

INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

SEEARBEITSÜBEREINKOMMEN, 2006,  
in der geänderten Fassung

► einschließlich der Änderungen von 2018

**Konsolidierter Text, der vom Internationalen Arbeitsamt erstellt  
wurde, einschließlich der Änderungen der Jahre 2014 und 2016  
und 2018 am Code des Übereinkommens**

2020

# INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

---

## Inhalt

	Seite
<b>SEEARBEITSÜBEREINKOMMEN, 2006, in der geänderten Fassung</b>	<b>1</b>
Präambel .....	1
Allgemeine Verpflichtungen .....	3
Artikel I .....	3
Begriffsbestimmungen und Geltungsbereich .....	3
Artikel II .....	3
Grundlegende Rechte und Prinzipien .....	5
Artikel III .....	5
Beschäftigungs- und Sozialrechte der Seeleute .....	5
Artikel IV .....	5
Verantwortlichkeiten für die Durchführung und Durchsetzung .....	6
Artikel V .....	6
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 .....	11
Artikel XIV .....	11
Änderungen des Codes.....	12
Artikel XV .....	12
Verbindliche Sprachen .....	14
Artikel XVI .....	14
<b>Erläuternde Anmerkungen zu den Regeln und dem Code des Seearbeitsübereinkommens .....</b>	<b>15</b>
<b>DIE REGELN UND DER CODE .....</b>	<b>18</b>
<b>Titel 1. Mindestanforderungen für die Arbeit von Seeleuten auf Schiffen .....</b>	<b>19</b>
Regel 1.1 – Mindestalter .....	19
Regel 1.2 – Ärztliches Zeugnis .....	20
Regel 1.3 – Ausbildung und Befähigungen.....	22
Regel 1.4 – Anwerbung und Arbeitsvermittlung .....	22
<b>Titel 2. Beschäftigungsbedingungen .....</b>	<b>29</b>
Regel 2.1 – Beschäftigungsverträge für Seeleute.....	29
Regel 2.2 – Heuern.....	32
Regel 2.3 – Arbeitszeiten und Ruhezeiten .....	36
Regel 2.4 – Urlaubsanspruch .....	39
Regel 2.5 – Heimschaffung.....	41
Regel 2.6 – Entschädigung der Seeleute bei Schiffsverlust oder Schiffbruch.....	48
Regel 2.7 – Besatzungsstärke der Schiffe .....	49
Regel 2.8 – Berufliche Entwicklung und Qualifizierung sowie Beschäftigungschancen für Seeleute.....	50

<b>Titel 3. Unterkünfte, Freizeiteinrichtungen, Verpflegung einschliesslich Bedienung</b> .....	<b>52</b>
Regel 3.1 – Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen .....	52
Regel 3.2 – Verpflegung einschließlich Bedienung .....	65
<b>Titel 4. Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung, soziale Betreuung und Gewährleistung der Sozialen Sicherheit</b> ....	<b>68</b>
Regel 4.1 – Medizinische Betreuung an Bord und an Land.....	68
Regel 4.2 – Verpflichtungen der Reeder .....	73
Regel 4.3 – Schutz der Gesundheit und Sicherheit und Unfallverhütung .....	77
Regel 4.4 – Zugang zu Sozialeinrichtungen an Land.....	86
Regel 4.5 – Soziale Sicherheit.....	90
<b>Titel 5. Erfüllung und Durchsetzung</b> .....	<b>94</b>
Regel 5.1 – Verantwortlichkeiten des Flaggenstaats.....	94
Regel 5.1.1 – Allgemeine Grundsätze.....	94
Regel 5.1.2 – Ermächtigung anerkannter Organisationen.....	95
Regel 5.1.3 – Seearbeitszeugnis und Seearbeits-Konformitätserklärung .....	98
Regel 5.1.4 – Überprüfung und Durchsetzung.....	103
Regel 5.1.5 – Beschwerdeverfahren an Bord.....	108
Regel 5.1.6 – Seeunfälle.....	110
Regel 5.2 – Verantwortlichkeiten des Hafenstaates .....	110
Regel 5.2.1 – Überprüfungen im Hafen .....	110
Regel 5.2.2 – Verfahren für die Behandlung von Beschwerden von Seeleuten an Land.....	113
Regel 5.3 – Verantwortlichkeiten im Bereich der Vermittlung von Arbeitskräften .....	115
<b>Anhang A2-I</b> .....	<b>117</b>
<b>Anhang A4-I</b> .....	<b>118</b>
<b>Anhang B4-I</b> .....	<b>119</b>
<b>Anhang A5-I</b> .....	<b>120</b>
<b>Anhang A5-II</b> .....	<b>121</b>
<b>Anhang A5-III</b> .....	<b>132</b>
<b>Anhang B5-I – BEISPIEL einer nationalen Erklärung</b> .....	<b>133</b>

# INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

---

## **SEEARBEITSÜBEREINKOMMEN, 2006, in der geänderten Fassung**

**Von der Internationalen Arbeitskonferenz auf  
ihrer 94. Tagung (2006) angenommen  
Von der Internationalen Arbeitskonferenz auf  
ihrer 103. Tagung (2014) angenommene Änderungen  
Von der Internationalen Arbeitskonferenz auf  
ihrer 105. Tagung (2016) angenommene Änderungen  
Von der Internationalen Arbeitskonferenz auf  
ihrer 107. Tagung (2018) angenommene Änderungen**

### PRÄAMBEL

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,  
die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf ein-  
berufen wurde und am 7. Februar 2006 zu ihrer vierundneunzigsten 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 beste-  
henden internationalen Seearbeitsübereinkommen und -empfehlungen sowie  
die grundlegenden, in anderen internationalen Arbeitsübereinkommen enthalte-  
nen Prinzipien umfasst, insbesondere:

- dem Übereinkommen (Nr. 29) über Zwangsarbeit, 1930;
- dem Übereinkommen (Nr. 87) über die Vereinigungsfreiheit und den  
Schutz des Vereinigungsrechtes, 1948;
- dem Übereinkommen (Nr. 98) über das Vereinigungsrecht und das Recht  
zu Kollektivverhandlungen, 1949;
- dem Übereinkommen (Nr. 100) über die Gleichheit des Entgelts, 1951;
- dem Übereinkommen (Nr. 105) über die Abschaffung der Zwangsarbeit,  
1957;
- dem Übereinkommen (Nr. 111) über die Diskriminierung (Beschäftigung  
und Beruf), 1958;
- dem Übereinkommen (Nr. 138) über das Mindestalter, 1973,
- dem Übereinkommen (Nr. 182) über die schlimmsten Formen der Kinder-  
arbeit, 1999;

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

verweist auf die Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit, 1998;

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;

berücksichtigt, 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 Ausbildung 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 auf 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 unter anderem in Bezug auf die Arbeitsbedingungen, die Bemannung und die sozialen Angelegenheiten auf Schiffen unter seiner Flagge 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 oder der Empfehlung 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 und sich für eine wirksame Durchführung und Durchsetzung eignen sollte;

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

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

Die Konferenz nimmt heute, am dreiundzwanzigsten Februar 2006, das folgende Übereinkommen an, das als Seearbeitsübereinkommen, 2006, bezeichnet wird.

## ALLGEMEINE VERPFLICHTUNGEN

### *Artikel I*

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*

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

- (a) bedeutet der Begriff *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 und durchzusetzen;
- (b) bedeutet der Begriff *Seearbeits-Konformitätserklärung* die in Regel 5.1.3 genannte Erklärung;
- (c) bedeutet der Begriff *Bruttoraumzahl* den gemäß den Regeln für die Ermittlung der Raumzahlen berechneten Bruttoraumgehalt, die in Anhang I zu dem Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen, 1969, oder jedem Nachfolgeübereinkommen enthalten sind; für Schiffe, die dem von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation angenommenen vorläufigen System der Schiffsvermessung unterliegen, ist die Bruttoraumzahl diejenige, die im Internationalen Schiffsvermessungsbrief (1969) in der Spalte BEMERKUNGEN aufgeführt ist;
- (d) bedeutet der Begriff *Seearbeitszeugnis* das in Regel 5.1.3 genannte Zeugnis;
- (e) bezieht sich der Begriff *Anforderungen dieses Übereinkommens* auf die Anforderungen in diesen Artikeln, den Regeln und des Teils A des Codes dieses Übereinkommens;

- (f) bedeutet der Begriff *Seeleute* alle Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes, für das dieses Übereinkommen gilt, beschäftigt oder angeheuert sind oder arbeiten;
- (g) schließt der Begriff *Beschäftigungsvertrag für Seeleute* sowohl einen Arbeitsvertrag als auch einen Heuervertrag ein;
- (h) bedeutet der Begriff *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;
- (i) bedeutet der Begriff *Schiff* ein Schiff, das nicht ausschließlich auf Binnengewässern, in geschützten Gewässern oder in deren unmittelbarer Nähe oder in Gebieten verkehrt, die einer Hafenordnung unterliegen;
- (j) bedeutet der Begriff *Reeder* den Eigner des Schiffes oder jede andere Organisation oder Person, wie den Leiter, Agenten oder Bareboat-Charterer, die vom Reeder 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, ungeachtet dessen, ob andere Organisationen oder Personen bestimmte dieser Aufgaben oder Pflichten im Auftrag des Reeders erfüllen.

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. Sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird, gilt dieses Übereinkommen für alle Schiffe, gleich ob in öffentlichem oder privatem Eigentum, die gewöhnlich zu gewerblichen Tätigkeiten verwendet werden, ausgenommen Schiffe, die zur Fischerei oder zu ähnlichen Zwecken verwendet werden, und Schiffe traditioneller Bauweise wie Dauen und Dschunken. Dieses Übereinkommen gilt nicht für Kriegsschiffe oder Flottenhilfsschiffe.

5. Im Zweifelsfall hat die zuständige Stelle jedes Mitglieds nach Anhörung der in Betracht kommenden Verbände der Reeder und der Seeleute zu entscheiden, ob dieses Übereinkommen für ein Schiff oder eine bestimmte Gruppe von Schiffen gilt.

6. Falls die zuständige Stelle entscheidet, dass es zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht angemessen oder möglich wäre, bestimmte Einzelheiten des in Artikel VI Absatz 1 genannten Codes auf ein Schiff oder bestimmte Gruppen von Schiffen unter der Flagge des Mitglieds anzuwenden, gelten die einschlägigen Bestimmungen des Codes nicht, soweit der Gegenstand durch die innerstaatlichen Rechtsvorschriften, Gesamtarbeitsverträge oder sonstige Maßnahmen abweichend geregelt ist. Eine solche Entscheidung kann nur in Beratung mit den in Betracht kommenden

Verbänden der Reeder und der Seeleute und nur in Bezug auf Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 200, die nicht zu internationalen Reisen verwendet werden, getroffen werden.

7. Alle von einem Mitglied nach den Absätzen 3 oder 5 oder 6 dieses Artikels vorgenommenen Festlegungen sind dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes mitzuteilen, der sie den Mitgliedern der Organisation notifiziert.

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*

Jedes Mitglied hat sich zu vergewissern, dass die Bestimmungen seiner Gesetzgebung im Rahmen dieses Übereinkommens die grundlegenden Rechte 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;
- (d) die Beseitigung der Diskriminierung in Beschäftigung und Beruf.

## BESCHÄFTIGUNGS- UND SOZIALRECHTE DER SEELEUTE

### *Artikel IV*

1. Alle Seeleute haben das Recht auf einen sicheren und gefahrlosen 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, medizinische Betreuung, soziale Maßnahmen 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 innerstaatlichen Rechtsvorschriften, durch geltende Gesamtarbeitsverträge oder durch andere Maßnahmen oder in der Praxis erreicht werden.

VERANTWORTLICHKEITEN FÜR DIE DURCHFÜHRUNG  
UND DURCHSETZUNG

*Artikel V*

1. Jedes Mitglied hat die Rechtsvorschriften 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 wirksam seine Hoheitsgewalt und Kontrolle über die Schiffe unter seiner Flagge 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 Schiffe unter seiner Flagge ein Seearbeitszeugnis und eine Seearbeits-Konformitätserklärung mitführen, wie es dieses Übereinkommen vorschreibt.

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

5. Jedes Mitglied hat seine Hoheitsgewalt und Kontrolle über die Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste für Seeleute wirksam auszuüben, falls solche in seinem Gebiet bestehen.

6. Jedes Mitglied hat Verstöße gegen die Anforderungen dieses Übereinkommens zu untersagen und hat im Einklang mit dem internationalen Recht Zwangsmaßnahmen festzulegen oder die Annahme von Abhilfemaßnahmen gemäß seinen Gesetzen vorzuschreiben, die ausreichen, um von solchen Verstößen abzuhalten.

7. Jedes Mitglied hat seine Verantwortlichkeiten gemäß diesem Übereinkommen so zu erfüllen, dass sichergestellt wird, dass die Schiffe unter der Flagge eines Staates, der dieses Übereinkommen nicht ratifiziert hat, nicht günstiger behandelt werden als die Schiffe unter der Flagge eines Staates, der es ratifiziert hat.

REGELN UND TEIL A UND B DES CODES

*Artikel VI*

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

2. Jedes Mitglied verpflichtet sich, die in den Regeln dargelegten Rechte und Grundsätze zu achten und jede Regel so umzusetzen, wie dies in den entsprechenden Bestimmungen des Teils A des Codes vorgesehen ist. Außerdem hat das Mitglied die 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 Rechte und Grundsätze in der in Teil A des Codes dargelegten Weise zu verwirklichen, kann, soweit in diesem Übereinkommen nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird, Teil A durch Bestimmungen in seinen Rechtsvorschriften oder sonstige Maßnahmen umsetzen, die den Bestimmungen des Teils A im Wesentlichen gleichwertig sind.

4. Ausschließlich für den Zweck des Absatzes 3 dieses Artikels gelten ein Gesetz, eine Regel, ein Gesamtarbeitsvertrag oder eine sonstige Durchführungsmaßnahme im Rahmen dieses Übereinkommens als im Wesentlichen gleichwertig, wenn sich das Mitglied vergewissert hat, dass

- (a) sie der vollen Erreichung des allgemeinen Ziels und Zwecks der Bestimmung oder Bestimmungen von Teil A des betreffenden Codes förderlich sind;
- (b) sie die Bestimmung oder Bestimmungen von Teil A des betreffenden Codes durchführen.

#### BERATUNG MIT DEN VERBÄNDEN DER REEDER UND DER SEELEUTE

##### *Artikel VII*

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

#### INKRAFTTRETEN

##### *Artikel VIII*

1. Die förmlichen Ratifikationen dieses Übereinkommens sind dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes zur Eintragung mitzuteilen.

2. Dieses Übereinkommen bindet nur diejenigen Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation, deren Ratifikation durch den Generaldirektor eingetragen ist.

3. Dieses Übereinkommen tritt in Kraft zwölf Monate, nachdem die Ratifikationen von mindestens 30 Mitgliedern eingetragen worden sind, die zusammen über eine Bruttoreaumzahl von mindestens 33 Prozent der Welthandelsflotte verfügen.

4. In der Folge tritt dieses Übereinkommen für jedes Mitglied zwölf Monate nach der Eintragung seiner Ratifikation in Kraft.

## KÜNDIGUNG

### *Artikel IX*

1. Ein Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, kann es 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.

2. Jedes Mitglied, das binnen eines Jahres nach Ablauf der in Absatz 1 dieses Artikels 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 eines neuen Zeitraums von zehn Jahren nach Maßgabe dieses Artikels kündigen.

## WIRKUNG DES INKRAFTTRETENS

### *Artikel X*

Durch dieses Übereinkommen werden die folgenden Übereinkommen neu gefasst:

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 (Seeschiffahrt), 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), 1936

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

- Übereinkommen (Nr. 69) über den Befähigungsausweis für Schiffsköche, 1946
- Übereinkommen (Nr. 70) über die Soziale Sicherheit der Schiffleute, 1946
- Übereinkommen (Nr. 72) über den bezahlten Urlaub der Schiffleute, 1946
- Übereinkommen (Nr. 73) über die ärztliche Untersuchung der Schiffleute, 1946
- Übereinkommen (Nr. 74) über die Befähigungsausweise der Vollmatrosen, 1946
- Übereinkommen (Nr. 75) über die Quarterräume 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 Schiffleute (Neufassung), 1949
- Übereinkommen (Nr. 92) über die Quarterräume 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 Quarterräume 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
- Protokoll von 1996 zum 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, Annahmen und Kündigungen dieses Übereinkommens.

2. Der Generaldirektor wird die Mitglieder der Organisation, wenn die in Artikel VIII Absatz 3 vorgesehenen Voraussetzungen erfüllt sind, auf den Zeitpunkt aufmerksam machen, zu dem dieses Übereinkommen in Kraft tritt.

### *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 gemäß diesem Übereinkommen eingetragenen Ratifikationen, Annahmen und Kündigungen.

## DREIGLIEDRIGER SONDERAUSSCHUSS

### *Artikel XIII*

1. Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes lässt die Wirksamkeit 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 der Regierung jedes Mitglieds, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, benannten Vertretern und den vom Verwaltungsrat nach Anhörung des Paritätischen Seeschiffahrtsausschusses 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 Stellen 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*

1. Änderungen jeder der Bestimmungen dieses Übereinkommens können von der Allgemeinen Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation 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. Mitgliedern, deren Ratifikationen dieses Übereinkommens vor der Annahme der Änderung eingetragen worden sind, wird der Wortlaut der Änderung zur Ratifizierung übermittelt.

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

4. Eine Änderung gilt an dem Tag als angenommen, an dem die Ratifikationen der Änderung oder des Übereinkommens in der geänderten Fassung von mindestens 30 Mitgliedern, die zusammen über eine Bruttoreaumzahl von mindestens 33 Prozent der Welthandelsflotte verfügen, eingetragen worden sind.

5. Eine im Rahmen des Artikels 19 der Verfassung angenommene Änderung ist nur für diejenigen Mitglieder der Organisation verbindlich, deren Ratifikationen beim Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes eingetragen worden sind.

6. Für jedes in Absatz 2 dieses Artikels genannte Mitglied tritt die Änderung zwölf Monate nach dem in Absatz 4 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. Vorbehaltlich Absatz 9 dieses Artikels tritt für die in Absatz 3 dieses Artikels genannten Mitglieder das Übereinkommen in der geänderten Fassung zwölf Monate nach dem in Absatz 4 dieses Artikels genannten Annahmezeitpunkt oder zwölf Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem ihre Ratifikationen des Übereinkommens eingetragen worden sind, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt.

8. Für diejenigen Mitglieder, deren Ratifikation dieses Übereinkommens vor der Annahme einer Änderung eingetragen wurde, die aber die Änderung nicht ratifiziert haben, bleibt dieses Übereinkommen ohne die betreffende Änderung in Kraft.

9. Ein Mitglied, dessen Ratifikation dieses Übereinkommens nach der Annahme der Änderung, aber vor dem in Absatz 4 dieses Artikels genannten Zeitpunkt eingetragen wird, kann in einer der Ratifikationsurkunde beigefügten Erklärung angeben, dass sich seine Ratifikation auf das Übereinkommen ohne die betreffende Änderung bezieht. Im Fall einer Ratifikation mit einer solchen Erklärung tritt das Übereinkommen für das betreffende Mitglied 12 Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die Ratifikation eingetragen wurde. Ist einer Ratifikationsurkunde keine solche Erklärung beigefügt oder wird die Ratifikation zu oder nach dem in Absatz 4 genannten Zeitpunkt eingetragen, so tritt das Übereinkommen für das

betreffende Mitglied 12 Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die Ratifikation eingetragen wurde, und nach seinem Inkrafttreten gemäß Absatz 7 dieses Artikels ist die Änderung für das betreffende Mitglied verbindlich, sofern die Änderung nichts anderes bestimmt.

## ÄNDERUNGEN DES CODES

### *Artikel XV*

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

2. Eine Änderung des Codes kann dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes 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 Ausschuss berufen worden sind. Eine von einer Regierung vorgeschlagene Änderung muss von mindestens fünf Regierungen von Mitgliedern, 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 der Änderungsvorschlag den Anforderungen von Absatz 2 dieses Artikels genügt, übermittelt der Generaldirektor den Vorschlag, zusammen mit allen als geeignet erachteten Bemerkungen oder Anregungen, unverzüglich an alle Mitglieder der Organisation mit dem Ersuchen, ihre Bemerkungen oder Anregungen zu dem Vorschlag 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 festgesetzt wird, zu übermitteln.

4. Nach Ablauf des in Absatz 3 dieses Artikels genannten Zeitraums wird der Vorschlag, zusammen mit einer Zusammenfassung der von den Mitgliedern gemäß diesem Absatz gegebenenfalls vorgebrachten 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;
- (b) eine Mehrheit von mindestens zwei Dritteln der Ausschussmitglieder für die Änderung stimmt;
- (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 Absatz 4 dieses Artikels angenommenen Änderungen werden der 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 der Ausschuss dies wünscht.

6. Die von der Konferenz gebilligten Änderungen werden vom Generaldirektor jedem der Mitglieder notifiziert, deren Ratifikationen dieses Übereinkommens vor dem Zeitpunkt einer solchen Billigung durch die Konferenz eingetragen worden sind. 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 formell geäußerten 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 40 Prozent der Mitglieder erhalten hat, die das Übereinkommen ratifiziert haben und auf die nicht weniger als 40 Prozent der Bruttoreizahl der Mitglieder entfallen, die das Übereinkommen ratifiziert haben.

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 Absatz 7 dieses Artikels formell geäußert hatten und die dieses Nichteinverständnis nicht gemäß Absatz 11 zurückgenommen haben. Jedoch

- (a) kann vor Ablauf der vorgeschriebenen Frist jedes ratifizierende Mitglied dem Generaldirektor mitteilen, dass es erst nach einer späteren ausdrücklichen Notifizierung seiner Annahme an die Änderung gebunden sein wird;
- (b) kann vor dem Inkrafttreten der Änderung jedes ratifizierende Mitglied dem Generaldirektor mitteilen, dass es diese Änderung für einen bestimmten Zeitraum nicht umsetzen wird.

9. Eine Änderung, die Gegenstand einer in Absatz 8 Buchstabe a) dieses Artikels genannten Mitteilung ist, tritt für das Mitglied, das eine solche Mitteilung gemacht hat, sechs Monate nachdem das Mitglied 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 Buchstabe b) dieses Artikels genannte Frist darf ein Jahr ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung oder eine von der Konferenz zum Zeitpunkt der Billigung der Änderung festgesetzte längere Frist nicht überschreiten.

11. Ein Mitglied, das sein Nichteinverständnis mit einer Änderung formell geäußert hat, kann sein Nichteinverständnis jederzeit zurücknehmen. Wird dem Generaldirektor eine solche Rücknahme 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. Soweit sich ein Seearbeitszeugnis auf Angelegenheiten bezieht, die durch eine Änderung des Übereinkommens erfasst werden, die in Kraft getreten ist:

- (a) ist ein Mitglied, das diese Änderung angenommen hat, nicht verpflichtet, die Vergünstigung des Übereinkommens in Bezug auf Seearbeitszeugnisse zu gewähren, die Schiffen ausgestellt worden sind, die unter der Flagge eines anderen Mitglieds fahren, das
  - (i) nach Absatz 7 dieses Artikels formell sein Nichteinverständnis mit der Änderung geäußert hat und dieses Nichteinverständnis nicht zurückgenommen hat; oder
  - (ii) nach Artikel 8 Buchstabe a) dieses Artikels mitgeteilt hat, dass seine Annahme unter dem Vorbehalt seiner späteren ausdrücklichen Notifizierung steht und die Änderung nicht angenommen hat
- (b) hat ein Mitglied, das die Änderung angenommen hat, die Vergünstigung des Übereinkommens in Bezug auf die Seearbeitszeugnisse zu gewähren, die Schiffen ausgestellt worden sind, die unter der Flagge eines anderen Mitglieds fahren, das nach Absatz 8 Buchstabe b) dieses Artikels mitgeteilt hat, dass es diese Änderung für die im Einklang mit Absatz 10 dieses Artikels genannten Zeitraum nicht in Kraft setzen wird.

#### VERBINDLICHE SPRACHEN

#### *Artikel XVI*

Der französische und englische Wortlaut dieses Übereinkommens sind in gleicher Weise verbindlich.

## **ERLÄUTERENDE ANMERKUNGEN ZU DEN REGELN UND DEM CODE DES SEEARBEITSÜBEREINKOMMENS**

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 grundlegenden Rechte und Prinzipien sowie die grundlegenden Verpflichtungen der Mitglieder dar, die das Übereinkommen ratifizieren. Die Artikel und Regeln können von der 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. 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 die folgenden fünf Titel gegliedert:

*Titel 1:* Mindestanforderungen für die Arbeit von Seeleuten auf Schiffen

*Titel 2:* Beschäftigungsbedingungen

*Titel 3:* Unterkünfte, Freizeiteinrichtungen, Verpflegung einschließlich Bedienung

*Titel 4:* Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung, soziale Betreuung und Gewährleistung der sozialen Sicherheit

*Titel 5:* Erfüllung und Durchsetzung

6. Jeder Titel enthält Gruppen von Bestimmungen, die sich auf ein bestimmtes Recht oder Prinzip (oder eine bestimmte Durchsetzungsmaßnahme in Titel 5) beziehen, mit zusammenhängender Nummerierung. 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 Rechten und Prinzipien festzulegen;
- (b) durch den Code ein erhebliches Maß an Flexibilität bei der Art und Weise zu ermöglichen, wie die Mitglieder diese Rechte und Prinzipien umsetzen;
- (c) durch Titel 5 sicherzustellen, dass die Rechte und Prinzipien 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 Mitglieder, die dieses Übereinkommen ratifiziert haben, 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 alle Schiffe verpflichtet, unverzüglichen Zugang zu den notwendigen Medikamenten für die medizinische Betreuung an Bord (Absatz 1 Buchstabe b)) zu gewähren und „eine Schiffsapotheke mitzuführen“ (Absatz 4 Buchstabe a)). Die Erfüllung dieser letztgenannten Verpflichtung in gutem Glauben bedeutet eindeutig mehr, als dass auf jedem Schiff lediglich eine Schiffsapotheke vorhanden ist. Genauere Angaben zu den damit verbundenen Anforderungen, um sicherzustellen, dass der Inhalt der Schiffsapotheke ordnungsgemäß aufbewahrt, verwendet und in Stand gehalten wird, sind in der entsprechenden Leitlinie B4.1.1 (Absatz 4) enthalten.

10. Die Mitglieder, die dieses Übereinkommen ratifiziert haben, sind an die betreffenden Leitlinien 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 Schiffsapotheke, 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 Leitlinien 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.

# **DIE REGELN UND DER CODE**

## **TITEL 1. MINDESTANFORDERUNGEN FÜR DIE ARBEIT VON SEELEUTEN AUF SCHIFFEN**

### ***Regel 1.1 – Mindestalter***

*Zweck: Sicherzustellen, dass Personen unterhalb des Mindestalters nicht auf Schiffen tätig werden*

1. Personen unterhalb des Mindestalters dürfen nicht auf Schiffen beschäftigt oder angeheuert werden oder arbeiten.
2. Zum Zeitpunkt des erstmaligen Inkrafttretens des Übereinkommens beträgt das Mindestalter 16 Jahre.
3. Für bestimmte im Code geregelte Fälle gilt ein höheres Mindestalter.

### ***Norm A1.1 – Mindestalter***

1. Die Beschäftigung, Anheuerung oder Arbeit von Personen unter 16 Jahren ist verboten.
2. Nachtarbeit von Seeleuten unter 18 Jahren ist verboten. Im Sinne dieser Norm ist der Begriff „Nacht“ nach der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis zu bestimmen. Als „Nacht“ gilt ein Zeitraum von mindestens neun aufeinanderfolgenden Stunden, der die Zeit zwischen Mitternacht und fünf Uhr morgens einschließt.
3. Die zuständige Stelle kann von der strikten Einhaltung 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 die Arbeit sich nicht nachteilig auf ihre Gesundheit oder ihr Wohlbefinden auswirkt.
4. Die Beschäftigung, Anheuerung oder Arbeit von Seeleuten unter 18 Jahren ist verboten, wenn diese Arbeiten ihre Gesundheit oder Sicherheit gefährden können. Diese Arbeiten sind durch Normen der innerstaatlichen Rechtsvorschriften oder durch die zuständige Stelle nach Beratung mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute im Einklang mit den einschlägigen internationalen Normen zu bestimmen.

### **Leitlinie B1.1 – Mindestalter**

1. Bei der Regelung der Arbeits- und Lebensbedingungen sollten die Mitglieder den Bedürfnissen von Jugendlichen unter 18 Jahren besondere Aufmerksamkeit schenken.

### *Regel 1.2 – Ärztliches Zeugnis*

*Zweck: Sicherzustellen, dass alle Seeleute für die auf See zu verrichtende Tätigkeit medizinisch tauglich sind*

1. Seeleute dürfen auf einem Schiff nicht ohne ein Zeugnis arbeiten, in welchem ihre medizinische Tauglichkeit für ihre Tätigkeit festgestellt ist.
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 zu verrichtende 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 gebührender Berücksichtigung der in Teil B dieses Codes genannten anwendbaren 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.

3. Das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, 1978, in der geänderten Fassung (STCW) bleibt von dieser Norm unberührt. Die zuständige Stelle hat ein ärztliches Zeugnis, das nach den Anforderungen des STCW ausgestellt worden ist, für Zwecke der Regel 1.2 anzuerkennen. Bei Seeleuten, die nicht in den Geltungsbereich des STCW 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 als qualifiziert anerkannten Person auszustellen. Die Ärzte müssen völlige fachliche Unabhängigkeit genießen und dürfen sich bei der Durchführung der ärztlichen Untersuchungsverfahren nur von ihrem medizinischen Fachurteil leiten lassen.

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

6. Jedes ärztliche Zeugnis hat insbesondere Angaben darüber zu enthalten,
- (a) dass das Hör- und Sehvermögen der betreffenden Seeleute und die Farbentüchtigkeit, wenn Seeleute in Dienstzweigen beschäftigt werden sollen, in denen ihre Tauglichkeit für die zu leistenden Aufgaben bei Farbenblindheit beeinträchtigt wird, sämtlich zufriedenstellend sind;

- (b) dass die betreffenden Seeleute 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.

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

- (a) die Geltungsdauer des ärztlichen Zeugnisses höchstens zwei Jahre, es sei denn, die Seeleute sind jünger als 18 Jahre; in diesem Fall beträgt die Geltungsdauer ein Jahr;
- (b) die Geltungsdauer eines Zeugnisses, das die Farbentüchtigkeit betrifft, höchstens sechs Jahre.

8. In dringenden Fällen kann die zuständige Stelle die Beschäftigung von Seeleuten ohne gültiges ärztliches Zeugnis für eine Reise bis zum nächsten Anlaufhafen, im dem sie ein ärztliches Zeugnis durch einen qualifizierten Arzt erhalten können, mit der Maßgabe zulassen, dass

- (a) die Dauer einer solchen Zulassung drei Monate nicht überschreitet;
- (b) die betreffenden Seeleute im Besitz eines nicht mehr gültigen ärztlichen Zeugnisses jüngsten Datums sind.

9. Läuft die Gültigkeitsdauer eines Zeugnisses während einer Reise ab, bleibt es gültig bis der nächste Hafen angelaufen wird, in dem die Seeleute ein ärztliches Zeugnis von einem qualifizierten Arzt erhalten können, mit der Maßgabe, dass dieser Zeitraum drei Monate nicht überschreiten darf.

10. Die ärztlichen Zeugnisse für Seeleute auf Schiffen, die normalerweise zu internationalen Reisen verwendet werden, müssen mindestens auf Englisch ausgestellt werden.

## 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 Tauglichkeitsuntersuchungen von aktiven und angehenden Seeleuten zu tun haben, sollten die *IAA/WHO-Richtlinien für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute vor Aufnahme der Beschäftigung auf See und in regelmäßigen Zeitabständen*, einschließlich aller späterer Neufassungen, und alle sonstigen von der Internationalen Arbeitsorganisation, der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation und der Weltgesundheitsorganisation veröffentlichten einschlägigen internationalen Richtlinien berücksichtigen.

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

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

1. Um an Bord eines Schiffes zu arbeiten, müssen Seeleute für ihre Aufgaben ausgebildet sein oder die erforderlichen Befähigungsnachweise besitzen oder in sonstiger Weise qualifiziert sein.
2. Seeleuten darf die Tätigkeit auf einem Schiff nicht gestattet werden, solange sie keinen Schiffssicherheitslehrgang erfolgreich abgeschlossen haben.
3. Die in Übereinstimmung mit den verbindlichen Instrumenten der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation durchgeführten Ausbildungen und ausgestellten Befähigungsnachweise erfüllen die Anforderungen nach den Absätzen 1 und 2 dieser Regel.
4. Jedes Mitglied, das zum Zeitpunkt seiner Ratifikation dieses Übereinkommens durch das Übereinkommen (Nr. 74) über die Befähigungsausweise der Vollmatrosen, 1946, gebunden war, hat die Verpflichtungen aus jenem Übereinkommen weiterhin zu erfüllen, bis von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation verbindliche Bestimmungen über dessen Gegenstand angenommen worden und in Kraft getreten sind, oder bis fünf Jahre seit dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens gemäß Artikel VIII Absatz 3 vergangen sind, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt.

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

***Zweck: Sicherzustellen, dass Seeleute Zugang zu einem wirksamen und gut geregelten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungssystem haben***

1. Alle Seeleute müssen Zugang zu einem wirksamen, angemessenen und transparenten System haben, das es ihnen ermöglicht, für sie unentgeltlich eine Beschäftigung auf einem Schiff zu finden.
2. Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste für Seeleute, die im Hoheitsgebiet eines Mitglieds tätig sind, haben den im Code enthaltenen Normen zu entsprechen.
3. Jedes Mitglied hat in Bezug auf Seeleute, die auf Schiffen unter seiner Flagge tätig sind, vorzuschreiben, dass Reeder, die Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste für Seeleute in Anspruch nehmen, die sich in Ländern oder Gebieten befinden, in denen dieses Übereinkommen nicht durchgeführt wird, sicherstellen, dass diese Dienste den im Code enthaltenen Anforderungen entsprechen.

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

1. Jedes Mitglied, das einen öffentlichen Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienst betreibt, hat 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, deren Hauptzweck die Anwerbung und Vermittlung von Seeleuten ist oder die eine erhebliche Anzahl von Seeleuten anwerben und vermitteln, dürfen diese nur in Übereinstimmung mit einem vereinheitlichten Bewilligungs- oder Zulassungssystem oder einer anderen Art der Regulierung betrieben werden. Dieses System darf nur nach Beratung mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute eingerichtet, geändert oder umgestellt werden. Im Zweifelsfall hat die zuständige Stelle jedes Mitglieds nach Anhörung der in Betracht kommenden Verbände der Reeder und der Seeleute zu entscheiden, ob dieses Übereinkommen auf private Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste Anwendung findet. Eine übermäßige Ausbreitung solcher privater Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste darf nicht gefördert werden.

3. Die Bestimmungen von Absatz 2 dieser Norm gelten auch, soweit sie von der zuständigen Stelle in Beratung mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute als angemessen beurteilt werden, im Fall von Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdiensten, die von einem Seeleuterverband im Gebiet eines Mitglieds zur Vermittlung von Seeleuten, die Staatsangehörige dieses Mitglieds sind, auf Schiffen unter seiner Flagge betrieben werden. Die Dienste, für die dieser Absatz gilt, sind diejenigen, die die folgenden Voraussetzungen erfüllen:

- (a) der Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienst wird gemäß einem zwischen diesem Verband und einem Reeder geschlossenen Gesamtarbeitsvertrag betrieben;
- (b) sowohl der Seeleuterverband als auch der Reeder sind im Gebiet des Mitglieds ansässig;
- (c) das Mitglied verfügt über innerstaatliche Rechtsvorschriften oder ein Verfahren für die Genehmigung oder Eintragung des Gesamtarbeitsvertrags, die den Betrieb des Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienstes gestatten;
- (d) der Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienst wird ordnungsgemäß betrieben, und es bestehen Maßnahmen zum Schutz und zur Förderung der Beschäftigungsrechte der Seeleute, die jenen vergleichbar sind, die in Absatz 5 dieser Norm vorgesehen sind.

4. 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 der Dienst Teil eines öffentlichen Arbeitsvermittlungsdienstes für alle Arbeitnehmer und Arbeitgeber ist oder mit diesem koordiniert ist; oder
- (b) verpflichteten sie ein Mitglied zur Einrichtung eines Systems von privaten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdiensten in seinem Hoheitsgebiet.

5. Ein Mitglied, das ein in Absatz 2 dieser Norm genanntes System einrichtet, hat durch seine innerstaatlichen Rechtsvorschriften 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;
- (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, des nationalen Seefahrtbuchs und eines Reisepasses oder ähnlichen persönlichen Reiseausweises, nicht jedoch die Kosten für Visa, die vom Reeder zu tragen sind;
- (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;
  - (ii) gewährleisten, dass 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 der Beschäftigungsverträge erhalten;
  - (iii) sich vergewissern, dass alle durch sie angeworbenen oder vermittelten Seeleute qualifiziert sind, die für die betreffende Tätigkeit erforderlichen Dokumente besitzen und die Beschäftigungsverträge den geltenden Rechtsvorschriften und einem etwaigen Gesamtarbeitsvertrag, der Bestandteil des Beschäftigungsvertrags ist, 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;
  - (v) jede Beschwerde betreffend ihre Tätigkeiten prüfen und darauf reagieren und die zuständige Stelle von jeder nicht geregelten Beschwerde in Kenntnis setzen;
  - (vi) ein Schutzsystem mittels einer Versicherung oder einer gleichwertigen geeigneten Maßnahme einrichten, 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.

6. Die zuständige Stelle hat alle im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitglieds tätigen Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste genau zu überwachen und zu kontrollieren. Konzessionen oder Bewilligungen oder ähnliche Zulassungen für die Tätigkeiten von privaten Diensten im Hoheitsgebiet werden erst erteilt oder erneuert, nachdem festgestellt worden ist, dass der betreffende Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienst für Seeleute den Anforderungen der innerstaatlichen Rechtsvorschriften entspricht.

7. Die zuständige Stelle hat sicherzustellen, dass angemessene Einrichtungen und Verfahren für die Untersuchung, falls erforderlich, von Beschwerden über die Tätigkeiten von Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdiensten bestehen, an denen gegebenenfalls Vertreter der Reeder und der Seeleute beteiligt werden.

8. 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 Staats 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 Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, 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.

9. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, hat vorzuschreiben, dass Reeder von Schiffen unter seiner Flagge, die Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste für Seeleute mit Sitz in Ländern oder Gebieten nutzen, in denen dieses Übereinkommen nicht durchgeführt wird, soweit wie möglich sicherstellen, dass diese Dienste den Anforderungen dieser Norm entsprechen.

10. Diese Norm ist nicht so auszulegen, als würden dadurch die Pflichten und Verantwortlichkeiten des Reeders oder eines Mitglieds hinsichtlich der Schiffe unter seiner Flagge verringert.

## Leitlinie B1.4 – Anwerbung und Arbeitsvermittlung

### Leitlinie B1.4.1 – Organisatorische und operative Leitlinien

1. Bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen nach der Norm A1.4 Absatz 1 sollte die zuständige Stelle erwägen:

- (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 Schiffsbetrieb und die Verhütung 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 Tätigkeit der öffentlichen Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste zu treffen, soweit solche bestehen;
- (d) unter gebührender Berücksichtigung des Rechts auf 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 ein Verfahren 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 des Seeschiffahrtssektors, 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 oder des Geschlechts zulässig ist;
- (f) sicherzustellen, dass das Personal, das verantwortlich ist für die Beaufsichtigung der öffentlichen und privaten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste für Besatzungsmitglieder, die für den sicheren Schiffsbetrieb und die Verhütung von Umweltverschmutzungen verantwortlich sind, eine angemessene Ausbildung besitzt, samt anerkannter Seefahrtszeiten und einschlägiger Kenntnisse über den Seeschiffahrtssektor, einschließlich der internationalen Seeschiffahrtsinstrumente über Ausbildung, Befähigungsnachweise und Arbeitsnormen;
- (g) für diese Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste Tätigkeitsnormen vorzuschreiben oder zu genehmigen und die Annahme von Verhaltens- und Ehrenkodizes zu fördern;
- (h) eine fortlaufende Aufsicht des Genehmigungs- oder Zertifizierungssystems auf der Grundlage eines Systems von Qualitätsnormen zu fördern.

2. Bei der Einrichtung des in der Norm A1.4 Absatz 2 genannten Systems sollte jedes Mitglied erwägen, von den in seinem Hoheitsgebiet eingerichteten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdiensten zu verlangen, dass sie nachprüfbar Verfahren entwickeln und aufrechterhalten. Diese Verfahren für private Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste für Seeleute und, soweit anwendbar für öffentliche Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste für Seeleute, sollten sich auf Folgendes erstrecken:

- (a) ärztliche Untersuchungen, Ausweise für Seeleute und sonstige Formalitäten, die sie erfüllen müssen, um eine Beschäftigung zu erhalten;
- (b) Führung vollständiger Unterlagen über die durch ihr Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungssystem erfassten Seeleute, unter gebührender Berücksichtigung des Rechts auf Privatsphäre und der Notwendigkeit des Schutzes der Vertraulichkeit, die mindestens Folgendes umfassen sollten:
  - (i) Qualifikationen der Seeleute;
  - (ii) Beschäftigungsnachweise;

- (iii) beschäftigungsrelevante persönliche Angaben;
- (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, die sicherstellen, 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, die verhindern, dass durch die Zahlung von Heuervorschüssen 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, die sicherstellen, 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, die sicherstellen, dass Ersuchen um Informationen oder Rat durch die Familien von Seeleuten, während die Seeleute auf See sind, unverzüglich, wohlwollend und unentgeltlich behandelt werden;
- (k) Nachprüfung, dass die Arbeitsbedingungen auf den Schiffen, auf die Seeleute vermittelt werden, 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 den geltenden Rechtsvorschriften oder Gesamtarbeitsverträgen entsprechen.

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

- (a) den systematischen Informationsaustausch über den Seeschifffahrtssektor und den Arbeitsmarkt für Seeleute auf bilateraler, regionaler und multilateraler Basis;

- (b) den Informationsaustausch über die Seearbeitsgesetzgebung;
- (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;
- (e) die Arbeitskräfteplanung unter Berücksichtigung des Angebots an Seeleuten und der Nachfrage nach Seeleuten sowie der Bedürfnisse des Seeschiffahrtssektors.

## TITEL 2. BESCHÄFTIGUNGSBEDINGUNGEN

### *Regel 2.1 – Beschäftigungsverträge für Seeleute*

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

1. Die Beschäftigungsbedingungen der Seeleute sind in einer schriftlichen Vereinbarung, die in verständlicher und rechtlich durchsetzbarer Form abzufassen ist, aufzuführen oder es ist darauf Bezug zu nehmen, und sie haben den Normen im Code zu entsprechen.

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.

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

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

1. Die innerstaatlichen Rechtsvorschriften jedes Mitglieds haben vorzuschreiben, dass Schiffe unter seiner Flagge folgende Anforderungen zu erfüllen haben:

- (a) Seeleute auf Schiffen unter seiner Flagge müssen über einen von den Seeleuten und dem Reeder oder einem Vertreter des Reeders unterzeichneten Beschäftigungsvertrag für Seeleute (oder, wenn sie keine Arbeitnehmer sind, Nachweise über vertragliche oder ähnliche Vereinbarungen) verfügen, der angemessene Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord vorsieht, wie sie dieses Übereinkommen verlangt;
- (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;
- (c) der Reeder und die Seeleute müssen jeweils im Besitz eines unterzeichneten Originals des Beschäftigungsvertrags für Seeleute sein;
- (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, einschließlich einer Kopie des Beschäftigungsvertrags für Seeleute, auch für eine Einsichtnahme durch Bedienstete der zuständigen Stelle, einschließlich solcher in den anzulauenden Häfen, zur Verfügung stehen
- (e) Seeleuten ist eine Bescheinigung über ihren Dienst an Bord des Schiffes auszuhandigen.

2. Soweit der Beschäftigungsvertrag für Seeleute ganz oder teilweise auf einem Gesamtarbeitsvertrag basiert, hat ein Abdruck dieses Vertrags an Bord verfügbar zu sein. 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 Exemplar eines Mustervertrags;
- (b) die Teile des Gesamtarbeitsvertrags, die nach Regel 5.2 der Hafenstaatkontrolle unterliegen.

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

4. Jedes Mitglied hat in seinen Rechtsvorschriften die Angaben vorzuschreiben, die in den seinem innerstaatlichen Recht unterliegenden Beschäftigungsverträgen für Seeleute enthalten sein müssen. Beschäftigungsverträge für Seeleute müssen in jedem Falle die folgenden Angaben enthalten:

- (a) den vollständigen 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 gegebenenfalls die für ihre Berechnung zugrunde gelegte Formel;
- (f) den Anspruch auf bezahlten Jahresurlaub oder gegebenenfalls die für seine Berechnung zugrunde gelegte Formel;
- (g) die Beendigung des Vertrags und deren Voraussetzungen, insbesondere:
  - (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 Vertrags;
  - (iii) wenn der Vertrag für eine Reise geschlossen ist, den Bestimmungshafen und die Angabe der Frist nach Ankunft, nach deren Ablauf die Seeleute abmustern können;
- (h) die Leistungen des Gesundheitsschutzes und der Sozialen Sicherheit, die der Reeder den Seeleuten zu gewähren hat;
- (i) den Heimschaffungsanspruch der Seeleute;

- (j) gegebenenfalls die Verweisung auf den Gesamtarbeitsvertrag;
- (k) alle sonstigen Angaben, die durch innerstaatliche Rechtsvorschriften vorgeschrieben sind.

5. Jedes Mitglied hat Rechtsvorschriften zu erlassen, in denen Mindestkündigungsfristen für die vorzeitige Beendigung eines Beschäftigungsvertrags für Seeleute durch die Seeleute und den Reeder festgelegt werden. Die Dauer dieser Fristen ist nach Beratung mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute zu bestimmen; sie darf jedoch nicht kürzer sein als sieben Tage.

6. Eine kürzere Frist als die Mindestkündigungsfrist ist unter Bedingungen möglich, die nach den innerstaatlichen Rechtsvorschriften oder anwendbaren Gesamtarbeitsverträgen die Beendigung des Beschäftigungsvertrags mit kürzerer Kündigungsfrist oder ohne Kündigungsfrist rechtfertigen. Bei der Festlegung dieser Umstände hat jedes Mitglied sicherzustellen, dass die Notwendigkeit für Seeleute, den Beschäftigungsvertrag mit kürzerer Kündigungsfrist oder ohne Kündigungsfrist wegen dringender Familienangelegenheiten oder aus anderen dringenden Gründen ohne Sanktion zu beenden, berücksichtigt wird.

7. Jedes Mitglied hat vorzuschreiben, dass ein Beschäftigungsvertrag für Seeleute weiterhin gilt, während die Seeleute infolge seeräuberischer Handlungen oder bewaffneter Raubüberfälle auf Schiffe an Bord oder außerhalb des Schiffes gefangen gehalten werden, ungeachtet dessen, ob der für seinen Ablauf festgesetzte Zeitpunkt verstrichen ist oder eine der beiden Parteien ihn ausgesetzt oder gekündigt hat. Im Sinne dieses Absatzes:

- (a) hat der Begriff *Seeräuberei* die gleiche Bedeutung wie im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen, 1982;
- (b) bedeutet *bewaffneter Raubüberfall auf Schiffe* jede rechtswidrige Gewalttat oder Freiheitsberaubung oder jede Plünderung oder deren Androhung, ausgenommen seeräuberische Handlungen, die zu privaten Zwecken begangen wird und die gegen ein Schiff oder gegen Personen oder Vermögenswerte an Bord dieses Schiffes in den Binnengewässern, den Archipelgewässern oder den Hoheitsgewässern eines Staates gerichtet ist, oder jede Anstiftung zu einer oben beschriebenen Handlung oder deren vorsätzliche Erleichterung.

## 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 jedes Mitglied sicherstellen, 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 höheren Einstufung oder Beförderung erleichtert wird. Die Anforderungen von Absatz 1 Buchstabe e) dieser Norm können durch ein Seemannsarbeitsbuch erfüllt werden.

### **Regel 2.2 – Heuern**

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

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

#### *Norm A2.2 – Heuern*

1. Jedes Mitglied hat vorzusehen, dass Seeleute, die auf Schiffen unter seiner Flagge arbeiten, nicht in größeren als monatlichen 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 Wechselkurses, sofern die Zahlungen in einer anderen Währung oder zu einem anderen Kurs als vereinbart erfolgen.

3. Jedes Mitglied hat vorzusehen, dass die Reeder entsprechend von Absatz 4 dieser Norm 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;
- (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 dieser Norm müssen angemessen sein, und der Wechselkurs hat, sofern nichts anderes bestimmt wird, im Einklang mit den innerstaatlichen Rechtsvorschriften dem aktuellen Wechselkurs oder dem veröffentlichten amtlichen Kurs zu entsprechen und darf für die Seeleute nicht unvorteilhaft sein.

6. Jedes Mitglied hat in seinen innerstaatlichen Rechtsvorschriften über die Heuern der Seeleute die Anleitung in Teil B des Codes gebührend zu berücksichtigen.

7. Falls Seeleute infolge von seeräuberischen Handlungen oder bewaffneten Raubüberfällen auf Schiffe an Bord oder außerhalb des Schiffes gefangen gehalten werden, sind die Heuern und sonstigen Ansprüche nach dem Beschäftigungsvertrag für Seeleute, dem einschlägigen Gesamtarbeitsvertrag oder den anwendbaren innerstaatlichen Rechtsvorschriften, einschließlich der in Absatz 4 dieser Norm vorgesehenen Überweisung von Teilbeträgen, während der gesamten Zeit der Gefangenschaft und bis zum Zeitpunkt der Freilassung und ordnungsgemäßen Heimschaffung

gemäß der Norm A2.5.1 oder im Falle des Todes während der Gefangenschaft bis zu dem gemäß den anwendbaren innerstaatlichen Rechtsvorschriften festgestellten Todeszeitpunkt fortzuzahlen. Die Begriffe *Seeräuberei* und *bewaffneter Raubüberfall auf Schiffe* haben die gleiche Bedeutung wie in der Norm A2.1 Absatz 7.

## Leitlinie B2.2 – Heuern

### Leitlinie B2.2.1 – Besondere Begriffsbestimmungen

1. Im Sinne dieser Leitlinie bedeutet der Begriff:

- (a) *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 den innerstaatlichen Rechtsvorschriften oder Praktiken oder gemäß Gesamtarbeitsvertrag als Vollmatrosen definiert sind;
- (b) *Grundentgelt* oder *Grundheuer* das Entgelt für die Normalarbeitszeit unabhängig von seiner Zusammensetzung; es schließt Überstundenvergütungen, Prämien, Zulagen, Urlaubsentgelt oder sonstige zusätzliche Entgelte nicht mit ein;
- (c) *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) *Arbeitszeit* die Zeit, während der die Seeleute Arbeit für das Schiff verrichten müssen;
- (e) *Überstunden* die über die Normalarbeitszeit hinaus geleistete Arbeitszeit.

### Leitlinie B2.2.2 – Berechnung und Zahlung

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 innerstaatlichen Rechtsvorschriften 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 Prozent des Grundentgelts oder der Grundheuer für eine Normalarbeitsstunde betragen sollte, durch die innerstaatlichen Rechtsvorschriften oder durch Gesamtarbeitsverträge vorgeschrieben werden;

(d) sollten Nachweise über alle geleisteten Überstunden vom Kapitän oder von einer vom Kapitän beauftragten Person geführt und von den Seeleuten in nicht größeren als monatlichen Zeitabständen schriftlich bestätigt werden.

2. Für Seeleute mit einer Festheuer oder einer Teilfestheuer:

(a) sollte der Beschäftigungsvertrag für Seeleute gegebenenfalls klar 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 Prozent der Vergütung entsprechend der Normalarbeitsstunde im Sinne von Absatz 1 dieser Leitlinie 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 Buchstabe a) dieser Leitlinie ausmacht, nicht unter der geltenden Mindestheuer liegen;

(d) sollten für Seeleute mit einer Teilfestheuer Nachweise aller geleisteten Überstunden geführt und schriftlich bestätigt werden, wie in Absatz 1 Buchstabe d) dieser Leitlinie vorgesehen.

3. Die innerstaatlichen Rechtsvorschriften 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.

4. Die nach Anhörung der repräsentativen Verbände der Reeder und der Seeleute erlassenen innerstaatlichen Rechtsvorschriften 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 Vertrags an einem der Besatzung zugänglichen Ort ausgehängt 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) bei Beendigung des Heuerverhältnisses sollte das gesamte fällige Entgelt ohne übermäßige Verzögerung ausgezahlt werden;

- (e) angemessene Sanktionen oder andere geeignete Abhilfemaßnahmen sollten von der zuständigen Stelle 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) dieses Absatzes 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 den innerstaatlichen Rechtsvorschriften 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;
  - (ii) sie insgesamt die Grenze nicht überschreiten, die durch die innerstaatlichen Rechtsvorschriften 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 den innerstaatlichen Rechtsvorschriften 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 verlangt werden;
- (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 (Nr. 173) über den Schutz der Forderungen der Arbeitnehmer bei Zahlungsunfähigkeit ihres Arbeitgebers, 1992, geschützt werden.

5. Jedes Mitglied sollte nach Beratung mit den repräsentativen Verbänden der Reeder und der Seeleute Verfahren zur Untersuchung von Beschwerden über jede in dieser Leitlinie behandelte Angelegenheit einführen.

#### Leitlinie B2.2.3 – Mindestheuern

1. Unbeschadet des Grundsatzes freier Kollektivverhandlungen sollte jedes 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.

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;
- (b) die Höhe der Mindestheuern sollte angepasst werden, um Veränderungen in den Lebenshaltungskosten und in den Bedürfnissen der Seeleute Rechnung zu tragen.

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;
- (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

#### 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 Seeschifffahrtsausschuss oder von einem anderen vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes hierzu ermächtigten Gremium festgesetzt wird. Auf Beschluss des Verwaltungsrats hat der Generaldirektor den Mitgliedern der Organisation jede Änderung des Betrags mitzuteilen.

2. Diese Leitlinie 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.

#### ***Regel 2.3 – Arbeitszeiten und Ruhezeiten***

***Zweck: Sicherzustellen, dass Seeleute geregelte Arbeits- und Ruhezeiten haben***

1. Jedes Mitglied hat sicherzustellen, dass die Arbeitszeiten oder Ruhezeiten für Seeleute geregelt sind.

2. Jedes Mitglied hat Höchstarbeitszeiten oder Mindestruhezeiten über bestimmte Zeiträume festzusetzen, die mit den Bestimmungen im Code in Einklang stehen.

#### ***Norm A2.3 – Arbeitszeiten und Ruhezeiten***

1. Im Sinne dieser Norm bedeutet der Begriff:

- (a) *Arbeitszeit* die Zeit, während der Seeleute Arbeit für das Schiff verrichten müssen;
- (b) *Ruhezeit* die Zeit außerhalb der Arbeitszeit; dieser Ausdruck schließt kurze Pausen nicht mit ein.

2. Innerhalb der in den Absätzen 5 bis 8 dieser Norm 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.

3. Jedes Mitglied erkennt an, dass die Norm für die Normalarbeitszeit für Seeleute wie die 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.

4. Bei der Festlegung der nationalen Normen hat jedes Mitglied 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 nicht überschreiten:
  - (i) 14 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden;
  - (ii) 72 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen;oder
- (b) die Mindestruhezeit darf nicht unterschreiten:
  - (i) 10 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden;
  - (ii) 77 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen.

6. 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.

7. Sicherheits-, Feuerlösch- und Rettungsbootsübungen sowie durch die innerstaatlichen Rechtsvorschriften und durch internationale Vereinbarungen vorgeschriebene Übungen sind in einer Weise durchzuführen, die die Störung der Ruhezeiten auf ein Mindestmaß beschränkt und keine Übermüdung verursacht.

8. 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.

9. Falls kein Gesamtarbeitsvertrag oder Schiedsspruch vorhanden ist oder falls die zuständige Stelle feststellt, dass die Bestimmungen des Gesamtarbeitsvertrags oder Schiedsspruchs in Bezug auf Absatz 7 oder 8 dieser Norm unzureichend sind, hat die zuständige Stelle entsprechende Bestimmungen festzulegen, die gewährleisten, dass die betreffenden Seeleute eine ausreichende Ruhezeit erhalten.

10. Jedes Mitglied hat vorzuschreiben, dass an einem leicht zugänglichen Ort eine Übersicht mit der Arbeitsorganisation an Bord ausgehängt wird, die für jede Position mindestens Folgendes enthalten muss:

- (a) den See- und Hafendienstplan;
- (b) die Höchstarbeitszeit oder die Mindestruhezeit, die durch die innerstaatlichen Rechtsvorschriften oder durch geltende Gesamtarbeitsverträge vorgeschrieben wird

11. Die in Absatz 10 dieser Norm erwähnte Übersicht ist nach einem Standardmuster in der oder den Arbeitssprachen des Schiffes und in Englisch zu erstellen.

12. Jedes Mitglied hat vorzuschreiben, dass Verzeichnisse der täglichen Arbeits- oder Ruhezeiten der Seeleute geführt werden, damit die Einhaltung der Absätze 5 bis einschließlich 11 dieser Norm überwacht werden kann. Die Verzeichnisse müssen einem von der zuständigen Stelle vorgeschriebenen Standardmuster entsprechen, wobei vorhandene Richtlinien der Internationalen Arbeitsorganisation oder von ihr erstellte Standardentwürfe zu berücksichtigen sind. Sie sind in den Sprachen nach Absatz 11 dieser Norm 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.

13. Die Absätze 5 und 6 dieser Norm hindern ein Mitglied nicht daran, innerstaatliche Rechtsvorschriften 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 mit kurzer Reisedauer arbeiten, Rechnung tragen.

14. 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.

## Leitlinie B2.3 – Arbeitszeiten und Ruhezeiten

### Leitlinie B2.3.1 – Junge Seeleute

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

- (a) die Arbeitszeit 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, und für die Hauptmahlzeit des Tages sollte eine Arbeitspause von mindestens einer Stunde gewährt werden;
- (c) nach jeweils zwei Stunden ununterbrochener Arbeit sollte so bald wie möglich eine Ruhepause von 15 Minuten gewährt werden.

2. Ausnahmsweise brauchen die Bestimmungen des Absatzes 1 dieser Leitlinie nicht angewendet werden, wenn

- (a) sie 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 Ausnahmesituationen sollten unter Angabe der Gründe schriftlich aufgezeichnet und vom Kapitän unterzeichnet werden.

4. Die Bestimmungen des Absatzes 1 dieser Leitlinie entbinden junge Seeleute nicht von der allgemeinen Verpflichtung aller Seeleute, in Notfällen nach der Norm A2.3 Absatz 14 zu arbeiten.

### ***Regel 2.4 – Urlaubsanspruch***

***Zweck: Sicherzustellen, dass Seeleute angemessenen Urlaub erhalten***

1. Jedes Mitglied hat vorzuschreiben, dass die auf Schiffen unter seiner Flagge beschäftigten Seeleute bezahlten Jahresurlaub unter angemessenen Bedingungen im Einklang mit den Bestimmungen im Code erhalten.

2. Den Seeleuten ist im Interesse ihrer Gesundheit und ihres Wohlbefindens und entsprechend den betrieblichen Anforderungen ihrer Positionen Landgang zu gewähren.

### ***Norm A2.4 – Urlaubsanspruch***

1. Jedes Mitglied hat in seinen Rechtsvorschriften die Mindestnormen für den Jahresurlaub der auf Schiffen unter seiner Flagge tätigen Seeleute festzulegen, wobei die besonderen Bedürfnisse der Seeleute in Bezug auf solchen Urlaub zu berücksichtigen sind.

2. Vorbehaltlich gegebenenfalls bestehender Gesamtarbeitsverträge oder Rechtsvorschriften, die eine geeignete Berechnungsmethode vorsehen, die die speziellen Bedürfnisse der Seeleute in dieser Hinsicht berücksichtigen, ist der Mindesturlaub auf der Grundlage von 2,5 Kalendertagen für jeden Dienstmonat zu berechnen. Die Art und Weise, wie die Dienstzeit berechnet wird, ist von der zuständigen

Stelle oder durch geeignete Verfahren in jedem Land festzulegen. Berechtigte Arbeitsversäumnisse sind nicht als Urlaub anzurechnen.

3. Jede Vereinbarung über den Verzicht auf den in dieser Norm vorgesehenen bezahlten Mindestjahresurlaub, außer in den von der zuständigen Stelle vorgesehenen Fällen, ist verboten.

## 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 nicht an Bord geleistet wird, als Dienstzeit angerechnet werden.

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 wie zum Beispiel Krankheit, Unfall oder Mutterschaft als Dienstzeit angerechnet werden.

3. Seeleute sollten für die Dauer des Jahresurlaubs das normale Entgelt erhalten, das durch die innerstaatlichen Rechtsvorschriften oder in dem geltenden Beschäftigungsvertrag für Seeleute vorgesehen ist. Der Urlaubsanspruch von Seeleuten, deren Dienstzeit weniger als ein Jahr beträgt oder deren Beschäftigungsverhältnis beendet wird, sollte anteilig festgesetzt werden.

4. Auf den bezahlten Jahresurlaub sollten nicht angerechnet werden:

- (a) öffentliche und übliche Feiertage, die im Flaggenstaat 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.

### 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.

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. See-

leute 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 innerstaatlichen Rechtsvorschriften etwas anderes bestimmt ist.

3. Seeleute, die ihren Jahresurlaub an einem anderen als dem nach Absatz 2 dieser Leitlinie 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 damit zusammenhängende Kosten sollten vom Reeder getragen werden; die Reisezeit sollte nicht auf den den Seeleuten zustehenden bezahlten Jahresurlaub angerechnet werden.

4. Seeleute, die ihren Jahresurlaub angetreten haben, sollten nur in äußersten Notfällen und nur mit ihrer Zustimmung zurückgerufen werden.

#### 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.

2. Vorbehaltlich Absatz 1 dieser Leitlinie 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.

#### 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 Gesamtarbeitsvertrags 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 Heim-schaffung an den ursprünglichen Anheuerungsort im Land ihres gewöhnlichen Aufenthalts bestehen, um den während der Fahrt erworbenen Urlaub zu nehmen.

### ***Regel 2.5 – Heimschaffung***

***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. Jedes Mitglied hat für Schiffe unter seiner Flagge vorzuschreiben, dass eine finanzielle Sicherheit für die ordnungsgemäße Heimschaffung im Einklang mit dem Code besteht.

*Norm A2.5.1 – Heimschaffung*

1. Jedes Mitglied hat sicherzustellen, dass die auf Schiffen unter seiner Flagge tätigen Seeleute in den folgenden Fällen Anspruch auf Heimschaffung haben:

- (a) wenn der Beschäftigungsvertrag für Seeleute im Ausland endet;
- (b) wenn der Beschäftigungsvertrag für Seeleute durch:
  - (i) den Reeder; oder
  - (ii) die Seeleute aus berechtigten Gründen beendet wird;
- (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.

2. Jedes Mitglied hat sicherzustellen, dass durch seine Rechtsvorschriften, sonstige Maßnahmen oder Gesamtarbeitsverträge geeignete Bestimmungen festgelegt sind, die vorschreiben:

- (a) die Umstände, unter denen die Seeleute einen Anspruch auf Heimschaffung in Übereinstimmung mit Absatz 1 Buchstabe b) und c) dieser Norm haben;
- (b) die Höchstdauer der Dienstzeiten an Bord, nach denen Seeleute Anspruch auf Heimschaffung haben; diese Zeiten müssen weniger als zwölf Monate betragen;
- (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. Jedes Mitglied hat 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 den innerstaatlichen Rechtsvorschriften oder sonstigen Maßnahmen oder gemäß den anwendbaren Gesamtarbeitsverträgen einer schweren Verletzung ihrer beruflichen Pflichten für schuldig befunden worden.

4. Die innerstaatlichen Rechtsvorschriften dürfen in keiner Weise das Recht des Reeders beeinträchtigen, sich die Kosten für die Heimschaffung aufgrund vertraglicher Vereinbarungen mit Dritten erstatten zu lassen.

5. Unterlässt es ein Reeder, Vorkehrungen für die Heimschaffung von Seeleuten, die Anspruch auf Heimschaffung haben, zu treffen 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 dieser Norm vorgesehenen Umständen.

6. Unter Berücksichtigung der anwendbaren internationalen Instrumente, einschließlich des Internationalen Übereinkommens über den Arrest in Schiffe, 1999, kann ein Mitglied, das die Heimschaffungskosten nach Maßgabe dieses Codes getragen hat, Schiffe des betreffenden Reeders festhalten oder deren Festhalten verlangen, bis die Erstattung nach Absatz 5 dieser Norm 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.

8. Insbesondere darf ein Mitglied Seeleuten das Recht auf Heimschaffung nicht wegen der finanziellen Verhältnisse eines Reeders oder wegen dessen Unfähigkeit oder Unwilligkeit, die Seeleute zu ersetzen, verweigern.

9. Jedes Mitglied hat vorzuschreiben, dass den Seeleuten auf Schiffen unter seiner Flagge ein Abdruck der anwendbaren innerstaatlichen Vorschriften über die Heimschaffung in einer geeigneten Sprache zur Verfügung steht.

#### *Norm A2.5.2 – Finanzielle Sicherheit*

1. Zur Umsetzung der Regel 2.5 Absatz 2 legt diese Norm Anforderungen zur Gewährleistung eines schnellen und wirksamen Systems der finanziellen Sicherheit fest, um Seeleute im Fall ihres Im-Stich-Lassens zu unterstützen.

2. Für die Zwecke dieser Norm gelten Seeleute als im Stich gelassen, wenn der Reeder in Verletzung der Anforderungen dieses Übereinkommens oder der Bestimmungen des Beschäftigungsvertrags für Seeleute:

- (a) die Kosten für die Heimschaffung der Seeleute nicht übernimmt; oder
- (b) den Seeleuten nicht den notwendigen Unterhalt und die notwendige Unterstützung gewährt; oder
- (c) auf andere Weise einseitig seine Beziehungen zu den Seeleuten beendet hat; darunter fällt auch die Nichtzahlung vertraglich vereinbarter Heuern für einen Zeitraum von mindestens zwei Monaten.

3. Jedes Mitglied hat sicherzustellen, dass für Schiffe unter seiner Flagge ein System der finanziellen Sicherheit existiert, das den Anforderungen dieser Norm genügt. Das System der finanziellen Sicherheit kann die Form eines Systems der sozialen Sicherheit, einer Versicherung oder eines nationalen Fonds oder ein anderes ähnliches Instrument sein. Seine Form ist vom Mitglied nach Beratung mit den in Frage kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute festzulegen.

4. Das System der finanziellen Sicherheit hat im Einklang mit dieser Norm allen im Stich gelassenen Seeleuten auf einem Schiff unter der Flagge des Mitglieds direkten Zugang, ausreichenden Schutz und rasche finanzielle Hilfe zu gewähren.

5. Für die Zwecke von Absatz 2 Buchstabe b) dieser Norm haben der notwendige Unterhalt und die notwendige Unterstützung der Seeleute Folgendes zu umfassen: angemessene Ernährung, Unterkunft, Trinkwasservorräte, für das Überleben an Bord des Schiffes ausreichender Treibstoff und notwendige medizinische Betreuung.

6. Jedes Mitglied hat vorzuschreiben, dass Schiffe unter seiner Flagge, auf die Absatz 1 oder 2 der Regel 5.1.3 Anwendung findet, ein Zertifikat oder einen anderen Nachweis der finanziellen Sicherheit, ausgestellt vom Anbieter der finanziellen Sicherheit, an Bord mit sich führen. Eine Kopie ist an einer deutlich sichtbaren Stelle an Bord auszuhängen, wo sie den Seeleuten zugänglich ist. Gibt es mehrere Anbieter finanzieller Sicherheiten, ist das Dokument eines jeden Anbieters an Bord mitzuführen.

7. Das Zertifikat oder ein anderer schriftlicher Nachweis der finanziellen Sicherheit hat die in Anhang A2-I verlangten Informationen zu enthalten. Das Dokument muss in Englisch abgefasst oder von einer englischen Übersetzung begleitet sein.

8. Die vom System der finanziellen Sicherheit bereitgestellte Unterstützung muss auf Ersuchen der Seeleute oder ihrer benannten Vertreter auf Grundlage der notwendigen Anspruchsberechtigung gemäß dem vorstehenden Absatz 2 unverzüglich gewährt werden.

9. Unter Hinweis auf die Regeln 2.2 und 2.5 hat die vom System der finanziellen Sicherheit bereitgestellte Unterstützung ausreichend zu sein, um Folgendes zu decken:

- (a) ungezahlte Heuern und andere den Seeleuten vom Reeder gemäß ihrem Beschäftigungsvertrag, dem einschlägigen Gesamtarbeitsvertrag oder den innerstaatlichen Rechtsvorschriften des Flaggenstaates zu gewährende Leistungen, beschränkt auf vier Monate solcher nichtgezahlter Heuern und vier Monate solcher nichtgewährter Leistungen;
- (b) alle den Seeleuten entstandenen angemessenen Aufwendungen, einschließlich der in Absatz 10 genannten Kosten der Heimschaffung;
- (c) die grundlegenden Bedürfnisse der Seeleute, wie z. B.: angemessene Ernährung, erforderliche Bekleidung, Unterkunft, Trinkwasserversorgung, für das Überleben an Bord des Schiffes ausreichender Treibstoff, notwendige medizinische Betreuung und andere angemessene Kosten oder Aufwendungen, und zwar ab dem Zeitpunkt der Handlung oder Unterlassung, die das Im-Stich-Lassen begründet, bis zum Eintreffen der Seeleute an ihrem Wohnort.

10. Die Heimschaffungskosten umfassen die Kosten für die Reise mit geeigneten und zügigen Transportmitteln, in der Regel auf dem Luftweg, und sie beinhalten die Verpflegung und Unterkunft der Seeleute in der Zeit vom Verlassen des Schiffes bis zur Ankunft an ihrem Heimatort, notwendige medizinische Betreuung,

die Überführung und Beförderung der persönlichen Habe sowie alle anderen angemessenen Kosten oder Aufwendungen, die sich aus dem Im-Stich-Lassen ergeben.

11. Die finanzielle Sicherheit darf nicht vor dem Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer enden, es sei denn, der Anbieter der finanziellen Sicherheit hat dies der zuständigen Stelle des Flaggenstaates mindestens 30 Tage vorher mitgeteilt.

12. Hat der Anbieter der Versicherung oder einer anderen finanziellen Sicherheit Seeleuten gemäß dieser Norm eine Zahlung geleistet, so erwirbt dieser Anbieter bis zur Höhe des gezahlten Betrags im Einklang mit dem geltenden Recht im Wege der Abtretung, dem Forderungsübergang oder auf andere Weise die Rechte, auf die die Seeleute Anspruch gehabt hätten.

13. Durch diese Norm wird in keiner Weise das Regressrecht des Versicherers oder des Anbieters der finanziellen Sicherheit gegenüber dritten Parteien eingeschränkt.

14. Die Bestimmungen dieser Norm zielen nicht auf Ausschließlichkeit ab; andere Rechte, Ansprüche oder Rechtsmittel, die ebenfalls zur Entschädigung im Stich gelassener Seeleute dienen, bleiben unberührt. Innerstaatliche Rechtsvorschriften können vorsehen, dass die nach dieser Norm zu zahlenden Beträge mit Beträgen verrechnet werden können, die aus anderen Quellen stammen und auf Rechten, Ansprüchen oder Rechtsmitteln beruhen, die Gegenstand von Entschädigungen im Sinne der vorliegenden Norm sein können.

## Leitlinie B2.5 – Heimschaffung

### Leitlinie B2.5.1 – Ansprüche

1. Seeleute sollten Anspruch auf Heimschaffung haben:
  - (a) in dem Fall, der in der Norm A2.5 Absatz 1 Buchstabe a) 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 der Norm A2.5 Absatz 1 Buchstabe b) und c) 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 Insolvenz, 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 weiterhin zu erfüllen;
    - (iv) falls ein Schiff in ein Kriegsgebiet im Sinne der innerstaatlichen Rechtsvorschriften 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.

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. Jedes Mitglied sollte sich, wenn möglich, bemühen, diese Zeiten unter Berücksichtigung technologischer Veränderungen und Entwicklungen zu verkürzen, und könnte sich dabei von einschlägigen Empfehlungen des Paritätischen Seeschiffahrtsausschusses leiten lassen.

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 dieser Leitlinie 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 innerstaatlichen Rechtsvorschriften oder die Gesamtarbeitsverträge vorgesehen ist;
- (d) die Beförderung von 30 Kilogramm persönlichem Gepäck der Seeleute bis zum Bestimmungsort der Heimschaffung;
- (e) ärztliche Behandlung, falls erforderlich, bis die Seeleute aus ärztlicher Sicht in der Lage sind, zu dem Bestimmungsort der Heimschaffung zu reisen.

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

5. Die Reeder sollten verpflichtet sein, weiterhin 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.

6. Jedes Mitglied sollte vorsehen, 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. Das Mitglied sollte die Bestimmungsorte vorschreiben, nach denen Seeleute heimgeschafft werden können. Zu den Bestimmungsorten sollten die Länder gehören, zu denen die Seeleute normalerweise eine enge Verbindung haben, darunter:

- (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.

8. Der Anspruch auf Heimschaffung kann erlöschen, wenn die betreffenden Seeleute ihn nicht innerhalb einer angemessenen Frist, die durch innerstaatliche Rechtsvorschriften oder durch Gesamtarbeitsverträge festzusetzen ist, geltend machen, außer in den Fällen, in denen sie infolge von seeräuberischen Handlungen oder bewaffneten Raubüberfällen auf Schiffe an Bord oder außerhalb des Schiffes gefangen gehalten werden. Die Begriffe *Seeräuberei* und *bewaffneter Raubüberfall auf Schiffe* haben die gleiche Bedeutung wie in der Norm A2.1 Absatz 7.

#### Leitlinie B2.5.2 – Durchführung durch die Mitglieder

1. Seeleute, die in einem ausländischen Hafen 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 Flaggenstaats unverzüglich unterrichtet wird.

2. Jedes Mitglied sollte sich vergewissern, dass geeignete Vorkehrungen getroffen sind:

- (a) für die Heimschaffung von Seeleuten, die auf einem Schiff unter ausländischer Flagge beschäftigt sind und aus von ihnen nicht verschuldeten Gründen in einem ausländischen Hafen an Land gesetzt werden:
  - (i) nach dem Anheuerungshafen der betreffenden Seeleute; oder
  - (ii) nach einem Hafen im Staatsangehörigkeits- beziehungsweise Aufenthaltsstaat der Seeleute; oder
  - (iii) nach einem anderen Hafen, auf den sich die 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.

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 Flaggenstaats oder des Staatsangehörigkeits- oder Aufenthaltsstaats der jungen Seeleute befindet, 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.

### Leitlinie B2.5.3 – Finanzielle Sicherheit

1. Zur Umsetzung von Absatz 8 der Norm A2.5.2 sollte, wenn die Überprüfung der Gültigkeit bestimmter Aspekte des Antrags der Seeleute oder der von ihnen benannten Vertreter Zeit erfordert, dies die Seeleute nicht daran hindern, unverzüglich den Teil der erbetenden Unterstützung zu erhalten, der als gerechtfertigt anerkannt worden ist.

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

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

1. Seeleute haben im Fall von Verletzung, Schaden oder Arbeitslosigkeit, die auf Schiffsverlust oder Schiffbruch zurückzuführen sind, Anspruch auf eine angemessene Entschädigung.

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

1. Jedes Mitglied hat 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.

2. Durch die in Absatz 1 dieser Norm genannten Regelungen bleiben etwaige anderweitige Ansprüche der Seeleute aufgrund der innerstaatlichen Rechtsvorschriften 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.

2. Jedes Mitglied hat sicherzustellen, dass diese Entschädigungen nach den gleichen Verfahren geltend gemacht werden können wie rückständige Heueransprüche während des Borddienstes.

### ***Regel 2.7 – Besatzungsstärke der Schiffe***

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

1. Jedes Mitglied hat vorzuschreiben, dass auf allen unter seiner 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. Jedes Mitglied hat vorzuschreiben, dass auf allen unter seiner 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 Anzahl und Befähigung ausreichende Besatzung mitzuführen, um die Sicherheit des Schiffes und seiner Besatzung unter allen Betriebszuständen gemäß dem Zeugnis über die sichere Mindestbesatzungsstärke oder einem von der zuständigen Stelle ausgestellten gleichwertigen Zeugnis zu gewährleisten und um den Normen dieses Übereinkommens zu entsprechen.

2. Bei der Festlegung, Genehmigung oder Änderung der Besatzungsstärke hat die zuständige Stelle die Notwendigkeit, übermäßig lange Arbeitszeiten soweit wie möglich zu vermeiden oder auf ein Mindestmaß zu beschränken, um eine ausreichende Erholung sicherzustellen und Ermüdung zu begrenzen, sowie die Grundsätze über die Besatzungsstärke in anwendbaren internationalen Übereinkünften, insbesondere solchen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation, zu berücksichtigen.

3. Bei der Festlegung der Besatzungsstärke hat die zuständige Stelle sämtliche Anforderungen im Rahmen der Regel 3.2 und der Norm A3.2 über Verpflegung einschließlich Bedienung zu berücksichtigen.

### ***Leitlinie B2.7 – Besatzungsstärke der Schiffe***

#### ***Leitlinie B2.7.1 – Beilegung von Streitigkeiten***

1. Jedes Mitglied sollte zur Untersuchung und Beilegung von Beschwerden oder Streitigkeiten betreffend die Besatzungsstärke eines Schiffes ein wirksames Verfahren einführen oder sich über dessen Vorhandensein vergewissern.

2. Vertreter der Verbände der Reeder und der Seeleute sollten allein oder in Zusammenarbeit mit anderen Personen oder Behörden bei diesem Verfahren mitwirken.

***Regel 2.8 – Berufliche Entwicklung und Qualifizierung sowie  
Beschäftigungschancen für Seeleute***

***Zweck: Förderung der beruflichen Entwicklung und  
Qualifizierung sowie der Beschäftigungschancen für Seeleute***

1. Jedes Mitglied muss über eine innerstaatliche Politik verfügen, um die Beschäftigung im Seeschiffahrtssektor zu stärken und die berufliche Entwicklung und Qualifizierung sowie größere Beschäftigungschancen für in ihrem Hoheitsgebiet wohnende Seeleute zu fördern.

***Norm A2.8 – Berufliche Entwicklung und Qualifizierung  
sowie Beschäftigungschancen für Seeleute***

1. Jedes Mitglied muss über eine innerstaatliche Politik verfügen, durch die die berufliche Entwicklung und Qualifizierung sowie Beschäftigungschancen für Seeleute gefördert werden, damit dem Seeschiffahrtssektor beständige und sachkundige Arbeitskräfte zur Verfügung stehen.

2. Das Ziel der in Absatz 1 dieser Norm genannten Politik hat darin zu bestehen, Seeleute dabei zu unterstützen, ihre Kompetenzen, Qualifikationen und Beschäftigungschancen zu stärken.

3. Jedes Mitglied 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 Weiterbildungsmaßnahmen.

***Leitlinie B2.8 – Berufliche Entwicklung und Qualifizierung  
sowie Beschäftigungschancen für Seeleute***

***Leitlinie B2.8.1 – Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Entwicklung und  
Qualifizierung sowie der Beschäftigungschancen für Seeleute***

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

- (a) Vereinbarungen über die berufliche Entwicklung und qualifizierende Ausbildung bei einem Reeder oder einer Gemeinschaft von Reedern; oder
- (b) Vorkehrungen für die Förderung der Beschäftigung durch das Anlegen und Führen von Registern oder Verzeichnissen qualifizierter Seeleute, gegliedert nach Kategorien; oder
- (c) Förderung von Chancen für die Weiterbildung von Seeleuten sowohl an Bord als auch an Land für Qualifizierung und übertragbare Fertigkeiten, um eine menschenwürdige Arbeit zu finden und beizubehalten, die individuellen Beschäftigungsaussichten zu verbessern und den sich wandelnden technologischen und Arbeitsmarktbedingungen des Seeschiffahrtssektors Rechnung zu tragen.

Leitlinie B2.8.2 – Seeleuteregister

1. Richtet sich die Beschäftigung der Seeleute nach Registern oder Verzeichnissen, sollten diese Register und Verzeichnisse in einer von der innerstaatlichen Gesetzgebung oder Praxis oder durch Gesamtarbeitsvertrag bestimmten Weise alle Berufskategorien von Seeleuten enthalten.

2. Den in einem solchen Register oder Verzeichnis eingetragenen Seeleuten sollte bei der Anstellung für eine Beschäftigung auf See der Vorzug gegeben werden.

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.

4. Soweit die innerstaatlichen Rechtsvorschriften dies zulassen, sollte die Zahl der in solchen Registern oder Verzeichnissen eingetragenen Seeleute regelmäßig überprüft werden, so dass ein den Erfordernissen des Seeschiffverkehrssektors entsprechender Stand erreicht wird.

5. Wird 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.

### **TITEL 3. UNTERKÜNFTE, FREIZEITEINRICHTUNGEN, VERPFLEGUNG EINSCHLISSLICH BEDIENUNG**

#### ***Regel 3.1 – Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen***

*Zweck: Sicherzustellen, dass für die Seeleute angemessene Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen an Bord vorhanden sind*

1. Jedes Mitglied hat sicherzustellen, dass auf Schiffen unter seiner Flagge angemessene Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen für Seeleute, die an Bord arbeiten oder leben oder beides, vorhanden sind und instand gehalten werden, 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 zum oder nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens für das betreffende Mitglied gebaut werden. Für vor diesem Zeitpunkt gebaute Schiffe finden die Anforderungen, die sich auf die schiffbaulichen Maßnahmen und die Ausrüstung beziehen und die in dem Übereinkommen (Nr. 92) über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (Neufassung), 1949, und dem Übereinkommen (Nr. 133) über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (zusätzliche Bestimmungen), 1970, festgelegt sind, weiterhin Anwendung, soweit sie vor diesem Zeitpunkt gemäß der Gesetzgebung oder Praxis des betreffenden Mitglieds anwendbar waren. Ein Schiff gilt zu dem Zeitpunkt als gebaut, zu dem sein Kiel gelegt wird oder zu dem es sich in einer ähnlichen Bauphase befindet.

3. Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes vorgeschrieben ist, findet jede durch eine Änderung des Codes vorgesehene neue Anforderung an die Bereitstellung von Unterkünften und Freizeiteinrichtungen für Seeleute nur Anwendung auf Schiffe, die zum oder nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung für das betreffende Mitglied gebaut werden.

#### ***Norm A3.1 – Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen***

1. Jedes Mitglied hat in seinen innerstaatlichen Rechtsvorschriften vorzuschreiben, dass Schiffe unter seiner Flagge

- (a) Mindestnormen zu erfüllen haben, um sicherzustellen, dass alle Unterkünfte für Seeleute, die an Bord arbeiten oder leben oder beides, sicher und angemessen sind und den einschlägigen Bestimmungen dieser Norm entsprechen;
- (b) überprüft werden, um die erstmalige und fortlaufende Erfüllung dieser Normen sicherzustellen.

2. Bei der Erarbeitung und Anwendung der Rechtsvorschriften zur Durchführung dieser Norm hat die zuständige Stelle nach Anhörung der in Betracht kommenden Verbände der Reeder und der Seeleute:

- (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 leben und arbeiten, zu berücksichtigen;

(b) die Anleitungen in Teil B des Codes gebührend zu berücksichtigen

3. Die in der Regel 5.1.4 vorgeschriebenen Überprüfungen sind durchzuführen, wenn

(a) ein Schiff erstmals oder erneut im Schiffsregister eingetragen wird; oder

(b) an den Unterkünften der Seeleute auf einem Schiff wesentliche Veränderungen vorgenommen wurden.

4. Die zuständige Stelle hat besonders darauf zu achten, dass die Anforderungen dieses Übereinkommens betreffend:

(a) Größe der Schlafräume und anderer Unterkunftsräume;

(b) Heizung und Lüftung;

(c) Lärm und Vibration und andere Umgebungsfaktoren;

(d) sanitäre Einrichtungen;

(e) Beleuchtung;

(f) Krankenzimmer

eingehalten werden.

5. Die zuständige Stelle jedes Mitglieds hat vorzuschreiben, dass Schiffe unter seiner Flagge die Mindestnormen für Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen an Bord, die in den Absätzen 6 bis 17 dieser Norm aufgeführt sind, erfüllen müssen.

6. Hinsichtlich der allgemeinen Anforderungen an Unterkünfte:

(a) in allen Unterkünften ist eine angemessene lichte Höhe einzuhalten; die lichte Höhe hat in allen Unterkünften, in denen volle Bewegungsfreiheit erforderlich ist, mindestens 203 Zentimeter zu betragen; jedoch kann die zuständige Stelle eine geringfügig niedrigere lichte Höhe in jedem Raum oder Raumteil der Unterkünfte zulassen, wenn dies nach ihrer Überzeugung

(i) angemessen ist;

(ii) das Wohlbefinden der Seeleute dadurch nicht beeinträchtigt wird;

(b) die Unterkünfte müssen wirksam isoliert sein;

(c) auf Schiffen mit Ausnahme von Fahrgastschiffen im Sinne der Regel 2 Buchstabe e) und f) des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, 1974, in der geänderten Fassung („SOLAS-Übereinkommen“) sind die Schlafräume über der Ladelinie mittschiffs oder achtern anzuordnen; lediglich in solchen Ausnahmefällen, in denen Größe, Art oder beabsichtigte Einsatzart des Schiffes jede andere Anordnung undurchführbar erscheinen lässt, können die Schlafräume im Vorschiff, keinesfalls aber vor dem Kollisionsschott, angeordnet werden;

(d) auf Fahrgastschiffen und Spezialschiffen, die gemäß dem *IMO-Code über die Sicherheit von Spezialschiffen*, 1983, und späteren Fassungen (nachstehend „Spezialschiffe“ genannt) gebaut worden sind, kann von der zuständigen Stelle unter der Bedingung, dass Vorkehrungen für ausreichende Beleuchtung und Belüftung

getroffen sind, die Anordnung von Schlafräumen unterhalb der Ladelinie zugelassen werden, aber keinesfalls unmittelbar unterhalb der für Arbeiten genutzten Gänge;

- (e) direkte Verbindungen von Laderäumen und Maschinenräumen oder Küchen, Vorratsräumen, Trockenräumen oder Gemeinschaftssanitärbereichen zu den Schlafräumen sind unzulässig; die Wände zwischen solchen Räumen und den Schlafräumen und die Außenwände müssen aus Stahl oder einem anderen genehmigten Werkstoff fachgerecht gefertigt und wasser- und gasdicht sein;
- (f) die Werkstoffe für die Herstellung der Innenwände, Verschalungen, Fußböden und Verbindungsgänge müssen zweckmäßig und einer gesunden Umgebung förderlich sein;
- (g) ausreichende Beleuchtung und Wasserabflüsse müssen vorhanden sein;
- (h) Unterkünfte und Freizeit- 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 ein angemessenes Arbeits- und Lebensumfeld zu schaffen.

7. Hinsichtlich der Anforderungen für Lüftung und Heizung:

- (a) Schlafräume und Messen sind mit angemessener Lüftung zu versehen;
- (b) auf allen Schiffen, mit Ausnahme derer, die regelmäßig Gebiete befahren, in denen dies auf Grund des gemäßigten Klimas nicht erforderlich ist, sind die Unterkünfte der Seeleute, der getrennte Funkraum und der Raum, in dem sich der zentrale Maschinenleitstand befindet, mit Klimaanlage auszurüsten;
- (c) alle Sanitärbereiche haben über Ablufteinrichtungen ins Freie zu verfügen, die von anderen Teilen der Unterkünfte unabhängig sind;
- (d) mit Ausnahme der Schiffe, die ausschließlich in den Tropen verkehren, müssen die Unterkünfte mit einer angemessenen Heizungsanlage versehen sein.

8. Was die Anforderungen an die Beleuchtung betrifft, so ist vorbehaltlich der Sonderregelungen, die für Fahrgastschiffe zugelassen werden können, in den Schlafräumen und Messen Belichtung durch Tageslicht und ausreichende künstliche Beleuchtung vorzusehen.

9. Wenn Schlafräume an Bord der Schiffe erforderlich sind, finden die folgenden Anforderungen für Schlafräume Anwendung:

- (a) auf Schiffen mit Ausnahme von Fahrgastschiffen sind für alle Seeleute eigene Schlafräume vorzusehen; im Fall von Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 3.000 oder Speziaalschiffen kann die zuständige Stelle nach Beratung mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute Ausnahmen von dieser Bestimmung gewähren;
- (b) für Männer und für Frauen sind getrennte Schlafräume vorzusehen;

- (c) Schlafräume müssen eine angemessene Größe aufweisen und sind so auszustatten, dass sie eine angemessene Behaglichkeit bieten und leicht in Ordnung zu halten sind;
- (d) allen Seeleuten sind ausnahmslos Einzelkojen zur Verfügung zu stellen;
- (e) die Innenmaße einer Koje müssen mindestens 198 Zentimeter mal 80 Zentimeter betragen;
- (f) in Schlafräumen mit Einzelkojen darf die Bodenfläche nicht geringer sein als:
  - (i) 4,5 Quadratmeter auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 3.000;
  - (ii) 5,5 Quadratmeter auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 3.000 oder mehr, jedoch weniger als 10.000;
  - (iii) 7 Quadratmeter auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 10.000 oder mehr;
- (g) um jedoch auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 3.000, Fahrgastschiffen und Spezialschiffen die Einrichtung von Schlafräumen mit Einzelkojen zu ermöglichen, kann die zuständige Stelle für diese Schiffe geringere Bodenflächen zulassen;
- (h) auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 3.000 mit Ausnahme von Fahrgastschiffen und Spezialschiffen dürfen Schlafräume höchstens mit zwei Seeleuten belegt werden; die Bodenfläche solcher Schlafräume darf nicht geringer sein als 7 Quadratmeter;
- (i) auf Fahrgastschiffen und Spezialschiffen darf die Bodenfläche in Schlafräumen für Seeleute, die nicht die Aufgaben von Schiffsoffizieren ausführen, nicht geringer sein als:
  - (i) 7,5 Quadratmeter in Räumen mit zwei Personen;
  - (ii) 11,5 Quadratmeter in Räumen mit drei Personen;
  - (iii) 14,5 Quadratmeter in Räumen mit vier Personen;
- (j) auf Spezialschiffen kann die Belegung von Schlafräumen vier Personen überschreiten; die Bodenfläche solcher Schlafräume darf nicht geringer sein als 3,6 Quadratmeter pro Person;
- (k) auf Schiffen mit Ausnahme von Fahrgastschiffen und Spezialschiffen darf die Bodenfläche der Schlafräume von Seeleuten, die die Aufgaben von Schiffsoffizieren ausführen, pro Person, wenn ihnen neben dem Schlafraum kein gesonderter Wohnraum oder anderer Raum zur Verfügung steht, nicht geringer sein als:
  - (i) 7,5 Quadratmeter auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 3.000;
  - (ii) 8,5 Quadratmeter auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 3.000 oder mehr, jedoch weniger als 10.000;
  - (iii) 10 Quadratmeter auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 10.000 oder mehr;

- (l) auf Fahrgastschiffen und Spezialschiffen darf die Bodenfläche der Schlafräume von Seeleuten, die die Aufgaben von Schiffsoffizieren ausführen, pro Person nicht geringer sein als 7,5 Quadratmeter im Fall von Junioroffizieren und nicht geringer als 8,5 Quadratmeter im Fall von leitenden Offizieren, wenn ihnen neben dem Schlafräum kein gesonderter Wohnraum oder anderer Raum zur Verfügung steht; unter „Junioroffiziere“ werden auf betrieblicher Ebene und unter „leitende Offiziere“ auf Managementebene tätige Offiziere verstanden;
- (m) dem Kapitän, dem leitenden Ingenieur und dem leitenden nautischen Offizier muss zusätzlich zu ihrem Schlafräum ein mit ihrem Schlafräum unmittelbar in Verbindung stehender Wohnraum, Tagesraum oder gleichwertiger zusätzlicher Raum zur Verfügung stehen; 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;
- (n) die Ausstattung muss für jeden Bewohner einen Kleiderspind von ausreichender Größe (mindestens 475 Liter) und eine Kommode oder ein entsprechendes Behältnis von mindestens 56 Liter umfassen; ist die Kommode in den Kleiderspind integriert, muss das gemeinsame Mindestvolumen des Kleiderspinds 500 Liter betragen; er muss mit einem Fach und einer Verschlussvorrichtung versehen sein, um die Privatsphäre zu gewährleisten;
- (o) jeder Schlafräum muss mit einem fest angebrachten, aufklappbaren oder ausziehbaren Tisch oder Pult und mit den erforderlichen bequemen Sitzgelegenheiten ausgestattet sein.

#### 10. Hinsichtlich der Anforderungen an Messen:

- (a) Messen sind getrennt von den Schlafräumen möglichst nahe an der Küche anzuordnen; 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;
- (b) Messen haben eine angemessene Größe und einen ausreichenden Komfort aufzuweisen und ansprechend möbliert 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 gleichzeitig benutzen; soweit erforderlich, sind Vorkehrungen für getrennte oder gemeinsame Messen zu treffen.

#### 11. Hinsichtlich der Anforderungen an Sanitäreinrichtungen:

- (a) alle Seeleute müssen an Bord bequemen Zugang zu sanitären Einrichtungen haben, die den Mindestgesundheits- und Hygieneanforderungen genügen und die einen angemessenen Komfort aufweisen; es sind getrennte Sanitäreinrichtungen für Männer und Frauen vorzusehen;
- (b) es sind sanitäre Einrichtungen mit leichtem Zugang von der Brücke und dem Maschinenraum oder nahe dem Maschinenleitstand vorzusehen; 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;

- (c) alle Schiffe müssen mindestens mit einer Toilette, einem Waschbecken und einer Badewanne oder Dusche, oder beidem, für je sechs Personen oder weniger, für die keine persönlichen Einrichtungen dieser Art vorhanden sind, an geeigneter Stelle ausgestattet sein;
- (d) mit Ausnahme von Fahrgastschiffen muss jeder Schlafräum mit einem eigenen Waschbecken mit fließendem kaltem und warmen Frischwasser ausgestattet sein, es sei denn, dass ein solches Waschbecken bereits in einem privaten Bad vorhanden ist;
- (e) bei Fahrgastschiffen, die normalerweise zu Reisen mit einer Fahrtdauer von höchstens vier Stunden eingesetzt werden, kann die zuständige Stelle Sonderregelungen oder eine Herabsetzung der Anzahl der vorgeschriebenen sanitären Einrichtungen in Erwägung ziehen;
- (f) warmes und kaltes Frischwasser muss an allen Waschstellen vorhanden sein.

12. Was Anforderungen an Krankenzimmer betrifft, so müssen Schiffe mit 15 oder mehr Seeleuten an Bord und einer Reisedauer von mehr als drei Tagen über einen getrennten Krankenzimmer verfügen, der nur für medizinische Zwecke verwendet werden darf; die zuständige Stelle kann für Schiffe in der Küstenfahrt Abweichungen von dieser Anforderung zulassen; bei der Zulassung der Krankenzimmer hat die zuständige Stelle sicherzustellen, dass der Krankenzimmer bei jedem Wetter leicht zugänglich ist, die Kranken bequem untergebracht werden können und sie eine unverzügliche und angemessene Betreuung erhalten.

13. Es sind leicht zugängliche Einrichtungen zum Waschen, Trocknen und Bügeln der Wäsche vorzusehen.

14. Auf allen Schiffen sind für dienstfreie Seeleute ein oder mehrere Freizeitbereiche an Deck vorzusehen; die Bereiche sind entsprechend der Größe des Schiffes und der Anzahl der an Bord befindlichen Seeleute zu bemessen.

15. Auf allen Schiffen sind getrennte Büroräume oder ein gemeinsames Schiffsbüro für den Decksdienst und den Maschinendienst vorzusehen; 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.

16. Auf Schiffen, die regelmäßig Häfen in Moskitogebieten anlaufen, sind entsprechend den Anforderungen der zuständigen Stelle geeignete Schutzvorrichtungen anzubringen.

17. Angemessene Einrichtungen, Angebote und Dienste zur Erholung und Freizeitgestaltung, die den besonderen Bedürfnissen der an Bord lebenden und arbeitenden Seeleute Rechnung tragen, haben für das Wohlbefinden aller Seeleute an Bord zur Verfügung zu stehen, wobei die Regel 4.3 und die dazugehörigen Bestimmungen im Code über den Schutz der Gesundheit und Sicherheit und die Unfallverhütung entsprechend zu berücksichtigen sind.

18. Die zuständige Stelle hat häufige Überprüfungen durch oder unter der Verantwortung des Kapitäns auf dem Schiff vorzuschreiben, damit sichergestellt ist, dass die Unterkünfte der Seeleute sauber, angemessen wohnlich sind und sich in einem guten Allgemeinzustand befinden. Die Ergebnisse solcher Überprüfungen sind schriftlich niederzulegen und für Kontrollen bereitzuhalten.

19. 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.

20. Jedes Mitglied kann nach Beratung mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 200 von den Anforderungen der nachfolgenden Bestimmungen dieser Norm ausnehmen, soweit dies unter Berücksichtigung der Größe des Schiffes und der Anzahl von Personen an Bord angemessen ist:

- (a) Absatz 7 Buchstabe b), 11 Buchstabe d) und 13;
- (b) Absatz 9 Buchstabe f) und h) bis einschließlich Buchstabe l) lediglich in Bezug auf die Bodenfläche.

21. 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, sowie vorbehaltlich des Schutzes der Gesundheit und Sicherheit der Seeleute.

## Leitlinie B3.1 – Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen

### Leitlinie B3.1.1 – Entwurf und Bau

1. Die Außenwände von Schlafräumen und Messen sollten angemessen isoliert sein. Alle Maschinengehäuse und alle Wände von Küchen und anderen Räumen mit Wärmeabstrahlung sollten angemessen isoliert sein, wenn die Möglichkeit besteht, dass sich die Hitze belästigend auf die angrenzenden Räume oder Gänge auswirkt. Zum Schutz gegen die Auswirkungen der Hitze von Dampf- oder Heißwasserrohren oder beiden sollten ebenfalls Vorkehrungen getroffen werden.

2. Schlafräume, Messen und Freizeiträume sowie zu den Unterkunftsräumen führende Gänge sollten angemessen isoliert sein, um Feuchtigkeitsniederschläge oder Überhitzung zu vermeiden.

3. Die Wände und Decken sollten aus Werkstoffen hergestellt sein, deren Oberfläche leicht gesäubert werden kann. Sie sollten so konstruiert sein, dass sich kein Ungeziefer einnisten kann.

4. Die Wände und Decken von Schlafräumen und Messen sollten leicht zu säubern und mit hellen, haltbaren und giftfreien Farbanstrichen versehen sein.

5. Die Böden in allen Unterkünften sollten aus genehmigtem Material bestehen, rutschfest und in bewährter Weise gebaut sein; die Fußböden sollten feuchtigkeitsundurchlässig und leicht zu säubern sein.

6. Die Übergänge zwischen Fußbodenbelägen aus Verbundwerkstoffen und Wänden sollten so mit Profilen versehen sein, dass Fugen möglichst vermieden werden.

#### Leitlinie B3.1.2 – Lüftung

1. Die Lüftungsanlage für Schlafräume und Messen sollte so einstellbar sein, dass die Luftbeschaffenheit bei jedem Wetter und Klima befriedigend bleibt und eine ausreichende Lufterneuerung gewährleistet ist.

2. Klimaanlage sollten, 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 tragen und keine übermäßigen Geräusche oder Vibrationen verursachen;
- (b) sie leicht gesäubert und desinfiziert werden können, um die Ausbreitung von Krankheiten zu verhüten oder zu bekämpfen.

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 Lüftungsanlagen gemäß den vorangehenden Absätzen dieser Leitlinie stets verfügbar sein. Der Einsatz von Notstromaggregaten sollte hierfür jedoch nicht vorgesehen werden.

#### 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.

2. Auf Schiffen mit vorgeschriebener Heizungsanlage sollte mit Warmwasser, Warmluft, Strom, Dampf oder gleichwertigen Mitteln geheizt werden. Jedoch sollte in den Unterkunftsbereichen Dampf als Mittel zur Wärmeübertragung nicht benutzt werden. Die Heizungsanlage sollte in der Lage sein, die Unterkünfte 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.

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.

#### Leitlinie B3.1.4 – Beleuchtung

1. Auf allen Schiffen sollten die Unterkünfte der Seeleute mit elektrischem Licht versehen sein. Wenn keine zwei unabhängigen Stromquellen vorhanden sind,

sollte eine zusätzliche Beleuchtung mit speziellen Lampen oder Beleuchtungsgeräten für Notfälle vorgesehen werden.

2. In den Schlafräumen sollte jede Koje am Kopfende mit einer Leselampe versehen sein.

3. Die zuständige Stelle sollte geeignete Normen für die Beleuchtung durch Tageslicht und künstliches Licht festsetzen.

#### Leitlinie B3.1.5 – Schlafräume

1. Es sollten geeignete Schlafgelegenheiten an Bord vorhanden sein, die den Seeleuten und Partnern, die sie möglicherweise begleiten, bestmögliche Bequemlichkeit bieten.

2. Dort, wo die Größe des Schiffes, der geplante Einsatz des Schiffes und seine Einrichtungen dies sinnvoll und durchführbar erscheinen lassen, sollten Schlafräume mit privatem Bad, einschließlich einer Toilette, geplant und ausgestattet werden, um für angemessene Bequemlichkeit zu sorgen und damit leichter Ordnung gehalten werden kann.

3. Soweit möglich, sollten die Seeleute so auf die Schlafräume verteilt werden, dass die Wachen getrennt sind und die im Tagesdienst tätigen Seeleute ihren Schlafräum nicht mit Wachgängern teilen müssen.

4. Bei Seeleuten, die die Aufgaben von Unteroffizieren ausführen, sollte die Belegung von Schlafräumen zwei Personen pro Raum nicht überschreiten.

5. Es sollte erwogen werden, die in der Norm A3.1 Absatz 9 Buchstabe m) genannte Einrichtung auf zweite technische Offiziere auszudehnen, falls durchführbar.

6. 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.

7. 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.

8. 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.

9. Der Rahmen und, soweit vorhanden, die Vorsteckbretter der Kojen sollten aus einem zugelassenen ausreichend festen, glatten und gegen Korrosion geschützten Werkstoff bestehen, in dem sich Ungeziefer nur schwer einnisten kann.

10. Werden für die Kojenherstellung Rohrahmen verwendet, sollten diese völlig geschlossen sein und keine Öffnungen aufweisen, durch die Ungeziefer eindringen kann.

11. Jede Koje sollte mit einer komfortablen Matratze mit gepolsterter Unterseite oder einer kombinierten gepolsterten Matratze, einschließlich eines Sprungfederbodens oder einer Sprungfedermatratze, ausgestattet sein. Die Matratze und das zur Polsterung verwandte Material sollten aus zugelassenem Material bestehen. Füllungen aus Material, in das sich leicht Ungeziefer einnisten kann, sollte nicht verwendet werden.

12. Bei übereinander aufgestellten Kojen sollte unter der oberen Matratze oder dem Sprungfederrahmen der oberen Koje eine staubdichte Abdeckung angebracht werden.

13. Die Möbel sollten aus glatten, harten Werkstoffen bestehen, die sich nicht verformen und nicht rosten.

14. Die Fenster der Schlafräume sollten mit Vorhängen oder ähnlichen Vorrichtungen ausgestattet sein.

15. Jeder Schlafräum sollte mit einem Spiegel, einem kleinen Schrank für den Toilettenartikelbedarf, einem Bücherbord und einer ausreichenden Zahl von Kleiderhaken ausgestattet sein.

#### Leitlinie B3.1.6 – Messen

1. Messen sollten entweder als Einzel- oder als Gemeinschaftsmessen angeordnet sein. Die Entscheidung in dieser Hinsicht sollte nach Beratung mit den Vertretern der Seeleute und der Reeder getroffen werden und der Zustimmung der zuständigen Stelle unterliegen. Dabei sollten Umstände wie die Größe des Schiffes und die besonderen kulturellen, religiösen und sozialen Bedürfnisse der Seeleute berücksichtigt werden.

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

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

3. Auf Schiffen mit Ausnahme von Fahrgastschiffen sollte die Bodenfläche der Messen für Seeleute nicht geringer sein als 1,5 Quadratmeter für jeden vorgesehenen Sitzplatz.

4. Auf allen Schiffen sollten die Messen mit Tischen und bequemen Sitzgelegenheiten, die fest angebracht oder beweglich sein können, ausgestattet sein, so dass sie für die größtmögliche Anzahl von Seeleuten, die sie gleichzeitig aufsuchen könnten, ausreichen.

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

- (a) ein Kühlschrank, der leicht zugänglich sein sollte und dessen Fassungsvermögen für die Anzahl der Personen, die die Messe oder die Messen besuchen, ausreicht;
- (b) Einrichtungen für heiße Getränke;
- (c) Einrichtungen für kaltes Trinkwasser.

6. Wo vorhandene Pantries nicht über unmittelbare Zugänge von den Messen verfügen, sollten geeignete Spinde für Tischutensilien sowie geeignete Spülvorrichtungen vorhanden sein.

7. Die Oberflächen der Tische und Sitzgelegenheiten sollten aus feuchtigkeitsfesten Werkstoffen hergestellt sein.

#### Leitlinie B3.1.7 – Sanitäre Einrichtungen

1. Waschbecken und Badewannen sollten angemessene Größen aufweisen und aus zugelassenen glatten Werkstoffen hergestellt sein, die nicht springen, splintern oder rosten.

2. Jede Toilette sollte einem zugelassenen Muster entsprechen und mit einer starken und jederzeit verwendungsbereiten Wasserspülung oder einer anderen Spülung, wie Luftspülung, versehen und einzeln bedienbar sein.

3. 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 über dem Fußboden wasserdicht sein;
- (c) die Räume sollten ausreichend beleuchtet, geheizt und belüftet sein;
- (d) die Toilettenanlagen sollten in bequemer Nähe von Schlaf- und Waschräumen, aber getrennt von ihnen, gelegen sein, ohne direkten Zugang von den Schlafräumen oder von einem Durchgang zwischen Schlafräumen und Toiletten, der keinen anderen Zugang hat; dies sollte nicht für Toilettenanlagen gelten, die benachbarten Schlafräumen mit einer Gesamtbelegschaft von höchstens vier Seeleuten zugeordnet sind;
- (e) befinden sich im gleichen Raum mehrere Toiletten, sollten sie zum Schutz der Privatsphäre ausreichend abgeschirmt sein.

4. Die Einrichtungen zur Wäschepflege, die den Seeleuten zur Verfügung stehen, sollten Folgendes umfassen:

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

#### Leitlinie B3.1.8 – Krankenraum

1. Der Krankenraum sollte so beschaffen sein, dass Konsultationen sowie die Gewährung medizinischer Erster Hilfe erleichtert und die Ausbreitung von Infektionskrankheiten verhindert werden.

2. Zugang, Betten, Beleuchtung, Lüftung, Heizung und Wasserversorgung sollten so angeordnet sein, dass die Bequemlichkeit der Kranken gewährleistet ist und ihre Behandlung erleichtert wird.

3. Die Zahl der im Krankenraum vorzusehenden Betten sollte durch die zuständige Stelle festgelegt werden.

4. Sanitäre Einrichtungen für den ausschließlichen Gebrauch der Kranken sollten im Krankenraum oder in unmittelbarer Nähe vorhanden sein. Solche sanitären Einrichtungen sollten mindestens mit einer Toilette, einem Waschbecken und einer Badewanne oder Dusche ausgestattet sein.

#### Leitlinie B3.1.9 – 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;
- (b) mit Einzelspinden sowie mit Badewannen oder Duschen oder mit beidem und Waschbecken mit fließendem kalten und warmen Frischwasser ausgestattet sein.

#### Leitlinie B3.1.10 – 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 zugelassenem und leicht zu säuberndem Material bestehen;
- (c) Handtücher, Seife und Toilettenpapier sollten vom Reeder allen Seeleuten zur Verfügung gestellt werden.

#### Leitlinie B3.1.11 – Freizeiteinrichtungen, Post und Vorkehrungen für Schiffsbesuche

1. Freizeiteinrichtungen 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.

2. Die Ausstattung der Freizeiteinrichtungen sollte mindestens einen Bücherschrank sowie Gelegenheiten zum Lesen und Schreiben und, soweit möglich, für Spiele umfassen.

3. Bei der Planung von Freizeiteinrichtungen sollte die zuständige Stelle die Einrichtung einer Kantine in Erwägung zu ziehen.

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

- (a) einen Raucherraum;
- (b) Empfang von Fernseh- und Rundfunkprogrammen;
- (c) Vorführung von Filmen, deren Bestand für die Dauer der Reise ausreichend sein und, falls erforderlich, in angemessenen Zeitabständen ausgetauscht werden sollte;
- (d) Sportgeräte einschließlich Fitnessgeräten, Tischspielen und 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 zum Beispiel Radio, Fernseher, Videorekorder, DVD/CD-Spieler, Personalcomputer und Software sowie Kassettenrekorder/-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;
- (j) angemessener Zugang zu Schiff-Land-Fernsprechverbindungen, E-Mail- und Internet-Diensten, soweit vorhanden, und etwaige Gebühren für die Benutzung dieser Dienste sollten preisgünstig 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.

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 Partnern, Verwandten und Freunden an Bord zu empfangen. Solche Maßnahmen sollten Belange der Gefahrenabwehr 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.

#### Leitlinie B3.1.12 – Verhütung von Lärm und Vibrationen

1. Unterkünfte sowie Freizeit- und Verpflegungseinrichtungen sollten in möglichst großer Entfernung von dem Maschinenraum, dem Rudermaschinenraum, den Ladewinden, den Lüftungs-, Heizungs- und Klimaanlage und anderen lärm-erzeugenden Maschinen und Anlagen angeordnet werden.

2. Beim Bau und bei der Verkleidung der Wände, Decken und Böden in den Lärmquellen aufweisenden Räumen sowie von selbst schließenden schalldichten

Türen in Maschinenräumen sollten Schallabdichtungen und andere geeignete schallschluckende Materialien verwandt werden.

3. Für das Maschinenraumpersonal sollten, soweit dies durchführbar ist, im Maschinenraum und anderen Räumen, in denen sich Maschinen befinden, schalldichte Leitstände vorgesehen werden. Arbeitsräume, wie zum Beispiel die Maschinenwerkstatt, sollten, soweit dies durchführbar ist, vom allgemeinen Maschinenraumlärm isoliert werden, und es sollten Maßnahmen zur Verringerung des Betriebslärms der Maschinen ergriffen werden.

4. Die Lärmpegelbegrenzungen für Arbeits- und Aufenthaltsräume sollten den in den internationalen Leitlinien der IAO über Expositionspegel, einschließlich derjenigen in der IAA-Richtliniensammlung mit dem Titel *Umgebungsfaktoren am Arbeitsplatz, 2001*, und gegebenenfalls den speziellen, von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation sowie späteren geänderten und ergänzenden Instrumenten empfohlenen Schutznormen über vertretbare Lärmpegel an Bord von Schiffen entsprechen. Eine Kopie der anwendbaren Instrumente in Englisch oder in der Arbeitssprache des Schiffes sollte an Bord mitgeführt werden und den Seeleuten zugänglich sein.

5. Unterkünfte und Freizeit- und Verpflegungseinrichtungen sollten keinen übermäßigen Vibrationen ausgesetzt sein.

### ***Regel 3.2 – Verpflegung einschließlich Bedienung***

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

1. Jedes Mitglied hat dafür zu sorgen, dass auf Schiffen unter seiner Flagge genügend Verpflegung und Trinkwasser von geeigneter Qualität und mit geeignetem Nährwert mitgeführt und ausgegeben werden, die den Bedarf des Schiffes ausreichend decken und unterschiedlichen religiösen und kulturellen Gebräuchen Rechnung tragen.

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

3. Als Schiffsköche beschäftigte Seeleute, die für die Zubereitung von Speisen verantwortlich sind, müssen für ihre Tätigkeiten ausgebildet und qualifiziert sein.

### ***Norm A3.2 – Verpflegung einschließlich Bedienung***

1. Jedes Mitglied hat Rechtsvorschriften oder sonstige Maßnahmen zu erlassen, um Mindestnormen für die Quantität und Qualität der Verpflegung und des Trinkwassers und für die Anforderungen an die Zubereitung der an die Seeleute auf Schiffen unter seiner Flagge ausgegebenen Speisen vorzusehen und hat Aufklärungsarbeiten zu leisten, um das Bewusstsein für die in diesem Absatz genannten Normen und ihre Umsetzung zu fördern.

2. Jedes Mitglied hat sicherzustellen, dass Schiffe unter seiner Flagge die folgenden 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, abwechslungsreiche und nahrhafte sowie nach hygienischen Standards zubereitete Mahlzeiten erhalten;
- (c) das Personal des Verpflegungsdienstes muss für seine Aufgaben an Bord ordnungsgemäß ausgebildet sein.

3. Reeder müssen sicherstellen, dass als Schiffskoch angestellte Seeleute hierfür ausgebildet und qualifiziert sind und die Anforderungen der innerstaatlichen Rechtsvorschriften des jeweiligen Mitglieds an die Position erfüllen.

4. Die Anforderungen nach Absatz 3 dieser Norm haben den erfolgreichen Abschluss eines von der zuständigen Stelle gebilligten oder anerkannten Lehrgangs zu umfassen, der sich mit praktischen Kenntnissen über die Zubereitung von Speisen, Nahrungsmittel- und persönlicher Hygiene, der Nahrungsmittellagerung, der Kontrolle des Lagerbestands, dem Umweltschutz und der Gesundheit und Sicherheit bei der Verpflegung befasst.

5. An Bord von Schiffen mit einer vorgeschriebenen Mannschaftsstärke von weniger als zehn Personen, die aufgrund der Mannschaftsgröße oder Einsatzart von der zuständigen Stelle nicht verpflichtet werden, einen voll qualifizierten Koch an Bord zu haben, muss jeder, der in der Küche Speisen zubereitet, eine Ausbildung oder Unterweisung in Bereichen wie Nahrungsmittel- und persönliche Hygiene sowie Handhabung und Lagerung von Verpflegung an Bord erhalten.

6. In außergewöhnlichen Notfällen kann die zuständige Stelle eine Ausnahmegenehmigung erteilen, die es einem nicht voll qualifizierten Koch gestattet, auf einem bestimmten Schiff während einer bestimmten begrenzten Zeit bis zum nächsten leicht erreichbaren Anlaufhafen oder während eines Zeitraums von höchstens einem Monat zu arbeiten, vorausgesetzt, dass die Person, der die Ausnahmegenehmigung erteilt wird, in Bereichen wie Nahrungsmittel- und persönliche Hygiene sowie Handhabung und Lagerung von Verpflegung an Bord ausgebildet oder unterwiesen wird.

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

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

8. Seeleute unter 18 Jahren dürfen nicht als Schiffskoch beschäftigt oder angeheuert werden oder arbeiten.

## Leitlinie B3.2 – Verpflegung einschließlich Bedienung

### 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. Diese Informationen sollten den Herstellern und Lieferanten von Schiffsproviand und -ausrüstungen, Kapitänen, Köchen und Stewards sowie den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute kostenlos oder zu angemessenen Kosten zur Verfügung gestellt werden. Hierbei sollten angemessene Formen der Verbreitung genutzt werden, zum Beispiel Handbücher, Broschüren, Plakate, Tabellen oder Anzeigen in Fachzeitschriften.

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

3. Die zuständige Stelle sollte in Zusammenarbeit mit den einschlägigen Organisationen und Behörden Aufklärungsmaterial und Bordinformationen über die Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Verpflegung an Bord entwickeln.

4. 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.

### Leitlinie B3.2.2 – Schiffsköche

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

- (a) eine von der zuständigen Stelle vorzuschreibende Mindestseefahrtzeit erfüllt haben, die unter Berücksichtigung vorhandener relevanter Qualifikationen oder Erfahrung unterschiedlich ausfallen kann;
- (b) eine von der zuständigen Stelle vorgeschriebene Prüfung oder eine gleichwertige Prüfung in einem anerkannten Kochkurs bestanden haben.

2. Die vorgeschriebene Prüfung und die Ausstellung der Zeugnisse können entweder unmittelbar durch die zuständige Stelle oder, unter ihrer Aufsicht, durch eine anerkannte Kochschule vorgenommen werden.

3. Die zuständige Stelle sollte die Möglichkeit der Anerkennung von Befähigungszeugnissen vorsehen, die von anderen Mitgliedern, die dieses Übereinkommen oder das Übereinkommen (Nr. 69) über den Befähigungsausweis für Schiffsköche, 1946, ratifiziert haben, oder von anderen anerkannten Stellen ausgestellt worden sind.

**TITEL 4. GESUNDHEITSSCHUTZ, MEDIZINISCHE BETREUUNG,  
SOZIALE BETREUUNG UND GEWÄHRLEISTUNG DER SOZIALEN SICHERHEIT**

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

*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 dieser Regel haben 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.

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

1. Jedes Mitglied hat sicherzustellen, dass Maßnahmen für den Gesundheitsschutz und die medizinische Betreuung, einschließlich einer notwendigen Zahnbehandlung, für die Seeleute, die auf Schiffen unter seiner Flagge arbeiten, getroffen werden, die

- (a) sicherstellen, dass alle allgemeinen Bestimmungen über den Gesundheitsschutz bei der Arbeit und über die medizinische Betreuung, die für ihre Aufgaben von Belang sind, sowie alle die Arbeit an Bord betreffenden besonderen Bestimmungen angewendet werden;
- (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;
- (c) den Seeleuten das Recht geben, in den Anlaufhäfen unverzüglich einen qualifizierten Arzt oder Zahnarzt aufzusuchen, soweit dies möglich ist;
- (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 kostenlos medizinische Betreuung und Gesundheitsschutz gewährt werden;

- (e) nicht auf die Behandlung kranker oder verletzter Seeleute beschränkt sind, sondern auch vorbeugende Maßnahmen wie Programme zur Gesundheitsförderung und zur Gesundheitserziehung umfassen.

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 ausgefüllte Berichtsformular und die darin enthaltenen Angaben sind vertraulich zu behandeln und dürfen nur genutzt werden, um die Behandlung der Seeleute zu erleichtern.

3. Jedes Mitglied hat in seinen innerstaatlichen Rechtsvorschriften Anforderungen an Krankenzimmer, Ausrüstungen, Geräte und Ausbildung für die medizinische Betreuung auf Schiffen unter seiner Flagge festzulegen.

4. Die innerstaatlichen Rechtsvorschriften haben folgende Mindestanforderungen vorzusehen:

- (a) alle Schiffe sind mit einer Schiffsapotheke, 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 ärztliche Normen zu berücksichtigen;
- (b) auf Schiffen mit 100 oder mehr Personen an Bord, die gewöhnlich zu internationalen Reisen mit einer Fahrtdauer von mehr als drei Tagen eingesetzt werden, muss ein qualifizierter Arzt an Bord vorhanden sein, der für die ärztliche Betreuung verantwortlich ist; die innerstaatlichen Rechtsvorschriften haben auch zu bestimmen, welche weiteren Schiffe einen Arzt an Bord haben müssen, wobei unter anderem Faktoren wie Dauer, Art und Umstände der Reise und die Anzahl der an Bord befindlichen Seeleute zu berücksichtigen sind;
- (c) auf Schiffen ohne Arzt muss mindestens eine Person, der im Rahmen ihrer normalen Pflichten die medizinische Betreuung und die Verabreichung von Arzneimitteln obliegt, oder mindestens eine Person, die für die Erteilung von medizinischer Erster Hilfe zuständig ist, an Bord vorhanden sein; die für die medizinische Betreuung an Bord zuständigen Personen, die keine Ärzte sind, müssen einen von der zuständigen Stelle anerkannten Lehrgang für medizinische Betreuung erfolgreich abgeschlossen haben, der den Anforderungen des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, 1978, in der geänderten Fassung (STCW), entspricht; Seeleute, die für die Erteilung der medizinischen Ersten Hilfe verantwortlich sind, müssen eine Ausbildung in Erster Hilfe erfolgreich abgeschlossen haben, die die Anforderungen des STCW erfüllt; die innerstaatlichen Rechtsvorschriften haben 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;

- (d) die zuständige Stelle hat durch vorsorgliche Maßnahmen sicherzustellen, dass eine funk- oder satellitenfunkärztliche Beratung einschließlich fachärztlicher Beratung den Schiffen auf See rund um die Uhr zur Verfügung steht; 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

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

### Leitlinie B4.1.1 – Medizinische Betreuungsmaßnahmen

1. Bei der Festlegung der Ebene, die für die medizinische Ausbildung für Schiffe ohne Arzt 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 vorschriftsmäßigen Ausbildung in medizinischer Erster Hilfe gemäß den Anforderungen des STCW 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- oder satellitenfunkärztlicher Beratung Gebrauch zu machen;
- (b) alle anderen Schiffe mindestens eine bezeichnete Person mit einer vorschriftsmäßigen Ausbildung in medizinischer Betreuung gemäß den Anforderungen des STCW an Bord haben sollten, einschließlich einer praktischen Ausbildung 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.

2. Die in Absatz 1 dieser Leitlinie genannte Ausbildung sollte auf dem Inhalt der neuesten Ausgabe des *Internationalen ärztlichen Leitfadens für Schiffe*, der *Richtlinien für medizinische Erste Hilfe bei Unfällen durch gefährliche Güter*, des *Leitfadens Internationale Richtlinien für die Seeschiffahrtsausbildung* und des medizinischen Abschnitts des *Internationalen Signalbuchs* sowie ähnlicher innerstaatlicher Leitfäden beruhen.

3. Die in Absatz 1 dieser Leitlinie erwähnten Personen und alle anderen von der zuständigen Stelle bestimmten Seeleute sollten etwa alle fünf Jahre einen Fortbildungslehrgang absolvieren, damit sie ihre Kenntnisse und Fertigkeiten erhalten und verbessern sowie mit neuen Entwicklungen Schritt halten können.

4. 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. 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 Ausgabe des *Internationalen ärztlichen Leitfadens für Schiffe*, sowie die anderen in Absatz 2 dieser Leitlinie genannten Leitfäden berücksichtigen.

5. In den Fällen, in denen eine als gefährlich klassifizierte Fracht nicht in der neuesten Ausgabe der *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. Diese Informationen sollten in die Politiken und Programme des Schiffes im Bereich des Arbeitsschutzes einbezogen werden, beschrieben in der Regel 4.3 und den dazugehörigen Bestimmungen des Codes.

6. Alle Schiffe sollten ein vollständiges und auf dem neuesten Stand befindliches Verzeichnis der Funkstationen mitführen, über die eine ärztliche Beratung erhältlich ist, 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. 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 *Internationalen Signalbuchs* unterwiesen werden, um sie in die Lage zu versetzen, die von dem befragten Arzt benötigten Angaben sowie den erteilten Rat zu verstehen.

#### 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.

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

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

3. Es sollten geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um die Behandlung kranker Seeleute zu erleichtern. Insbesondere sollten Seeleute unverzüglich in Kliniken und Krankenhäuser in den Häfen aufgenommen werden, ohne Behinderung sowie ohne Unterschied der Staatsangehörigkeit oder des Glaubensbekenntnisses, und, soweit dies möglich ist, sollten Vorkehrungen zur Ergänzung der ihnen zur Verfügung stehenden Behandlungsmöglichkeiten getroffen werden, um dadurch nötigenfalls die Fortdauer der Behandlung zu gewährleisten.

*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 unter anderem durch Systeme zur regelmäßigen Meldung der Schiffsposition, Rettungsleitstellen und Hubschraubernotdienste gemäß dem Internationalen Übereinkommen über den Such- und Rettungsdienst auf See, 1979, in der geänderten Fassung, und dem *Internationalen Luft- und Seehandbuch „Suche und Rettung“*;
- (b) bestmögliche Nutzung aller Schiffe, 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) Verbringung von Seeleuten an Land zur Notbehandlung;
- (e) Heimschaffung von Seeleuten, die im Ausland in ein Krankenhaus eingeliefert worden sind, sobald dies möglich ist, gemäß dem 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 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 Eingliederung der Statistiken in das bestehende

innerstaatliche System von Statistiken über Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten anderer Arbeitnehmergruppen unter Abstimmung mit diesem System;

- (i) Organisation 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;
- (k) Veranlassung der Überführung der Leichname oder der Asche verstorbener Seeleute in das Heimatland gemäß den Wünschen der nächsten Angehörigen und sobald dies möglich ist

2. Die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Gesundheitsschutzes und der medizinischen Betreuung der Seeleute sollte auf bi- oder multilateralen Übereinkünften oder auf Konsultationen zwischen den Mitgliedern beruhen.

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

1. Jedes Mitglied sollte Maßnahmen zur Gewährleistung einer ordnungsmäßigen und ausreichenden medizinischen Betreuung für die in seinem 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 es sollte das Internationale Arbeitsamt über die zu diesem Zweck ergriffenen Maßnahmen informieren.

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

***Zweck: Sicherzustellen, dass Seeleute gegen die finanziellen Folgen bei Krankheit, Verletzung oder Tod im Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit geschützt sind***

1. Jedes Mitglied hat sicherzustellen, dass für Seeleute auf Schiffen unter seiner Flagge entsprechend den Bestimmungen im Code Maßnahmen getroffen werden, die ihnen das Recht auf 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 gewähren.

2. Diese Regel bleibt ohne Einfluss auf andere Rechtsmittel, die Seeleute möglicherweise in Anspruch nehmen wollen.

#### ***Norm A4.2.1 – Verpflichtungen der Reeder***

1. Jedes Mitglied hat in seinen innerstaatlichen Rechtsvorschriften vorzusehen, 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:

- (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 oder die als Folge ihrer Tätigkeit in diesem Zeitraum entstanden sind, zu tragen;
- (b) die Reeder haben finanzielle Sicherheiten zu stellen, um eine Entschädigung bei Tod oder Erwerbsunfähigkeit der Seeleute aufgrund von Arbeitsunfällen, Krankheiten oder Gefährdungen gemäß den innerstaatlichen Rechtsvorschriften, dem Beschäftigungsvertrag für Seeleute oder dem Gesamtarbeitsvertrag sicherzustellen;
- (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 die erkrankten oder verletzten Seeleute wieder gesund sind 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 Beschäftigungsverhältnisses an Bord oder an Land eingetreten ist.

2. Innerstaatliche Rechtsvorschriften können 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.

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 oder bis die Seeleute gemäß diesem Übereinkommen heimgeschafft worden sind;
- (b) die volle Heuer oder einen Teil der Heuer nach Maßgabe der innerstaatlichen Rechtsvorschriften oder von Gesamtarbeitsverträgen vom Zeitpunkt der Heimschaffung der Seeleute oder deren Verbringung an Land bis zu ihrer Genesung zu zahlen oder, wenn vorher, bis sie Anspruch auf Geldleistungen nach der Gesetzgebung des betreffenden Mitglieds haben.

4. Innerstaatliche Rechtsvorschriften können die Verpflichtung des Reeders zur Zahlung der vollen oder eines Teils der Heuer an abgemusterte Seeleute auf einen Zeitraum beschränken, der nicht weniger als 16 Wochen vom Tage des Unfalls oder des Krankheitsbeginns an betragen darf.

5. Innerstaatliche Rechtsvorschriften können 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 vorsätzlichen Fehlverhaltens der erkrankten, verletzten oder verstorbenen Seeleute eingetreten ist;
- (c) Krankheiten oder Gebrechen bei Abschluss des Heuervertrags absichtlich verschwiegen worden sind.

6. Der Reeder kann durch innerstaatliche Rechtsvorschriften von der Pflicht, die Kosten für die medizinische Betreuung, Verpflegung und Unterkunft und die

Bestattung zu tragen, befreit werden, soweit solche Verpflichtungen von staatlichen Stellen übernommen werden.

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.

8. Die innerstaatlichen Rechtsvorschriften haben vorzusehen, dass das System der finanziellen Sicherheit zur Sicherstellung einer Entschädigung gemäß Absatz 1 Buchstabe b) dieser Norm in Bezug auf vertragliche Forderungen, wie sie in der Norm A4.2.2 definiert werden, die folgenden Mindestanforderungen erfüllt:

- (a) die vertragliche Entschädigung ist, sofern sie im Beschäftigungsvertrag der Seeleute festgelegt ist und unbeschadet von Buchstabe c) dieses Absatzes, vollständig und unverzüglich zu zahlen;
- (b) es darf kein Druck ausgeübt werden, eine Zahlung unterhalb des vertraglich vereinbarten Betrags zu akzeptieren;
- (c) wo es aufgrund der Art der Erwerbsunfähigkeit der Seeleute schwierig ist, die vollständige Entschädigung festzulegen, auf die die Seeleute Anspruch haben können, haben Seeleute eine Interimszahlung oder -zahlungen zu erhalten, um unbillige Härten zu vermeiden;
- (d) im Einklang mit der Regel 4.2 Absatz 2 erhalten Seeleute Zahlungen unbeschadet anderer rechtlicher Ansprüche, diese Zahlungen können vom Reeder jedoch mit Entschädigungen für andere Forderungen der Seeleute gegenüber dem Reeder, die auf demselben Vorfall beruhen, verrechnet werden;
- (e) die Forderung nach vertraglicher Entschädigung kann unmittelbar von den betroffenen Seeleuten, von ihren nächsten Angehörigen, einem Vertreter der Seeleute oder von einem benannten Begünstigten geltend gemacht werden.

9. Innerstaatliche Rechtsvorschriften haben vorzuschreiben, dass Seeleute im Voraus informiert werden, wenn die finanzielle Sicherheit eines Reeders annulliert oder gekündigt werden soll.

10. Innerstaatliche Rechtsvorschriften haben vorzuschreiben, dass die zuständige Stelle des Flaggenstaates vom Anbieter der finanziellen Sicherheit unterrichtet wird, wenn die finanzielle Sicherheit eines Reeders annulliert oder gekündigt wird.

11. Jedes Mitglied hat vorzuschreiben, dass Schiffe unter seiner Flagge ein Zertifikat oder einen anderen Nachweis der finanziellen Sicherheit an Bord mitführen, ausgestellt vom Anbieter der finanziellen Sicherheit. Eine Kopie muss an einer deutlich sichtbaren Stelle an Bord aufgehängt werden, wo sie den Seeleuten zugänglich ist. Gibt es mehrere Anbieter finanzieller Sicherheiten, ist das Dokument eines jeden Anbieters an Bord mitzuführen.

12. Die finanzielle Sicherheit darf vor dem Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer nicht erlöschen, es sein denn, der Anbieter der finanziellen Sicherheit hat die zuständige Stelle des Flaggenstaates mindestens 30 Tage zuvor davon in Kenntnis gesetzt.

13. Die finanzielle Sicherheit hat die Zahlung aller von ihr abgedeckten vertraglichen Ansprüche zu gewährleisten, die während der Gültigkeit des Dokuments entstehen.

14. Das Zertifikat oder der Nachweis der finanziellen Sicherheit hat die in Anhang A4-I geforderten Informationen zu enthalten. Das Dokument muss in Englisch abgefasst oder von einer englischen Übersetzung begleitet sein.

#### *Norm A4.2.2 – Behandlung vertraglicher Forderungen*

1. Für die Zwecke der Norm 4.2.1 Absatz 8 und der vorliegenden Norm bezeichnet der Ausdruck „vertragliche Forderung“ jede Forderung im Zusammenhang mit dem Tod oder der Erwerbsunfähigkeit von Seeleuten aufgrund eines Arbeitsunfalls oder einer berufsbedingten Erkrankung oder Gefahr, gemäß den innerstaatlichen Rechtsvorschriften, dem Beschäftigungsvertrag der Seeleute oder dem Gesamtarbeitsvertrag.

2. Das System der finanziellen Sicherheit gemäß der Norm A4.2.1 Absatz 1 Buchstabe b) kann ein Sozialversicherungssystem, eine Versicherung, ein Fonds oder ein anderes ähnliches Instrument sein. Seine Form ist von dem Mitglied nach Beratung mit den in Frage kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute festzulegen.

3. Innerstaatliche Rechtsvorschriften haben sicherzustellen, dass effektive Regelungen vorhanden sind, um vertragliche Ansprüche, die Entschädigungen gemäß der Norm A4.2.1 Absatz 8 betreffen, im Rahmen zügiger und fairer Verfahren entgegenzunehmen, zu behandeln und unparteiisch zu regeln.

#### *Leitlinie B4.2.1 – Verpflichtungen der Reeder*

1. Bei Zahlung der vollen Heuer nach der Norm A4.2.1 Absatz 3 Buchstabe a) können Prämien unberücksichtigt bleiben.

2. Innerstaatliche Rechtsvorschriften können 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.

3. Innerstaatliche Rechtsvorschriften können 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.

#### *Leitlinie B4.2.2 – Behandlung von vertraglichen Forderungen*

1. Die innerstaatlichen Rechtsvorschriften sollten vorsehen, dass die an der Zahlung einer vertraglichen Forderung beteiligten Parteien das im Anhang B4-I aufgeführte Eingangs- und Freigabeformular verwenden können.

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

**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.
2. Jedes Mitglied hat nach Beratung mit den in Betracht kommenden repräsentativen Verbänden der Reeder und der Seeleute und unter Berücksichtigung anwendbarer von internationalen Organisationen, nationalen Behörden und Seeschiffahrtsorganisationen empfohlener Kodizes, Richtlinien und Normen innerstaatliche Richtlinien für das Management des Arbeitsschutzes an Bord der Schiffe unter seiner Flagge auszuarbeiten und bekannt zu machen.
3. Jedes Mitglied hat Rechtsvorschriften und andere Maßnahmen zu erlassen, durch die die im Code aufgeführten Angelegenheiten geregelt werden, wobei die einschlägigen internationalen Instrumente zu berücksichtigen sind, und Normen für den Arbeitsschutz und die Unfallverhütung auf Schiffen unter seiner Flagge festzulegen.

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

1. Die Rechtsvorschriften und anderen Maßnahmen, die gemäß der Regel 4.3 Absatz 3 zu erlassen sind, haben Folgendes zu umfassen:
  - (a) die Annahme und effektive Umsetzung sowie Förderung von Politiken und Programmen im Bereich des Arbeitsschutzes auf Schiffen unter der Flagge des Mitglieds, einschließlich Risikobewertung sowie Ausbildung und Unterweisung von Seeleuten;
  - (b) angemessene Vorkehrungen zur Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten an Bord von Schiffen, einschließlich Maßnahmen zur Reduzierung und Verhütung des Risikos einer schädlichen Exposition gegenüber Umweltfaktoren und Chemikalien und von Verletzungs- oder Krankheitsrisiken, die durch den Einsatz von Anlagen und Maschinen an Bord auftreten können;
  - (c) Programme an Bord für die Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten sowie für ständige Verbesserungen von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz unter Einbeziehung von Vertretern der Seeleute und aller anderen Personen, die ein Interesse an der Umsetzung dieser Maßnahmen haben, unter Berücksichtigung von Präventivmaßnahmen, einschließlich Technik- und Konstruktionskontrolle, Substitution von Prozessen und Verfahren für kollektive und individuelle Aufgaben und der Verwendung persönlicher Schutzausrüstung;
  - (d) Anforderungen für die Überprüfung, Meldung und Beseitigung von unsicheren Arbeitsbedingungen sowie die Untersuchung und Meldung von Arbeitsunfällen an Bord.
2. Die in Absatz 1 dieser Norm genannten Bestimmungen haben:

- (a) die einschlägigen internationalen Instrumente, die sich allgemein mit Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sowie 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 Arbeit an Bord vorkommen;
- (b) die Verpflichtungen der Reeder, der Seeleute und der anderen beteiligten Personen zur Einhaltung der anwendbaren Normen und zur Befolgung der Politik und des Programms des Schiffes im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz deutlich anzugeben, wobei der Gesundheit und Sicherheit der Seeleute unter 18 Jahren besondere Beachtung zu schenken ist;
- (c) die Pflichten des Kapitäns und/oder einer vom Kapitän bezeichneten Person anzugeben, besondere Verantwortung für die Durchführung und Einhaltung der Politik und des Programms des Schiffes im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz zu übernehmen;
- (d) die Befugnisse anzugeben, über die die als Sicherheitsbeauftragte des Schiffes ernannten oder gewählten Seeleute im Hinblick auf die Teilnahme an Tagungen des Sicherheitsausschusses des Schiffes verfügen. Ein solcher Ausschuss ist auf Schiffen mit fünf oder mehr Seeleuten einzurichten.

3. Die Rechtsvorschriften und anderen Maßnahmen, die in der Regel 4.3 Absatz 3 genannt werden, sind in Beratung mit den Vertretern der Verbände der Reeder und der Seeleute regelmäßig zu überprüfen und, falls erforderlich, zu überarbeiten, um sich ändernden Technologien und neuen Forschungserkenntnissen Rechnung zu tragen, damit eine ständige Verbesserung der Politiken und Programme im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz erleichtert und eine sichere Arbeitsumwelt für Seeleute auf Schiffen unter der Flagge des Mitglieds sichergestellt wird.

4. Die Anforderungen dieses Übereinkommens gelten als erfüllt, wenn die Anforderungen der anwendbaren internationalen Instrumente über eine zulässige Exposition gegenüber Arbeitsplatzgefahren an Bord von Schiffen und über die Entwicklung und Umsetzung der Politiken und Programme im Bereich des Arbeitsschutzes der Schiffe erfüllt werden.

5. Die zuständige Stelle hat sicherzustellen, dass

- (a) Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten ordnungsgemäß gemeldet werden, wobei die Leitlinien der Internationalen Arbeitsorganisation über die Meldung und Aufzeichnung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten zu berücksichtigen sind;
- (b) umfassende Statistiken über solche Unfälle und Krankheiten geführt, ausgewertet und veröffentlicht werden, gegebenenfalls mit anschließenden Untersuchungen über allgemeine Unfalltendenzen und die ermittelten Gefahren;
- (c) Arbeitsunfälle untersucht werden.

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.

7. Die zuständige Stelle hat in Zusammenarbeit mit Verbänden der Reeder und der Seeleute Vorkehrungen dafür zu treffen, dass alle Seeleute Informationen über bestimmte Gefahren an Bord von Schiffen erhalten, zum Beispiel durch Ausgänge mit entsprechenden Hinweisen.

8. Die zuständige Stelle hat vorzuschreiben, dass Reeder, die eine Risikobewertung hinsichtlich des Arbeitsschutzmanagements vornehmen, Bezug nehmen auf geeignete statistische Informationen von ihren Schiffen und von allgemeinen Statistiken, die von der zuständigen Stelle zur Verfügung gestellt werden.

### 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 Richtlinienensammlung *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 Richtlinienensammlungen über Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, einschließlich der gegebenenfalls angegebenen Expositionsgrenzwerte, Rechnung tragen. Ferner sollte die neueste Fassung der gemeinsam von der Internationalen Schifffahrtskammer und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation veröffentlichten *Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying* berücksichtigt werden.

2. Die zuständige Stelle sollte sicherstellen, dass die innerstaatlichen Leitlinien für das Arbeitsschutzmanagement sich insbesondere auf Folgendes beziehen:

- (a) allgemeine und grundlegende Vorschriften;
- (b) schiffbauliche Merkmale des Schiffes, einschließlich Zugangswege und Asbestgefahren;
- (c) Maschinenanlagen;
- (d) die Auswirkungen von extrem niedrigen oder hohen Temperaturen von Oberflächen, mit denen Seeleute in Berührung kommen können;
- (e) die Auswirkungen von Lärm am Arbeitsplatz und in den Unterkünften;
- (f) die Auswirkungen von Vibrationen am Arbeitsplatz und in den Unterkünften;
- (g) die Auswirkungen anderer Umgebungsfaktoren als die in Buchstabe e) und f) Aufgeführten am Arbeitsplatz und in den Unterkünften, einschließlich Tabakrauch;
- (h) besondere Sicherheitsmaßnahmen an und unter Deck;
- (i) Lade- und Löschorrichtungen;
- (j) Brandschutz und Brandbekämpfung;
- (k) Anker, Ketten und Trossen;
- (l) gefährliche Ladung und Ballast;
- (m) persönliche Schutzausrüstung für Seeleute;

- (n) Arbeiten in geschlossenen Räumen;
- (o) körperliche und geistige Auswirkungen von Ermüdung;
- (p) die Auswirkungen von Drogen- und Alkoholabhängigkeit;
- (q) HIV/Aids-Schutz und -Prävention;
- (r) Gegenmaßnahmen bei Notfällen und Unfällen.

3. Die Bewertung der Gefahren und die Verringerung der Exposition, auf die sich Absatz 2 dieser Leitlinie bezieht, sollten die Auswirkungen auf die körperliche Gesundheit, einschließlich Handhabung von Lasten, Lärm und Vibrationen berücksichtigen, sowie die chemischen und biologischen Auswirkungen, die mentalen Auswirkungen, die körperlichen und mentalen Auswirkungen der Ermüdung auf die Gesundheit bei der Arbeit und Berufsunfälle. Die notwendigen Maßnahmen sollten den Grundsatz der Prävention gebührend berücksichtigen, gemäß dem, unter anderem, die Bekämpfung der Gefahren an der Quelle, die Anpassung der Arbeit an den Einzelnen, insbesondere im Hinblick auf die Gestaltung des Arbeitsplatzes, und die Substitution von gefährlichen Aufgaben durch ungefährliche oder weniger gefährliche Aufgaben, Vorrang vor der Verwendung von persönlicher Schutzausrüstung für Seeleute haben muss.

4. Darüber hinaus sollte die zuständige Stelle sicherstellen, dass die Konsequenzen für die Gesundheit und Sicherheit berücksichtigt werden, insbesondere in folgenden Bereichen:

- (a) Maßnahmen bei Notfällen und Unfällen;
- (b) die Auswirkungen von Drogen- und Alkoholabhängigkeit;
- (c) HIV/Aids-Schutz und – Prävention;
- (d) Belästigung und Mobbing.

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

1. Die zuständige Stelle sollte gemeinsam mit den zuständigen internationalen Institutionen und mit Vertretern der in Betracht kommenden Verbände der Reeder und der Seeleute fortlaufend das Problem von Lärm an Bord von Schiffen prüfen, mit dem Ziel, den Schutz der Seeleute, soweit dies praktisch durchführbar ist, vor den schädlichen Auswirkungen einer Exposition gegenüber Lärm zu verbessern.

2. Die in Absatz 1 dieser Leitlinie genannte Prüfung sollte sich auf die Auswirkungen übermäßigen Lärms auf das Hörvermögen, die Gesundheit und das Wohlbefinden der Seeleute beziehen sowie auf Maßnahmen, die vorgeschrieben oder empfohlen werden sollten, um den Lärm an Bord von Schiffen zum Schutz der Seeleute zu verringern. Die zu erwägenden Maßnahmen sollten Folgendes einschließen:

- (a) Informieren 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, Bereitstellung zugelassener Gehörschutzausrüstung für die Seeleute;

- (c) Bewertung von Risiken und Verringerung der Exposition gegenüber Lärm in allen Unterkünften und Freizeit- und Verpflegungseinrichtungen sowie in Maschinenräumen und anderen Räumen, in denen sich Maschinen befinden.

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

1. Die zuständige Stelle jedes Mitglieds sollte gemeinsam mit den zuständigen internationalen Institutionen und mit Vertretern der in Betracht kommenden Verbände der Reeder und der Seeleute sowie gegebenenfalls unter Berücksichtigung einschlägiger internationaler Normen fortlaufend das Problem der Vibrationen an Bord von Schiffen prüfen, mit dem Ziel, den Schutz der Seeleute vor den schädlichen Auswirkungen von Vibrationen, soweit dies praktisch durchführbar ist, zu verbessern.

2. Die in Absatz 1 dieser Leitlinie genannte Prüfung sollte sich auf die Auswirkungen einer Exposition gegenüber übermäßigen Vibrationen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Seeleute beziehen sowie auf Maßnahmen, die vorgeschrieben oder empfohlen werden sollten, um zum Schutz der Seeleute die Vibrationen an Bord von Schiffen zu verringern. Die zu erwägenden Maßnahmen sollten Folgendes einschließen:

- (a) Informieren der Seeleute über die Gefahren einer langdauernden Exposition gegenüber Vibrationen für ihre Gesundheit;
- (b) soweit erforderlich, Bereitstellung zugelassener Schutzausrüstung für die Seeleute;
- (c) Bewertung von Risiken und Verringerung der Exposition gegenüber Vibrationen in allen Unterkünften, Freizeit- und Verpflegungseinrichtungen durch Maßnahmen unter Berücksichtigung der Anleitungen in der IAA-Richtliniensammlung mit dem Titel *Umgebungsfaktoren am Arbeitsplatz, 2001*, in der jeweils neuesten Fassung, wobei die unterschiedlichen Expositionen in solchen Bereichen und am Arbeitsplatz zu berücksichtigen sind.

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

1. Jede Verpflichtung des Reeders zur Bereitstellung von Schutzausrüstung und anderen der Unfallverhütung dienenden Mitteln sollte im Allgemeinen mit Anweisungen verbunden werden, wonach die Seeleute gehalten sind, sie zu verwenden und sich an die einschlägigen Unfallverhütungs- und Gesundheitsschutzmaßnahmen zu halten.

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 verhin-

dern ist, während der Arbeitnehmer keine Maschine verwenden darf, deren Schutzvorrichtungen nicht ordnungsgemäß angebracht sind, und Schutzvorrichtungen nicht unwirksam machen darf.

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

1. Alle Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten sollten gemeldet werden, so dass sie untersucht und umfassende Statistiken 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.

2. Die in Absatz 1 dieser Leitlinie genannten Statistiken sollten Aufschluss geben über die Zahl, die Art, die Ursachen und die Folgen von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten, gegebenenfalls mit klarer Angabe des Unfallorts auf dem Schiff, der Art des Unfalls und ob sich der Unfall auf See oder im Hafen ereignet hat.

3. Jedes Mitglied sollte jedes von der Internationalen Arbeitsorganisation gegebenenfalls eingeführte internationale System oder Modell für die Aufzeichnung von Unfällen von Seeleuten gebührend berücksichtigen.

#### Leitlinie B4.3.6 – Untersuchungen

1. Die zuständige Stelle sollte Untersuchungen über die Ursachen und Begleitumstände von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten, die Verluste an Menschenleben oder schwere Verletzungen zur Folge haben, sowie gegebenenfalls von anderen von den innerstaatlichen Rechtsvorschriften bezeichneten Fällen durchführen.

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

- (a) Arbeitsumwelt, zum Beispiel Arbeitsflächen, Anordnung der Maschinen, Zugangswege, Beleuchtung und Arbeitsmethoden;
- (b) Häufigkeit von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten 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;
- (f) Probleme, die sich infolge menschlichen Versagens ergeben;
- (g) Probleme, die sich aus Belästigung und Mobbing ergeben.

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

1. Um eine solide Grundlage für Maßnahmen zur Förderung des Arbeitsschutzes und der Verhütung von Unfällen und Erkrankungen zu schaffen, die auf die besonderen Berufsrisiken der seemännischen Arbeit zurückzuführen sind, sollten

Forschungen über die allgemeinen Unfalltendenzen und die anhand der Statistiken erkennbaren Risiken durchgeführt werden.

2. Die Durchführung von Schutz- und Verhütungsprogrammen zur Förderung des Arbeitsschutzes sollte so organisiert werden, dass die zuständige Stelle, die Reeder und die Seeleute oder deren Vertreter sowie andere geeignete Stellen aktiv daran teilnehmen können, zum Beispiel durch Mittel wie Informationsveranstaltungen, Richtlinien für Schiffe über die höchstzulässigen Expositionen gegenüber potenziell schädlichen Umgebungsfaktoren am Arbeitsplatz und sonstigen Gefahren oder durch Ergebnisse von systematischen Risikobewertungen. 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.

3. Wo solche Aktivitäten auf Unternehmensebene durchgeführt werden, sollte erwogen werden, dass Seeleute aus den Sicherheitsausschüssen an Bord der Schiffe des betreffenden Reeders vertreten sind.

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

1. Es sollte erwogen werden, dass die in der Leitlinie B4.3.7 Absatz 2 erwähnten Ausschüsse und anderen Organe unter anderem folgende Aufgaben haben könnten:

- (a) Ausarbeitung von innerstaatlichen Leitlinien und Politiken für Arbeitsschutzmanagementsysteme und von Bestimmungen, Anweisungen und Handbüchern für die Unfallverhütung;
- (b) Organisation der Ausbildung sowie von Programmen auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes sowie der Unfallverhütung;
- (c) Organisation der Aufklärung über Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, einschließlich Filmen, Plakaten, Mitteilungen und Broschüren;
- (d) Verteilung von Schriften und Erteilung von Auskünften über Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sowie Unfallverhütung auf eine Weise, die Seeleute an Bord erreicht.

2. Bei der Ausarbeitung von Texten für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sowie Unfallverhütung und empfohlenen Verhaltensregeln sollten die einschlägigen Richtlinien oder Empfehlungen der in Betracht kommenden innerstaatlichen Stellen oder internationalen Organisationen berücksichtigt werden.

3. Bei der Ausarbeitung von Programmen für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sowie Unfallverhütung sollte jedes Mitglied jede gegebenenfalls von der Internationalen Arbeitsorganisation veröffentlichte Sammlung von Richtlinien über den Arbeitsschutz der Seeleute gebührend berücksichtigen.

#### Leitlinie B4.3.9 – Unterweisung in Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sowie Unfallverhütung

1. Die Lehrpläne für die in der Norm A4.3 Absatz 1 Buchstabe a) 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.

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

- (a) audiovisuelles Unterrichtsmaterial, zum Beispiel Filme, zur Verwendung in Berufsausbildungsanstalten für Seeleute und, soweit möglich, zur Vorführung an Bord;
- (b) Aushang von Plakaten an Bord;
- (c) Veröffentlichung von Artikeln über die mit dem Seemannsberuf verbundenen Gefahren und über Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sowie Unfallverhütung in Zeitschriften, die von Seeleuten gelesen werden;
- (d) besondere Kampagnen unter Verwendung verschiedener Informationsmedien zur Unterweisung der Seeleute, einschließlich Kampagnen über sichere Arbeitspraktiken.

3. Bei der in Absatz 2 dieser Leitlinie erwähnten Aufklärung sollten die unterschiedlichen Nationalitäten, Sprachen und Kulturen der Seeleute an Bord berücksichtigt werden.

#### Leitlinie B4.3.10 – Sicherheits- und Gesundheitsausbildung 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. Diese Vorschriften sollten ferner Maßnahmen zur Verringerung der beruflichen Gefahren bezeichnen, denen junge Seeleute bei der Ausübung ihrer Tätigkeit ausgesetzt sind.

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 uneingeschränkt die Befähigung für die betreffende Arbeit zuerkannt hat. Bei der Bestimmung der Arbeiten, die durch Vorschriften eingeschränkt werden sollten, könnte die zuständige Stelle insbesondere Folgendes berücksichtigen:

- (a) das Heben, Bewegen oder Tragen schwerer Lasten oder Gegenstände;
- (b) das Betreten von Kesseln, Tanks und Kofferdämmen;
- (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 Signalgeber zur Verständigung mit den Personen, die derartige Geräte bedienen;
- (e) die Handhabung von Festmacher- oder Schlepptrossen oder Ankergeschirr;
- (f) Takelage;
- (g) Arbeiten in der Höhe 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 potenziell schädlichen Stoffen oder schädlichen physikalischen Einwirkungen, wie gefährlichen oder giftigen Substanzen und ionisierenden Strahlen, ausgesetzt sind;
- (k) die Reinigung von Küchenmaschinen;
- (l) das Bedienen von Schiffsbooten oder die Übernahme der Verantwortung für sie.

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. Zu diesen Maßnahmen könnten eine geeignete Unterweisung in Seemannsschulen, eigens für Jugendliche bestimmte offizielle Unfallverhütungskampagnen und berufliche Unterweisung und Beaufsichtigung junger Seeleute gehören.

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 potenziell schädlichen Stoffen auf ihre Gesundheit und auf ihr Wohlbefinden, das Risiko und die Besorgnisse betreffend HIV/Aids sowie von anderen gesundheitsschädlichen Aktivitäten umfassen.

#### Leitlinie B4.3.11 – Internationale Zusammenarbeit

1. Gegebenenfalls mit Unterstützung zwischenstaatlicher und anderer internationaler Organisationen sollten sich die Mitglieder in Zusammenarbeit untereinander bemühen, eine größtmögliche Übereinstimmung ihrer Handlungen zur Förderung von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sowie Unfallverhütung zu erreichen.

2. Bei der Entwicklung von Programmen zur Förderung von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sowie Unfallverhütung nach der Norm A4.3 sollte jedes Mitglied die von der Internationalen Arbeitsorganisation veröffentlichten einschlägigen Richtlinienensammlungen sowie die entsprechenden Normen internationaler Organisationen gebührend berücksichtigen.

3. Bei der fortlaufenden Förderung von Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sowie Unfallverhütung sollten die Mitglieder die Notwendigkeit einer internationalen Zusammenarbeit berücksichtigen. Diese Zusammenarbeit könnte in folgender Weise erfolgen:

- (a) bi- oder multilaterale Vereinbarungen zur Vereinheitlichung der Normen und Sicherheitsvorkehrungen auf dem Gebiet Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sowie Unfallverhütung;
- (b) Austausch von Informationen über die den Seeleuten drohenden besonderen Gefahren und über Mittel zur Förderung von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sowie Unfallverhütung;
- (c) Unterstützung bei der Erprobung von Ausrüstungen und bei der Aufsicht gemäß den innerstaatlichen Vorschriften des Flaggenstaates;
- (d) Zusammenarbeit bei der Ausarbeitung und Bekanntmachung von Bestimmungen, Anweisungen oder Handbüchern über Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sowie Unfallverhütung;
- (e) Zusammenarbeit bei der Herstellung und Verwendung von Ausbildungshilfen;
- (f) gemeinsame Einrichtungen für die Ausbildung von Seeleuten in Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sowie Unfallverhütung und in sicheren Arbeitspraktiken oder gegenseitige Unterstützung bei dieser Ausbildung.

#### ***Regel 4.4 – Zugang zu Sozialeinrichtungen an Land***

***Zweck: Sicherzustellen, dass an Bord eines Schiffes tätige Seeleute Zugang zu Einrichtungen und Diensten an Land haben, um ihre Gesundheit und ihr Wohlbefinden zu gewährleisten***

1. Jedes Mitglied hat sicherzustellen, dass Sozialeinrichtungen an Land, soweit vorhanden, leicht zugänglich sind. Das Mitglied hat auch die Entwicklung von Sozialeinrichtungen, wie sie im Code aufgeführt sind, in bezeichneten Häfen zu fördern, damit Seeleute, deren Schiffe sich in seinen Häfen befinden, Zugang zu angemessenen Sozialeinrichtungen und -diensten für Seeleute haben.

2. Die Verantwortlichkeiten jedes Mitglieds in Bezug auf Einrichtungen an Land, wie zum Beispiel Sozial-, Kultur-, Erholungs- und Informationseinrichtungen und -dienste, sind im Code festgelegt.

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

1. Jedes Mitglied hat vorzusehen, dass die in seinem 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 Flaggenstaats des Schiffs, auf dem sie beschäftigt oder angeheuert sind oder arbeiten, zur Verfügung stehen.

2. Jedes Mitglied hat 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.

3. Jedes Mitglied hat 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 im Seeschifffahrtssektor entsprechen.

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

### Leitlinie B4.4.1 – Verantwortlichkeiten der Mitglieder

#### 1. Jedes Mitglied sollte

- (a) 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;
- (b) 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.

2. Die Vorkehrungen für die Überwachung der Sozialeinrichtungen und -dienste sollten die Beteiligung der in Betracht kommenden repräsentativen Verbände der Seeleute und der Reeder einschließen.

3. Jedes Mitglied sollte Maßnahmen treffen, um den freien und zügigen Umlauf von Freizeitmaterial, wie Filmen, Büchern, Zeitungen und Sportgeräten, für Seeleute an Bord und in Sozialzentren an Land, zwischen Schiffen, Ausgabezentralen und Sozialeinrichtungen zu fördern.

4. 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 und bestehende Einrichtungen und Dienste zu verbessern;
- (b) Vereinbarungen über die Zusammenlegung der Mittel und die gemeinsame Bereitstellung von Sozialeinrichtungen in größeren Häfen, um unnötige Duplikationen zu vermeiden;
- (c) die Veranstaltung von internationalen Sportwettkämpfen und die Ermunterung der Seeleute zu sportlicher Betätigung;
- (d) die Veranstaltung internationaler Seminare über die Frage der sozialen Betreuung der Seeleute auf See und in Häfen.

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

1. Jedes Mitglied sollte 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 Stellen bereitgestellt werden:

- (a) Behörden;
- (b) in Betracht kommende Verbände der Reeder und der Seeleute aufgrund von Gesamtarbeitsverträgen oder anderen Vereinbarungen zwischen ihnen;
- (c) freiwillige Organisationen.

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

- (a) Versammlungs- und Freizeiträume nach Bedarf;
- (b) Sporteinrichtungen und andere Einrichtungen im Freien, auch für Wettbewerbe;
- (c) Bildungseinrichtungen;
- (d) gegebenenfalls Einrichtungen für die Religionsausübung und für persönlichen Rat.

4. Diese Einrichtungen können bereitgestellt werden, indem Seeleuten entsprechend ihren Bedürfnissen für die Allgemeinheit bestimmte Einrichtungen zugänglich gemacht werden.

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 Duplikationen zu vermeiden.

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 günstig sein, und es sollten, soweit notwendig und möglich, Vorkehrungen für die Unterbringung der Familien von Seeleuten getroffen werden.

7. Diese Unterkünfte sollten allen Seeleuten, ungeachtet der Staatsangehörigkeit, der Rasse, der Hautfarbe, des Geschlechts, der Religion, der politischen Ansicht oder der sozialen Herkunft und ungeachtet des Flaggenstaats des Schiffs, auf dem sie beschäftigt oder angeheuert sind oder arbeiten, offen stehen. Unbeschadet dieses Grundsatzes kann sich in bestimmten Häfen die Notwendigkeit ergeben, verschiedenartige Einrichtungen bereitzustellen, die zwar den gleichen Normen entsprechen, aber den Gebräuchen und Bedürfnissen verschiedener Gruppen von Seeleuten angepasst sind.

8. Es sollten Maßnahmen getroffen werden, die gewährleisten, dass je nach Notwendigkeit in den Sozialeinrichtungen und -diensten für Seeleute neben freiwilligen Mitarbeitern fachkundiges Personal vollzeitbeschäftigt wird.

#### Leitlinie B4.4.3 – Sozialbeiräte

1. Je nach den Umständen sollten Sozialbeiräte auf Hafen-, regionaler oder staatlicher Ebene eingerichtet werden. Zu deren Aufgaben sollte gehören:

- (a) zu prüfen, ob die bestehenden Sozialeinrichtungen angemessen sind, und festzustellen, ob weitere Einrichtungen bereitgestellt oder unzureichend genutzte Einrichtungen aufgegeben werden sollten;
- (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 Seeschiffahrtsstaaten und die örtlichen Vertreter ausländischer Sozialorganisationen gemäß den innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit den in den Häfen tätigen, den regionalen und den staatlichen Sozialbeiräten zusammenarbeiten.

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

1. Im Einklang mit den innerstaatlichen Verhältnissen und Gepflogenheiten sollte finanzielle Unterstützung für Sozialeinrichtungen in Häfen aus einer oder mehreren der folgenden Quellen bereitgestellt werden:

- (a) Zuschüsse aus öffentlichen Mitteln;
- (b) Abgaben oder andere Sonderbeiträge der Seeschifffahrt;
- (c) freiwillige Beiträge der Reeder, der Seeleute oder ihrer Verbände;
- (d) freiwillige Beiträge aus anderen Quellen.

2. Soweit Steuern, Abgaben und Sonderbeiträge für die soziale Betreuung erhoben werden, sollten sie nur für die vorgesehenen Zwecke verwendet werden.

#### 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, preisgünstige Verkehrsmittel sollten zu jeder vernünftigen Zeit zur Verfügung stehen, damit die Seeleute sich von leicht erreichbaren Orten im Hafengebiet in das Stadtgebiet begeben können.

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.

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

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

1. Zum Schutz der Seeleute in ausländischen Häfen sollten Maßnahmen getroffen werden, um zu erleichtern:

- (a) den Zugang zu Konsuln ihres Staatsangehörigkeits- oder Aufenthaltsstaates;
- (b) eine wirksame Zusammenarbeit zwischen den Konsuln und den lokalen oder nationalen Behörden.

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. Die zuständige Stelle sollte es Konsularbeamten dieser Staaten gestatten, die Seeleute unverzüglich aufzusuchen und sie danach, solange sie inhaftiert sind, regelmäßig zu besuchen.

4. Jedes Mitglied sollte, sofern erforderlich, Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass Seeleute vor Überfällen und anderen ungesetzlichen Handlungen geschützt sind, während sich die Schiffe in seinen Hoheitsgewässern und insbesondere im Hafenzufahrtsbereich befinden.

5. 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.

#### ***Regel 4.5 – Soziale Sicherheit***

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

1. Jedes Mitglied hat sicherzustellen, dass alle Seeleute und, in dem Umfang, wie dies in seinem innerstaatlichen Recht 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 unberührt bleiben.

2. Jedes Mitglied verpflichtet sich entsprechend seinen innerstaatlichen Gegebenheiten, einzeln oder durch internationale Zusammenarbeit, Maßnahmen zu ergreifen, um schrittweise einen umfassenden Schutz der Sozialen Sicherheit für Seeleute zu erreichen.

3. Jedes Mitglied hat sicherzustellen, dass Seeleute, die seiner Gesetzgebung über Soziale Sicherheit unterliegen und, in dem Umfang, wie dies in seinem innerstaatlichen Recht 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 der Regel 4.5 Absatz 1 mindestens für drei der neun in Absatz 1 dieser Norm genannten Zweige der Sozialen Sicherheit Schutz zu gewähren.

3. Jedes Mitglied hat gemäß seinen innerstaatlichen Umständen Schritte zu unternehmen, um den ergänzenden Schutz der Sozialen Sicherheit im Sinne des Absatzes 1 dieser Norm für alle Seeleute bereitzustellen, die ihren gewöhnlichen Aufenthalt in seinem Hoheitsgebiet haben. Dieser Verantwortlichkeit könnte zum Beispiel durch geeignete bi- oder multilaterale Übereinkünfte oder durch auf Beiträgen beruhende Systeme entsprochen werden. Der entstehende Schutz soll nicht weniger günstig sein als derjenige, der für die in seinem Hoheitsgebiet wohnenden Arbeitnehmer an Land besteht.

4. Unbeschadet der in Absatz 3 dieser Norm zugewiesenen Verantwortlichkeiten können die Mitglieder durch bi- und multilaterale Übereinkünfte und durch im Rahmen von Organisationen für regionale Wirtschaftsintegration angenommene Vorschriften andere Regeln für die für Seeleute maßgebliche Gesetzgebung der Sozialen Sicherheit festlegen.

5. Die Verantwortlichkeiten jedes Mitglieds hinsichtlich der Seeleute auf Schiffen unter seiner 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 seinen allgemeinen Verpflichtungen gehören.

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

7. Der nach der Regel 4.5 Absatz 1 zu gewährende Schutz kann je nach den Umständen durch Rechtsvorschriften, durch private Systeme, durch Gesamtarbeitsverträge oder durch eine Verbindung dieser Systeme erfolgen.

8. Soweit dies mit ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis im Einklang steht, haben die Mitglieder durch bi- oder multilaterale Übereinkünfte oder andere Regelungen zusammenzuarbeiten, um die Wahrung der Ansprüche und Anwartschaften aller Seeleute im Bereich der Sozialen Sicherheit unabhängig von ihrem Wohnsitz sicherzustellen.

9. Jedes Mitglied hat angemessene und wirksame Verfahren für die Beilegung von Streitigkeiten zu schaffen.

10. Jedes Mitglied hat zum Zeitpunkt der Ratifizierung anzugeben, für welche Zweige der Sozialen Sicherheit es die Verpflichtungen nach Absatz 2 dieser Norm 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 dieser Norm genannten Zweige gewährt. Der Generaldirektor hat ein Verzeichnis dieser Informationen zu führen, das allen interessierten Parteien zugänglich zu sein hat.

11. Die Berichte an das Internationale Arbeitsamt nach Artikel 22 der Verfassung haben auch Informationen über die nach der Regel 4.5 Absatz 2 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 der Norm A4.5 Absatz 2 zu gewährende Schutz sollte mindestens die Zweige ärztliche Betreuung, Krankengeld und Leistungen bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten einschließen.

2. Unter den in der Norm A 4.5 Absatz 6 erwähnten Umständen könnten vergleichbare Leistungen durch Versicherungen, bi- und multilaterale 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 nationalen Gesetzgebung über Soziale Sicherheit unterliegen, sollten die betreffenden Mitglieder zusammenarbeiten, um durch gegenseitige Vereinbarungen zu bestimmen, welche der Gesetzgebungen Anwendung findet, wobei Faktoren wie Art und Höhe des Schutzes nach den jeweiligen Gesetzgebungen, der für die betreffenden Seeleute günstiger ist, sowie die Wünsche der Seeleute berücksichtigt werden sollten.

4. Die nach der Norm A.4.5 Absatz 9 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. Jedes Mitglied mit inländischen Seeleuten, ausländischen Seeleuten oder beiden an Bord von Schiffen unter seiner Flagge sollte den im Übereinkommen vorgesehenen Schutz der Sozialen Sicherheit gewähren, soweit anwendbar, und sollte in regelmäßigen Abständen die in der Norm A4.5 Absatz 1 genannten Zweige der Sozialen Sicherheit überprüfen, um weitere Zweige zu ermitteln, die für die betreffenden Seeleute in Frage kommen können.

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 Sozialschutz nachkommt, einschließlich der Zahlung der vorgeschriebenen Beiträge an die Systeme der Sozialen Sicherheit.

## **TITEL 5. ERFÜLLUNG UND DURCHSETZUNG**

1. Die Regeln in diesem Titel bestimmen die Verantwortung jedes Mitglieds dafür, die in den Artikeln dieses Übereinkommens festgelegten Grundsätze und Rechte sowie die unter seinen 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. Gemäß Absatz 2 von Artikel VI 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.

4. Die Bestimmungen dieses Titels sind unter Berücksichtigung der Tatsache durchzuführen, dass Seeleute und Reeder wie alle anderen Personen vor dem Gesetz gleich sind und Anspruch auf den gleichen Rechtsschutz haben und bei ihrem Zugang zu Gerichten oder anderen Streitbeilegungsmechanismen nicht diskriminiert werden dürfen. Die Bestimmungen dieses Titels begründen keine materielle oder territoriale Gerichtszuständigkeit.

### ***Regel 5.1 – Verantwortlichkeiten des Flaggenstaats***

*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 seiner Verpflichtungen gemäß diesem Übereinkommen auf Schiffen unter seiner Flagge verantwortlich.

2. Jedes Mitglied hat 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 der 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 kann ein Mitglied gegebenenfalls öffentliche Einrichtungen oder andere Organisationen (einschließlich derjenigen eines anderen Mitglieds, soweit Letzteres einverstanden ist), die es als befähigt und unabhängig anerkennt, zur Durchführung von Überprüfungen oder zur Ausstellung von Zeugnissen oder zu beidem ermächtigen. In allen Fällen muss das Mitglied für die Überprüfung und Zertifizierung der Arbeits- und Lebensbedingungen der betreffenden Seeleute auf Schiffen unter seiner Flagge in vollem Umfang verantwortlich bleiben.

4. Ein Seearbeitszeugnis, das durch eine Seearbeits-Konformitätserklärung ergänzt wird, ist Anscheinsbeweis dafür, 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 dieser Regel 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 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 sollte geeignete Vorkehrungen treffen, um eine wirksame Zusammenarbeit zwischen den in den Regeln 5.1.1 und 5.1.2 genannten öffentlichen Einrichtungen und sonstigen Organisationen zu fördern, die mit den Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute befasst sind.

2. Um eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Inspektoren und den Reedern, den Seeleuten und ihren jeweiligen Verbänden 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.

#### ***Regel 5.1.2 – Ermächtigung anerkannter Organisationen***

1. Die in Absatz 3 der Regel 5.1.1 genannten öffentlichen Einrichtungen oder anderen Organisationen („anerkannte Organisationen“) müssen von der zuständigen Stelle 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. Die in Absatz 5 der Regel 5.1.1 genannten Berichte haben Informationen über jede anerkannte Organisation, den Umfang der erteilten Ermächtigungen und die von dem Mitglied getroffenen Vorkehrungen zu enthalten, um sicherzustellen,

dass die Tätigkeiten, zu denen sie ermächtigt sind, 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 und Unabhängigkeit der betreffenden Organisation zu überprüfen und festzustellen, ob die Organisation nachgewiesen hat, dass sie zur Durchführung der Tätigkeiten, auf die sich die Ermächtigung erstreckt, im erforderlichen Umfang

- (a) den erforderlichen Sachverstand in den einschlägigen Aspekten dieses Übereinkommens und ausreichende Kenntnisse des Schiffsbetriebs besitzt, einschließlich der Mindestanforderungen für die Arbeit von Seeleuten auf Schiffen, Beschäftigungsbedingungen, Unterkünfte, Freizeiteinrichtungen, Verpflegung einschließlich Bedienung, Unfallverhütung, Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung, soziale Betreuung und Soziale Sicherheit;
- (b) über die Fähigkeit verfügt, die Fachkenntnisse ihres Personals zu erhalten und zu verbessern;
- (c) die erforderlichen Kenntnisse der Anforderungen dieses Übereinkommens sowie der anwendbaren innerstaatlichen Rechtsvorschriften und der einschlägigen internationalen Instrumente besitzt;
- (d) 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 anerkannte Organisation mindestens die Befugnis haben, die Abstellung von Mängeln zu verlangen, die es in den Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute feststellt, und entsprechende Überprüfungen auf Wunsch eines Hafenstaats durchzuführen.

3. Jedes Mitglied hat einzurichten:

- (a) ein System, das gewährleistet, dass die von anerkannten Organisationen durchgeführte Arbeit ausreichend ist, und das Informationen über alle anwendbaren innerstaatlichen Rechtsvorschriften und einschlägigen internationalen Instrumente enthält;
- (b) Verfahren für die Kommunikation mit solchen Organisationen und ihre Beaufsichtigung.

4. Jedes Mitglied hat dem Internationalen Arbeitsamt eine aktuelle Liste anerkannter Organisationen zu übermitteln, die es ermächtigt hat, in seinem Namen zu handeln; es hat diese Liste ständig zu aktualisieren. In der Liste sind die Funktionen anzugeben, zu deren Wahrnehmung die anerkannten Organisationen ermächtigt worden sind. Das Amt hat diese Liste öffentlich zugänglich zu machen.

## Leitlinie B5.1.2 – Ermächtigung anerkannter Organisationen

1. Die die Anerkennung beantragende Organisation sollte nachweisen, dass sie über die Fach-, Verwaltungs- und Führungskompetenz und -kapazität verfügt, um fristgerecht Dienste von zufriedenstellender Qualität sicherzustellen.

2. 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 geografische Abdeckung gewährleistet sein sollte;
- (c) die nachgewiesene Fähigkeit besitzt, fristgerecht Dienste von zufriedenstellender Qualität zu leisten;
- (d) bei ihren Tätigkeiten unabhängig und rechenschaftspflichtig ist.

3. Die zuständige Stelle sollte mit jeder Organisation, die sie zum Zweck einer Ermächtigung anerkennt, eine schriftliche Vereinbarung abschließen. Die Vereinbarung sollte Folgendes enthalten:

- (a) Geltungsbereich;
- (b) Zweck;
- (c) allgemeine Bedingungen;
- (d) die Durchführung 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;
- (h) die Überwachung der der anerkannten Organisation übertragenen Tätigkeiten durch die zuständige Stelle.

4. Jedes Mitglied sollte die anerkannten Organisationen verpflichten, ein System für die Qualifizierung des von ihnen als Inspektoren beschäftigten Personals zu entwickeln, um die regelmäßige Aktualisierung ihres Wissens und ihrer Fachkenntnisse sicherzustellen.

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

6. Bei der Aufstellung der in der Norm A5.1.2 Absatz 3 Buchstabe b) genannten Überwachungsverfahren sollte jedes Mitglied die im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation angenommenen *Leitlinien für die Ermächtigung von Organisationen im Auftrag der Verwaltung* berücksichtigen.

### **Regel 5.1.3 – Seearbeitszeugnis und Seearbeits-Konformitätserklärung**

1. Diese Regel gilt für alle Schiffe

- (a) mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr, die für internationale Fahrten verwendet werden;
- (b) mit einer Bruttoreumzahl von 500 oder mehr, die die Flagge eines Mitglieds führen und Fahrten von einem Hafen oder zwischen Häfen in einem anderen Land durchführen.

Im Sinne dieser Regel bedeutet der Ausdruck „internationale Fahrt“ eine Fahrt von einem Land zu einem Hafen außerhalb dieses Landes.

2. Diese Regel gilt auch für jedes Schiff unter der Flagge eines Mitglieds, das nicht von Absatz 1 dieser Regel erfasst wird, wenn der Reeder dies bei dem betreffenden Mitglied beantragt.

3. Jedes Mitglied hat Schiffe unter seiner Flagge dazu zu verpflichten, ein Seearbeitszeugnis mitzuführen und auf neuestem Stand zu halten, 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 4 dieser Regel genannte Seearbeits-Konformitätserklärung aufzunehmen sind, überprüft worden sind und den Anforderungen der innerstaatlichen Rechtsvorschriften oder sonstigen Maßnahmen zur Durchführung dieses Übereinkommens genügen.

4. Jedes Mitglied hat Schiffe unter seiner Flagge dazu zu verpflichten, eine Seearbeits-Konformitätserklärung mitzuführen und auf neuestem Stand zu halten, 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.

5. Das Seearbeitszeugnis und die Seearbeits-Konformitätserklärung haben dem vom Code vorgeschriebenen Muster zu entsprechen.

6. 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 einen öffentlich zugänglichen Nachweis darüber aufzubewahren.

7. Die detaillierten Anforderungen an das Seearbeitszeugnis und die Seearbeits-Konformitätserklärung, einschließlich eines Verzeichnisses der Angelegenheiten, die überprüft und genehmigt werden müssen, werden in Teil A des Codes dargelegt.

*Norm A5.1.3 – Seearbeitszeugnis und  
Seearbeits-Konformitätserklärung*

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 den innerstaatlichen Rechtsvorschriften 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 Zeugnisses fünf Jahre beträgt, hat sie zwischen dem zweiten und dritten Jahrestag der Ausstellung des Zeugnisses stattzufinden. Jahrestag bedeutet den Tag und Monat jedes Jahres, die dem Tag des Verfalls des Seearbeitszeugnisses entsprechen. Umfang und Tiefe der Zwischenüberprüfung haben denen einer Überprüfung für die Erneuerung des Zeugnisses zu entsprechen. Das Zeugnis ist nach einer zufriedenstellenden Zwischenüberprüfung mit einem Bestätigungsvermerk zu versehen.

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

4. Wird nach Abschluss einer Erneuerungsüberprüfung vor dem Ablauf eines Seearbeitszeugnisses festgestellt, dass das Schiff weiterhin den innerstaatlichen Rechtsvorschriften und sonstigen Maßnahmen zur Erfüllung der Anforderungen dieses Übereinkommens entspricht, und kann ein neues Zeugnis diesem Schiff nicht sofort ausgestellt und an Bord verfügbar gemacht werden, so kann die zuständige Stelle oder die hierzu ordnungsgemäß ermächtigte anerkannte Organisation ungeachtet Absatz 1 dieser Norm die Gültigkeit des Zeugnisses um einen weiteren Zeitraum von höchstens fünf Monaten ab dem Tag des Ablaufs des bestehenden Zeugnisses verlängern und dies auf dem Zeugnis entsprechend vermerken. Das neue Zeugnis gilt für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren ab dem in Absatz 3 dieser Norm vorgesehenen Tag.

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 diesen Reeder neu ist.

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

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

- (a) das Schiff, soweit es angemessen und praktisch möglich ist, in Bezug auf die in Anhang A5-I aufgeführten Angelegenheiten überprüft worden ist, unter Berücksichtigung einer Nachprüfung der Punkte in Buchstabe b), c) und d) dieses Absatzes;
- (b) der Reeder der zuständigen Stelle oder anerkannten Organisation nachgewiesen hat, dass das Schiff über angemessene Verfahren verfügt, um dieses Übereinkommen einzuhalten;
- (c) der Kapitän mit den Anforderungen dieses Übereinkommens und den Verantwortlichkeiten für die Durchführung vertraut ist;
- d) der zuständigen Stelle oder anerkannten Organisation einschlägige Informationen vorgelegt worden sind, um eine Seearbeits-Konformitätserklärung 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 sechs in Absatz 6 dieser Norm genannten Monaten darf kein weiteres vorläufiges Zeugnis ausgestellt werden. Für die Gültigkeitsdauer des vorläufigen Zeugnisses braucht keine Seearbeits-Konformitätserklärung ausgestellt zu werden.

9. Das Seearbeitszeugnis, das vorläufige Seearbeitszeugnis und die Seearbeits-Konformitätserklärung sind in der Form auszustellen, die den in Anhang A5-II enthaltenen Mustern entspricht.

10. Die Seearbeits-Konformitätserklärung ist dem Seearbeitszeugnis beizufügen. Sie hat zwei Teile zu umfassen:

- (a) Teil I ist von der zuständigen Stelle auszufertigen, die: i) die Angelegenheiten zu benennen hat, die gemäß Absatz 1 dieser Norm überprüft werden müssen; ii) die innerstaatlichen Anforderungen zu benennen hat, mit denen die einschlägigen Bestimmungen dieses Übereinkommens umgesetzt werden, indem auf die entsprechenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften verwiesen wird und, soweit erforderlich, kurze Informationen über den wesentlichen Inhalt der innerstaatlichen Anforderungen gegeben werden; iii) auf Bestimmungen der innerstaatlichen Gesetzgebung zu bestimmten Arten von Schiffen zu verweisen hat; iv) alle im Wesentlichen gleichwertigen Regelungen anzugeben hat, die gemäß Artikel VI Absatz 3 angenommen worden sind; und v) alle von der zuständigen Stelle aufgrund des Titels 3 gewährten Ausnahmen klar anzugeben hat;

- (b) Teil II ist vom Reeder auszufertigen und hat die Maßnahmen, die getroffen worden sind, um die ständige Einhaltung der innerstaatlichen Anforderungen zwischen den Überprüfungen zu gewährleisten, sowie die Maßnahmen zu benennen, die vorgeschlagen werden, um fortlaufende Verbesserungen sicherzustellen.

Die zuständige Stelle oder die hierzu ordnungsgemäß ermächtigte anerkannte Organisation hat Teil II zu beglaubigen und hat die Seearbeits-Konformitätserklärung auszustellen.

11. 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 zusammen mit einer Übersetzung in die englische Sprache, soweit es nicht auf Englisch abgefasst worden ist, gemäß den innerstaatlichen Rechtsvorschriften in die Seearbeits-Konformitätserklärung 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.

12. Ein aktuelles gültiges Seearbeitszeugnis und eine aktuelle gültige Seearbeits-Konformitätserklärung, zusammen mit einer Übersetzung in die englische Sprache, soweit sie nicht auf Englisch abgefasst sind, sind auf dem Schiff mitzuführen und eine Kopie ist an einer deutlich sichtbaren Stelle an Bord auszuhängen, wo sie den Seeleuten zugänglich ist. Eine Kopie ist gemäß den innerstaatlichen Rechtsvorschriften auf Verlangen den Seeleuten, den Inspektoren des Flaggenstaats, den ermächtigten Bediensteten in den Hafenstaaten und den Reeder- und Seeleutevertretern zugänglich zu machen.

13. Die Anforderung einer Übersetzung in die englische Sprache in den Absätzen 11 und 12 dieser Norm gilt nicht für ein Schiff, das keine internationalen Fahrten durchführt.

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

- (a) wenn die einschlägigen Überprüfungen nicht innerhalb der in Absatz 2 dieser Norm vorgeschriebenen Fristen abgeschlossen werden;
- (b) wenn das Zeugnis nicht mit einem Bestätigungsvermerk gemäß Absatz 2 dieser Norm versehen ist;
- (c) wenn ein Schiff die Flagge wechselt;
- (d) wenn die Verantwortung eines Reeders für den Betrieb eines Schiffes endet;
- (e) wenn an der Struktur oder der Ausrüstung, die in Titel 3 behandelt werden, wesentliche Veränderungen vorgenommen worden sind.

15. In dem in Absatz 14 Buchstabe c), d) oder e) dieser Norm 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 dieser Norm erfüllt.

16. Ein Seearbeitszeugnis ist von der zuständigen Stelle oder der hierzu vom Flaggenstaat ordnungsgemäß ermächtigten anerkannten Organisation zu entziehen, wenn Beweise dafür vorliegen, dass das betreffende Schiff die Anforderungen dieses Übereinkommens nicht erfüllt und die geforderten Abhilfemaßnahmen nicht getroffen worden sind.

17. Bei Prüfung der Frage, ob ein Seearbeitszeugnis gemäß Absatz 16 dieser Norm entzogen werden soll, hat die zuständige Stelle oder die anerkannte Organisation den Schweregrad oder die Häufigkeit der Mängel zu berücksichtigen.

#### Leitlinie B5.1.3 – Seearbeitszeugnis und Seearbeits-Konformitätserklärung

1. Die Aufstellung der innerstaatlichen Anforderungen in Teil I der Seearbeits-Konformitätserklärung sollte Verweise auf die gesetzlichen Bestimmungen über die Arbeits- und Lebensbedingungen in jeder der in Anhang A5-I aufgeführten Angelegenheiten enthalten oder von ihnen begleitet sein. Wenn die innerstaatliche Gesetzgebung genau die im Übereinkommen aufgeführten Anforderungen wiedergibt, kann ein Verweis ausreichend sein. Wird eine Bestimmung des Übereinkommens durch die in Artikel VI Absatz 3 vorgesehene wesentliche Gleichwertigkeit umgesetzt, sollte diese Bestimmung genannt und eine kurze Erläuterung hinzugefügt werden. Wird von der zuständigen Stelle eine Ausnahme aufgrund des Titels 3 gewährt, so sollten die betreffende Bestimmung oder die betreffenden Bestimmungen klar angegeben werden.

2. Die in Teil II der Seearbeits-Konformitätserklärung, der vom Reeder ausgefertigt wird, 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 II kann verschiedene Formen annehmen. Er könnte auf andere umfassendere Unterlagen über Maßnahmen und Verfahren Bezug nehmen, die sich auf andere Aspekte des Seeschiffahrtsektors beziehen, beispielsweise auf vom *Internationalen Sicherheitsmanagement-Code (ISM-Code)* vorgeschriebene Unterlagen oder die durch die Regel 5 des Kapitels XI-1 des SOLAS-Übereinkommens vorgeschriebenen Informationen über den Lückenlosen Stammdatennachweis des Schiffes.

3. Die Maßnahmen zur Gewährleistung der fortlaufenden Erfüllung der Vorschriften sollten 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 entsprechend zu informieren, um so einen besseren Schutz der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute an Bord zu gewährleisten.

4. Die Seearbeits-Konformitätserklärung sollte vor allem klar abgefasst sein, damit alle Beteiligten, zum Beispiel Inspektoren des Flaggenstaates, 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 Seearbeits-Konformitätserklärung enthalten sein könnten, wird in Anhang B5-I gegeben.

6. Wenn ein Schiff die Flagge wechselt, wie in der Norm A5.1.3 Absatz 14 Buchstabe c) angegeben, und beide betroffenen Staaten das Übereinkommen ratifiziert haben, sollte das Mitglied, dessen Flagge das Schiff vorher zu führen berechtigt war, sobald wie möglich der zuständigen Stelle des anderen Mitglieds Kopien des Seearbeitszeugnisses und der Seearbeits-Konformitätserklärung, die vom Schiff vor dem Flaggenwechsel mitgeführt wurden, und gegebenenfalls Kopien der einschlägigen Überprüfungsberichte übermitteln, wenn die zuständige Stelle innerhalb von drei Monaten nach dem Flaggenwechsel darum ersucht.

#### ***Regel 5.1.4 – Überprüfung und Durchsetzung***

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 den innerstaatlichen Rechtsvorschriften durchgeführt wird, erfüllen.

2. Die detaillierten Anforderungen in Bezug auf das in Absatz 1 dieser Regel genannte Überprüfungs- und Durchsetzungssystem sind in Teil A des Codes dargelegt.

#### ***Norm A5.1.4 – Überprüfung und Durchsetzung***

1. Jedes Mitglied hat ein System für die Überprüfung der Bedingungen für Seeleute auf Schiffen unter seiner Flagge zu unterhalten, das die Nachprüfung umfasst, dass die in der Seearbeits-Konformitätserklärung dargelegten Maßnahmen betreffend die Arbeits- und Lebensbedingungen gegebenenfalls befolgt und dass die Anforderungen dieses Übereinkommens erfüllt werden.

2. Die zuständige Stelle hat eine ausreichende Zahl qualifizierter Inspektoren zu bestellen, um ihre Verantwortlichkeiten nach Absatz 1 dieser Norm zu erfüllen. 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, um die Nachprüfung durchzuführen und die in Absatz 1 dieser Norm genannte Erfüllung der Anforderungen sicherzustellen.

4. Gegebenenfalls haben die Überprüfungen in den durch die Norm A5.1.3 vorgeschriebenen Zeitabständen stattzufinden. Der Zeitabstand darf keinesfalls drei Jahre überschreiten.

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 Seearbeits-Konformitätserklärung 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.

6. Jedes Mitglied hat angemessene Regeln vorzusehen und wirksam durchzusetzen, um zu gewährleisten, dass die Stellung und die Dienstverhältnisse der Inspektoren 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, Untersuchungen oder Erhebungen vorzunehmen, um sich von der genauen Einhaltung der Normen zu überzeugen;
- (c) die Abstellung von Mängeln zu verlangen und, falls sie Grund zu der Annahme haben, dass Mängel eine schwerwiegende Verletzung der Anforderungen dieses Übereinkommens (einschließlich der Rechte der Seeleute) oder eine schwerwiegende Gefahr für die Sicherheit, die Gesundheit oder den Schutz der Seeleute darstellen, das Auslaufen eines Schiffes so lange zu untersagen, bis die erforderlichen Maßnahmen getroffen worden sind.

8. Jede nach Absatz 7 Buchstabe c) dieser Norm getroffene Maßnahme unterliegt dem Vorbehalt eines Rechts auf Einspruch bei einem Gericht oder einer Verwaltungsbehörde.

9. Es muss im Ermessen der Inspektoren liegen, an Stelle der Einleitung oder Beantragung entsprechender Verfahren Ratschläge zu erteilen, wenn kein eindeutiger Verstoß gegen die Anforderungen dieses Übereinkommens vorliegt, der die Sicherheit, die Gesundheit oder den Schutz der betreffenden Seeleute gefährdet, und wenn bis zu diesem Zeitpunkt keine ähnlichen Verstöße verzeichnet worden sind.

10. 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 Rechtsvorschriften 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.

11. Den Inspektoren sind keine Aufgaben zu übertragen, 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. Insbesondere dürfen die Inspektoren:

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

- (b) unter Androhung geeigneter Strafen oder Disziplinarmaßnahmen 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.

12. 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 Aushangtafel des Schiffes zur Information der Seeleute auszuhängen und auf Verlangen ihren Vertretern zuzusenden.

13. Die zuständige Stelle jedes Mitglieds hat Aufzeichnungen über die Überprüfungen der Bedingungen der Seeleute auf Schiffen unter seiner Flagge zu führen. Sie hat einen Jahresbericht über die Überprüfungstätigkeiten innerhalb einer angemessenen Frist, die sechs Monate nicht überschreiten darf, nach dem Ende des Jahres zu veröffentlichen.

14. Im Fall einer Untersuchung nach einem größeren Vorfall ist der Bericht der zuständigen Stelle so bald wie möglich vorzulegen, spätestens aber einen Monat nach Abschluss der Untersuchung.

15. Wenn gemäß dieser Norm 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.

16. Für erlittene Schäden oder Ausfälle aufgrund der unrechtmäßigen Ausübung der Befugnisse der Inspektoren ist Schadenersatz gemäß den innerstaatlichen Rechtsvorschriften zu leisten. Die Beweislast hat in jedem Fall bei dem Beschwerdeführer zu liegen.

17. Angemessene Zwangsmaßnahmen und sonstige Abhilfemaßnahmen gegen Verletzungen der Anforderungen dieses Übereinkommens (einschließlich der Rechte der Seeleute) und gegen eine Behinderung der Inspektoren bei der Erfüllung ihrer Aufgaben sind von jedem Mitglied vorzusehen und wirksam anzuwenden.

#### 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. Insbesondere

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

2. Die zuständige Stelle sollte eine Politik zur Erfüllung und Durchsetzung entwickeln, um die Anwendung einheitlicher Grundsätze sicherzustellen und als

Richtschnur für die Überprüfungs- und Durchsetzungstätigkeiten im Zusammenhang mit diesem Übereinkommen zu dienen. Der Inhalt dieser Politik sollte allen Inspektoren und in Frage kommenden Vollzugsbeamten zur Kenntnis gebracht und der Öffentlichkeit und den Reedern und Seeleuten zugänglich gemacht werden.

3. Die zuständige Stelle sollte einfache Verfahren festlegen, damit sie Informationen über mögliche Verletzungen der Anforderungen dieses Übereinkommens (einschließlich der Rechte der Seeleute), die von Seeleuten unmittelbar oder über die Vertreter der Seeleute vorgelegt werden, vertraulich entgegennehmen kann, und den Inspektoren gestatten, solche Angelegenheiten unverzüglich zu untersuchen, und unter anderem

- (a) den Kapitänen, Seeleuten oder deren Vertretern ermöglichen, eine Überprüfung zu verlangen, wenn sie dies für notwendig erachten;
- (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.

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 Mittel;
- (c) der praktischen Voraussetzungen, unter denen Überprüfungen vorgenommen werden müssen, um wirksam zu sein.

5. Vorbehaltlich der von den innerstaatlichen Rechtsvorschriften 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 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 gewährleisten.

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 der allgemeinen Überprüfungs-methode 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; 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 Anwesenheit Kenntnis geben;
- (b) den Kapitän, die Seeleute oder jede andere Person, einschließlich des Reeders oder des Reedervertreeters, über alle die Durchführung der Anforderungen gemäß den Rechtsvorschriften 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 Rechtsvorschriften zur Durchführung dieses Übereinkommens zu verlangen;
- (d) den Aushang der gemäß den innerstaatlichen Rechtsvorschriften zur Durchführung dieses Übereinkommens vorgeschriebenen Bekanntmachungen durchzusetzen;
- (e) Proben von Erzeugnissen sowie der Ladung, des Trinkwassers, des Proviantes und der verwendeten oder gehandhabten Stoffe und Substanzen zu Analysezwecken zu entnehmen oder mitzunehmen;
- (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;
- (g) die zuständige Stelle sowie gegebenenfalls die anerkannte Organisation auf alle Mängel oder Missstände hinzuweisen, die durch die bestehenden Rechtsvorschriften nicht ausdrücklich erfasst sind, und ihnen Vorschläge zur Verbesserung der Rechtsvorschriften zu unterbreiten;
- (h) der zuständigen Stelle alle Arbeitsunfälle oder Berufskrankheiten, von denen Seeleute betroffen sind, in den Fällen und in der Art anzuzeigen, wie es die Rechtsvorschriften vorschreiben.

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

10. Der von der zuständigen Stelle jedes Mitglieds veröffentlichte Jahresbericht über Schiffe unter seiner Flagge sollte Folgendes enthalten:

- (a) ein Verzeichnis der geltenden Rechtsvorschriften, 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 Rechtsvorschriften unterliegen;

- (e) Statistiken und Informationen über Gesetzesverstöße, verhängte Strafen und Fälle festgehaltener Schiffe;
- (f) Statistiken der gemeldeten Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten, von denen Seeleute betroffen sind.

### ***Regel 5.1.5 – Beschwerdeverfahren an Bord***

1. Jedes Mitglied hat vorzuschreiben, dass Schiffe unter seiner Flagge über Verfahren an Bord für eine gerechte, wirksame und zügige Behandlung von Beschwerden von Seeleuten wegen behaupteter Verstöße gegen die Anforderungen dieses Übereinkommens (einschließlich der Rechte der Seeleute) verfügen.

2. Jedes Mitglied hat jede Art von Schikanie von Seeleuten wegen der Einreichung einer Beschwerde zu untersagen und zu bestrafen.

3. 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 innerstaatlichen Rechtsvorschriften oder in Gesamtarbeitsverträgen können die Seeleute von den Verfahren an Bord Gebrauch machen, um Beschwerden im Zusammenhang mit jeder Angelegenheit einzureichen, die nach ihrer Behauptung einen Verstoß gegen die Anforderungen dieses Übereinkommens (einschließlich der Rechte der Seeleute) darstellt.

2. Jedes Mitglied hat in seinen innerstaatlichen Rechtsvorschriften sicherzustellen, dass geeignete Beschwerdeverfahren an Bord vorhanden sind, die den Anforderungen der Regel 5.1.5 entsprechen. Ziel dieser Verfahren muss es sein, Beschwerden auf der niedrigst möglichen Ebene beizulegen. Dennoch 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 Vorkehrungen gegen die Schikanie von Seeleuten wegen der Einreichung einer Beschwerde 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 missbräuchliche oder böswillige Absicht zugrunde liegt.

4. Zusätzlich zu einer Kopie ihres Beschäftigungsvertrags ist allen Seeleuten eine Kopie der an Bord des Schiffes geltenden Beschwerdeverfahren auszuhändigen. Diese hat Kontaktinformationen über die zuständige Stelle im Flaggenstaat und, falls abweichend, im Wohnsitzstaat der Seeleute sowie den Namen einer Person oder von Personen an Bord des Schiffes zu umfassen, 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 Verbänden der Reeder und Seeleute ein Modell für faire, zügige und gut dokumentierte Verfahren für die Behandlung von Beschwerden an Bord für alle Schiffe unter der Flagge des Mitglieds entwickeln. 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 Schikanierung von Seeleuten zu vermeiden, die Beschwerden über unter dieses Übereinkommen fallende Angelegenheiten einreichen, sollten die Verfahren der Benennung einer Person an Bord förderlich sein, 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 kann.

2. Die bei dem in Absatz 1 dieser Leitlinie genannten Beratungsprozess erörterten Verfahren sollten mindestens Folgendes umfassen:

- (a) die Beschwerden sollten an den Leiter des Dienstzweigs der Seeleute, die die Beschwerde einreichen, oder an den vorgesetzten Offizier der Seeleute gerichtet werden;
- (b) der Leiter des Dienstzweigs oder der 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 des Dienstzweigs oder der 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 jeder Person, die sie gegebenenfalls als ihren 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**

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.

2. Die Mitglieder haben zusammenzuarbeiten, um die Untersuchung der in Absatz 1 dieser Regel genannten schweren Seeunfälle zu erleichtern.

#### *Norm A5.1.6 – Seeunfälle*

(Keine Bestimmungen)

#### Leitlinie B5.1.6 – Seeunfälle

(Keine Bestimmungen)

### **Regel 5.2 – Verantwortlichkeiten des Hafenstaates**

*Zweck: Jedes Mitglied in die Lage zu versetzen, seiner Verantwortung gemäß diesem Übereinkommen hinsichtlich der internationalen Zusammenarbeit bei der Durchführung und Durchsetzung der Normen des Übereinkommens auf ausländischen Schiffen nachzukommen*

#### **Regel 5.2.1 – Überprüfungen im Hafen**

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 (einschließlich der Rechte der Seeleute) in Bezug auf die Arbeits- und Lebensbedingungen auf dem Schiff sein.

2. Jedes Mitglied hat das Seearbeitszeugnis und die Seearbeits-Konformitätserklärung anzuerkennen, die nach Regel 5.1.3 als Anscheinsbeweis für die Erfüllung der Anforderungen dieses Übereinkommens (einschließlich der Rechte der Seeleute) vorgeschrieben sind. Infolgedessen ist die Überprüfung in seinen 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 Vereinbarungen 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 Hafenstaatkontroll- und Überwachungssystem zu beruhen, um dazu beizutragen sicherzustellen, dass die Arbeits-

und Lebensbedingungen von Seeleuten auf Schiffen, die einen Hafen des betreffenden Mitglieds anlaufen, den Anforderungen dieses Übereinkommens (einschließlich der Rechte der Seeleute) genügen.

5. Informationen über das in Absatz 4 dieser Regel genannte System, einschließlich der zur Beurteilung seiner Wirksamkeit angewendeten Methode, sind in die Berichte des Mitglieds gemäß Artikel 22 der Verfassung aufzunehmen.

#### *Norm A5.2.1 – Überprüfungen im Hafen*

1. Stellt ein ermächtigter Bediensteter, der sich zur Durchführung einer Überprüfung an Bord begeben und gegebenenfalls das Seearbeitszeugnis und die Seearbeits-Konformitätserklärung verlangt hat, fest, dass

- (a) die verlangten Dokumente nicht vorgelegt oder nicht geführt oder falsch geführt werden oder dass die vorgelegten Dokumente die durch dieses Übereinkommen vorgeschriebenen Informationen nicht enthalten oder sonst wie ungültig sind; oder
- (b) es eindeutige Gründe für die Annahme gibt, dass die Arbeits- und Lebensbedingungen auf dem Schiff nicht den Anforderungen dieses Übereinkommens genügen; oder
- (c) es triftige Gründe für die Annahme gibt, dass das Schiff die Flagge gewechselt hat, um die Einhaltung dieses Übereinkommens zu umgehen; oder
- (d) 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, wenn die Annahme oder Behauptung mangelhafter Arbeits- und Lebensbedingungen eine eindeutige Gefahr für die Sicherheit, die Gesundheit oder den Schutz der Seeleute darstellen könnte oder wenn der ermächtigte Bedienstete Grund zu der Annahme hat, dass etwaige Mängel eine schwerwiegende Verletzung der Anforderungen dieses Übereinkommens (einschließlich der Rechte der Seeleute) darstellen.

2. Wird eine genauere Überprüfung auf einem ausländischen Schiff im Hafen eines Mitglieds von ermächtigten Bediensteten unter den in Absatz 1 Buchstabe a), b) oder c) dieser Norm dargelegten Umständen durchgeführt, hat sie sich im Prinzip auf die in Anhang A5-III aufgeführten Angelegenheiten zu erstrecken.

3. Im Fall einer Beschwerde nach Absatz 1 Buchstabe d) dieser Norm ist die Überprüfung im Allgemeinen auf Angelegenheiten im Rahmen der Beschwerde zu beschränken, wenngleich eine Beschwerde oder ihre Untersuchung auch eindeutige Gründe für eine genaue Überprüfung gemäß Absatz 1 Buchstabe b) dieser Norm liefern kann. Im Sinne von Absatz 1 Buchstabe d) dieser Norm 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.

4. Wird nach einer genaueren Prüfung festgestellt, dass die Arbeits- und Lebensbedingungen auf dem Schiff nicht den Anforderungen dieses Übereinkommens entsprechen, hat der ermächtigte Bedienstete die Mängel unverzüglich dem Kapitän des Schiffes zur Kenntnis zu bringen, unter Angabe der erforderlichen Fristen zu ihrer Behebung. Falls diese Mängel von dem ermächtigten Bediensteten als schwerwiegend angesehen werden oder falls sie sich auf eine Beschwerde nach Absatz 3 dieser Norm beziehen, hat der ermächtigte Bedienstete die Mängel den in Frage kommenden Seeleute- und Reederverbänden in dem Mitglied, in dem die Überprüfung durchgeführt wird, zur Kenntnis zu bringen, und er kann

- (a) einen Vertreter des Flaggenstaats benachrichtigen;
- (b) den zuständigen Stellen des nächsten Anlaufhafens die einschlägigen Informationen zur Verfügung stellen.

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 Einspruchsverfahren 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) die Bedingungen an Bord eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit, die Gesundheit oder den Schutz der Seeleute darstellen; oder
- (b) die Nichterfüllung eine schwere oder wiederholte Verletzung der Anforderungen dieses Übereinkommens (einschließlich der Rechte der Seeleute) darstellt;

hat der ermächtigte Bedienstete Maßnahmen zu treffen, um ein Auslaufen des Schiffes so lange zu verhindern, bis Nichterfüllungen gemäß Buchstabe a) oder b) dieses Absatzes abgestellt worden sind oder bis der ermächtigte Bedienstete einen Aktionsplan zur Beseitigung solcher Nichterfüllungen gebilligt hat und er überzeugt ist, dass der Plan zügig durchgeführt wird. Wird das Schiff am Auslaufen gehindert, hat der ermächtigte Bedienstete unverzüglich den Flaggenstaat entsprechend zu benachrichtigen, einen Vertreter des Flaggenstaats zu ersuchen, nach Möglichkeit anwesend zu sein, und den Flaggenstaat zu ersuchen, innerhalb einer vorgeschriebenen Frist zu antworten. Der ermächtigte Bedienstete hat außerdem unverzüglich die in Betracht kommenden Verbände der Reeder und der Seeleute in dem Hafenstaat zu informieren, in dem die Überprüfung durchgeführt worden ist.

7. Jedes Mitglied hat sicherzustellen, dass seine ermächtigten Bediensteten Anleitungen in einer Weise erhalten, wie sie in Teil B des Codes hinsichtlich der Art der Umstände angegeben ist, die ein Festhalten eines Schiffes gemäß Absatz 6 dieser Norm rechtfertigen.

8. Bei der Erfüllung ihrer Verantwortlichkeiten gemäß dieser Norm hat jedes Mitglied alle möglichen Anstrengungen zu unternehmen, 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 in jedem Fall bei dem Beschwerdeführer zu liegen.

#### Leitlinie B5.2.1 – Überprüfungen im Hafen

1. Die zuständige Stelle sollte eine Politik für ermächtigte Bedienstete entwickeln, die Überprüfungen gemäß Regel 5.2.1 durchführen. 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 (einschließlich der Rechte der Seeleute) zu dienen. Der Inhalt dieser Politik sollte allen ermächtigten Bediensteten zur Kenntnis gebracht 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 der Norm A5.2.1 Absatz 6 rechtfertigen, sollte die zuständige Stelle berücksichtigen, dass hinsichtlich der in der Norm A5.2.1 Absatz 6 Buchstabe b) erwähnten Verletzung die Schwere auf die Art des betreffenden Mangels zurückzuführen sein könnte. 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. Die Beschäftigung einer 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 bei einer gegebenen Überprüfung festgestellten unterschiedlichen Mängel berücksichtigt werden: So könnte es beispielsweise mehrerer Mängel im Zusammenhang mit der Unterkunft oder der Verpflegung einschließlich Bedienung (die die Sicherheit oder Gesundheit nicht gefährden) bedürfen, bevor sie als eine ernste Verletzung angesehen werden sollten.

3. Die Mitglieder sollten bei der Annahme international vereinbarter Leitlinien über die Grundsätze der Überprüfungs politik soweit wie möglich zusammenarbeiten, insbesondere hinsichtlich der Umstände, die das Festhalten eines Schiffes rechtfertigen.

#### ***Regel 5.2.2 – Verfahren für die Behandlung von Beschwerden von Seeleuten an Land***

1. Jedes Mitglied hat sicherzustellen, dass Seeleute auf Schiffen, welche einen Hafen im Gebiet des Mitglieds anlaufen, die behaupten, dass die Anforderungen dieses Übereinkommens (einschließlich der Rechte der Seeleute) verletzt worden seien, das Recht haben, eine Beschwerde einzureichen, um eine rasche und praktische Regelung zu erleichtern.

*Norm A5.2.2 – Verfahren für die Behandlung von Beschwerden von Seeleuten an Land*

1. Beschwerden von Seeleuten, die behaupten, dass die Anforderungen dieses Übereinkommens (einschließlich der Rechte der Seeleute) verletzt worden seien, können bei einem ermächtigten Bediensteten in dem Hafen eingereicht werden, den das Schiff der Seeleute angelaufen hat. In solchen Fällen hat der ermächtigte Bedienstete eine erste Untersuchung durchzuführen.

2. Wo es in Anbetracht der Art der Beschwerde sinnvoll ist, hat die Erstuntersuchung eine Prüfung der Frage zu umfassen, ob die in der Regel 5.1.5 vorgesehenen Beschwerdeverfahren an Bord in Betracht gezogen worden sind. Der ermächtigte Bedienstete kann auch gemäß der Norm A5.2.1 eine genauere Überprüfung durchführen.

3. Der ermächtigte Bedienstete hat sich, wo es sinnvoll ist, darum zu bemühen, eine Beilegung der Beschwerde an Bord zu fördern.

4. Sollte die in dieser Norm vorgesehene Untersuchung oder Überprüfung eine Nichterfüllung nach Absatz 6 der Norm A5.2.1 aufdecken, sind die Bestimmungen dieses Absatzes anzuwenden.

5. Wenn die Bestimmungen von Absatz 4 dieser Norm nicht anwendbar sind und die Beschwerde nicht an Bord beigelegt wurde, hat der ermächtigte Bedienstete unverzüglich den Flaggenstaat zu benachrichtigen und sich darum zu bemühen, dass ihm innerhalb einer vorgeschriebenen Frist Ratschläge und ein Aktionsplan mit Abhilfemaßnahmen übermittelt werden.

6. Wenn die Beschwerde im Anschluss an die gemäß Absatz 5 dieser Norm ergriffenen Maßnahmen nicht beigelegt worden ist, hat der Hafenstaat dem Generaldirektor eine Kopie des Berichts des ermächtigten Bediensteten zu übermitteln. Dem Bericht muss eine etwaige von der zuständigen Stelle des Flaggenstaats innerhalb der vorgeschriebenen Frist erhaltene Antwort beigelegt sein. Die in Frage kommenden Verbände der Reeder und der Seeleute im Hafenstaat sind ebenfalls zu unterrichten. Außerdem sind dem Generaldirektor durch den Hafenstaat regelmäßig Statistiken und Informationen über Beschwerden zu übermitteln, die beigelegt worden sind. Diese beiden Mitteilungen erfolgen, damit auf der Grundlage von angemessenen und zweckdienlichen Maßnahmen ein Verzeichnis dieser Informationen angelegt und es Parteien, darunter Verbänden der Reeder und der Seeleute, zur Kenntnis gebracht wird, die möglicherweise ein Interesse daran haben, entsprechende Einspruchsverfahren anzuwenden.

7. Es sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um die Vertraulichkeit der von Seeleuten eingereichten Beschwerden zu gewährleisten.

*Leitlinie B5.2.2 – Verfahren für die Behandlung von Beschwerden von Seeleuten an Land*

1. Wird eine in der Norm A5.2.2 genannte Beschwerde von einem ermächtigten Bediensteten behandelt, sollte dieser zunächst prüfen, ob es sich um eine Beschwerde allgemeiner Art handelt, die alle Seeleute auf dem Schiff betrifft, oder ob sie sich nur auf einen Einzelfall bezieht.

2. Handelt es sich um eine Beschwerde allgemeiner Art, sollte die Durchführung einer genaueren Überprüfung gemäß der Norm A5.2.1 in Erwägung gezogen werden.

3. Bezieht sich die Beschwerde auf einen Einzelfall, sollte eine Prüfung der Ergebnisse etwaiger Beschwerdeverfahren an Bord für die Beilegung der betreffenden Beschwerde vorgenommen werden. Wurde ein solches Verfahren nicht in Betracht gezogen, sollte der ermächtigte Bedienstete anregen, dass der Beschwerdeführer von solchen vorhandenen Verfahren Gebrauch macht. Für die Behandlung einer Beschwerde vor Erwägung etwaiger Beschwerdeverfahren an Bord sollte es gute Gründe geben. Dazu gehören beispielsweise die Unzulänglichkeit oder ungebührliche Verzögerung der internen Verfahren oder die Furcht des Beschwerdeführers vor Vergeltungsmaßnahmen wegen der Einreichung einer Beschwerde.

4. Bei der Untersuchung einer Beschwerde sollte der ermächtigte Bedienstete dem Kapitän, dem Reeder und jeder anderen in der Beschwerde kritisierten Person ausreichend Gelegenheit geben, ihre Auffassungen darzulegen.

5. Wenn der Flaggenstaat in seiner Antwort auf die Benachrichtigung durch den Hafenstaat gemäß Absatz 5 der Norm A5.2.2 nachweist, dass er sich mit der Angelegenheit befassen wird, und dass er über wirksame diesbezügliche Verfahren verfügt und einen annehmbaren Aktionsplan vorgelegt hat, kann der ermächtigte Bedienstete davon absehen, sich weiter mit der Beschwerde zu befassen.

### ***Regel 5.3 – Verantwortlichkeiten im Bereich der Vermittlung von Arbeitskräften***

***Zweck: Sicherzustellen, dass jedes Mitglied seiner  
Verantwortung aufgrund dieses Übereinkommens in Bezug auf  
die Anwerbung und Vermittlung von Seeleuten und den sozialen  
Schutz seiner Seeleute nachkommt***

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 sonst wie ansässig sind, soweit eine solche Verantwortung in diesem Übereinkommen vorgesehen ist.

2. Genaue Anforderungen für die Durchführung von Absatz 1 dieser Regel sind im Code enthalten.

3. Jedes Mitglied hat ein wirksames Überprüfungs- und Überwachungssystem zur Durchsetzung seiner Verantwortlichkeiten im Bereich der Vermittlung von Arbeitskräften aufgrund dieses Übereinkommens einzurichten.

4. Informationen über das in Absatz 3 dieser Regel genannte System, einschließlich der zur Beurteilung seiner Wirksamkeit verwendeten Methode, sind in die Berichte des Mitglieds gemäß Artikel 22 der Verfassung aufzunehmen.

*Norm A5.3 – Verantwortlichkeiten im Bereich  
der Vermittlung von Arbeitskräften*

1. Jedes Mitglied hat die Anforderungen dieses Übereinkommens für die Verwaltung und die Tätigkeit der in seinem Gebiet errichteten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste für Seeleute durch ein Überprüfungs- und Überwachungssystem und rechtliche Verfahren 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 dazu verpflichtet werden sicherzustellen, dass die Reeder die Bedingungen ihrer mit den Seeleuten geschlossenen Beschäftigungsverträge ordnungsgemäß erfüllen.

## ANHANG A2-I

### **Nachweis der finanziellen Sicherheit gemäß Regel 2.5 Absatz 2**

Das Zertifikat oder ein anderer Nachweis gemäß der Norm A2.5.2 Absatz 7 hat folgende Angaben zu enthalten:

- (a) Name des Schiffs;
- (b) Heimathafen des Schiffs;
- (c) Rufzeichen des Schiffs;
- (d) IMO-Nummer des Schiffs;
- (e) Name und Anschrift des Anbieters bzw. der Anbieter der finanziellen Sicherheit;
- (f) Kontaktinformationen der Personen oder der Stelle, die für die Behandlung der Hilfeersuchen der Seeleute zuständig sind;
- (g) Name des Reeders;
- (h) Gültigkeitsdauer der finanziellen Sicherheit;
- (i) eine Bescheinigung des Anbieters der finanziellen Sicherheit, der zufolge die finanzielle Sicherheit den Anforderungen der Norm A2.5.2 genügt.

## **ANHANG A4-I**

### **Nachweis der finanziellen Sicherheit gemäß Regel 4.2**

Das Zertifikat oder ein anderer Nachweis der finanziellen Sicherheit gemäß der Norm A4.2.1 Absatz 14 hat folgende Angaben zu enthalten:

- (a) Name des Schiffes;
- (b) Heimathafen des Schiffes;
- (c) Rufzeichen des Schiffes;
- (d) IMO-Nummer des Schiffes;
- (e) Name und Anschrift des Anbieters bzw. der Anbieter der finanziellen Sicherheit;
- (f) Kontaktinformationen der Personen oder der Stelle, die für die Behandlung der Hilfersuchen der Seeleute zuständig sind;
- (g) Name des Reeders;
- (h) Gültigkeitsdauer der finanziellen Sicherheit;
- (i) eine Bescheinigung des Anbieters der finanziellen Sicherheit, der zufolge die finanzielle Sicherheit den Anforderungen der Norm A4.2.1 genügt.

## ANHANG B4-I

### Muster – Eingangs- und Freigabeformular gemäß der Leitlinie B4.2.2

Schiff (Name, Heimathafen und IMO-Nummer): .....

Vorfall (Datum und Ort): .....

Seemann/gesetzlicher Erbe und/oder Angehöriger .....

Reeder: .....

Ich [Seemann] [gesetzlicher Erbe und/oder Angehöriger des Seemanns] \* bestätige hiermit den Erhalt eines Betrags von [Währung und Höhe des Betrags] zur Erfüllung der Pflicht des Reeders zur Zahlung einer vertraglichen Entschädigung für Körperverletzungen und/oder Tod gemäß den Bedingungen [meiner Beschäftigung] [der Beschäftigung des Seemanns] \* und entbinde hiermit den Reeder von seinen Verpflichtungen aufgrund der genannten Bedingungen.

Die Zahlung erfolgt ohne Anerkennung jeglicher Rechtspflicht und wird unbeschadet [meines Rechts] [des Rechts des gesetzlichen Erben des Seemanns und/oder seiner Angehörigen] \* angenommen, Ansprüche wegen Fahrlässigkeit, einer unerlaubten Handlung oder Verletzung gesetzlicher Pflichten rechtlich geltend zu machen oder andere verfügbare und sich aus dem oben genannten Vorfall ergebende Rechtsbehelfe einzulegen.

Datum: .....

Seemann/gesetzlicher Erbe und/oder Angehöriger: .....

Unterschrift: .....

*Empfangsbestätigung:*

Reeder/Vertreter des Reeders:

Unterschrift: .....

Anbieter der finanziellen Sicherheit:

Unterschrift.....

---

\* Nichtzutreffendes streichen.

## ANHANG A5-I

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

Beschäftigungsverträge der Seeleute

Inanspruchnahme eines bewilligten oder zugelassenen oder geregelten privaten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienstes

Arbeits- oder Ruhezeiten

Besatzungsstärke des Schiffes

Unterkünfte

Freizeiteinrichtungen an Bord

Verpflegung einschließlich Bedienung

Gesundheit und Sicherheit und Unfallverhütung

Medizinische Betreuung an Bord

Beschwerdeverfahren an Bord

Zahlung der Heuern

Finanzielle Sicherheit für die Heimschaffung

Finanzielle Sicherheit im Zusammenhang mit den Verpflichtungen des Reeders

**ANHANG A5-II**

***Seearbeitszeugnis***

*(Anmerkung: Diesem Zeugnis muss eine Seearbeits-Konformitätserklärung beigefügt sein)*

Ausgestellt nach den Bestimmungen von Artikel V und Titel 5 des  
Seearbeitsübereinkommens, 2006  
(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 zuständigen Stelle  
oder der nach den Bestimmungen des Übereinkommens  
ordnungsgemäß ermächtigten anerkannten Organisation)

**ANGABEN ZUM SCHIFF**

Name des Schiffes: .....

Unterscheidungssignal: .....

Heimathafen: .....

Datum der Registrierung: .....

Bruttoreaumzahl <sup>1</sup>: .....

IMO-Nummer: .....

Schiffstyp: .....

Name und Anschrift des Reeders <sup>2</sup>: .....

.....

.....

---

<sup>1</sup> Für Schiffe, die dem von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation angenommenen vorläufigen System der Schiffsvermessung unterliegen, ist die Bruttoreumzahl diejenige, die im Internationalen Schiffsmessbrief (1969) in der Spalte BEMERKUNGEN aufgeführt ist. Siehe Artikel II (1) c) des Übereinkommens.

<sup>2</sup> *Reeder* bedeutet den Eigner des Schiffes oder jede andere Organisation oder Person, wie den Leiter, Agenten oder Bareboat-Charterer, die vom Reeder 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

Hiermit wird bescheinigt:

1. dass dieses Schiff überprüft und seine Einhaltung der Anforderungen des Übereinkommens und der Bestimmungen der beigefügten Seearbeits-Konformitätserklärung nachgeprüft 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 innerstaatlichen Vorschriften sind in der beigefügten Seearbeits-Konformitätserklärung, Teil I, 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 Seearbeits-Konformitätserklärung beigefügt ist.

Die Überprüfung, auf der dieses Zeugnis beruht, wurde abgeschlossen am .....

Ausgestellt in ..... am .....

Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten, der das Zeugnis ausstellt (Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Behörde)

*Vermerke für die obligatorische Zwischenüberprüfung und (falls erforderlich) etwaige zusätzliche Überprüfungen*

Hiermit wird bescheinigt, dass das Schiff in Übereinstimmung mit den Normen A5.1.3 und 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:*  
(zwischen dem zweiten und dritten Jahrestag abzuschließen)

Untersignet: .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: .....

Datum: .....  
(Siegel bzw. Stempel der Behörde)

---

Übereinkommen auferlegt werden, ungeachtet dessen, ob andere Organisationen oder Personen bestimmte dieser Aufgaben oder Pflichten im Auftrag des Reeders erfüllen. Siehe Artikel II (1) j) des Übereinkommens.

*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 Unterkünfte) 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)

*Verlängerung nach Erneuerungsüberprüfung (falls erforderlich)*

Hiermit wird bescheinigt, dass eine Erneuerungsüberprüfung ergeben hat, dass das Schiff weiterhin die innerstaatlichen Rechtsvorschriften und sonstigen Maßnahmen zur Umsetzung der Anforderungen dieses Übereinkommens erfüllt, und dass das vorliegende Zeugnis hiermit nach Absatz 4 der Norm A5.1.3 bis ..... (höchstens fünf Monate nach dem Tag des Ablaufs des bestehenden Zeugnisses) verlängert wird, damit das neue Zeugnis ausgestellt und an Bord des Schiffes verfügbar gemacht werden kann.

Die Erneuerungsüberprüfung, auf der diese Verlängerung beruht, wurde abgeschlossen am: .....

Unterzeichnet: .....

(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten))

Ort:.....

Datum: .....

(Siegel bzw. Stempel der Behörde)

## Seearbeitsübereinkommen, 2006

### SEEARBEITS-KONFORMITÄTSERKLÄRUNG – TEIL I

(Anmerkung: Diese Erklärung muss dem Seearbeitszeugnis des Schiffes beigefügt sein)

Ausgestellt im Namen von: .....

(Name der zuständigen Stelle im Sinne von Artikel II Absatz 1 Buchstabe a) des Übereinkommens einfügen)

In Bezug auf die Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens, 2006, wird das nachstehend bezeichnete Schiff:

Name des Schiffes	IMO-Nummer	Bruttoreaumzahl

in Übereinstimmung mit der Norm A5.1.3 des Übereinkommens unterhalten.

Der Unterzeichner erklärt im Namen der genannten zuständigen Stelle, dass

- (a) die Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens vollständig in die nachfolgend genannten innerstaatlichen Anforderungen übertragen worden sind;
  - (b) diese innerstaatlichen Anforderungen in den nachfolgend angegebenen Bestimmungen enthalten sind; zum Inhalt dieser Bestimmungen werden Erläuterungen gegeben, sofern es erforderlich ist;
  - (c) die Einzelheiten von im Wesentlichen gleichwertigen Regelungen gemäß Artikel VI Absatz 3 und 4 <unter der entsprechenden nachfolgend aufgeführten innerstaatlichen Anforderung> <in dem für diesen Zweck bestimmten Absatz> aufgeführt sind> (*Nichtzutreffendes streichen*);
  - (d) von der zuständigen Stelle gemäß Titel 3 gewährte Ausnahmen in dem für diesen Zweck bestimmten Abschnitt klar angegeben sind;
  - (e) auf spezifische Anforderungen der innerstaatlichen Gesetzgebung zu Schiffarten ebenfalls unter den entsprechenden Anforderungen hingewiesen wird.
1. Mindestalter (Regel 1.1) .....
  2. Ärztliches Zeugnis (Regel 1.2) .....
  3. Befähigungen der Seeleute (Regel 1.3.) .....
  4. Beschäftigungsverträge der Seeleute (Regel 2.1) .....
  5. Inanspruchnahme eines bewilligten oder zugelassenen oder geregelten privaten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienstes (Regel 1.4.) .....
  6. Arbeits- oder Ruhezeiten (Regel 2.3) .....
  7. Besatzungsstärke des Schiffes (Regel 2.7) .....
  8. Unterkünfte (Regel 3.1) .....

- 9. Freizeiteinrichtungen an Bord (Regel 3.1) .....
- 10. Verpflegung einschließlich Bedienung (Regel 3.2) .....
- 11. Gesundheit und Sicherheit und Unfallverhütung (Regel 4.3) .....
- 12. Medizinische Betreuung an Bord (Regel 4.1) .....
- 13. Beschwerdeverfahren an Bord (Regel 5.1.5) .....
- 14. Zahlung der Heuern (Regel 2.2) .....
- 15. Finanzielle Sicherheit für die Heimschaffung (Regel 2.5) .....
- 16. Finanzielle Sicherheit im Zusammenhang mit den Verpflichtungen des Reeders (Regel 4.2) .....

Name: .....

Titel: .....

Unterschrift: .....

Ort: .....

Datum: .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

### Im Wesentlichen gleichwertige Regelungen

*(Anmerkung: Nichtzutreffendes streichen)*

Die folgenden gemäß Artikel VI Absatz 3 und 4 des Übereinkommens vorgesehenen im Wesentlichen gleichwertigen Regelungen, mit Ausnahme der oben angegebenen, werden zur Kenntnis genommen (*gegebenenfalls Beschreibung einfügen*):

.....  
.....

Es ist keine gleichwertige Regelung anwendbar.

Name: .....

Titel: .....

Unterschrift: .....

Ort: .....

Datum: .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

## Ausnahmen

*(Anmerkung: Nichtzutreffendes streichen)*

Die folgenden von der zuständigen Stelle aufgrund des Titels 3 des Übereinkommens gewährten Ausnahmen werden zur Kenntnis genommen:

.....  
.....

Es ist keine Ausnahme gewährt worden.

Name: .....

Titel: .....

Unterschrift: .....

Ort: .....

Datum: .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

## SEEARBEITS-KONFORMITÄTSERKLÄRUNG – TEIL II

### *Maßnahmen zur Sicherstellung der fortlaufenden Erfüllung der Anforderungen zwischen den Überprüfungen*

Die folgenden Maßnahmen sind vom Reeder, der im Seearbeitszeugnis benannt wird, das dieser Erklärung beigelegt ist, getroffen worden, um die fortlaufende Erfüllung der Anforderungen zwischen den Überprüfungen sicherzustellen:

*(Nachfolgend sind die Maßnahmen anzugeben, die vom Reeder getroffen worden sind, um die Erfüllung der Anforderungen für jeden der Punkte in Teil I sicherzustellen.)*

1. Mindestalter (Regel 1.1)   
.....
2. Ärztliches Zeugnis (Regel 1.2)   
.....
3. Befähigungen der Seeleute (Regel 1.3)   
.....
4. Beschäftigungsverträge der Seeleute (Regel 2.1)   
.....
5. Inanspruchnahme eines bewilligten oder zugelassenen oder geregelten privaten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienstes (Regel 1.4)   
.....
6. Arbeits- oder Ruhezeiten (Regel 2.3)   
.....
7. Besatzungsstärke des Schiffes (Regel 2.7)   
.....
8. Unterkünfte (Regel 3.1)   
.....
9. Freizeiteinrichtungen an Bord (Regel 3.1)   
.....
10. Verpflegung einschließlich Bedienung (Regel 3.2)   
.....
11. Gesundheit und Sicherheit und Unfallverhütung (Regel 4.3)   
.....

12. Medizinische Betreuung an Bord (Regel 4.1)   
.....
13. Beschwerdeverfahren an Bord (Regel 5.1.5)   
.....
14. Zahlung der Heuern (Regel 2.2)   
.....
15. Finanzielle Sicherheit für die Heimschaffung (Regel 2.5)   
.....
16. Finanzielle Sicherheit im Zusammenhang mit den Verpflichtungen  
des Reeders (Regel 4.2)   
.....

Ich bescheinige hiermit, dass die genannten Maßnahmen getroffen worden sind, um die fortlaufende Erfüllung der in Teil I aufgeführten Anforderungen zwischen den Überprüfungen sicherzustellen.

Name des Reeders <sup>1</sup>: .....

.....

Anschrift des Unternehmens: .....

.....

Name des Unterschriftsberechtigten: .....

.....

Titel: .....

.....

Unterschrift des Unterschriftsberechtigten: .....

.....

Datum: .....

.....

(Stempel bzw. Siegel des Reeders) <sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> *Reeder* bedeutet den Eigner des Schiffes oder jede andere Organisation oder Person, wie den Leiter, Agenten oder Bareboat-Charterer, die vom Reeder 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, ungeachtet dessen, ob andere Organisationen oder Personen bestimmte dieser Aufgaben oder Pflichten im Auftrag des Reeders erfüllen. Siehe Artikel II (1) j) des Übereinkommens.

Die genannten Maßnahmen sind von (*Name der zuständigen Stelle oder der ordnungsgemäß anerkannten Organisation*) geprüft worden und genügen nach Überprüfung des Schiffes deren Feststellungen zufolge den unter der Norm A5.1.3 Absatz 10 Buchstabe b) dargelegten Zwecken in Bezug auf Maßnahmen zur Sicherstellung der erstmaligen und fortlaufenden Erfüllung der Anforderungen in Teil I dieser Erklärung.

Name: .....

Titel: .....

Anschrift: .....

.....

Unterschrift: .....

Ort: .....

.....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

## VORLÄUFIGES SEEARBEITSZEUGNIS

Ausgestellt nach den Bestimmungen von Artikel V und Titel 5  
des Seearbeitsübereinkommens, 2006  
(im Folgenden als „das Übereinkommen“ bezeichnet)  
im Namen der Regierung von:

.....  
(vollständige Bezeichnung des Staates,  
dessen Flagge zu führen das Schiff berechtigt ist)

von .....  
(vollständige Bezeichnung und Anschrift der zuständigen Stelle oder  
der nach den Bestimmungen des Übereinkommens ordnungsgemäß  
ermächtigten anerkannten Organisation)

### Angaben zum Schiff

Name des Schiffes: .....  
Unterscheidungssignal: .....  
Heimathafen: .....  
Datum der Registrierung: .....  
Bruttoreaumzahl <sup>1</sup>: .....  
IMO-Nummer: .....  
Schiffstyp: .....  
Name und Anschrift des Reeders <sup>2</sup>: .....

---

<sup>1</sup> Für Schiffe, die dem von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation angenommenen vorläufigen System der Schiffsvermessung unterliegen, ist die Bruttoreumzahl diejenige, die im Internationalen Schiffsmessbrief (1969) in der Spalte BEMERKUNGEN aufgeführt ist. Siehe Artikel II (1) c) des Übereinkommens.

<sup>2</sup> *Reeder* bedeutet den Eigner des Schiffes oder jede andere Organisation oder Person, wie den Leiter, Agenten oder Bareboat-Charterer, die vom Reeder 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, ungeachtet dessen, ob andere Organisationen oder Personen bestimmte dieser Aufgaben oder Pflichten im Auftrag des Reeders erfüllen. Siehe Artikel II (1) j) des Übereinkommens.

Hiermit wird für die Zwecke der Norm A5.1.3 Absatz 7 des Übereinkommens bescheinigt, dass:

- (a) das Schiff, soweit angemessen und praktisch möglich, in Bezug auf die in Anhang A5-I des Übereinkommens genannten Angelegenheiten überprüft worden ist, unter Berücksichtigung einer Überprüfung der nachfolgend unter Buchstabe b), c) und d) aufgeführten Punkte;
- (b) der Reeder der zuständigen Stelle oder anerkannten Organisation nachgewiesen hat, dass das Schiff über angemessene Verfahren verfügt, um das Übereinkommen einzuhalten;
- (c) der Kapitän mit den Anforderungen des Übereinkommens und den Verantwortlichkeiten für die Durchführung vertraut ist;
- (d) der zuständigen Stelle oder anerkannten Organisation einschlägige Informationen zur Erstellung einer *Seearbeits-Konformitätserklärung* 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 ..... am .....

Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten

Bediensteten, der das vorläufige Zeugnis ausstellt .....

(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Behörde)

### **ANHANG A5-III**

Allgemeine Bereiche, die einer detaillierten Überprüfung durch einen ermächtigten Bediensteten in einem Hafen eines Mitglieds unterliegen, der Hafenstaatkontrollmaßnahmen gemäß der Norm A5.2.1 durchführt:

Mindestalter

Ärztliches Zeugnis

Befähigungen der Seeleute

Beschäftigungsverträge der Seeleute

Inanspruchnahme eines bewilligten oder zugelassenen oder geregelten privaten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienstes

Arbeits- oder Ruhezeiten

Besatzungsstärke des Schiffes

Unterkünfte

Freizeiteinrichtungen an Bord

Verpflegung einschließlich Bedienung

Gesundheit und Sicherheit und Unfallverhütung

Medizinische Betreuung an Bord

Beschwerdeverfahren an Bord

Zahlung der Heuern

Finanzielle Sicherheit für die Heimschaffung

Finanzielle Sicherheit im Zusammenhang mit den Verpflichtungen des Reeders

## ANHANG B5-I – BEISPIEL EINER NATIONALEN ERKLÄRUNG

Siehe Leitlinie B5.1.3 Absatz 5

### Seearbeitsübereinkommen, 2006

#### Seearbeits-Konformitätserklärung – Teil I

(Anmerkung: Diese Erklärung muss dem Seearbeitszeugnis des Schiffes beigelegt sein)

Ausgestellt im Namen von: **Ministerium für Seeverkehr von Xxxxxx**

In Bezug auf die Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens, 2006, wird das nachstehend bezeichnete Schiff:

Name des Schiffs	IMO-Nummer	Bruttoreaumzahl
M.S. BEISPIEL	12345	1.000

in Übereinstimmung mit der Norm A5.1.3 des Übereinkommens unterhalten.

Der Unterzeichner erklärt im Namen der genannten zuständigen Stelle, dass

- (a) die Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens vollständig in die nachfolgend genannten innerstaatlichen Anforderungen übertragen worden sind;
- (b) diese innerstaatlichen Anforderungen in den nachfolgend angegebenen Bestimmungen enthalten sind; zum Inhalt dieser Bestimmungen werden Erläuterungen gegeben, sofern es erforderlich ist;
- (c) die Einzelheiten von im Wesentlichen gleichwertigen Regelungen gemäß Artikel VI Absatz 3 und 4 <unter der entsprechenden nachfolgend aufgeführten innerstaatlichen Anforderung> <in dem für diesen Zweck bestimmten Absatz> aufgeführt sind (*Nichtzutreffendes streichen*);
- (d) von der zuständigen Stelle gemäß Titel 3 gewährte Ausnahme in dem für diesen Zweck bestimmten Abschnitt klar angegeben sind;
- (e) auf spezifische Anforderungen der innerstaatlichen Gesetzgebung zu Schiffarten ebenfalls unter den entsprechenden Anforderungen hingewiesen wird.

#### 1. Mindestalter (Regel 1.1)

*Schiffahrtsgesetz, Nr. 123 von 1905, in der abgeänderten Fassung („Gesetz“), Kapitel X; Schifffahrtsregeln („Regeln“), 2006, Vorschriften 1111-1222.*

*Die Mindestalter sind die, die im Übereinkommen genannt werden.*

*„Nacht“ bedeutet den Zeitraum zwischen neun Uhr abends und sechs Uhr morgens, sofern das Seeverkehrsministerium („Ministerium“) nicht einen anderen Zeitraum genehmigt.*

*Beispiele für gefährliche Arbeit, die für Personen unter 18 Jahren untersagt ist, sind in Anhang A aufgeführt. Im Fall von Frachtschiffen darf niemand unter 18 Jahren in den Bereichen arbeiten, die auf dem Schiffsplan (dieser Erklärung beizufügen) als „gefährliche Bereiche“ gekennzeichnet sind.*

2. **Ärztliches Zeugnis (Regel 1.2)**

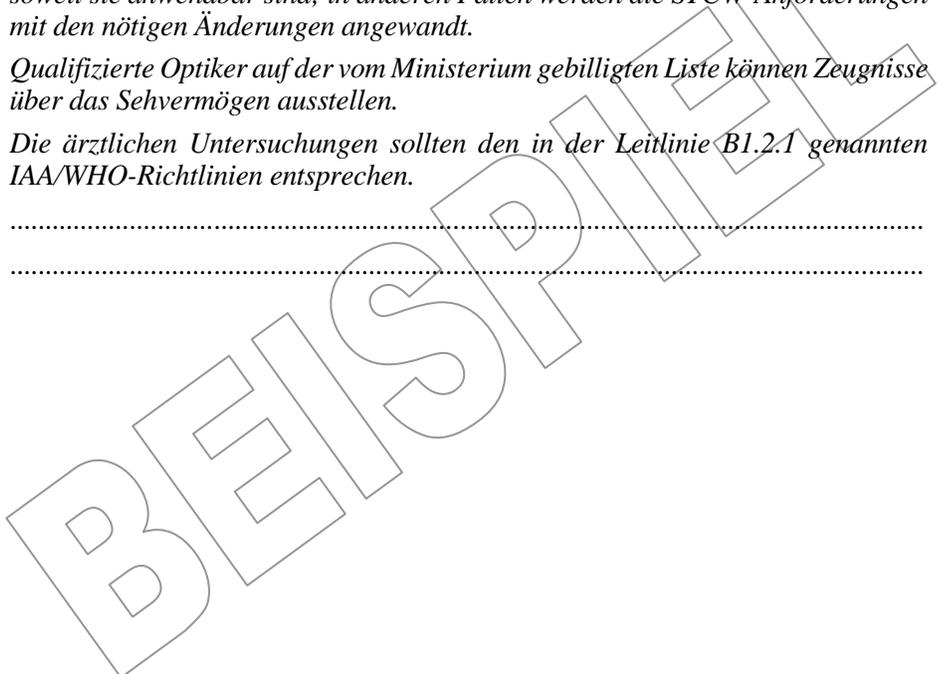
*Gesetz, Kapitel XI; Regeln, Vorschriften 1223-1233.*

*Die ärztlichen Zeugnisse haben den Anforderungen des STCW zu entsprechen, soweit sie anwendbar sind; in anderen Fällen werden die STCW-Anforderungen mit den nötigen Änderungen angewandt.*

*Qualifizierte Optiker auf der vom Ministerium gebilligten Liste können Zeugnisse über das Sehvermögen ausstellen.*

*Die ärztlichen Untersuchungen sollten den in der Leitlinie B1.2.1 genannten IAA/WHO-Richtlinien entsprechen.*

.....  
.....



## SEEARBEITS-KONFORMITÄTSERKLÄRUNG – TEIL II

### *Maßnahmen zur Sicherstellung der fortlaufenden Erfüllung der Anforderungen zwischen den Überprüfungen*

Die folgenden Maßnahmen sind vom Reeder, der im Seearbeitszeugnis benannt wird, das dieser Erklärung beigelegt ist, getroffen worden, um die fortlaufende Erfüllung der Anforderungen zwischen den Überprüfungen sicherzustellen:

*(Nachfolgend sind die Maßnahmen anzugeben, die getroffen worden sind, um die fortlaufende Erfüllung der Anforderungen für jeden der Punkte in Teil I sicherzustellen.)*

#### 1. Mindestalter (Regel 1.1)



*Das Geburtsdatum der Seeleute wird jeweils neben ihren Namen auf der Besatzungsliste vermerkt.*

*Der Kapitän oder ein in seinem Namen handelnder Offizier („zuständiger Offizier“) überprüft die Liste bei Antritt jeder Fahrt und verzeichnet das Datum dieser Überprüfung.*

*Seeleuten unter 18 Jahren wird bei der Anheuerung ein Merkblatt ausgehändigt, in dem ihnen die Durchführung von Nachtarbeit oder als gefährlich betrachteten Arbeiten, die im Anhang (siehe Teil I Abschnitt I) aufgeführt werden, oder jeder anderen gefährlichen Arbeit untersagt wird und sie aufgefordert werden, im Zweifelsfall den zuständigen Offizier zu befragen. Eine Kopie des Merkblatts mit einer Unterschrift der Seeleute unter den Worten „erhalten und gelesen“ und dem Datum der Unterschrift verbleibt beim zuständigen Offizier.*

#### 2. Ärztliches Zeugnis (Regel 1.2)



*Die ärztlichen Zeugnisse werden vom zuständigen Offizier streng vertraulich gemeinsam mit einer Liste aufbewahrt, die unter der Verantwortung des zuständigen Offiziers ausgearbeitet wird und für alle Seeleute an Bord angibt: die Aufgaben des Betreffenden, das Datum der Ausstellung des geltenden ärztlichen Zeugnisses/der geltenden ärztlichen Zeugnisse sowie den auf dem betreffenden Zeugnis angegebenen Gesundheitszustand.*

*Bei Zweifel an der Tauglichkeit des Betreffenden für eine bestimmte Aufgabe / für bestimmte Aufgaben konsultiert der zuständige Offizier den Hausarzt des Betreffenden oder einen anderen qualifizierten Arzt und verzeichnet eine Zusammenfassung dessen Schlussfolgerungen sowie dessen Namen, dessen Telefonnummer und das Datum der Konsultation.*

.....  
 .....