetriebs besitzt, einschließlich der Mindestanforderungen an Seeleute für die Arbeit auf Schiffen, Beschäftigungsbedingungen, Unterkunftsräume, Erholungseinrichtungen, Nahrungsmittel und Verpflegung sowie Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung, soziale Betreuung [und Soziale Sicherheit];
  - b) sie über die Fähigkeit verfügt, den Sachverstand ihres Personals zu erhalten und zu verbessern;
  - c) sie die erforderlichen Kenntnisse der Anforderungen des Übereinkommens sowie der anwendbaren innerstaatlichen Gesetzgebung und der einschlägigen internationalen Instrumente besitzt; und
  - d) sie über die Größe, Struktur, Erfahrung und Fähigkeit verfügt, die der Art und dem Umfang der Ermächtigung angemessen sind.}

2. [Im Rahmen der für Überprüfungen erteilten Ermächtigungen muß die Organisation mindestens die Befugnis haben, die Abstellung von Mängeln zu verlangen, die es in den Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute feststellt, und Überprüfungen auf Wunsch eines Hafenstaats durchzuführen.] (SOLAS, Kap. I, Regel 6, abgeändert)

3. Das Mitglied hat ein System einzurichten, um sicherzustellen, daß die von den anerkannten Organisationen durchgeführte Arbeit ausreichend ist, sowie Verfahren für die Kommunikation mit solchen Organisationen und ihre Beaufsichtigung, um Informationen über alle anwendbaren innerstaatlichen Gesetze und internationalen Instrumente aufzunehmen.}

#### *Leitlinie B5.1.2 – Ermächtigung anerkannter Organisationen*

1. {Das Mitglied sollte die zuständige Stelle zum Abschluß einer schriftlichen Vereinbarung mit jeder Organisation verpflichten, die sie für Zwecke einer Ermächtigung anerkennt. Die Vereinbarung sollte folgendes enthalten:

- a) Geltungsbereich;
- b) Zweck;
- c) allgemeine Bedingungen;
- d) die Wahrnehmung der Aufgaben im Rahmen der Ermächtigung;
- e) die Rechtsgrundlage der Aufgaben im Rahmen der Ermächtigung;
- f) die Berichterstattung an die zuständige Stelle;
- g) Beschreibung der Ermächtigung von der zuständigen Stelle an die anerkannte Organisation; und
- h) die Überwachung der der anerkannten Organisation übertragenen Tätigkeiten durch die zuständige Stelle.

2. Die die Anerkennung beantragende Organisation sollte nachweisen, daß sie über die fachliche, administrative und Führungskompetenz und -fähigkeit verfügt, um fristgerechte qualitativ gute Dienstleistungen sicherzustellen.

---

3. Bei der Beurteilung der Fähigkeit einer Organisation sollte die zuständige Stelle feststellen, ob die Organisation:

- a) über ausreichendes Fach-, Führungs- und Unterstützungspersonal verfügt;
- b) über ausreichendes qualifiziertes Fachpersonal verfügt, um die erforderlichen Dienste zu leisten, wobei eine angemessene Flächendeckung gewährleistet sein sollte;
- c) die nachgewiesene Fähigkeit besitzt, fristgerecht qualitativ gute Dienste zu leisten; und
- d) bei ihren Tätigkeiten unabhängig und rechenschaftspflichtig ist.

4. Das Mitglied sollte ein System für die Qualifizierung des von der Organisation als Inspektoren beschäftigten Personals entwickeln, um die rechtzeitige Aktualisierung ihrer Kenntnisse und ihres Sachverstands sicherzustellen.

5. Das Mitglied sollte Aufzeichnungen über die von den anerkannten Organisationen geleisteten Dienste führen, damit sie die Erfüllung der Anforderungen in den Punkten nachweisen können, die Gegenstand der Dienstleistungen sind.

6. Bei der Aufstellung der in Absatz 3 der Norm A5.1.2 genannten Überwachungsverfahren sollte das Mitglied die im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation angenommenen Leitlinien für die Ermächtigung von Organisationen im Auftrag der Verwaltung berücksichtigen.}

*Regel 5.1.3 – Seearbeitszeugnis und Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften*

*(Siehe Bemerkung 36 Punkt 7 des Kommentars)*

1. Die Mitglieder haben Schiffe unter ihrer Flagge dazu zu verpflichten, ein Seearbeitszeugnis mitzuführen und zu unterhalten, in dem bescheinigt wird, daß die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute auf dem Schiff, einschließlich der Maßnahmen für die fortlaufende Erfüllung der Anforderungen, die in die in Absatz 2 genannte Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften aufzunehmen sind, überprüft worden sind und den Anforderungen der innerstaatlichen Gesetzgebung oder sonstiger Maßnahmen zur Durchführung des Übereinkommens genügen.

2. Die Mitglieder haben Schiffe unter ihrer Flagge dazu zu verpflichten, auch eine Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften mitzuführen und zu unterhalten, in der die innerstaatlichen Anforderungen zur Durchführung dieses Übereinkommens in bezug auf die Arbeits- und Lebensbedingungen für Seeleute angegeben und die Maßnahmen dargelegt werden, die der Reeder getroffen hat, um die Erfüllung der Anforderungen auf dem oder den betreffenden Schiffen sicherzustellen.

3. Das Seearbeitszeugnis und die Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften haben dem vom Code vorgeschriebenen Muster zu entsprechen.

4. {Wenn die zuständige Stelle des Mitglieds oder eine hierzu ordnungsgemäß ermächtigte anerkannte Organisation durch eine Überprüfung festgestellt hat, daß ein Schiff unter der Flagge eines Mitglieds die Anforderungen dieses Übereinkommens erfüllt oder weiterhin erfüllt, hat es ein entsprechendes Seearbeitszeugnis auszustellen oder zu erneuern [und zu registrieren]. (SOLAS; MARPOL, abgeändert)}

5. Die detaillierten Anforderungen an das Seearbeitszeugnis und die Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften, einschließlich eines Verzeichnisses der

---

Angelegenheiten, die überprüft und genehmigt werden müssen, werden in dem Code dargelegt.

*Norm A5.1.3 – Seearbeitszeugnis und Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften*

1. {Das Seearbeitszeugnis ist einem Schiff von der zuständigen Stelle oder von einer hierzu ordnungsgemäß ermächtigten anerkannten Organisation für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren auszustellen. Ein Verzeichnis der Angelegenheiten, die überprüft werden und der innerstaatlichen Gesetzgebung oder sonstigen Maßnahmen zur Erfüllung der Anforderungen dieses Übereinkommens in Bezug auf die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute auf Schiffen nachweislich entsprechen müssen, bevor ein Seearbeitszeugnis ausgestellt werden kann, ist in Anhang A5-I enthalten.

2. Die Gültigkeit des Seearbeitszeugnisses muß Gegenstand einer Zwischenüberprüfung durch die zuständige Stelle oder durch eine hierzu ordnungsgemäß ermächtigte anerkannte Organisation sein, um die fortlaufende Erfüllung der innerstaatlichen Anforderungen zur Durchführung dieses Übereinkommens sicherzustellen. Falls nur eine Zwischenüberprüfung durchgeführt wird und die Gültigkeitsdauer des Seearbeitszeugnisses fünf Jahre beträgt, hat sie zwischen dem zweiten und dritten Jahrestag der Ausstellung des Seearbeitszeugnisses stattzufinden. Umfang und Tiefe der Zwischenüberprüfung haben denen einer Überprüfung für die Erneuerung des Zeugnisses zu entsprechen. Das Seearbeitszeugnis ist nach einer zufriedenstellenden Zwischenüberprüfung mit einem Bestätigungsvermerk zu versehen.

3. Ist die Erneuerungsüberprüfung innerhalb von drei Monaten vor dem Verfall des bestehenden Zeugnisses abgeschlossen worden, so gilt das neue Seearbeitszeugnis ungeachtet Absatz 1 oben ab dem Tag des Abschlusses der Erneuerungsprüfung für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren ab dem Tag des Verfalls des bestehenden Seearbeitszeugnisses.

4. Wird die Erneuerungsüberprüfung mehr als drei Monate vor dem Ablaufdatum des bestehenden Zeugnisses abgeschlossen, so gilt das neue Seearbeitszeugnis ab dem Tag des Abschlusses der Erneuerungsüberprüfung für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren ab dem Tag des Abschlusses der Erneuerungsüberprüfung.

5. Ein Seearbeitszeugnis kann vorläufig ausgestellt werden:

- a) neuen Schiffen bei der Ablieferung;
- b) wenn ein Schiff die Flagge wechselt; oder
- c) [wenn ein Reeder die Verantwortung für den Betrieb eines Schiffes übernimmt, das für den Reeder neu ist].

6. Ein solches vorläufiges Seearbeitszeugnis kann von der zuständigen Stelle oder von einer hierzu ordnungsgemäß ermächtigten anerkannten Organisation für einen Zeitraum von höchstens [drei] [sechs] Monaten ausgestellt werden.

7. Ein vorläufiges Seearbeitszeugnis darf nur ausgestellt werden, nachdem nachgeprüft worden ist, daß:

- a) das Schiff im Hinblick auf die Erfüllung der Anforderungen an die Unterkünfte des Titels 3 dieses Übereinkommens überprüft worden ist;

- 
- b) der Reeder der zuständigen Stelle oder anerkannten Organisation nachgewiesen hat, daß das Schiff angemessenen Verfahren unterliegt, um das Übereinkommen einzuhalten; und
  - c) der Kapitän mit den Anforderungen des Übereinkommens und den Verantwortlichkeiten für die Durchführung vertraut ist;
  - d) [der zuständigen Stelle oder anerkannte Organisation einschlägige Informationen vorgelegt worden sind, um eine Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften zu erstellen].

8. Eine vollständige Überprüfung gemäß Absatz 1 dieser Norm ist vor Ablauf des vorläufigen Zeugnisses durchzuführen, damit das Seearbeitszeugnis für die volle Laufzeit ausgestellt werden kann. Nach den ersten [drei] [sechs] in Absatz 6 genannten Monaten darf kein weiteres vorläufiges Zeugnis ausgestellt werden. Für die Gültigkeitsdauer des vorläufigen Zeugnisses braucht keine Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften ausgestellt zu werden.

9. Das Seearbeitszeugnis, das vorläufige Seearbeitszeugnis und die Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften sind in der Form auszustellen, die den in Anhang A5-II enthaltenen Mustern entspricht.

10. Die Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften ist dem Seearbeitszeugnis beizufügen. Es hat drei Teile zu umfassen.

- a) Teil I ist von der zuständigen Stelle auszufertigen; er hat aus einer Übersicht zu bestehen, in der die Angelegenheiten aufgeführt werden, die gemäß Absatz 1 überprüft werden müssen, und hat alle im wesentlichen gleichwertigen Regelungen anzugeben, die gemäß Artikel VI Absatz 3 dieses Übereinkommens angenommen worden sind.
- b) Teil II ist ebenfalls von der zuständigen Stelle auszufertigen. Er hat die einschlägigen innerstaatlichen Anforderungen an die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute auf diesen Schiffen darzulegen, einschließlich etwaiger besonderer Anforderungen für Schiffe einer bestimmten Kategorie.
- c) Teil III ist vom Reeder auszufertigen und von der zuständigen Stelle [oder einer hierzu ordnungsgemäß ermächtigten anerkannten Organisation] zu genehmigen. Er hat zu beschreiben:
  - i) die Maßnahmen, die der Reeder getroffen hat, um die in Teil II der Erklärung dargelegten innerstaatlichen Anforderungen auf dem betreffenden Schiff zu erfüllen, sowie
  - ii) die Maßnahmen, die der Reeder zu treffen hat, um sicherzustellen, daß die Anforderungen auf dem Schiff fortlaufend erfüllt werden, einschließlich einer Nachprüfung der Erfüllung der Anforderungen und gegebenenfalls der Führung von Aufzeichnungen und der Zeitabstände zwischen den Überprüfungen.

11. Wenn Teil III der Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften vom Reeder erstmals für ein besonderes Schiff ausgefertigt wird, ist er zu unterzeichnen und der zuständigen Stelle {oder anerkannten Organisation} zur Prüfung vorzulegen und zwecks Feststellung, daß:

- a) die in der Erklärung aufgeführten Maßnahmen, die zur Erfüllung der innerstaatlichen Anforderungen angenommen worden sind, ausreichend sind und eine Überprüfung

---

der Arbeits- und Lebensbedingungen auf dem Schiff ergeben hat, daß sie ordnungsgemäß durchgeführt worden sind;

- b) die Maßnahmen, die zur fortlaufenden Erfüllung der innerstaatlichen Anforderungen vorgeschlagen werden, ausreichend sind;
- c) mit den vorgeschlagenen Maßnahmen fortlaufende Verbesserungen sichergestellt werden.

12. Die Ergebnisse aller nachfolgenden Überprüfungen oder sonstigen Nachprüfungen, die hinsichtlich des betreffenden Schiffes durchgeführt werden, und alle erheblichen Mängel, die im Verlauf einer solchen Überprüfung festgestellt werden, sind aufzuzeichnen, unter Angabe des Zeitpunkts, zu dem die Mängel nachweislich abgestellt worden sind. Dieses Verzeichnis ist gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung in die Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften einzutragen oder dieser beizufügen oder in anderer Weise den Seeleuten, den Inspektoren des Flaggenstaats, den ermächtigten Bediensteten in den Hafenstaaten und den Reeder- und Seeleutevertretern zugänglich zu machen.

13. Ein aktuelles gültiges Seearbeitszeugnis und eine aktuelle gültige Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften, zusammen mit einer Übersetzung in die englische Sprache, soweit sie nicht auf Englisch abgefaßt sind, sind auf dem Schiff mitzuführen und an einer deutlich sichtbaren Stelle an Bord auszuhängen, wo sie den Seeleuten zugänglich sind. Eine Ausfertigung ist gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung auf Verlangen den Seeleuten, den Inspektoren des Flaggenstaats, den ermächtigten Bediensteten in den Hafenstaaten und den Reeder- und Seeleutevertretern zugänglich zu machen.

14. Die Anforderung einer Übersetzung in die englische Sprache gilt nicht für Schiffe, die nur in der Inlandfahrt eingesetzt werden.

15. Ein gemäß Absatz 1 oder 5 ausgestelltes Zeugnis verliert in jedem der folgenden Fälle seine Gültigkeit:

- a) wenn die einschlägigen Überprüfungen nicht innerhalb der in Absatz 2 vorgeschriebenen Fristen abgeschlossen werden;
- b) wenn das Zeugnis nicht mit einem Bestätigungsvermerk gemäß diesem Titel versehen ist;
- c) bei einem Überwechseln zur Flagge eines anderen Staates; und
- d) wenn ein Reeder die Verantwortung für den Betrieb eines Schiffes übernimmt, das für den Reeder neu ist.

16. In dem in Absatz 15 c) [oder d)] genannten Fall wird ein neues Zeugnis nur dann ausgestellt, wenn die zuständige Stelle oder anerkannte Organisation, die das neue Zeugnis ausstellt, sich vergewissert hat, daß das Schiff die Anforderungen dieses Titels erfüllt. Wenn beide in Absatz 15 c) genannten Staaten dieses Übereinkommen ratifiziert haben, hat das Mitglied, dessen Flagge das Schiff vorher zu führen berechtigt war, so bald wie möglich der zuständigen Stelle [oder anerkannten Organisation] des anderen Mitglieds Kopien des Zeugnisses und der Erklärung zu übermitteln, die das Schiff vor dem Überwechseln mitführte, und gegebenenfalls Kopien der einschlägigen Prüfungsberichte, falls die zuständige Stelle [oder anerkannte Organisation] innerhalb von drei Monaten nach dem Überwechseln darum ersucht.

---

17. Ein Seearbeitszeugnis ist von der zuständigen Stelle oder der hierzu ordnungsgemäß ermächtigten anerkannten Organisation zu entziehen, wenn Beweise dafür vorliegen, daß das betreffende Schiff die Anforderungen dieses Übereinkommens nicht erfüllt und die erforderlichen Abhilfemaßnahmen von dem Schiff nicht getroffen worden sind. }

*Leitlinie B5.1.3 – Seearbeitszeugnis und Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften*

1. Die Aufstellung der innerstaatlichen Anforderungen in Teil II der Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften sollte umfassend sein und das Wesentliche der einschlägigen Bestimmungen der innerstaatlichen Gesetzgebung über die Arbeits- und Lebensbedingungen in jedem der in Anhang A5-I aufgeführten allgemeinen Bereiche beinhalten. Sie sollte genaue Bezugnahmen auf die betreffenden Rechtsvorschriften einschließen oder von solchen Bezugnahmen begleitet sein.

2. Die in Teil III der Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften genannten Maßnahmen sollten insbesondere angeben, wann die fortlaufende Erfüllung der besonderen innerstaatlichen Anforderungen nachgeprüft werden wird, die für die Nachprüfung verantwortlichen Personen, die vorzunehmenden Aufzeichnungen sowie die Verfahren, die in Fällen zu befolgen sind, in denen eine Nichterfüllung der Anforderungen festgestellt wird. Teil III kann verschiedene Formen annehmen. Er könnte auf andere umfassendere Unterlagen über Maßnahmen und Verfahren Bezug nehmen, die sich auf andere Aspekte des Seeschiffahrtssektors beziehen [beispielsweise auf vom Internationalen Schiffsmanagement (ISM)-Code vorgeschriebene Unterlagen {oder die durch die Regel 5 des Kapitels XI-1 des SOLAS vorgeschriebenen Informationen über den „Continuous Synopsis Record“ des Schiffes}. ]

3. {Die fortlaufende Erfüllung der Vorschriften sollte allgemeine internationale Anforderungen an den Reeder und den Kapitän umfassen, sich über die neuesten technologischen Fortschritte und wissenschaftlichen Erkenntnisse hinsichtlich der Arbeitsplatzgestaltung auf dem laufenden zu halten, wobei die der Arbeit der Seeleute eigenen Gefahren zu berücksichtigen sind, und die Vertreter der Seeleute, die Beteiligungsrechte ausüben, entsprechend zu informieren, um so einen besseren Schutz der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute an Bord zu gewährleisten.}

4. Die Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften sollte vor allem klar abgefaßt sein, damit alle Beteiligten – wie die nationalen Inspektoren, die ermächtigten Bediensteten in den Hafenstaaten und die Seeleute – in die Lage versetzt werden zu prüfen, daß die Anforderungen ordnungsgemäß erfüllt werden.

5. Ein Beispiel für die Art von Informationen, die in einer Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften enthalten sein könnten, wird in Anhang B5-I gegeben.

*Regel 5.1.4 – Überprüfung und Durchsetzung*

*(Siehe Bemerkung 36 Punkt 8 des Kommentars)*

1. Jedes Mitglied hat durch ein wirksames und koordiniertes System von regelmäßigen Überprüfungen, Überwachungs- und sonstigen Kontrollmaßnahmen nachzuprüfen, daß Schiffe unter seiner Flagge die Anforderungen dieses Übereinkommens, wie es in der innerstaatlichen Gesetzgebung durchgeführt wird, erfüllen.

2. Die detaillierten Anforderungen in bezug auf das in Absatz 1 genannte Überprüfungs- und Durchsetzungssystem sind in dem Code dargelegt.

---

*Norm A5.1.4 – Überprüfung und Durchsetzung*

1. {Jedes Mitglied hat ein regelmäßiges System für die Überprüfung der Bedingungen der Seeleute auf Schiffen unter seiner Flagge zu unterhalten (Ü.178A2/1, abgeändert), einschließlich der Nachprüfung, daß die in der Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften dargelegten Maßnahmen betreffend die Arbeits- und Lebensbedingungen befolgt und daß die Anforderungen dieses Übereinkommens erfüllt werden.}

2. Die zuständige Stelle des Mitglieds hat eine ausreichende Zahl qualifizierter Inspektoren zu bestellen, um ihre Verantwortlichkeiten nach Absatz 1 zu erfüllen. (Ü.178A4 und A2/3, abgeändert) {Soweit anerkannte Organisationen zur Durchführung von Überprüfungen ermächtigt worden sind, hat das Mitglied vorzuschreiben, daß das Personal, das die Prüfungen durchführt, zur Wahrnehmung dieser Aufgaben befähigt ist, und hat es mit den erforderlichen rechtlichen Vollmachten zur Erfüllung seiner Aufgaben auszustatten.}

3. Es sind angemessene Vorkehrungen zu treffen, um sicherzustellen, daß die Inspektoren über die Ausbildung, die Befähigung, die Kompetenzen, die Befugnisse, den Status und die Unabhängigkeit verfügen, die erforderlich oder wünschenswert sind, damit sie die Nachprüfung durchführen und die oben genannte Erfüllung der Anforderungen sicherstellen können. (beruht teilweise auf Ü.178A4)

4. Solche Überprüfungen haben in den durch die Norm A5.1.3 vorgeschriebenen Zeitabständen stattzufinden. Der Zeitabstand darf keinesfalls drei Jahre überschreiten. (Ü.178A3/1, abgeändert)

5. Erhält ein Mitglied eine Beschwerde, die es nicht als offensichtlich unberechtigt erachtet, oder Beweismaterial, daß ein Schiff unter seiner Flagge nicht den Anforderungen dieses Übereinkommens genügt, oder daß bei der Durchführung der in der Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften dargelegten Maßnahmen schwerwiegende Mängel bestehen, hat das Mitglied die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die Angelegenheit zu untersuchen und sicherzustellen, daß Maßnahmen zur Abstellung der festgestellten Mängel getroffen werden. (Ü.178A3/2, abgeändert)

6. Jedes Mitglied hat angemessene Regeln vorzusehen und wirksam durchzusetzen, um zu gewährleisten, daß die Stellung und die Dienstverhältnisse der Inspektoren so beschaffen sind, daß sie von Veränderungen in der Regierung und von unzulässigen äußeren Einflüssen unabhängig sind.

7. Die mit klaren Richtlinien hinsichtlich der wahrzunehmenden Aufgaben und mit den erforderlichen Ausweisen versehenen Inspektoren müssen befugt sein:

- a) an Bord eines Schiffes unter der Flagge des Mitglieds zu gehen;
- b) alle ihnen notwendig erscheinenden Prüfungen, Feststellungen oder Erhebungen vorzunehmen, um sich von der genauen Einhaltung der Normen zu überzeugen; und
- c) [die Behebung von Mängeln zu verlangen und, falls sie Grund zu der Annahme haben, daß ein Mangel eine erhebliche Gefahr für die Gesundheit oder Sicherheit der Seeleute darstellt, das Auslaufen eines Schiffes, vorbehaltlich eines etwaigen Rechts auf Einspruch bei einem Gericht oder einer Verwaltungsbehörde, so lange zu untersagen, bis die erforderlichen Maßnahmen getroffen worden sind, (Ü.178A5/2, abgeändert)] [die Abstellung von Verstößen zu verlangen und, falls sie Grund zu der Annahme haben, daß ein Verstoß eine schwerwiegende Verletzung der in diesem Übereinkommen vorgesehenen Rechte der Seeleute oder eine Gefahr für die Gesundheit oder Sicherheit der Seeleute darstellt, das Auslaufen eines Schiffes, vorbehaltlich

---

eines etwaigen Rechts auf Einspruch bei einem Gericht oder einer Verwaltungsbehörde, so lange zu untersagen, bis die erforderlichen Maßnahmen getroffen worden sind. (Ü.178A5/2, abgeändert)]

8. Es muß im Ermessen der Inspektoren liegen, an Stelle der Einleitung oder Beantragung entsprechender Verfahren Verwarnungen oder Ratschläge zu erteilen (Ü.178A7/2), wenn der Verstoß gegen die Norm nicht die Sicherheit oder Gesundheit der betreffenden Seeleute gefährdet und wenn bis zu diesem Zeitpunkt keine ähnlichen Verstöße verzeichnet worden sind. Über Fälle, in denen ein solches Ermessen ausgeübt wird, sind Aufzeichnungen zu führen.

9. Die Inspektoren haben die Quelle einer Beschwerde, in der eine Gefahr oder ein Mangel im Zusammenhang mit den Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute oder ein Verstoß gegen die Gesetzgebung behauptet wird, vertraulich zu behandeln und dürfen gegenüber dem Reeder, dem Vertreter des Reeders oder dem Betreiber des Schiffes keine Andeutung machen, daß eine Überprüfung infolge einer solchen Beschwerde vorgenommen worden ist.

10. Die Inspektoren haben der zuständigen Stelle einen Bericht über jede Überprüfung vorzulegen. Eine Kopie des Berichts in Englisch oder in der Arbeitssprache des Schiffes ist dem Kapitän zu übermitteln, und eine weitere Kopie ist an der Anschlagtafel des Schiffes zur Information der Seeleute anzuschlagen und auf Verlangen ihren Vertretern zuzusenden.

11. Die zuständige Stelle hat Aufzeichnungen über die Überprüfungen der Bedingungen der Seeleute auf Schiffen unter ihrer Flagge zu führen (Ü.178A8/1) und einen Jahresbericht über die Überprüfungstätigkeiten innerhalb einer angemessenen Frist nach dem Ende des Jahres, auf das sich jede Überprüfung bezieht, in jedem Fall aber innerhalb von sechs Monaten zu veröffentlichen. (Ü.178A8/2)

12. Im Fall einer {Überprüfung} {Untersuchung} nach einem größeren Vorfall ist der Bericht der zuständigen Stelle so bald wie möglich vorzulegen, spätestens aber einen Monat nach Abschluß der {Überprüfung} {Untersuchung}. (Ü.178A9/1)

13. Wenn gemäß diesem Titel eine Überprüfung durchgeführt wird oder Maßnahmen getroffen werden, sind alle angemessenen Anstrengungen zu unternehmen, um zu vermeiden, daß ein Schiff über Gebühr festgehalten oder seine Weiterfahrt über Gebühr verzögert wird. (Ü.178A6/1)

14. [Für erlittene Schäden oder Ausfälle aufgrund der unrechtmäßigen oder ungerechtfertigten Ausübung der Befugnisse der Inspektoren ist Schadenersatz gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung zu leisten. Die Beweislast hat in jedem Fall bei dem Beschwerdeführer zu liegen. (Ü.178A6/2, abgeändert; siehe auch MARPOL, 73, A.7(2), in Verbindung mit A4(1))]

15. Angemessene Zwangsmaßnahmen und sonstige Abhilfemaßnahmen gegen Verletzungen der Anforderungen dieses Übereinkommens und gegen eine Behinderung der Inspektoren bei der Erfüllung ihrer Aufgaben sind in jedem Mitglied vorzusehen und wirksam anzuwenden. (Ü.178A7/1, abgeändert)

#### *Leitlinie B5.1.4 – Überprüfung und Durchsetzung*

1. Die zuständige Stelle und jede andere Dienststelle oder Behörde, die ausschließlich oder teilweise mit der Überprüfung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute befaßt ist, sollte über die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Mittel verfügen. (E.185Abs.3) Insbesondere:

- 
- a) sollten die Mitglieder die erforderlichen Maßnahmen treffen, damit entsprechend befähigte technische Sachverständige und Fachleute bei Bedarf zur Unterstützung der Inspektoren bei ihrer Tätigkeit herangezogen werden können; (E.185Abs.9)
  - b) sollten den Inspektoren günstig gelegene Räumlichkeiten sowie Ausrüstungen und Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt werden, die für die wirksame Erfüllung ihrer Aufgaben angemessen sind. (E.185Abs.11)

2. Die zuständige Stelle sollte eine Erfüllungs- und Durchsetzungspolitik entwickeln, um die Anwendung einheitlicher Grundsätze sicherzustellen und als Richtschnur für die Überprüfungs- und Durchsetzungstätigkeiten im Zusammenhang mit diesem Übereinkommen zu dienen. Kopien dieser Politik sollten allen Inspektoren und in Frage kommenden Vollzugsbeamten zur Verfügung gestellt werden und sollten der Öffentlichkeit und den Reedern und Seeleuten zugänglich sein.

3. Die zuständige Stelle sollte einfache Verfahren festlegen, damit sie Informationen über mögliche Verletzungen der Anforderungen dieses Übereinkommens, die von Seeleuten unmittelbar oder über ihre Vertreter vorgelegt werden, vertraulich entgegennehmen kann, und den Inspektoren gestatten, solche Angelegenheiten unverzüglich zu untersuchen, und u.a.:

- a) die Kapitäne, die Seeleute oder die Vertreter der Seeleute in die Lage versetzen, eine Überprüfung zu verlangen, wenn sie dies für notwendig erachten; und
- b) den Reedern und den Seeleuten sowie den in Betracht kommenden Verbänden technische Informationen und Ratschläge über die wirksamsten Mittel zur Erfüllung der Anforderungen dieses Übereinkommens und zur Herbeiführung einer fortlaufenden Verbesserung der Bedingungen der Seeleute an Bord zur Verfügung stellen. (E.185Abs.6)

4. Die Inspektoren sollten voll ausgebildet sein, und ihre Zahl sollte ausreichen, um die wirksame Ausführung ihrer Aufgaben zu gewährleisten, unter angemessener Berücksichtigung:

- a) der Bedeutung der von den Inspektoren auszuführenden Aufgaben, insbesondere der Zahl, der Art und der Größe der der Überprüfung unterliegenden Schiffe sowie der Zahl und der Komplexität der Rechtsvorschriften, deren Durchführung sicherzustellen ist;
- b) der den Inspektoren zur Verfügung gestellten Sachmittel; und
- c) der praktischen Voraussetzungen, unter denen Überprüfungen vorgenommen werden müssen, um wirksam zu sein. (E.185Abs.4)

5. Vorbehaltlich der von der innerstaatlichen Gesetzgebung gegebenenfalls vorgeschriebenen Bedingungen für die Anstellung im öffentlichen Dienst sollten die Inspektoren über die Befähigung und eine ausreichende Ausbildung zur Erfüllung ihrer Aufgaben verfügen und sollten nach Möglichkeit eine Ausbildung in der Seeschifffahrt oder seemännische Erfahrung besitzen. Sie sollten über ausreichende Kenntnisse der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute sowie der englischen Sprache verfügen.

6. Es sollten Maßnahmen getroffen werden, um den Inspektoren während ihrer Beschäftigung eine angemessene Weiterbildung zu vermitteln. (E.185Abs.8)

7. Alle Inspektoren sollten eine klare Vorstellung von den Umständen, unter denen eine Überprüfung durchgeführt werden sollte, vom Umfang der unter den verschiedenen

---

genannten Umständen durchzuführenden Überprüfung und von den allgemeinen Überprüfungsverfahren haben.

8. Die mit den erforderlichen Ausweisen gemäß dem innerstaatlichen Recht versehenen Inspektoren sollten mindestens befugt sein:

- a) frei und unangemeldet an Bord von Schiffen zu gehen. (E.185Abs.5) Doch sollten die Inspektoren bei Beginn einer Schiffsüberprüfung dem Kapitän oder der Person, die die Verantwortung für das Schiff hat, und gegebenenfalls den Seeleuten oder ihren Vertretern von ihrer Gegenwart Kenntnis geben; (E.185Abs.13)
- b) den Kapitän, die Seeleute oder jede andere Person, einschließlich des Reeders oder des Reedervertreeters, über alle die Durchführung der Anforderungen gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung betreffenden Angelegenheiten zu befragen, gegebenenfalls in Anwesenheit eines von der Person gewünschten Zeugen;
- c) die Vorlage aller Bücher, Logbücher, Register, Zeugnisse oder sonstigen Unterlagen oder Informationen, die einen unmittelbaren Bezug zu den zu überprüfenden Angelegenheiten haben, zur Nachprüfung der Einhaltung der innerstaatlichen Gesetzgebung zur Durchführung dieses Übereinkommens zu verlangen;
- d) das Anschlagen der gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung zur Durchführung dieses Übereinkommens vorgeschriebenen Bekanntmachungen durchzusetzen;
- e) Proben von Erzeugnissen sowie der Ladung, des Trinkwasser, des Proviantes und der verwendeten oder gehandhabten Stoffe und Substanzen zu Analysezwecken zu entnehmen oder mitzunehmen; (E.185Abs.12)
- f) im Anschluß an eine Überprüfung dem Reeder, dem Betreiber des Schiffes oder dem Kapitän unverzüglich Mängel zur Kenntnis zu bringen, die die Sicherheit und Gesundheit der an Bord befindlichen Personen beeinträchtigen können; (E.185Abs.15)
- g) die zuständige Stelle {oder anerkannte Organisation} auf alle Mängel oder Mißstände hinzuweisen, die durch die bestehende Gesetzgebung nicht ausdrücklich erfaßt sind, und ihr Vorschläge zur Verbesserung der Gesetzgebung zu unterbreiten; und
- h) der zuständigen Stelle {oder anerkannten Organisation} alle Arbeitsunfälle oder Berufskrankheiten, von denen Seeleute betroffen sind, in den Fällen und in der Art anzuzeigen, wie sie die innerstaatliche Gesetzgebung vorschreibt. (E185, Abs.14)

9. Wenn eine in Absatz 8 e) genannte Probe entnommen oder mitgenommen wird, sollten der Reeder oder der Reedervertreter und gegebenenfalls die Seeleute verständigt werden oder sollten bei der Entnahme oder Mitnahme der Probe anwesend sein. Die Menge der Probe sollte von dem Inspektor ordnungsgemäß aufgezeichnet werden; (E185 Abs.12)

10. {Den Inspektoren sollten keine Aufgaben übertragen werden, die wegen ihrer Zahl oder Art eine wirksame Überprüfung beeinträchtigen oder in irgendeiner Weise ihr Ansehen oder ihre Unparteilichkeit in ihren Beziehungen zu den Reedern, den Seeleuten oder anderen Beteiligten gefährden könnten. (E.185Abs.10) Insbesondere sollten die Inspektoren

- a) an den zu überprüfenden Tätigkeiten weder unmittelbar noch mittelbar beteiligt sein dürfen; und

- 
- b) unter Androhung geeigneter Strafen oder disziplinarischer Maßnahmen selbst nach Ausscheiden aus dem Dienst keine Geschäftsgeheimnisse oder vertraulichen Arbeitsverfahren oder Informationen persönlicher Art, von denen sie während der Wahrnehmung ihrer Aufgaben Kenntnis erlangen können, offenbaren. }

11. Der von der zuständigen Stelle veröffentlichte Jahresbericht sollte auch folgendes enthalten:

- a) ein Verzeichnis der geltenden Gesetze und Vorschriften, die für die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute von Belang sind, sowie alle Änderungen, die während des Jahres in Kraft getreten sind;
- b) Einzelheiten der Organisation des Überprüfungssystems;
- c) Statistiken der der Überprüfung unterliegenden Schiffe oder sonstigen Räumlichkeiten und der tatsächlich überprüften Schiffe oder sonstigen Räumlichkeiten;
- d) Statistiken über alle Seeleute, die ihren Gesetzen und Vorschriften unterliegen;
- e) Statistiken und Informationen über Gesetzesverstöße, verhängte Strafmaßnahmen und Fälle festgehaltener Schiffe; und
- f) Statistiken der gemeldeten Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten, von denen Seeleute betroffen sind. (E185, Abs.16)

*Regel 5.1.5 – Beschwerdeverfahren an Bord*

*(Siehe Bemerkung 36 Punkt 13 des Kommentars)*

1. [Jedes Mitglied hat vorzuschreiben, daß Schiffe unter seiner Flagge über [faire, zügige, bekanntgemachte und dokumentierte] Verfahren an Bord für [die wirksame] [die faire und wirksame] Behandlung von Beschwerden von Seeleuten wegen angeblicher Verstöße gegen die Anforderungen dieses Übereinkommens verfügen.]

1. [Jedes Mitglied hat vorzuschreiben, daß Schiffe unter seiner Flagge über geeignete Verfahren an Bord für die wirksame, faire und zügige Behandlung von Beschwerden von Seeleuten verfügen. Informationen über die Verfahren müssen an Bord verfügbar und den Seeleuten zugänglich sein.]

2. Für Seeleute auf Schiffen unter seiner Flagge hat das Mitglied gemäß seinen innerstaatlichen Gesetzen, Vorschriften oder Gepflogenheiten Zugang zu einem externen und unabhängigen [Mechanismus für die Beilegung von Streitigkeiten] [für die Beilegung von Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem Schiffsdienst oder dem Arbeitsverhältnis] zu gewähren.]]

{2} {3}. Die Mitglieder haben jede Art von Schikanierung von Seeleuten wegen der Einreichung einer Beschwerde zu untersagen und zu bestrafen.

{3} {4}. Die Bestimmungen dieser Regel und die dazugehörigen Abschnitte des Codes berühren nicht das Recht der Seeleute, eine Entschädigung durch das von ihnen als geeignet erachtete Rechtsmittel zu verlangen.

*Norm A5.1.5 – Beschwerdeverfahren an Bord*

1. Unbeschadet eines etwaigen breiteren Geltungsbereichs in der innerstaatlichen Gesetzgebung oder in Gesamtarbeitsverträgen können die Seeleute von den Verfahren an Bord Gebrauch machen, um Beschwerden im Zusammenhang mit jeder Angelegenheit

---

einzureichen, die angeblich einen Verstoß gegen die Anforderungen dieses Übereinkommens darstellt.

2. Jedes Mitglied hat in seiner innerstaatlichen Gesetzgebung sicherzustellen, daß geeignete Beschwerdeverfahren an Bord vorhanden sind, um den Anforderungen der Regel 5.1.5 zu entsprechen. Ziel dieser Verfahren muß es sein, Beschwerden auf der niedrigst möglichen Ebene beizulegen, doch müssen die Seeleute in allen Fällen das Recht haben, sich unmittelbar beim Kapitän und, soweit sie dies für notwendig erachten, bei geeigneten externen Stellen zu beschweren.

3. Die Beschwerdeverfahren an Bord haben das Recht der Seeleute, sich während des Beschwerdeverfahrens begleiten oder vertreten zu lassen, sowie Sicherungen gegen die Möglichkeit der Schikanie von Seeleuten wegen der Einreichung von Beschwerden zu umfassen. Der Ausdruck „Schikanie“ bezeichnet alle nachteiligen Maßnahmen, die von irgendeiner Person in bezug auf Seeleute wegen der Einreichung einer Beschwerde getroffen werden, der nicht eine offensichtlich schikanöse oder böswillige Absicht zugrunde liegt.

4. Alle Seeleute müssen zusammen mit einer Kopie ihres Beschäftigungsvertrags für Seeleute eine Kopie der an Bord des Schiffes geltenden Beschwerdeverfahren, einschließlich Kontaktinformationen für die zuständige Stelle im Flaggenstaat und gegebenenfalls im Aufenthaltsland der Seeleute, und den Namen einer Person oder von Personen an Bord des Schiffes erhalten, die den Seeleuten auf vertraulicher Grundlage unparteiischen Rat zu ihrer Beschwerde erteilen und ihnen anderweitig bei der Anwendung der ihnen an Bord des Schiffes zur Verfügung stehenden Beschwerdeverfahren behilflich sein können.

#### *Leitlinie B5.1.5 – Beschwerdeverfahren an Bord*

1. Vorbehaltlich etwaiger einschlägiger Bestimmungen eines geltenden Gesamtarbeitsvertrags sollte die zuständige Stelle in enger Beratung mit den Reeder- und Seeleuteverbänden ein Modell für faire, zügige und gut dokumentierte Verfahren für die Behandlung von Beschwerden an Bord für alle Schiffe unter ihrer Flagge entwickeln.

2. Bei der Entwicklung dieser Verfahren sollten die folgenden Angelegenheiten berücksichtigt werden:

- a) viele Beschwerden können speziell diejenigen Personen betreffen, bei denen die Beschwerde einzureichen ist, oder sogar den Kapitän des Schiffes. In allen Fällen sollten die Seeleute auch die Möglichkeit haben, sich unmittelbar beim Kapitän zu beschweren oder sich mit ihrer Beschwerde an eine externe Stelle zu wenden;
- b) um dazu beizutragen, die Schikanie von Seeleuten zu vermeiden, die Beschwerden über unter dieses Übereinkommen fallende Angelegenheiten einreichen, sollten die Verfahren die Benennung einer Person an Bord anregen, die die Seeleute über die ihnen zur Verfügung stehenden Verfahren beraten und, falls dies von den beschwerdeführenden Seeleuten gewünscht wird, auch den Sitzungen oder Anhörungen zum Gegenstand der Beschwerde beiwohnen können.

3. Die während des Beratungsprozesses erörterten Verfahren sollten mindestens folgendes umfassen:

- a) die Beschwerden sollten an den Leiter der Abteilung der Seeleute, die die Beschwerde einreichen, oder an den vorgesetzten Offizier der Seeleute gerichtet werden;

- 
- b) der Leiter der Abteilung oder vorgesetzte Offizier sollte sich dann um eine Beilegung der Angelegenheit innerhalb vorgeschriebener Fristen bemühen, die der Schwere der Fragen, um die es geht, angemessen sein sollten;
  - c) kann der Leiter der Abteilung oder vorgesetzte Offizier die Beschwerde nicht zur Zufriedenheit der Seeleute beilegen, können letztere sie an den Kapitän weiterleiten, der die Angelegenheit persönlich behandeln sollte;
  - d) Seeleute sollten jederzeit das Recht haben, sich von anderen Seeleuten ihrer Wahl an Bord des betreffenden Schiffes begleiten und vertreten zu lassen;
  - e) alle Beschwerden und die diesbezüglichen Entscheidungen sollten aufgezeichnet werden, und den betreffenden Seeleuten sollte eine Kopie ausgehändigt werden;
  - f) kann eine Beschwerde nicht an Bord beigelegt werden, sollte die Angelegenheit an den Reeder an Land verwiesen werden, dem eine angemessene Frist zur Beilegung der Angelegenheit eingeräumt werden sollte, gegebenenfalls in Beratung mit den betreffenden Seeleuten oder allen Personen, die sie gegebenenfalls als ihre Vertreter benennen;
  - g) die Seeleute sollten in allen Fällen das Recht haben, ihre Beschwerden unmittelbar beim Kapitän und beim Reeder und bei den zuständigen Stellen einzureichen.

#### *Regel 5.1.6 – Seeunfälle*

*(Siehe Bemerkung 36 Punkt 15 des Kommentars)*

1. Jedes Mitglied hat eine amtliche Untersuchung aller schweren Seeunfälle durchzuführen, bei denen Menschen verletzt wurden oder ums Leben kamen und an denen Schiffe unter seiner Flagge beteiligt waren. Der abschließende Untersuchungsbericht ist normalerweise zu veröffentlichen. (Ü.147A2g), abgeändert)

2. Die Mitglieder haben zusammenzuarbeiten, um die Untersuchung der in Absatz 1 genannten schweren Seeunfälle zu erleichtern.

#### *Regel 5.2 – Verantwortlichkeiten der Hafenstaaten*

*Zweck: Jedes Mitglied in die Lage zu versetzen, seine Verantwortlichkeiten aufgrund dieses Übereinkommens hinsichtlich der internationalen Zusammenarbeit bei der Durchführung und Durchsetzung der Normen des Übereinkommens auf ausländischen Schiffen zu erfüllen*

##### *Regel 5.2.1 – Überprüfungen im Hafen*

*(Siehe Bemerkung 37 des Kommentars)*

1. Jedes ausländische Schiff, das auf seinem planmäßigen Kurs oder aus betriebstechnischen Gründen den Hafen eines Mitglieds anläuft, kann Gegenstand einer Überprüfung gemäß Artikel V Absatz 4 zwecks Prüfung der Erfüllung der Anforderungen dieses Übereinkommens für die Arbeits- und Lebensbedingungen auf dem Schiff sein.

2. Die Mitglieder haben das Seearbeitszeugnis und die Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften, die nach Regel 5.1.3 vorgeschrieben sind (Ü.147A4, abgeändert), als Augenscheinbeweis der Erfüllung der Anforderungen dieses Übereinkommens anzuerkennen; infolgedessen ist die Überprüfung in ihren Häfen, außer in den im Code angegebenen Umständen, auf eine Prüfung des Zeugnisses und der Erklärung zu beschränken.

---

3. Die Überprüfungen in einem Hafen sind von ermächtigten Bediensteten in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Codes und anderer geltender internationaler Übereinkünfte über Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle in dem Mitglied durchzuführen. Jede solche Überprüfung hat sich auf eine Nachprüfung zu beschränken, daß die überprüfte Angelegenheit den einschlägigen Anforderungen entspricht, die in den Artikeln und Regeln dieses Übereinkommens und nur in Teil A des Codes dargelegt sind.

4. Die Überprüfungen, die in Übereinstimmung mit dieser Regel durchgeführt werden können, haben auf einem wirksamen Hafenstaat-Überprüfungs- und Überwachungssystem zu beruhen, um dazu beizutragen sicherzustellen, daß die Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten auf Schiffen, die in einen Hafen des betreffenden Mitglieds einfahren, den Anforderungen dieses Übereinkommens genügen.

5. Informationen über das in Absatz 4 genannte System, einschließlich der zur Beurteilung seiner Wirksamkeit angewendeten Methode, sind in die Berichte des Mitglieds an das Internationale Arbeitsamt gemäß Artikel 22 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation aufzunehmen.

#### *Norm A5.2.1 – Überprüfungen im Hafen*

1. Stellt ein ermächtigter Bediensteter, der sich zur Durchführung einer Überprüfung an Bord begeben und das Seearbeitszeugnis und die Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften verlangt hat, fest, daß:

- a) die verlangten Dokumente nicht vorgelegt oder geführt oder falsch geführt werden oder daß die vorgelegten Dokumente die durch dieses Übereinkommen vorgeschriebenen Informationen nicht enthalten oder sonstwie ungültig sind; oder
- b) es eindeutige Gründe für die Annahme gibt, daß die Arbeits- und Lebensbedingungen auf dem Schiff nicht den Anforderungen dieses Übereinkommen genügen; oder
- c) eine Beschwerde vorliegt, wonach spezifische Arbeits- und Lebensbedingungen auf dem Schiff den Anforderungen dieses Übereinkommens nicht genügen;

kann eine genauere Überprüfung durchgeführt werden, um Aufschluß über die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord des Schiffes zu erhalten. Eine solche Überprüfung ist in jedem Fall durchzuführen, falls der betreffende Mangel eine eindeutige Gefahr für die Sicherheit oder die Gesundheit der Seeleute {oder ein eindeutiges Hindernis für die Anwendung der in diesem Übereinkommen vorgesehenen Grundsätze oder Rechte} darstellen könnte.

2. Wird eine genauere Überprüfung auf einem ausländischen Schiff im Hafen eines Mitglieds von ermächtigten Bediensteten unter den in Unterabsatz a) oder b) von Absatz 1 dargelegten Umständen durchgeführt, hat sie sich im Prinzip auf die in Anhang A5-III aufgeführten Angelegenheiten zu erstrecken.

3. [Im Fall einer Beschwerde gemäß Unterabsatz c) von Absatz 1 ist die Überprüfung im allgemeinen auf Angelegenheiten im Rahmen der Beschwerde zu beschränken, wengleich eine Beschwerde auch eindeutige Beweise für eine genaue Überprüfung liefern kann.] Im Sinne dieses Unterabsatzes gilt als „Beschwerde“ jede Mitteilung, die von Seeleuten, einer Berufsvereinigung, einem Verband, einer Gewerkschaft oder allgemein jeder Person gemacht wird, die ein Interesse an der Sicherheit des Schiffes hat, insbesondere im Zusammenhang mit etwaigen Gefahren für die Sicherheit oder Gesundheit der Seeleute an Bord. (Ü.147A4/3)

---

4. Wird nach einer genaueren Überprüfung festgestellt, daß die Arbeits- und Lebensbedingungen auf dem Schiff nicht den Anforderungen dieses Übereinkommens entsprechen, hat der ermächtigte Bedienstete:

- a) die Mängel und die zu ihrer Behebung erforderlichen Maßnahmen unverzüglich dem Kapitän des Schiffes zur Kenntnis zu bringen und den nächsterreichbaren konsularischen, diplomatischen oder für Seeschiffsfragen zuständigen Vertreter des Flaggenstaats entsprechend zu benachrichtigen;
- b) {einen Vertreter des Flaggenstaats} zu ersuchen, {nach Möglichkeit anwesend zu sein} (Ü.147A4/2, abgeändert) {die zuständige Stelle dieses Staates} zu ersuchen, {einen Vertreter zur Erörterung der Angelegenheit zu entsenden} und den Flaggenstaat zu bitten, innerhalb einer vorgeschriebenen Frist auf die Benachrichtigung zu antworten;
- c) den zuständigen Stellen des nächsten Anlaufhafens einschlägige Informationen zur Verfügung zu stellen; und
- d) die Mängel und die zu ihrer Behebung erforderlichen Maßnahmen den in Frage kommenden Seeleute- und Reederverbänden in dem Mitglied, in dem die Überprüfung durchgeführt wird, zur Kenntnis zu bringen.

5. Das Mitglied, in dem die Überprüfung durchgeführt wird, muß das Recht haben, eine Kopie des Berichts des Bediensteten, dem die von den zuständigen Stellen des Flaggenstaats innerhalb der vorgeschriebenen Frist gegebenenfalls erhaltene Antwort beiliegen muß, an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes im Hinblick auf die Ergreifung der Maßnahmen zu übermitteln, die als geeignet und zweckmäßig erachtet werden, um sicherzustellen, daß solche Informationen aufgezeichnet werden und daß sie den Parteien zur Kenntnis gebracht werden, die ein Interesse daran haben könnten, die einschlägigen Rückgriffsverfahren in Anspruch zu nehmen.

6. Wird nach einer genaueren Überprüfung durch einen ermächtigten Bediensteten festgestellt, daß das Schiff nicht den Anforderungen dieses Übereinkommens entspricht und:

- a) stellen die Bedingungen an Bord eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit oder die Gesundheit der Seeleute dar; (Ü.147A4/1, abgeändert) oder
- b) könnte die Nichterfüllung der betreffenden Anforderungen aller Wahrscheinlichkeit nach zu ernster materieller Härte für die Seeleute führen; oder
- c) stellt die Nichterfüllung eine schwere Verletzung der Anforderungen dieses Übereinkommens dar [und liegen Beweise dafür vor, daß das betreffende Schiff diese Anforderungen in letzter Zeit wiederholt schwer verletzt hat],

hat der die Kontrolle durchführende ermächtigte Bedienstete Maßnahmen zu treffen, um ein Auslaufen des Schiffes so lange zu verhindern, bis es ohne Gefahr für das Schiff oder die an Bord befindlichen Personen in See gehen oder den Hafen verlassen kann [um sich zu einer geeigneten Reparaturwerft zu begeben] (SOLAS, Regel 19c), abgeändert) [oder bis der ermächtigte Bedienstete einen Aktionsplan zur Beseitigung des Verstoßes gebilligt hat und er überzeugt ist, daß der Plan zügig und unter Aufsicht der zuständigen Stelle [oder einer hierzu ordnungsgemäß ermächtigten anerkannten Organisation] durchgeführt wird.]

7. {Jedes Mitglied hat sicherzustellen, daß seine Inspektoren Anleitungen von der in Teil B des Codes angegebenen Art hinsichtlich der Umstände erhalten, die ein Festhalten eines Schiffes gemäß Absatz 6 rechtfertigen.}

---

8. Bei der Erfüllung ihrer Verantwortlichkeiten gemäß dieser Regel haben die Mitglieder alles Mögliche zu tun, um zu vermeiden, daß ein Schiff über Gebühr festgehalten oder seine Weiterfahrt über Gebühr verzögert wird. Wenn festgestellt wird, daß ein Schiff über Gebühr festgehalten oder seine Weiterfahrt über Gebühr verzögert wird, ist eine Entschädigung für den erlittenen Schaden oder Ausfall zu zahlen. Die Beweislast hat bei dem Beschwerdeführer zu liegen. (Ü.178A6/2, abgeändert)

#### *Leitlinie B5.2.1 – Überprüfungen im Hafen*

1. Die zuständige Stelle sollte eine Überprüfungspolitik für ermächtigte Bedienstete, die Überprüfungen gemäß Regel 5.2.1 durchführen, entwickeln. Ziel der Politik sollte es sein, die Anwendung einheitlicher Grundsätze sicherzustellen und als Richtschnur für die Überprüfungs- und Durchsetzungstätigkeiten im Zusammenhang mit den Anforderungen dieses Übereinkommens zu dienen. Kopien dieser Politik sollten allen ermächtigten Bediensteten zur Verfügung gestellt werden und der Öffentlichkeit sowie den Reedern und den Seeleuten zugänglich sein.

2. Bei der Entwicklung einer Politik in bezug auf die Umstände, die ein Festhalten des Schiffes gemäß Absatz 6 der Norm A5.2.1 rechtfertigen, sollten die zuständige Stelle folgendes berücksichtigen:

- a) [Der Ausdruck „ernste materielle Härte“ in Absatz 6 b) der Norm A.5.2.1 hätte normalerweise eine Bedeutung finanzieller Art und würde den Lebensunterhalt der betreffenden Seeleute gefährden. Ein typisches Beispiel für einen Mangel, der eine solche Härte verursachen würde, wäre die Nichtzahlung der Heuern während mehrerer Monate. In solchen Fällen sollten die Inspektoren die normale Auswirkung einer solchen Situation auf die Seeleute allgemein in Betracht ziehen. Sie sollten beispielsweise nicht verpflichtet sein, etwaige andere den betreffenden Personen zur Verfügung stehenden Unterhaltsmittel oder die genaue Lage in den Ländern, in denen die Seeleute wohnhaft sind, zu prüfen.]
- b) Was den Ausdruck „schwere Verletzung“ in Absatz 6 c) der Norm A5.2.1 betrifft, so könnte die Schwere auf die Art des betreffenden Mangels zurückzuführen sein. Dies wäre besonders relevant im Fall der Verletzung der grundlegenden Rechte und Prinzipien oder der Beschäftigungs- und Sozialrechte der Seeleute [gemäß den Artikeln III und IV dieses Übereinkommens]. Die Beschäftigung einer um mehr als sechs Monate minderjährigen Person beispielsweise sollte als eine schwere Verletzung angesehen werden, selbst wenn sich nur eine solche Person an Bord befindet. In anderen Fällen sollte die Zahl der während einer gegebenen Überprüfung festgestellten Mängel berücksichtigt werden: So könnte es beispielsweise mehrere Fälle von Mängeln im Zusammenhang mit der Unterkunft oder den Nahrungsmitteln und der Verpflegung (die die Sicherheit oder Gesundheit nicht gefährden) bedürfen, bevor sie als eine ernste Verletzung angesehen werden sollten.
- c) [Hinsichtlich der weiteren Bedingung, die erfüllt sein muß, wenn ein Schiff gemäß Absatz 6 c) der Norm A5.2.1 festgehalten werden soll, nämlich daß das Schiff die in diesem Übereinkommen niedergelegten Grundsätze oder Rechte „in letzter Zeit wiederholt“ schwer verletzt hat, könnte der Ausdruck „in letzter Zeit wiederholt“ dahingehend verstanden werden, daß Meldungen schwerer Verletzungen in mindestens [drei] Fällen während des vorausgegangenen Jahres erforderlich wären.]

3. Die Mitglieder sollten bei der Annahme international vereinbarter Leitlinien über die Grundsätze der Überprüfungspolitik soweit wie möglich zusammenarbeiten, insbesondere jene, die sich auf die Umstände beziehen, die das Festhalten eines Schiffes rechtfertigen.

---

*Regel 5.2.2 – Verfahren für die Behandlung von Beschwerden von Seeleuten an Land*

*(Siehe Bemerkung 37 Punkt 3 des Kommentars)*

{Die Mitglieder haben sicherzustellen, daß Seeleute auf Schiffen, welche einen Hafen im Gebiet des Mitglieds anlaufen, die behaupten, daß die Anforderungen dieses Übereinkommens in bezug auf ihre Arbeits- und Lebensbedingungen verletzt worden sind, bequemen Zugang zu Rat und geeigneter Unterstützung für die Beilegung ihrer Beschwerden haben.}

*Norm A5.2.2 – Verfahren für die Behandlung von Beschwerden an Land*

1. {Beschwerden von Seeleuten, die behaupten, daß die Anforderungen dieses Übereinkommens in bezug auf ihre Arbeits- und Lebensbedingungen verletzt worden sind, können von ermächtigten Bediensteten in dem Hafen verhandelt werden, den das Schiff der Seeleute angelaufen hat.

2. In solchen Fällen haben die Bediensteten zu erwägen, ob es in Anbetracht der Art der Beschwerde gegebenenfalls wünschenswert ist, daß:

- a) Verfahren für die Behandlung von Beschwerden an Bord hätten erkundet werden sollen;
- b) [Beschwerden, die nicht angemessen an Bord behandelt werden konnten oder nicht an Bord beigelegt werden:
  - i) von den zuständigen Verwaltungs- oder Justizbehörden des Flaggenstaats behandelt werden, soweit Verfahren für eine zügige und faire Beilegung der Beschwerde durch diese Behörden zur Verfügung stehen; und]
  - ii) [soweit solche Verfahren nicht zur Verfügung stehen] zügig untersucht und nach Möglichkeit beigelegt werden;
- c) der Flaggenstaat über nicht beigelegte begründete Beschwerden unterrichtet wird, insbesondere diejenigen, die außerhalb der Hoheitsgewalt des Hafenstaats liegende Angelegenheiten betreffen, und Fälle der Schikanierung von Seeleuten wegen behaupteter Verletzungen der Anforderungen dieses Übereinkommens; und
- d) geeignete Maßnahmen getroffen werden, um die Vertraulichkeit der von Seeleuten vorgebrachten Beschwerden zu wahren. }

*Leitlinie B5.2.2 – Verfahren für die Behandlung von Beschwerden an Land*

1. {Wird eine in der Norm A5.2.2 genannte Beschwerde von einem ermächtigten Bediensteten behandelt, sollte letzterer zunächst prüfen, ob es sich um eine allgemeine Beschwerde handelt – betreffend die Seeleute auf dem Schiff oder eine Gruppe von ihnen – oder ob sie sich auf Einzelfälle der betreffenden Seeleute bezieht.

2. Handelt es sich um eine allgemeine Beschwerde, sollte die Durchführung einer Überprüfung gemäß den Absätzen 1 c) und 3 der Norm A5.2.1 in Erwägung gezogen werden.

3. Bezieht sich die Beschwerde auf einen Einzelfall, sollte eine Prüfung der Ergebnisse eines etwaigen Verfahrens an Bord für die Beilegung der betreffenden Beschwerde vorgenommen werden. Ist ein solches Verfahren nicht in Anspruch genommen worden oder ist es noch nicht ausgeschöpft, sollte der ermächtigte Bedienstete [die Beschwerde

---

ohne guten Grund nicht behandeln, sondern statt dessen] anregen, daß der Beschwerdeführer von den verfügbaren bestehenden Verfahren an Bord Gebrauch macht. Gute Gründe für die Behandlung einer Beschwerde unter solchen Umständen wären u.a. die Unzulänglichkeit oder Säumigkeit der internen Verfahren oder die legitime Furcht des Beschwerdeführers vor Vergeltungsmaßnahmen wegen der Einreichung einer Beschwerde.

4. [Scheint eine Beschwerde berechtigt zu sein, sollte der ermächtigte Bedienstete die Angelegenheit an die zuständigen Verwaltungs- oder Justizbehörden des Flaggenstaats verweisen bzw. den Seeleuten raten, dies zu tun, soweit Verfahren für eine zügige und faire Beilegung der Beschwerde durch diese Behörden verfügbar sind. Dies sollte vermutet werden, sofern nicht eindeutige Gründe für eine gegenteilige Schlußfolgerung vorliegen, beispielsweise die Tatsache, daß in einem dringenden Fall kein konsularischer, diplomatischer oder für Seeschiffsfragen zuständiger Vertreter des Flaggenstaats in der Nähe ist.]

5. Beschließt der ermächtigte Bedienstete, den Fall zu verhandeln, sollte er dem Kapitän, dem Reeder und jeder anderen in der Beschwerde kritisierten Person eine angemessene Gelegenheit geben, ihre Auffassungen darzulegen, bevor er zu irgendwelchen Schlußfolgerungen gelangt.

6. Der ermächtigte Bedienstete sollte von jeglichem Eingreifen in die Beschwerde absehen, falls der Flaggenstaat gezeigt hat, daß er die Angelegenheit behandeln wird und er über entsprechende Verfahren und Möglichkeiten verfügt.]

#### *Regel 5.3 – Verantwortlichkeiten im Bereich der Vermittlung von Arbeitskräften*

*(Siehe Bemerkung 38 des Kommentars)*

*Zweck: Sicherzustellen, daß jedes Mitglied seine Verantwortlichkeiten aufgrund dieses Übereinkommens in bezug auf die Anwerbung und Vermittlung von Seeleuten und den sozialen Schutz seiner Seeleute wahrnimmt*

1. Unbeschadet des Grundsatzes der Verantwortung eines Mitglieds für die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute auf Schiffen unter seiner Flagge ist das Mitglied auch dafür verantwortlich, die Erfüllung der Anforderungen dieses Übereinkommens für die Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Seeleuten sowie für den sozialen Schutz der Seeleute sicherzustellen, die seine Staatsangehörigen sind oder in seinem Gebiet wohnen oder sonstwie ansässig sind, soweit eine solche Verantwortung in diesem Übereinkommen vorgesehen ist.

2. Genaue Anforderungen für die Durchführung von Absatz 1 sind im Code enthalten.

3. [Jedes Mitglied hat durch seine innerstaatliche Gesetzgebung geeignete Vorkehrungen für Fälle zu treffen, in denen ein Beschäftigungsvertrag für Seeleute

a) mit den Anforderungen dieses Übereinkommens nicht in Einklang steht; oder

b) eine von dem Übereinkommen vorgeschriebene Angelegenheit nicht einschließt.

Jede unverträgliche Bestimmung gilt als nichtig, und es ist davon auszugehen, daß der Vertrag die Anforderungen in bezug auf die unter b) genannten Angelegenheiten umfaßt, wie sie in der Gesetzgebung des Mitglieds, geltenden Gesamtarbeitsverträgen oder sonstigen Maßnahmen durchgeführt werden.]

---

4. Jedes Mitglied hat ein wirksames Überprüfungs- und Überwachungssystem zur Durchsetzung seiner Verantwortlichkeiten im Bereich der Vermittlung von Arbeitskräften aufgrund dieses Übereinkommens einzurichten.

5. Informationen über das in Absatz 4 genannte System, einschließlich der zur Beurteilung seiner Wirksamkeit verwendeten Methode, sind in die Berichte des Mitglieds an das Internationale Arbeitsamt gemäß Artikel 22 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation aufzunehmen.

*Norm A5.3 – Verantwortlichkeiten im Bereich der Vermittlung von Arbeitskräften*

1. Jedes Mitglied hat die Anforderungen dieses Übereinkommens für den Betrieb der in seinem Gebiet errichteten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste für Seeleute durch ein Überprüfungs- und Überwachungssystem und Gerichtsverfahren wegen Verletzungen der in der Norm A1.4 vorgesehenen Zulassungs- und sonstigen betrieblichen Anforderungen durchzusetzen.

*Leitlinie B5.3 – Verantwortlichkeiten im Bereich der Vermittlung von Arbeitskräften*

1. Private Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste für Seeleute, die im Gebiet eines Mitglieds bestehen und Seeleute an Reeder vermitteln, wo immer sie ihren Sitz haben, sollten sich dazu verpflichten müssen sicherzustellen, daß die Reeder die Bedingungen der zwischen ihnen und den Seeleuten geschlossenen Beschäftigungsverträge ordnungsgemäß erfüllen.

---

## Anhang A5-I

(Siehe Bemerkung 36 Punkt 7 d) des Kommentars)

{Die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute, die vom Flaggenstaat überprüft und genehmigt werden müssen, bevor ein Schiff in Übereinstimmung mit der Norm A5.1.3 Absatz 1 zertifiziert wird.

Mindestalter

Ärztliches Zeugnis

Befähigungen der Seeleute

[Ausweise der Seeleute]

Beschäftigungsverträge der Seeleute

[Inanspruchnahme eines bewilligten [und zugelassenen] privaten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienstes]

Arbeits- oder Ruhezeiten

Besatzungsstärke des Schiffes

Unterkunftsräume

Erholungseinrichtungen an Bord

Nahrungsmittel und Verpflegung

Gesundheit und Sicherheit und Unfallverhütung

Medizinische Betreuung an Bord

[Beschwerdeverfahren an Bord]

[Zahlung der Heuern]}

---

**{Anhang A5-II**

*(Siehe Bemerkung 36 Punkt 7 c) des Kommentars)*

**Seearbeitszeugnis**

*(Anmerkung: Diesem Zeugnis muß eine Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften beigelegt sein)*

Ausgestellt nach den Bestimmungen von Artikel V und Titel 5 des  
Seearbeitsübereinkommens, 2005 (im folgenden als „das Übereinkommen“  
bezeichnet), im Namen der Regierung von:

.....

(vollständige Bezeichnung des Staates, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist)

durch .....

(vollständige Bezeichnung und Anschrift der nach den Bestimmungen des  
Übereinkommens ordnungsgemäß ermächtigten zuständigen Person oder Organisation)

**Angaben zum Schiff**

Name des Schiffes .....

Unterscheidungssignal .....

Heimathafen .....

Datum der Registrierung .....

Bruttoraumgehalt .....

IMO-Nummer .....

Schiffstyp .....

Name und Anschrift des Reeders (im Sinne von Artikel II Absatz 1 j) des Übereinkommens)

.....

.....

Hiermit wird bescheinigt:

1. daß dieses Schiff in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Übereinkommens überprüft worden ist;
2. daß die in Anhang A5-I des Übereinkommens aufgeführten Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute den innerstaatlichen Vorschriften des vorstehend erwähnten Landes zur Durchführung des Übereinkommens entsprechen. Diese innerstaat-

---

lichen Vorschriften sind in der beigefügten Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften, Teil II, zusammengefaßt.

Dieses Zeugnis gilt bis ..... vorbehaltlich der Überprüfungen in Übereinstimmung mit den Normen A5.1.3 und A5.1.4 des Übereinkommens.

Dieses Zeugnis gilt nur, wenn die in ..... am ..... ausgestellte Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften beigefügt ist.

Die Überprüfung, auf der dieses Zeugnis beruht, wurde abgeschlossen am .....

Ausgestellt .....

Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten, der das Zeugnis ausstellt

(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Behörde)

---

Vermerke für die obligatorische Zwischenüberprüfung und etwaige zusätzliche Überprüfungen (falls erforderlich)

Hiermit wird bescheinigt, daß das Schiff in Übereinstimmung mit der Norm A5.1.4 des Übereinkommens überprüft worden ist und daß die in Anhang A5-I des Übereinkommens aufgeführten Arbeits- und Lebensbedingungen den innerstaatlichen Vorschriften des vorstehend erwähnten Landes zur Durchführung des Übereinkommens entsprechen.

*Zwischenüberprüfung:* ..... Unterzeichnet .....

(zwischen ..... (Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

dem zweiten und dem dritten ..... Ort .....

Jahrestag abzuschließen) ..... Datum .....

..... (Siegel bzw. Stempel der Behörde)

*Weitere Vermerke (falls erforderlich)*

Hiermit wird bescheinigt, daß das Schiff zwecks Nachprüfung, daß es die innerstaatlichen Vorschriften zur Durchführung des Übereinkommens weiterhin erfüllte, wie durch die Norm A3.1 Absatz 3 des Übereinkommens (erneute Eintragung im Schiffsregister oder wesentliche Veränderungen der Unterkunftsräume) vorgeschrieben, oder aus anderen Gründen Gegenstand einer zusätzlichen Überprüfung war.

*Zusätzliche Überprüfung:* ..... Unterzeichnet .....

(falls erforderlich) ..... (Unterschrift des ermächtigten Bediensteten

..... Ort .....

..... Datum .....

..... (Siegel bzw. Stempel der Behörde)

*Zusätzliche Überprüfung:* ..... Unterzeichnet .....

(falls erforderlich) ..... (Unterschrift des ermächtigten Bediensteten

..... Ort .....

..... Datum .....

..... (Siegel bzw. Stempel der Behörde)

*Zusätzliche Überprüfung:* ..... Unterzeichnet .....

(falls erforderlich) ..... (Unterschrift des ermächtigten Bediensteten

..... Ort .....

..... Datum .....

..... (Siegel bzw. Stempel der Behörde)}

**{Seearbeitsübereinkommen, 2005}**

**Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften – Teil I**

*(Anmerkung: Muß dem Seearbeitszeugnis des Schiffes beigelegt sein)*

Ausgestellt im Namen von: ..... (Name der zuständigen Stelle im Sinne von  
Artikel II Absatz 1 a) des Übereinkommens einfügen)

In bezug auf die Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens, 2005, wird das nachstehend bezeichnete Schiff:

<b>Name des Schiffs</b>	<b>IMO-Nummer</b>	<b>Bruttoraumgehalt</b>

in Übereinstimmung mit der Norm A5.1.3 des Übereinkommens unterhalten. Insbesondere:

1. Mindestalter (Regel 1.1) .....
2. Ärztliches Zeugnis (Regel 1.2) .....
3. Ausbildung und Befähigungen der Seeleute (Regel 1.3.) .....
- [4. Ausweise für Seeleute] (Regel 1.5) .....
5. Beschäftigungsverträge der Seeleute (Regel 2.1) .....
- [6. Inanspruchnahme eines bewilligten] [und zugelassenen] privaten  
Anwerbungs-/Arbeitsvermittlungsdienstes (Regel 1.4.) .....
7. Arbeits- oder Ruhezeiten (Regel 2.3) .....
8. Besatzungsstärke des Schiffes (Regel 2.7) .....
9. Unterkunftsräume (Regel 3.1) .....
10. Sozialeinrichtungen an Bord (Regel 3.1) .....
11. Nahrungsmittel und Verpflegung (Regel 3.2) .....
12. Gesundheit und Sicherheit und Unfallverhütung (Regel 4.3) .....
13. Medizinische Betreuung an Bord (Regel 4.1) .....
- [14. Beschwerdeverfahren an Bord] (Regel 5.1.5) .....
- [15. Zahlung der Heuern] (Regel 2.2) .....

---

Datum:.....

Ort: .....

(Siegel bzw. Stempel der zuständigen Stelle)

.....

Im wesentlichen gleichwertige Regelungen

*(Anmerkung: Nichtzutreffendes streichen)*

Die folgenden im wesentlichen gleichwertigen Regelungen, wie gemäß Artikel VI Absätze 3 und 4 des Übereinkommens vorgesehen, werden zur Kenntnis genommen:  
[gegebenenfalls Beschreibung einfügen]

.....

.....

Es sind keine gleichwertigen Regelungen gewährt worden .....

Name: .....

Titel: .....

Unterschrift: .....

Ort: .....

---

## **Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften – Teil II**

### *Erfüllung der innerstaatlichen Vorschriften zur Durchführung des Seearbeitsübereinkommens, 2005*

Ausgestellt im Namen von: .....<Name der zuständigen Stelle im Sinne  
von Artikel II Absatz 1 a) des Übereinkommens einfügen>

Der Unterzeichnete erklärt, daß die nachstehend aufgeführten innerstaatlichen Vorschriften zur Durchführung des Seearbeitsübereinkommens auf volle Erfüllung überprüft werden.

1. **Mindestalter** (Regel 1.1 des Übereinkommens und <Zusammenfassung und Quellenangabe der einschlägigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften und Darlegung etwaiger schiffsspezifischer Anforderungen>).
2. **Ärztliches Zeugnis** (Regel 1.2 des Übereinkommens und <Zusammenfassung und Quellenangabe der einschlägigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften und Darlegung etwaiger schiffsspezifischer Anforderungen>).
3. **Ausbildung und Befähigungen der Seeleute** (Regel 1.3. des Übereinkommens und <Zusammenfassung und Quellenangabe der einschlägigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften und Darlegung etwaiger schiffsspezifischer Anforderungen>).
4. **Ausweise für Seeleute** (Regel 1.5 des Übereinkommens und <Zusammenfassung und Quellenangabe der einschlägigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften und Darlegung etwaiger schiffsspezifischer Anforderungen>.)
5. **Beschäftigungsverträge der Seeleute** (Regel 2.1 des Übereinkommens und <Zusammenfassung und Quellenangabe der einschlägigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften und Darlegung etwaiger schiffsspezifischer Anforderungen>).
6. **Bescheinigung oder sonstiger Nachweis für die Inanspruchnahme eines bewilligten [zugelassenen] privaten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienstes für Seeleute** (Regel 1.4 des Übereinkommens und <Zusammenfassung und Quellenangabe der einschlägigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften und Darlegung etwaiger schiffsspezifischer Anforderungen [einschließlich des Namens und der Anschrift des in Anspruch genommenen zugelassenen Dienstes und des Mitglieds, das die Zulassung ausgestellt hat] >.)
7. **Arbeits- oder Ruhezeiten** (Regel 2.3 des Übereinkommens und <Zusammenfassung und Quellenangabe der einschlägigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften und Darlegung etwaiger schiffsspezifischer Anforderungen>).
8. **Besatzungsstärke des Schiffes** (Regel 2.7 des Übereinkommens und <Zusammenfassung und Quellenangabe der einschlägigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften und Darlegung etwaiger schiffsspezifischer Anforderungen>).
9. **Unterkunftsräume** (Regel 3.1 des Übereinkommens und <Zusammenfassung und Quellenangabe der einschlägigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften und Darlegung etwaiger schiffsspezifischer Anforderungen>).
10. **Erholungseinrichtungen an Bord** (Regel 3.1 des Übereinkommens und <Zusammenfassung und Quellenangabe der einschlägigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften und Darlegung etwaiger schiffsspezifischer Anforderungen>).

- 
- 11. Nahrungsmittel und Verpflegung** (Regel 3.2 des Übereinkommens und <Zusammenfassung und Quellenangabe der einschlägigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften und Darlegung etwaiger schiffsspezifischer Anforderungen>).
- 12. Gesundheit und Sicherheit und Unfallverhütung** (Regel 4.3 des Übereinkommens und <Zusammenfassung und Quellenangabe der einschlägigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften und Darlegung etwaiger schiffsspezifischer Anforderungen>).
- 13. Medizinische Betreuung an Bord** (Regel 4.1 des Übereinkommens und <Zusammenfassung und Quellenangabe der einschlägigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften und Darlegung etwaiger schiffsspezifischer Anforderungen>).
- [14. Beschwerdeverfahren an Bord** (Regel 5.1.5 des Übereinkommens und <Zusammenfassung und Quellenangabe der einschlägigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften und Darlegung etwaiger schiffsspezifischer Anforderungen>).]
- [15. Zahlung der Heuern** (Regel 2.2 des Übereinkommens und <Zusammenfassung und Quellenangabe der einschlägigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften und Darlegung etwaiger schiffsspezifischer Anforderungen>).]

---

**Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften – Teil III**

*Maßnahmen zur Sicherstellung der fortlaufenden Erfüllung der Anforderungen zwischen den Überprüfungen*

Die folgenden Maßnahmen sind vom Reeder <Name und kennzeichnende Angaben einfügen> getroffen worden, um die fortlaufende Erfüllung der Anforderungen zwischen den Überprüfungen sicherzustellen:

<Die Maßnahmen angeben, die vom Reeder getroffen worden sind, um die erstmalige und fortlaufende Erfüllung der Anforderungen für jeden der Punkte in Teil II sicherzustellen>

.....

Diese Maßnahmen sind von <Name der zuständigen Stelle oder Organisation einfügen> geprüft worden und genügen nach deren Feststellungen den unter a), b) und c) von Absatz 11 der Norm A5.1.3 dargelegten Zwecken in bezug auf Maßnahmen zur Sicherstellung der erstmaligen und fortlaufenden Erfüllung der Anforderungen in Teil II dieser Erklärung.

Name: .....

Titel: .....

Anschrift des Unternehmens: .....

Unterschrift: .....

Ort: .....

(Siegel bzw. Stempel der zuständigen Stelle).....}

---

**{Vorläufiges Seearbeitszeugnis**

*Ausgestellt nach den Bestimmungen von Artikel V und Titel 5 des  
Seearbeitsübereinkommens, 2005, im Namen der Regierung von:*

(vollständige Bezeichnung des Staates, dessen Flagge zu führen das Schiff berechtigt ist)

von .....

(vollständige Bezeichnung und Anschrift der zuständigen Person oder Organisation, die  
nach den Bestimmungen des Übereinkommens ordnungsgemäß ermächtigt ist)

**Angaben zum Schiff**

Name des Schiffes.....

Unterscheidungssignal.....

Heimathafen.....

Datum der Registrierung.....

Bruttoraumgehalt.....

IMO-Nummer.....

Schiffstyp.....

Name und Anschrift des Reeders (siehe Artikel II j) des Übereinkommens).....

Hiermit wird für die Zwecke von Absatz 7 der Norm A5.1.3 des Übereinkommens  
bescheinigt, daß

- a) eine Überprüfung ergeben hat, daß dieses Schiff den Anforderungen des Titels 3 des Übereinkommens für die Unterkunftsräume entspricht;
- b) der Reeder dem Unterzeichneten nachgewiesen hat, daß dieses Schiff angemessenen Verfahren zur Einhaltung des Übereinkommens unterliegt;
- c) der Kapitän mit den Anforderungen des Übereinkommens und den Verantwortlichkeiten für die Durchführung vertraut ist;
- d) [dem Unterzeichneten einschlägige Informationen zur Erstellung einer Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften vorgelegt worden sind.]

Dieses Zeugnis ist gültig bis ..... vorbehaltlich der Überprüfungen in  
Übereinstimmung mit den Normen A5.1.3 und A5.1.4.

Die unter a) genannte Überprüfung wurde abgeschlossen am .....

Ausgestellt in .....

---

(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten, der das Zeugnis ausstellt)

(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Behörde)}

---

## Anhang A5-III

(Siehe Bemerkung 37 Punkt 2 f) des Kommentars)

{ Allgemeine Bereiche, die einer detaillierten Überprüfung durch einen ermächtigten Bediensteten in einem Hafenstaat unterliegen, der eine Überprüfung gemäß der Norm A5.2.1 durchführt.

Mindestalter

Ärztliches Zeugnis

Befähigungen der Seeleute

[Ausweise für Seeleute]

Beschäftigungsverträge der Seeleute

[Inanspruchnahme eines bewilligten [zugelassenen] privaten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienstes]

Arbeits- oder Ruhezeiten

Besatzungsstärke des Schiffes

Unterkunftsräume

Erholungseinrichtungen an Bord

Nahrungsmittel und Verpflegung

Gesundheit und Sicherheit und Unfallverhütung

Medizinische Betreuung an Bord

[Beschwerdeverfahren an Bord]

[Zahlung der Heuern] }

---

## {Anhang B5-I

(Siehe Bemerkung 36 Punkt 7 c) des Kommentars)

Siehe Leitlinie B5.1.3 Absatz 5

MUSTER einer nationalen Erklärung

### **Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften – Teil II**

*Erfüllung der innerstaatlichen Normen zur Durchführung des  
Seearbeitsübereinkommens, 2005*

Ausgestellt im Namen von: ..... <Name der zuständigen Stelle im Sinne von  
Artikel II Absatz 1 a) des Übereinkommens einfügen>

Der Unterzeichnete erklärt, daß die nachstehenden innerstaatlichen Vorschriften zur  
Durchführung des Seearbeitsübereinkommens auf volle Erfüllung geprüft werden.

**1. Mindestalter** (Regel 1.1. des Übereinkommens und Schiffahrtsgesetz, Gesetz des  
Landes X, Abschnitt XY)

1.1 Auf dem Schiff darf niemand unter 16 Jahren beschäftigt werden.

1.2 Niemand unter 18 Jahren darf nachts arbeiten. (Die Programme und Bedin-  
gungen, unter denen Ausnahmen zulässig sind, werden in Anhang .... zu dieser  
Erklärung dargelegt. Der Begriff „Nacht“ umfaßt den Zeitraum zwischen 9 Uhr  
morgens und 6 Uhr abends, sofern die [Name der Verwaltung] nicht einen ande-  
ren Zeitraum genehmigt).

1.3 Niemand unter 18 Jahren darf mit den in Anhang .... hierzu aufgeführten Arten  
von Arbeit oder mit irgendeiner anderen Art von gefährlicher Arbeit beschäftigt  
werden.

1.4 Im Fall von Frachtschiffen darf niemand unter 18 Jahren irgendwelche Arbeiten  
in den Bereichen verrichten, die auf dem Schiffsplan (dieser Erklärung beizu-  
fügen) als „gefährliche Bereiche“ gekennzeichnet sind.

**2. Ärztliches Zeugnis** (Regel 1.2 des Übereinkommens und Schiffahrtsgesetz, Gesetz  
des Landes X, Abschnitt X)

Alle auf dem Schiff beschäftigten oder angeheuerten Personen müssen im Besitz eines  
gültigen ärztlichen Zeugnisses sein, in dem bescheinigt wird, daß sie für die Ver-  
richtung der Aufgaben, die sie auf See ausführen sollen, medizinisch tauglich sind.

**3. Ausbildung und Befähigungen der Seeleute** (Regel 1.3. des Übereinkommens und  
Schiffahrtsgesetz, Gesetz des Landes X, Abschnitt X)

Alle auf dem Schiff beschäftigten oder angeheuerten Personen müssen im Besitz  
gültiger und geeigneter Befähigungszeugnisse oder sonstiger geeigneter Befähigun-  
gen sein.

**[4. Ausweise für Seeleute** (Regel 1.5 des Übereinkommens und Schiffahrtsgesetz,  
Gesetz des Landes X, Abschnitt X)

---

Allen auf dem Schiff beschäftigten oder angeheuerten Personen muß auf Verlangen ein gültiger Ausweis für Seeleute ausgestellt worden sein.]

**5. [Dokument über] die Beschäftigungsverträge für Seeleute** (Regel 2.1 des Übereinkommens und Schiffahrtsgesetz, Gesetz des Landes X, Abschnitt Y)

An Bord des Schiffes müssen aktuelle Ausfertigungen der Beschäftigungsverträge für Seeleute vorhanden sein, die sich mit jeder auf dem Schiff beschäftigten oder angeheuerten Person befassen, entsprechend den Anforderungen in Anhang ... hierzu.

**6. Zulassung oder sonstiger Nachweis für die Inanspruchnahme eines bewilligten [zugelassenen] privaten Anwerbungs-/Arbeitsvermittlungsdienstes** (Regel 1.4 des Übereinkommens und Schiffahrtsgesetz, Gesetz des Landes X, Abschnitt Z)

[Die privaten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste, die für die Anwerbung von Seeleuten für eine Tätigkeit auf diesem Schiff in Anspruch genommen werden, müssen im Besitz einer Erlaubnis [und einer Zulassung] sein, aus der hervorgeht, daß sie in Übereinstimmung mit dem Seearbeitsübereinkommen, 2005, tätig sind.]

[\* Der Reeder sollte den Namen und die Anschrift des in Anspruch genommenen Dienstes angeben, einschließlich des Datums einer etwaigen Zulassung und des Namens und der Anschrift des Mitglieds, das für die Ausstellung der Zulassung verantwortlich ist]

**7. Arbeits- oder Ruhezeiten** (Regel 2.3 des Übereinkommens und Schiffahrtsgesetz, Gesetz des Landes X, Abschnitt M, Regel YY)

a) Die Arbeits- oder Ruhezeiten haben Anhang ... hierzu zu entsprechen.

b) Allen Seeleuten ist eine Aufstellung der planmäßigen Arbeitszeit auszuhändigen, und sie haben die tatsächlich von ihnen geleistete Arbeitszeit aufzuzeichnen. Diese Aufzeichnung ist von den Seeleuten zu unterzeichnen und muß zwecks Überprüfung bereitgehalten werden.

**8. Besatzungsstärke des Schiffes** (Regel 2.7 des Übereinkommens und Schiffahrtsgesetz, Gesetz des Landes X, Abschnitt M)

Das Schiff muß jederzeit in Übereinstimmung mit der Besatzungsliste bemannt sein, die als Anhang ... hierzu beigefügt ist.

**9. Unterkunftsräume** (Regel 3.1 des Übereinkommens und Schiffahrtsgesetz, Gesetz des Landes X, Abschnitt XX)

Die in Anhang ... hierzu im einzelnen aufgeführten genehmigten Unterkunftsräume sind zu unterhalten.

**10. Erholungseinrichtungen an Bord** (Regel 3.1 des Übereinkommens und Schiffahrtsgesetz, Gesetz des Landes X, Abschnitt YY)

Die Sozialeinrichtungen an Bord haben den Angaben in Anhang ... hierzu zu entsprechen.

**11. Nahrungsmittel und Verpflegung** (Regel 3.2 des Übereinkommens und Schiffahrtsgesetz, Gesetz des Landes X, Abschnitt X)

Die in Anhang ... hierzu dargelegten Anforderungen an die Nahrungsmittel und die Verpflegung sind einzuhalten.

---

**12. Gesundheit und Sicherheit und Unfallverhütung** (Regel 4.3 des Übereinkommens und *Schiffahrtsgesetz, Gesetz des Landes X, Abschnitt MM*)

*Dieses Schiff hat ein genehmigtes Arbeitsschutzmanagementsystem und hat einen Bordausschuß eingerichtet und Personal bezeichnet, das für die Sicherstellung der wirksamen Umsetzung und Überwachung des Systems verantwortlich ist.*

*Alle auf dem Schiff beschäftigten oder angeheuerten Personen, insbesondere Jugendliche, haben eine Ausbildung in Arbeitsschutz und Unfallverhütung erhalten.*

**13. Medizinische Betreuung an Bord** (Regel 4.1 des Übereinkommens und *Schiffahrtsgesetz, Gesetz des Landes X, Abschnitt NN*)

*Die medizinischen Einrichtungen und das ausgebildete Personal müssen der Liste... hierzu entsprechen.*

**14. Beschwerdeverfahren an Bord** (Regel 5.1.5 des Übereinkommens und *Schiffahrtsgesetz, Gesetz des Landes X, Abschnitt ZZ*).

*Jede auf dem Schiff beschäftigte oder angeheuerte Person kann beim Kapitän eine Beschwerde betreffend die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord einreichen.*

a) *Kann eine solche Beschwerde nicht an Bord des Schiffes oder beim Reeder behandelt oder beigelegt werden, kann der Beschwerdeführer [Erreichbarkeiten der zuständigen Stelle des Landes] oder einen ermächtigten Bediensteten in einem Hafen kontaktieren.*

b) *Über jede Beschwerde und die hierzu getroffenen Maßnahmen sind Aufzeichnungen aufzubewahren.]*

**15. Zahlung der Heuern** (Regel 2.2 des Übereinkommens und *Schiffahrtsgesetz, Gesetz des Landes X, Abschnitt PP*)

*Die Zahlung der Heuern gemäß den Beschäftigungsverträgen der Seeleute hat am oder vor dem XXX Tag oder Tage jedes Monats zu erfolgen.]*

---

## **{Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften – Teil III**

Beispiel für die Arten von Maßnahmen, die angenommen werden könnten

*Maßnahmen, die angenommen worden sind, um die fortlaufende Erfüllung der Anforderungen zwischen den Überprüfungen sicherzustellen*

Die folgenden Maßnahmen sind vom Reeder <Name und kennzeichnende Angaben einfügen> getroffen worden, um die fortlaufende Erfüllung der Anforderungen zwischen den Überprüfungen sicherzustellen.

1. *Für jedes neue Mitglied des Schiffspersonals hat der Kapitän oder der in seinem Namen handelnde Offizier neben dem Namen des Betreffenden auf der Liste der Seeleute {Besatzungsliste} folgendes zu vermerken: „den Absätzen 1.1., 2., 3., 4., 5. und 7. von Teil II dieser Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften wird entsprochen“.* gefolgt von seiner Unterschrift. *Dieser Vermerk hat eine Bescheinigung durch den Unterzeichner darzustellen, daß er anhand befriedigender Unterlagen persönlich nachgeprüft hat, daß der Betreffende die Anforderungen jedes der genannten Absätze erfüllt.*
2. *Mindestens einmal monatlich hat der Kapitän oder der in seinem Namen handelnde Offizier die Aufzeichnungen aller Seeleute über die in Absatz 7 a) von Teil II dieser Erklärung genannten Arbeitszeiten zu überprüfen und auf jeder Aufzeichnung zu vermerken: a) alle Ausnahmen von den Dienstplänen oder dem Nacharbeitsverbot, die genehmigt worden sind; und b) alle Verstöße gegen die Dienstpläne oder das Verbot. Auf diesen Vermerk haben die Unterschrift des Offiziers und das Datum der Überprüfung zu folgen. Eine getrennte Aufstellung: a) der genehmigten Ausnahmen unter Angabe der Gründe; und b) der Verstöße unter Angabe der getroffenen Abhilfemaßnahmen ist zu führen und zur Überprüfung bereitzuhalten.*
3. *Mindestens einmal wöchentlich hat der Kapitän oder der in seinem Namen handelnde Offizier gründlich zu überprüfen:*
  - a) *die Schiffsküche und die Bereiche für das Aufbewahren von Nahrungsmitteln und Wasser und die Proviantunterlagen;*
  - b) *die Erholungs- und Sozialeinrichtungen der Seeleute;*
  - c) *die Unterkunftsräume der Seeleute.*

*Über die Überprüfung und alle festgestellten Probleme und getroffenen Abhilfemaßnahmen sind Aufzeichnungen zu führen und zur Überprüfung bereitzuhalten. Die Aufzeichnungen haben den Vermerk zu enthalten, daß die Bedingungen an Bord des Schiffes die Anforderungen der Absätze 9, 10 und 11 von Teil II dieser Erklärung erfüllen.*

---

Diese Maßnahmen sind von <Name der zuständigen Stelle oder Organisation einfügen> geprüft worden und genügen nach deren Feststellungen den unter a), b) und c) von Absatz 11 der Norm A5.1.3 dargelegten Zwecken in bezug auf Maßnahmen zur Sicherstellung der erstmaligen und fortlaufenden Erfüllung der in Teil II dieser Erklärung dargelegten Anforderungen.

..... Name:.....

..... Titel:.....

..... Anschrift des Reeders.....

..... Unterschrift.....

..... Ort.....

..... (Siegel bzw. Stempel der Behörde)..... }