

**Gesetzentwurf**  
**der Bundesregierung**

**Entwurf eines Gesetzes**  
**zu dem Übereinkommen Nr. 180**  
**der Internationalen Arbeitsorganisation vom 22. Oktober 1996**  
**über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe**

**A. Problem und Ziel**

Der vorrangige Zweck des auf der 84. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz am 22. Oktober 1996 angenommenen Übereinkommens Nr. 180 über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe ist die Erhöhung der Sicherheit in der Seeschifffahrt durch die Einhaltung von Höchstarbeitszeiten und die Gewähr einer Mindestbesatzungsstärke.

**B. Lösung**

Die Anforderungen, die das Übereinkommen stellt, sind in der Bundesrepublik Deutschland durch die Änderungen des Seemannsgesetzes zum 1. Juli 2002 und die „Verordnung betreffend die Übersicht über die Arbeitsorganisation und die Arbeitszeitzachweise in der Seeschifffahrt“, in Kraft seit 16. Juli 2002, erfüllt.

Weitere gesetzliche oder untergesetzliche Regelungen sind nicht erforderlich. Das Übereinkommen kann daher ratifiziert werden.

Da sich das Übereinkommen auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht, bedarf es gemäß Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes der Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften in Form eines Vertragsgesetzes.

**C. Alternativen**

Keine

---

*Fristablauf: 25. 11. 05*

**D. Finanzielle Auswirkungen**

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Keine

2. Vollzugsaufwand

Kein Vollzugsaufwand

**E. Sonstige Kosten**

Keine

14. 10. 05

AS - In - Vk

**Gesetzentwurf**  
**der Bundesregierung**

**Entwurf eines Gesetzes**  
**zu dem Übereinkommen Nr. 180**  
**der Internationalen Arbeitsorganisation vom 22. Oktober 1996**  
**über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe**

Bundesrepublik Deutschland  
Der Bundeskanzler

Berlin, den 14. Oktober 2005

An den  
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen Nr. 180 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 22. Oktober 1996 über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit.

**Gerhard Schröder**



**Entwurf****Gesetz  
zu dem Übereinkommen Nr. 180  
der Internationalen Arbeitsorganisation vom 22. Oktober 1996  
über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe****Vom**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**

Dem am 22. Oktober 1996 von der Allgemeinen Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation in Genf angenommenen Übereinkommen über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe wird zugestimmt. Das Übereinkommen wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

**Artikel 2**

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 18 Abs. 2 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

**Begründung zum Vertragsgesetz****Zu Artikel 1**

Auf das Übereinkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

**Zu Artikel 2**

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 18 Abs. 2 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

**Schlussbemerkung**

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung dieses Gesetzes nicht mit Kosten belastet, da keine Änderungen innerstaatlichen Rechts oder andere Maßnahmen erforderlich sind, um die Verpflichtungen des Übereinkommens zu erfüllen.

Auch für die Wirtschaft, insbesondere für die kleinen und mittleren Unternehmen, entstehen keine Kosten.

Übereinkommen 180

## Übereinkommen über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe

Convention 180

## Convention concerning Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships

Convention 180

## Convention concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires

*(Übersetzung)*

The General Conference of the International Labour Organization,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Eighty-fourth Session on 8 October 1996, and,

Noting the provisions of the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 and the Protocol of 1996 thereto; and the Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996, and

Recalling the relevant provisions of the following instruments of the International Maritime Organization: International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended in 1995, Assembly resolution A481(XII)(1981) on Principles of Safe Manning, Assembly resolution A741(18)(1993) on the International Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code), and Assembly resolution A772(18)(1993) on Fatigue Factors in Manning and Safety, and

Recalling the entry into force of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, on 16 November 1994, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the revision of the Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958, and the Wages, Hours of Work and

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 8 octobre 1996, en sa quatre-vingt-quatrième session;

Notant les dispositions de la convention sur la marine marchande (normes minima), 1976, le Protocole de 1996 s'y rapportant et la convention sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996;

Rappelant les dispositions pertinentes des instruments ci-après de l'Organisation maritime internationale: la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974, telle qu'amendée; la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978, telle qu'amendée en 1995; la résolution A481(XII)(1981) de l'Assemblée de cette organisation sur les principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité; sa résolution A741(18)(1993) sur le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM), et sa résolution A772(18)(1993) sur les facteurs de fatigue des effectifs et la sécurité;

Rappelant l'entrée en vigueur, le 16 novembre 1994, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la révision de la convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958, et de la recommandation sur les salaires, la

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 8. Oktober 1996 zu ihrer vierundachtzigsten Tagung zusammengetreten ist,

verweist auf die Bestimmungen des Übereinkommens über die Handelsschiffahrt (Mindestnormen), 1976, und des Protokolls von 1996 dazu sowie des Übereinkommens über die Arbeitsaufsicht (Seeleute), 1996,

verweist auf die einschlägigen Bestimmungen der folgenden Instrumente der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation: Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, 1974, in der geänderten Fassung, Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, 1978, in der 1995 geänderten Fassung, Versammlungsentschließung A481(XII)(1981) über Grundsätze einer sicheren Bemannung, Versammlungsentschließung A741(18)(1993) über den Internationalen Kodex für den sicheren Betrieb von Schiffen und für die Verhütung von Verschmutzung (Internationaler Sicherheitsmanagement (ISM)-Kodex) und Versammlungsentschließung A772(18)(1993) über Ermüdungsfaktoren im Bereich der Bemannung und der Sicherheit,

verweist auf das Inkrafttreten des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen, 1982, am 16. November 1994,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Neufassung des Übereinkommens über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke (Neufassung), 1958, und der Emp-

Manning (Sea) Recommendation, 1958, which is the second item of the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention;

adopts, this twenty-second day of October of the year one thousand nine hundred and ninety-six, the following Convention, which may be cited as the Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996:

durée du travail à bord et les effectifs, 1958, question qui constitue le deuxième point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale,

adopte, ce vingt-deuxième jour d'octobre mil neuf cent quatre-vingt-seize, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.

fehlung betreffend die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke, 1958, eine Frage, die den zweiten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

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

Die Konferenz nimmt heute, am 22. Oktober 1996, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996, bezeichnet wird.

## Part I

### Scope and Definitions

#### Article 1

1. This Convention applies to every seagoing ship, whether publicly or privately owned, which is registered in the territory of any Member for which the Convention is in force and is ordinarily engaged in commercial maritime operations. For the purpose of this Convention, a ship that is on the register of two Members is deemed to be registered in the territory of the Member whose flag it flies.

2. To the extent it deems practicable, after consulting the representative organizations of fishing-vessel owners and fishermen, the competent authority shall apply the provisions of this Convention to commercial maritime fishing.

3. In the event of doubt as to whether or not any ships are to be regarded as seagoing ships or engaged in commercial maritime operations or commercial maritime fishing for the purpose of the Convention, the question shall be determined by the competent authority after consulting the organizations of shipowners, seafarers and fishermen concerned.

4. This Convention does not apply to wooden vessels of traditional build such as dhows and junks.

#### Article 2

For the purpose of this Convention:

- (a) the term "competent authority" means the minister, government department or other authority having power to issue regulations, orders or other instructions having the force of law in respect of seafarers' hours of work or rest or the manning of ships;
- (b) the term "hours of work" means time during which a seafarer is required to do work on account of the ship;

## Partie I

### Champ d'application et définitions

#### Article 1

1. La présente convention s'applique à tout navire de mer, de propriété publique ou privée, qui est immatriculé dans le territoire d'un Membre pour lequel la convention est en vigueur et qui est normalement affecté à des opérations maritimes commerciales. Aux fins de la convention, un navire qui est immatriculé dans le territoire de deux Membres est considéré comme étant immatriculé dans le territoire de celui dont il bat le pavillon.

2. Dans la mesure où, après consultation des organisations représentatives des armateurs à la pêche et des pêcheurs, l'autorité compétente considère que cela est réalisable, elle appliquera les dispositions de la convention à la pêche maritime commerciale.

3. En cas de doute sur la question de savoir si un navire doit être considéré aux fins de la convention comme un navire de mer, ou comme un navire affecté à des opérations maritimes commerciales ou à la pêche maritime commerciale, la question sera réglée par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs, de marins et de pêcheurs intéressés.

4. La convention ne s'applique pas aux bateaux en bois de construction traditionnelle, tels que les boutres (dhows) ou les jonques.

#### Article 2

Aux fins de la présente convention:

- a) l'expression «autorité compétente» désigne le ministre, le service gouvernemental ou toute autre autorité habilitée à édicter des règlements, arrêtés ou autres instructions ayant force obligatoire en matière de durée du travail ou d'heures de repos des gens de mer, ou d'effectifs des navires;
- b) l'expression «durée du travail» désigne le temps durant lequel un marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire;

## Teil I

### Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

#### Artikel 1

1. Dieses Übereinkommen gilt für alle Seeschiffe, gleich ob in öffentlichem oder privatem Eigentum, die im Hoheitsgebiet eines Mitglieds, für das das Übereinkommen in Kraft ist, eingetragen sind und die gewöhnlich in der gewerblichen Seeschiffahrt verwendet werden. Im Sinne dieses Übereinkommens gilt ein Schiff, das im Register von zwei Mitgliedern eingetragen ist, als im Hoheitsgebiet des Mitglieds eingetragen, dessen Flagge es führt.

2. Soweit die zuständige Stelle es nach Anhörung der repräsentativen Verbände der Reeder von Fischereifahrzeugen und der Fischer als praktisch möglich erachtet, hat sie die Bestimmungen dieses Übereinkommens auf die gewerbliche Seefischerei anzuwenden.

3. Im Zweifelsfall hat die zuständige Stelle nach Anhörung der in Betracht kommenden Verbände der Reeder, der Seeleute und der Fischer zu entscheiden, ob Seeschiffe in der gewerblichen Seeschiffahrt oder in der gewerblichen Seefischerei im Sinne dieses Übereinkommens verwendet werden.

4. Dieses Übereinkommen gilt nicht für einfache Holzfahrzeuge wie Dauen und Dschunken.

#### Artikel 2

Im Sinne dieses Übereinkommens

- a) bedeutet der Ausdruck „zuständige Stelle“ den Minister, die Regierungsstelle oder eine andere Stelle mit der Befugnis, Vorschriften, Anordnungen oder sonstige Weisungen mit bindender Wirkung bezüglich der Arbeits- oder Ruhezeiten der Seeleute oder der Besatzungsstärke der Schiffe zu erlassen;
- b) bedeutet der Ausdruck „Arbeitszeit“ die Zeit, während der ein Seemann Arbeit für das Schiff verrichten muss;

- (c) the term “hours of rest” means time outside hours of work; this term does not include short breaks;
- (d) the term “seafarer” means any person defined as such by national laws or regulations or collective agreements who is employed or engaged in any capacity on board a seagoing ship to which this Convention applies;
- (e) the term “shipowner” means the owner of the ship or any other organization or person, such as the manager or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the shipowner and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the attendant duties and responsibilities.
- c) l'expression «heures de repos» désigne le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail; cette expression n'inclut pas les interruptions de courte durée;
- d) l'expression «gens de mer» ou «marins» désignent les personnes définies comme tels par la législation nationale ou par les conventions collectives qui sont employées ou engagées, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer auquel la convention s'applique;
- e) le terme armateur désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, à laquelle l'armateur a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations afférentes.
- c) bedeutet der Ausdruck „Ruhezeit“ die Zeit außerhalb der Arbeitszeit; dieser Ausdruck schließt kurze Pausen nicht ein;
- d) bedeutet der Ausdruck „Seeleute“ alle durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder durch Gesamtarbeitsverträge als solche bestimmten Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Seeschiffes, für das dieses Übereinkommen gilt, beschäftigt oder angeheuert sind;
- e) bedeutet der Ausdruck „Reeder“ den Eigner des Schiffes oder jede andere Organisation oder Person, wie den Leiter 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, alle damit verbundenen Aufgaben und Pflichten zu erfüllen.

## Part II

Seafarers' hours  
of work and hours of rest

## Article 3

Within the limits set out in Article 5, there shall be fixed either a maximum number of hours of work which shall not be exceeded in a given period of time, or a minimum number of hours of rest which shall be provided in a given period of time.

## Article 4

A Member which ratifies this Convention acknowledges that the normal working hours' standard for seafarers, like that for other workers, shall be based on an eight-hour day with one day of rest per week and rest on public holidays. However, this shall not prevent the Member from having procedures to authorize or register a collective agreement which determines seafarers' normal working hours on a basis no less favourable than this standard.

## Article 5

1. The limits on hours of work or rest shall be as follows:

- (a) maximum hours of work shall not exceed:
- (i) 14 hours in any 24-hour period; and
- (ii) 72 hours in any seven-day period;
- or
- (b) minimum hours of rest shall not be less than:
- (i) ten hours in any 24-hour period; and

## Partie II

Durée de travail et  
de repos des gens de mer

## Article 3

Dans les limites indiquées à l'article 5, on fixera soit le nombre maximum d'heures de travail qui ne devra pas être dépassé dans une période donnée, soit le nombre minimum d'heures de repos qui devra être accordé dans une période donnée.

## Article 4

Tout Membre qui ratifie cette convention reconnaît que la norme de durée du travail pour les gens de mer, comme pour les autres travailleurs, est de huit heures avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés. Cependant rien n'empêche le Membre d'adopter des dispositions visant à autoriser ou à enregistrer une convention collective qui fixe les horaires normaux de travail pour les gens de mer sur une base qui ne soit pas moins favorable que ladite norme.

## Article 5

1. Les limites des heures de travail ou de repos doivent être établies comme suit:

- a) le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser:
- i) 14 heures par période de 24 heures;
- ii) 72 heures par période de sept jours;
- ou
- b) le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à:
- i) dix heures par période de 24 heures;

## Teil II

Arbeits- und  
Ruhezeit der Seeleute

## Artikel 3

Innerhalb der in Artikel 5 angegebenen Grenzen ist entweder eine Höchstarbeitszeit, die in einem gegebenen Zeitraum nicht überschritten werden darf, oder eine Mindestruhezeit, die in einem gegebenen Zeitraum zu gewähren ist, festzulegen.

## Artikel 4

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

## Artikel 5

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

- a) die Höchstarbeitszeit darf nicht überschreiten:
- i) 14 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden; und
- ii) 72 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen;
- oder
- b) die Mindestruhezeit darf nicht unterschreiten:
- i) zehn Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden; und

(ii) 77 hours in any seven-day period.

2. Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

3. Musters, fire-fighting and lifeboat drills, and drills prescribed by national laws and regulations and by international instruments shall be conducted in a manner that minimizes the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.

4. In respect of situations when a seafarer is on call, such as when a machinery space is unattended, the seafarer shall have an adequate compensatory rest period if the normal period of rest is disturbed by call-outs to work.

5. If no collective agreement or arbitration award exists or if the competent authority determines that the provisions in the agreement or award in respect of paragraph 3 or 4 are inadequate, the competent authority shall determine such provisions to ensure the seafarers concerned have sufficient rest.

6. Nothing in paragraphs 1 and 2 shall prevent the Member from having national laws or regulations or a procedure for the competent authority to authorize or register collective agreements permitting exceptions to the limits set out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the standards set out but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watchkeeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.

7. The Member shall require the posting, in an easily accessible place, of a table with the shipboard working arrangements, which shall contain for every position at least:

- (a) the schedule of service at sea and service in port; and
- (b) the maximum hours of work or the minimum hours of rest required by the laws, regulations or collective agreements in force in the flag State.

8. The table referred to in paragraph 7 shall be established in a standardized format in the working language or languages of the ship and in English.

ii) 77 heures par période de sept jours.

2. Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser 14 heures.

3. Les appels, exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue.

4. Dans les situations où un marin est en période d'astreinte, par exemple, lorsqu'un local de machines est sans présence humaine, le marin doit bénéficier d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale de son repos est perturbée par des appels.

5. S'il n'existe ni convention collective ni sentence arbitrale ou si l'autorité compétente décide que les dispositions de la convention collective ou de la sentence arbitrale sont insuffisantes en ce qui concerne les paragraphes 3 et 4 ci-dessus, l'autorité compétente doit fixer les dispositions visant à assurer aux marins en question un repos suffisant.

6. Rien dans les paragraphes 1 et 2 ci-dessus ne saurait empêcher le Membre d'adopter une législation nationale ou une procédure permettant à l'autorité compétente d'autoriser ou d'enregistrer des conventions collectives prévoyant des dérogations aux limites fixées. Ces dérogations doivent, dans la mesure du possible, être conformes aux normes fixées mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congé compensatoire aux marins de quart ou aux marins travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée.

7. Le Membre doit exiger que soit affiché à un endroit facilement accessible un tableau précisant l'organisation du travail à bord qui doit indiquer pour chaque fonction au moins:

- a) le programme du service à la mer et au port;
- b) le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation, la réglementation ou les conventions collectives en vigueur dans l'Etat du pavillon.

8. Le tableau visé au paragraphe 7 ci-dessus doit être établi selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en langue anglaise.

ii) 77 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen.

2. 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.

3. Musterungen, Feuerlösch- und Rettungsbootübungen sowie durch die innerstaatliche Gesetzgebung und durch internationale Instrumente vorgeschriebene Übungen sind in einer Weise durchzuführen, die die Störung der Ruhezeiten auf ein Mindestmaß beschränkt und keine Müdigkeit verursacht.

4. In Fällen, in denen ein Seemann Bereitschaftsdienst hat, wenn beispielsweise ein Maschinenraum unbesetzt ist, ist dem Seemann eine angemessene Ruhezeit als Ausgleich zu gewähren, wenn die normale Ruhezeit durch Aufrufe zur Arbeit gestört wird.

5. Falls kein Gesamtarbeitsvertrag oder Schiedsspruch vorhanden ist oder falls die zuständige Stelle feststellt, dass die Bestimmungen des Gesamtarbeitsvertrags oder Schiedsspruchs in Bezug auf die Absätze 3 oder 4 unzureichend sind, hat die zuständige Stelle entsprechende Bestimmungen festzulegen, um zu gewährleisten, dass die betreffenden Seeleute eine ausreichende Ruhezeit erhalten.

6. Die Absätze 1 und 2 hindern das Mitglied nicht daran, eine innerstaatliche Gesetzgebung oder ein Verfahren anzunehmen, wonach die zuständige Stelle Gesamtarbeitsverträge genehmigen oder registrieren kann, die Ausnahmen von den festgelegten Beschränkungen gestatten. Diese Ausnahmen haben so weit wie möglich den festgelegten Normen zu folgen, können aber häufigeren oder längeren Urlaubszeiten oder der Gewährung von Ausgleichsurlaub für wachegehende Seeleute oder Seeleute, die an Bord von Schiffen von kurzer Reisedauer arbeiten, Rechnung tragen.

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

- a) den See- und Hafendienstplan; und
- b) die Höchstarbeitszeit oder die Mindestruhezeit, die durch die Gesetzgebung oder durch die Gesamtarbeitsverträge, die im Flaggenstaat in Kraft sind, vorgeschrieben wird.

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

**Article 6**

No seafarer under 18 years of age shall work at night. For the purpose of this Article, "night" means a period of at least nine consecutive hours, including the interval from midnight to five a.m. This provision need not be applied when the effective training of young seafarers between the ages of 16 and 18 in accordance with established programmes and schedules would be impaired.

**Article 7**

1. Nothing in this Convention shall be deemed to impair the right of the master of a ship to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the immediate safety of the ship, persons on board or cargo, or for the purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea.

2. In accordance with paragraph 1, the master may suspend the schedule of hours of work or hours of rest and require a seafarer to perform any hours of work necessary until the normal situation has been restored.

3. As soon as practicable after the normal situation has been restored, the master shall ensure that any seafarers who have performed work in a scheduled rest period are provided with an adequate period of rest.

**Article 8**

1. The Member shall require that records of seafarers' daily hours of work or of their daily hours of rest be maintained to allow monitoring of compliance with the provisions set out in Article 5. The seafarer shall receive a copy of the records pertaining to him or her which shall be endorsed by the master, or a person authorized by the master, and by the seafarer.

2. The competent authority shall determine the procedures for keeping such records on board, including the intervals at which the information shall be recorded. The competent authority shall establish the format of the records of the seafarers' hours of work or of their hours of rest taking into account any available International Labour Organization guidelines or shall use any standard format prepared by the Organization. The format shall be established in the language or languages provided by Article 5, paragraph 8.

3. A copy of the relevant provisions of the national legislation pertaining to this Convention and the relevant collective

**Article 6**

Aucun marin âgé de moins de 18 ans ne doit travailler la nuit. Aux fins de cet article, le terme «nuit» signifie neuf heures consécutives au moins, y compris une période se situant entre minuit et cinq heures du matin. La présente disposition pourra ne pas s'appliquer lorsque la formation effective des jeunes marins âgés de 16 à 18 ans, conformément aux programmes et calendriers établis, s'en trouverait affectée.

**Article 7**

1. Rien dans cette convention n'est censé affecter le droit du capitaine d'un navire d'exiger d'un marin les heures de travail nécessaires à la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison, ou en vue de porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer.

2. Conformément aux dispositions du paragraphe 1, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale.

3. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

**Article 8**

1. Le Membre doit prévoir que des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des marins soient tenus pour veiller au respect des dispositions énoncées à l'article 5. Le marin doit recevoir un exemplaire des registres le concernant qui doit être émarginé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin.

2. L'autorité compétente doit fixer les modalités de tenue de ces registres à bord, y compris les intervalles auxquels les informations doivent être consignées. Elle doit établir pour les registres des heures de travail ou des heures de repos des marins un modèle en tenant compte des éventuelles directives de l'Organisation internationale du Travail ou utiliser le modèle normalisé éventuellement fourni par cette dernière. Ce modèle sera établi dans la ou les langues prévues à l'article 5, paragraphe 8.

3. Un exemplaire des dispositions pertinentes de la législation nationale se rapportant à la présente convention ainsi

**Artikel 6**

Seeleute unter 18 Jahren dürfen nachts nicht arbeiten. Als „Nacht“ im Sinne dieses Artikels gilt ein Zeitraum von mindestens neun aufeinanderfolgenden Stunden, der die Zeit zwischen Mitternacht und fünf Uhr morgens einschließt. Diese Bestimmung braucht nicht angewendet zu werden, wenn die wirksame Ausbildung junger Seeleute zwischen 16 und 18 Jahren gemäß festgelegten Programmen und Zeitplänen dadurch beeinträchtigt würde.

**Artikel 7**

1. Die Bestimmungen dieses Übereinkommens sind nicht so auszulegen, als würde dadurch das Recht des Kapitäns eines Schiffes beeinträchtigt, von einem Seemann 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.

2. Gemäß Absatz 1 kann der Kapitän den Arbeitszeit- oder Ruhezeitplan vorübergehend außer Kraft setzen und von einem Seemann die Leistung der Arbeitszeiten verlangen, die erforderlich sind, bis die normale Situation wiederhergestellt worden ist.

3. 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.

**Artikel 8**

1. Das Mitglied hat vorzuschreiben, dass Verzeichnisse der täglichen Arbeits- oder Ruhezeit der Seeleute geführt werden, damit die Einhaltung der in Artikel 5 enthaltenen Bestimmungen überwacht werden kann. Dem Seemann ist eine Kopie der ihn betreffenden Verzeichnisse auszuhandigen, die vom Kapitän oder von einer vom Kapitän dazu ermächtigten Person und von dem Seemann schriftlich zu bestätigen ist.

2. Die zuständige Stelle hat die Verfahren für die Führung dieser Verzeichnisse an Bord festzulegen, einschließlich der Zeitabstände, in denen die Informationen aufgezeichnet werden müssen. Die zuständige Stelle hat ein Muster für die Verzeichnisse der Arbeitszeit oder der Ruhezeit der Seeleute unter Berücksichtigung vorhandener Richtlinien der Internationalen Arbeitsorganisation festzulegen oder hat ein von der Organisation erarbeitetes Standardmuster zu verwenden. Das Muster ist in der oder den in Artikel 5 Absatz 8 vorgesehenen Sprachen zu erstellen.

3. Eine Kopie der einschlägigen Bestimmungen der innerstaatlichen Gesetzgebung betreffend dieses Übereinkommen

agreements shall be kept on board and be easily accessible to the crew.

#### Article 9

The competent authority shall examine and endorse the records referred to in Article 8, at appropriate intervals, to monitor compliance with the provisions governing hours of work or hours of rest that give effect to this Convention.

#### Article 10

If the records or other evidence indicate infringement of provisions governing hours of work or hours of rest, the competent authority shall require that measures, including if necessary the revision of the manning of the ship, are taken so as to avoid future infringements.

### Part III

#### Manning of ships

#### Article 11

1. Every ship to which this Convention applies shall be sufficiently, safely and efficiently manned, in accordance with the minimum safe manning document or an equivalent issued by the competent authority.

2. When determining, approving or revising manning levels, the competent authority shall take into account:

- (a) the need to avoid or minimize, as far as practicable, excessive hours of work, to ensure sufficient rest and to limit fatigue; and
- (b) the international instruments identified in the Preamble.

#### Article 12

No person under 16 years of age shall work on a ship.

### Part IV

#### Responsibilities of Shipowners and Masters

#### Article 13

The shipowner shall ensure that the master is provided with the necessary resources for the purpose of compliance with obligations under this Convention,

qu'un exemplaire des conventions collectives applicables doivent être conservés à bord et à un endroit facilement accessible à l'équipage.

#### Article 9

L'autorité compétente doit vérifier et viser, à des intervalles appropriés, les registres prévus à l'article 8 afin de s'assurer que les dispositions relatives aux heures de travail et aux heures de repos donnant effet à la convention sont respectées.

#### Article 10

S'il résulte des registres ou d'autres faits établis que les dispositions relatives aux heures de travail et aux heures de repos ne sont pas respectées, l'autorité compétente doit s'assurer que des mesures sont prises, y compris, s'il y a lieu, la révision des effectifs du navire, afin d'éviter que les infractions ne se renouvellent.

### Partie III

#### Effectifs des navires

#### Article 11

1. Tout navire auquel s'applique cette convention doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour garantir la sécurité, conformément au document spécifiant les effectifs minima de sécurité, ou à tout autre document équivalent, établi par l'autorité compétente.

2. Pour déterminer, approuver ou réviser les effectifs d'un navire, l'autorité compétente doit tenir compte:

- a) de la nécessité d'éviter ou de restreindre, dans toute la mesure possible, une durée du travail excessive, d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue;
- b) des instruments internationaux cités dans le préambule.

#### Article 12

Aucune personne âgée de moins de 16 ans ne doit travailler à bord d'un navire.

### Partie IV

#### Responsabilités de l'armateur et du capitaine

#### Article 13

L'armateur doit s'assurer, aux fins du respect des obligations résultant de cette convention, que le capitaine dispose des ressources nécessaires, y compris des

und der einschlägigen Gesamtarbeitsverträge ist an Bord aufzubewahren und muss der Besatzung leicht zugänglich sein.

#### Artikel 9

Die zuständige Stelle hat die in Artikel 8 erwähnten Verzeichnisse in geeigneten Zeitabständen zu prüfen und zu bestätigen, um sich zu vergewissern, dass die Bestimmungen über die Arbeits- oder Ruhezeiten zur Durchführung dieses Übereinkommens eingehalten werden.

#### Artikel 10

Wenn die Verzeichnisse oder sonstige Beweismittel eine Verletzung der Bestimmungen über die Arbeits- oder Ruhezeiten erkennen lassen, hat die zuständige Stelle zu verlangen, dass Maßnahmen, erforderlichenfalls einschließlich der Änderung der Besatzungsstärke des Schiffes, getroffen werden, um künftige Verstöße zu vermeiden.

### Teil III

#### Besatzungsstärke der Schiffe

#### Artikel 11

1. Jedes Schiff, für das dieses Übereinkommen gilt, hat zur Gewährleistung der Sicherheit eine nach Zahl und Befähigung ausreichende Besatzung gemäß dem Dokument über die sichere Mindestbesatzungsstärke oder einem von der zuständigen Stelle herausgegebenen gleichwertigen Dokument an Bord zu führen.

2. Bei der Festlegung, Genehmigung oder Änderung der Besatzungsstärke hat die zuständige Stelle Folgendes zu berücksichtigen:

- a) die Notwendigkeit, übermäßig lange Arbeitszeiten so weit wie möglich zu vermeiden oder auf ein Mindestmaß zu beschränken, eine ausreichende Erholung sicherzustellen und Ermüdung zu begrenzen; und
- b) die in der Präambel genannten internationalen Instrumente.

#### Artikel 12

Personen unter 16 Jahren dürfen nicht auf einem Schiff arbeiten.

### Teil IV

#### Verantwortlichkeiten der Reeder und der Kapitäne

#### Artikel 13

Der Reeder hat sicherzustellen, dass dem Kapitän die erforderlichen Mittel zur Erfüllung der Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen zur Verfügung gestellt

including those relating to the appropriate manning of the ship. The master shall take all necessary steps to ensure that the requirements on seafarers' hours of work and rest arising from this Convention are complied with.

effectifs suffisants. Le capitaine doit prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer que les conditions en matière d'heures de travail et d'heures de repos des marins résultant de cette convention soient respectées.

werden, einschließlich derjenigen, die sich auf die ausreichende Besatzungsstärke des Schiffes beziehen. Der Kapitän hat alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass den sich aus diesem Übereinkommen ergebenden Erfordernissen in Bezug auf die Arbeits- und Ruhezeiten der Seeleute entsprochen wird.

Part V  
Application

**Article 14**

A Member which ratifies this Convention shall be responsible for the application of its provisions by means of laws or regulations, except where effect is given by collective agreements, arbitration awards or court decisions.

**Article 15**

The Member shall:

- (a) take all necessary measures, including the provision of appropriate sanctions and corrective measures, to ensure the effective enforcement of the provisions of this Convention;
- (b) have appropriate inspection services to supervise the application of the measures taken in pursuance of this Convention and provide them with the necessary resources for this purpose; and
- (c) after consulting shipowners' and seafarers' organizations, have procedures to investigate complaints relating to any matter contained in this Convention.

Part VI  
Final Provisions

**Article 16**

This Convention revises the Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958; the Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1949; the Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946; and the Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1936. As from the date this Convention has come into force, the above-listed Conventions shall cease to be open to ratification.

**Article 17**

The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-

Partie V  
Application

**Article 14**

Tout Membre qui ratifie la convention s'engage à en appliquer les dispositions par voie de législation nationale, à moins qu'il ne leur soit donné effet par voie de conventions collectives, de sentences arbitrales ou de décisions judiciaires.

**Article 15**

Le Membre doit:

- a) prendre toutes les mesures propres à garantir l'application effective des dispositions de cette convention et prévoir notamment des sanctions et mesures correctrices appropriées;
- b) disposer des services d'inspection appropriés pour contrôler l'application des mesures prises en vue de donner effet à cette convention et les doter des ressources nécessaires à cet effet;
- c) après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer, établir des procédures pour instruire les plaintes relatives à toute question couverte par cette convention.

Partie VI  
Dispositions finales

**Article 16**

La présente convention révisé la convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958, la convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949, la convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946, et la convention sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936. A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, les conventions susmentionnées cesseront d'être ouvertes à la ratification.

**Article 17**

Les ratifications formelles de la présente convention seront communiquées au

Teil V  
Durchführung

**Artikel 14**

Ein Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, ist für die Anwendung seiner Bestimmungen durch die Gesetzgebung verantwortlich, soweit die Durchführung nicht durch Gesamtarbeitsverträge, Schiedssprüche oder gerichtliche Entscheidungen erfolgt.

**Artikel 15**

Das Mitglied hat:

- a) alle zur wirksamen Durchführung der Bestimmungen dieses Übereinkommens erforderlichen Maßnahmen, einschließlich geeigneter Zwangs- und Abhilfemaßnahmen, zu treffen;
- b) über geeignete Aufsichtsdienste zur Überwachung der Durchführung der gemäß diesem Übereinkommen getroffenen Maßnahmen zu verfügen und ihnen die zu diesem Zweck erforderlichen Mittel zur Verfügung zu stellen; und
- c) nach Anhörung der Verbände der Reederei und der Seeleute Verfahren zur Untersuchung von Beschwerden betreffend jede in diesem Übereinkommen behandelte Angelegenheit einzuführen.

Teil VI  
Schlussbestimmungen

**Artikel 16**

Durch dieses Übereinkommen werden das Übereinkommen über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke (Neufassung), 1958, das Übereinkommen über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke (Neufassung), 1949, das Übereinkommen über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke (Neufassung), 1946, und das Übereinkommen über die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke, 1936, neu gefasst. Vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens an können die vorstehend aufgeführten Übereinkommen nicht mehr ratifiziert werden.

**Artikel 17**

Die förmlichen Ratifikationen dieses Übereinkommens sind dem Generaldirek-

General of the International Labour Office for registration.

#### Article 18

1. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organization whose ratifications have been registered with the Director-General of the International Labour Office.

2. This Convention shall come into force six months after the date on which the ratifications of five Members, three of which each have at least one million gross tonnage of shipping, have been registered with the Director-General of the International Labour Office.

3. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member six months after the date on which its ratification has been registered.

#### Article 19

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which has ratified this Convention and which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in the preceding paragraph, exercise the right of denunciation provided for in this Article, will be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each period of ten years under the terms provided for in this Article.

#### Article 20

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organization of the registration of all ratifications and denunciations communicated by the Members of the Organization.

2. When the conditions provided for in Article 18, paragraph 2, above have been fulfilled, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organization to the date upon which the Convention shall come into force.

#### Article 21

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations, for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations, full particulars of all ratifications and acts of denunciation registered by the Director-General in accordance with the provisions of the preceding Articles.

Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistrées.

#### Article 18

1. La présente convention ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification aura été enregistrée par le Directeur général du Bureau international du Travail.

2. La convention entrera en vigueur six mois après que les ratifications de cinq Membres, y compris trois dont les flottes marchandes atteignent chacune un tonnage brut égal ou supérieur à un million, auront été enregistrées auprès du Directeur général du Bureau international du Travail.

3. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre six mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.

#### Article 19

1. Tout Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée.

2. Tout Membre ayant ratifié la présente convention qui, dans le délai d'une année après l'expiration de la période de dix années mentionnée au paragraphe précédent, ne fera pas usage de la faculté de dénonciation prévue par le présent article sera lié pour une nouvelle période de dix années et, par la suite, pourra dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

#### Article 20

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toutes les ratifications et dénonciations qui lui seront communiquées par les Membres de l'Organisation.

2. Quand les conditions énoncées à l'article 18, paragraphe 2, ci-dessus, auront été réunies, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

#### Article 21

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général des Nations Unies, aux fins d'enregistrement, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets au sujet de toutes ratifications et de tous actes de dénonciation qu'il aura enregistrés conformément aux articles précédents.

tor des Internationalen Arbeitsamtes zur Eintragung mitzuteilen.

#### Artikel 18

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

2. Dieses Übereinkommen tritt, sechs Monate nachdem die Ratifikationen von fünf Mitgliedern, von denen drei jeweils eine Handelsflotte mit einem Brutto-Raumgehalt von mindestens einer Million Tonnen besitzen, vom Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes eingetragen worden sind, in Kraft.

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

#### Artikel 19

1. Jedes 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 dieses Übereinkommen ratifiziert hat und binnen eines Jahres nach Ablauf der in Absatz 1 genannten zehn Jahre von dem in diesem Artikel vorgesehenen Kündigungsrecht keinen Gebrauch macht, bleibt für weitere zehn Jahre gebunden. In der Folge kann es dieses Übereinkommen jeweils nach Ablauf von zehn Jahren nach Maßgabe dieses Artikels kündigen.

#### Artikel 20

1. Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes gibt allen Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation Kenntnis von der Eintragung aller Ratifikationen und Kündigungen, die ihm von den Mitgliedern der Organisation mitgeteilt werden.

2. Der Generaldirektor wird die Mitglieder der Organisation, wenn die in Artikel 18 Absatz 2 vorgesehenen Voraussetzungen erfüllt sind, auf den Zeitpunkt aufmerksam machen, zu dem dieses Übereinkommen in Kraft tritt.

#### Artikel 21

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 von ihm nach Maßgabe der vorausgehenden Artikel eingetragenen Ratifikationen und Kündigungen.

**Article 22**

At such times as it may consider necessary, the Governing Body of the International Labour Office shall present to the General Conference a report on the working of this Convention and shall examine the desirability of placing on the agenda of the Conference the question of its revision in whole or in part.

**Article 23**

1. Should the Conference adopt a new Convention revising this Convention in whole or in part, then, unless the new Convention otherwise provides –

- (a) the ratification by a Member of the new revising Convention shall *ipso jure* involve the immediate denunciation of this Convention, notwithstanding the provisions of Article 19 above, if and when the new revising Convention shall have come into force;
- (b) as from the date when the new revising Convention comes into force, this Convention shall cease to be open to ratification by the Members.

2. This Convention shall in any case remain in force in its actual form and content for those Members which have ratified it but have not ratified the revising Convention.

**Article 24**

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.

**Article 22**

Chaque fois qu'il le jugera nécessaire, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail présentera à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et examinera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle.

**Article 23**

1. Au cas où la Conférence adopterait une nouvelle convention portant révision totale ou partielle de la présente convention, et à moins que la nouvelle convention ne dispose autrement:

- a) la ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, nonobstant l'article 19 ci-dessus, dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur;
- b) à partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des Membres.

2. La présente convention demeurerait en tout cas en vigueur dans sa forme et teneur pour les Membres qui l'auraient ratifiée et qui ne ratifieraient pas la convention portant révision.

**Article 24**

Les versions française et anglaise du texte de la présente convention font également foi.

**Artikel 22**

Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes erstattet der Allgemeinen Konferenz, wann immer er es für nötig erachtet, einen Bericht über die Durchführung dieses Übereinkommens und prüft, ob die Frage seiner gänzlichen oder teilweisen Neufassung auf die Tagesordnung der Konferenz gesetzt werden soll.

**Artikel 23**

1. Nimmt die Konferenz ein neues Übereinkommen an, welches das vorliegende Übereinkommen ganz oder teilweise neu fasst, und sieht das neue Übereinkommen nichts anderes vor, so gilt Folgendes:

- a) Die Ratifikation des neu gefassten Übereinkommens durch ein Mitglied hat ungeachtet des Artikels 19 ohne Weiteres die Wirkung einer sofortigen Kündigung des vorliegenden Übereinkommens, sofern das neu gefasste Übereinkommen in Kraft getreten ist.
- b) Vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des neu gefassten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

2. In jedem Fall bleibt das vorliegende Übereinkommen nach Form und Inhalt für diejenigen Mitglieder in Kraft, die dieses, nicht jedoch das neu gefasste Übereinkommen ratifiziert haben.

**Artikel 24**

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

## Denkschrift

### I. Allgemeines

Das Übereinkommen über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe wurde von der Internationalen Arbeitskonferenz (IAK) auf ihrer 84. Tagung am 22. Oktober 1996 angenommen und ist noch nicht in Kraft getreten. Es wurde bislang (Stand: 30 Juni 2005) von Belgien, Bulgarien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Malta, Marokko, den Niederlanden, Norwegen, Rumänien, Schweden, Slowenien, Spanien und St. Vincent und die Grenadinen ratifiziert.

Das Übereinkommen regelt die Arbeits- und Ruhezeiten von Seeleuten auf Seeschiffen sowie die Mindestbesatzungsstärke zur Gewährleistung der Sicherheit an Bord von Seeschiffen.

Der vorrangige Zweck sowohl der Einhaltung von Höchstarbeitszeiten als auch der Gewähr einer Mindestbesatzungsstärke liegt in der Erhöhung der Sicherheit in der Seeschifffahrt. Darüber hinaus soll unter den Mitgliedstaaten ein lauterer und nicht verzerrter Wettbewerb in einem sicheren Arbeitsumfeld garantiert werden.

Der Deutsche Bundestag hat am 31. Januar 2002 das von der Bundesregierung vorgelegte Gesetz zur Änderung des Seemannsgesetzes (SeemG) und zur Änderung anderer Gesetze (BGBl. I S. 1163) beschlossen. Der Bundesrat hat am 1. März 2002 seine Zustimmung hierzu erteilt.

Die Änderungen des Seemannsgesetzes (SeemG) traten zum 1. Juli 2002 in Kraft. Die „Verordnung betreffend die Übersicht über die Arbeitsorganisation und die Arbeitszeitzachweise in der Seeschifffahrt“ trat ihrerseits am 16. Juli 2002 in Kraft.

Mit dem Gesetz und der Verordnung wurden die bis dahin fehlenden Voraussetzungen für eine Ratifizierung des IAO-Übereinkommens Nr. 180 geschaffen. Nach Inkrafttreten des Gesetzes und der Verordnung bestehen daher keine Ratifizierungshemmnisse mehr.

### II. Besonderes

#### Teil I

##### Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

Artikel 1 bestimmt den Geltungsbereich des Übereinkommens. Der Geltungsbereich umfasst alle gewerblichen Seeschiffe, die im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates eingetragen und gewöhnlich in der gewerblichen Schifffahrt verwendet werden.

Das zum 1. Juli 2002 geänderte Seemannsgesetz entspricht dieser Bestimmung des Übereinkommens. Es gilt für alle Kauffahrteischiffe (Handelsschiffe), die nach dem Flaggenrechtsgesetz die Bundesflagge führen (§ 1 SeemG). Die Bestimmungen des IAO-Übereinkommens werden in Deutschland auch auf die gewerbliche Seefischerei angewendet. Im Zuge des Gesetzgebungsverfahrens wurden die repräsentativen Verbände der Reeder von Fischereifahrzeugen und der Fischer hierzu beteiligt. Sie erhoben gegen die Anwendung der Bestimmungen des Übereinkommens auf die gewerbliche Seefischerei keine Einwände.

Artikel 2 enthält Begriffsbestimmungen der wesentlichen im Übereinkommen verwandten Rechtsbegriffe.

Die „zuständige Stelle“ zur Umsetzung des Übereinkommens ist das für die Arbeitszeiten der Seeleute zuständige Ministerium. Darüber hinaus werden die Begriffe „Arbeitszeit“, „Ruhezeit“, „Seeleute“ und „Reeder“ definiert.

Diese Definitionen stehen im Einklang mit dem Seemannsgesetz und dem Arbeitszeitgesetz. Das Seemannsgesetz unterscheidet zwischen dem Kapitän und den Besatzungsmitgliedern (Schiffsoffiziere, sonstige Angestellte und Schiffsleute) sowie sonstigen im Rahmen des Schiffsbetriebs an Bord tätigen Personen. Letztere sind keine seemännischen Arbeitnehmer, sondern Arbeitnehmer, die, ohne in einem Heuverhältnis zum Reeder oder Ausrüster zu stehen, während der Reise im Rahmen des Schiffsbetriebs an Bord tätig sind (§ 7 SeemG), z. B. Angestellte eines selbstständigen Friseurs. Das Seemannsgesetz ist grundsätzlich auch für diesen Personenkreis anzuwenden. Jedoch gelten statt der Arbeitszeitbestimmungen des Seemannsgesetzes die Regelungen des Arbeitszeitgesetzes bzw. für Jugendliche des Jugendarbeitsschutzgesetzes (§ 103 SeemG). Der Grund dafür ist, dass diese Arbeitnehmer nicht in den spezifischen Schiffsbetrieb eingegliedert sind, sondern ihre Arbeitsstätte sich lediglich auf einem Schiff statt an Land befindet.

#### Teil II

##### Arbeits- und Ruhezeit der Seeleute

Artikel 3 verpflichtet die Mitgliedstaaten, Höchstarbeitszeiten oder Mindestruhezeiten im Einklang mit den in Artikel 5 niedergelegten Bestimmungen festzulegen. Auf die Anmerkungen zu Artikel 5 wird verwiesen.

Artikel 4 bestimmt, dass jeder Mitgliedstaat eine Normalarbeitszeit für Seeleute im Sinne eines Achtstundentages mit einem wöchentlichen Ruhetag sowie Arbeitsruhe an Feiertagen anerkennt.

Das Seemannsgesetz unterscheidet zwischen See- und Hafendarbeitszeit. Es schreibt grundsätzlich eine Höchstarbeitszeit von acht Stunden pro Tag vor (§§ 85 bis 87 SeemG). Außerdem ist dem Besatzungsmitglied für jeden Sonn- und Feiertag, an dem es gearbeitet hat oder an dem sich das Schiff weniger als zwölf Stunden im Hafen befunden hat, ein Ausgleich durch einen arbeitsfreien Tag zu gewähren (§ 91 SeemG).

Artikel 5 stellt die spezifischen Anforderungen an die Arbeits- und Ruhezeiten dar. Eine festgelegte Höchstarbeitszeit darf nicht überschritten, eine Mindestruhezeit darf nicht unterschritten werden. Dies muss bei der Aufteilung der Ruhezeiten, bei Übungseinheiten an Bord sowie bei der Durchführung von Bereitschaftsdiensten berücksichtigt werden. Die Bestimmungen können durch Gesamtarbeitsvertrag oder Einzelbestimmungen umgesetzt werden. Eine Übersicht über die Arbeitsorganisation muss der gesamten Besatzung zugänglich sein.

Die Regelungen in Absatz 1 zu den Höchstarbeitszeiten und Mindestruhezeiten werden in § 84a SeemG umgesetzt. Um die Bedeutung des Arbeitszeitschutzes

zu unterstreichen, wird die Einhaltung sowohl der im Übereinkommen genannten Höchstarbeitszeiten von 14 Stunden pro Tag und 72 Stunden pro Woche als auch der Mindestruhezeiten von zehn Stunden pro Tag sowie 77 Stunden pro Woche vorgeschrieben.

In diesem Rahmen können Arbeitszeitverlängerungen über acht Stunden hinaus nach § 89 SeemG nur in dringenden Fällen vom Kapitän angeordnet werden. Außerdem können die Tarifvertragsparteien in einem Tarifvertrag zulassen, dass der Kapitän auch in anderen Fällen eine Verlängerung der täglichen Arbeitszeit von acht Stunden um bis zu zwei Stunden anordnen darf (§ 89a SeemG).

Die Regelungen in den Absätzen 2 und 4 zur Aufteilung der Ruhezeit und zur Inanspruchnahme bei Bereitschaftsdienst innerhalb der Ruhezeit wurden ins Seemannsgesetz übernommen (§ 84a Abs. 2 und 3 SeemG). In Fällen des Bereitschaftsdienstes wird zusätzlich geregelt, dass eine ununterbrochene Ruhezeit von sechs Stunden gewährleistet sein muss.

Auch die in Absatz 3 vorgeschriebene Regelung zur Ruhezeit bei der Durchführung von Musterungen und Übungen wurde neu ins Seemannsgesetz übernommen. Musterungen, Feuerlösch- und Rettungsbootübungen sowie durch Rechts- und Verwaltungsvorschriften und internationale Übereinkünfte vorgeschriebene Übungen sind in einer Weise durchzuführen, die die Störung der Ruhezeiten auf ein Mindestmaß beschränkt und keine Übermüdung verursacht (§ 88 Abs. 2 SeemG).

Nach Absatz 6 mögliche Ausnahmen von den Regelungen zur Höchstarbeitszeit sind nach dem Seemannsgesetz in einem Tarifvertrag oder aufgrund eines Tarifvertrags in einer Betriebs- oder Bordvereinbarung zulässig. Dabei sind die Bestimmungen zu den Mindestruhezeiten einzuhalten. Diese Regelung wurde mit § 89a Abs. 1a (neu) durch Artikel 4a des am 1. Januar 2004 in Kraft getretenen „Gesetzes zu Reformen am Arbeitsmarkt“ eingefügt. Darüber hinaus sind Ausnahmen von den Regelungen zur Mindestruhezeit in einem Tarifvertrag oder aufgrund eines Tarifvertrags in einer Betriebs- oder Bordvereinbarung nur für Besatzungsmitglieder von Bergungsfahrzeugen, See- und Bergungsschleppern (§ 139 Abs. 3 SeemG) sowie für Seefischer hinsichtlich der Arbeitszeit während des Fangs und seiner Verarbeitung an Bord (§ 140 Abs. 2 Nr. 3 SeemG) zulässig. Die Abweichungen sowohl von den Höchstarbeitszeiten als auch von den Mindestruhezeiten müssen in Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer stehen und aus objektiven, technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen erforderlich sein. Sie haben so weit wie möglich den gesetzlichen Bestimmungen zu folgen, können aber häufigeren oder längeren Urlaubszeiten oder der Gewährung von Ausgleichsurlaub für die Besatzungsmitglieder Rechnung tragen.

Falls die Tarifvertragsparteien derartige Tarifverträge abschließen, werden sie im Tarifregister beim Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit registriert.

Entsprechend Absatz 7 regelt das Seemannsgesetz, dass auf jedem Schiff eine Übersicht über die Arbeitsorganisation an Bord zu führen ist. Zum Führen dieser Übersicht über die Arbeitsorganisation ist der Kapitän

verpflichtet; er kann damit einen Schiffsoffizier oder einen anderen Vorgesetzten beauftragen. Der Kapitän hat dafür zu sorgen, dass die Übersicht über die Arbeitsorganisation an einem leicht zugänglichen Ort an Bord angebracht wird (§ 101 Abs. 1 und 3 SeemG).

Inhalt der Übersicht ist laut Seemannsgesetz mindestens der See- und Hafendienstplan, in dem die voraussichtlichen täglichen Arbeits- oder Ruhezeiten, die für die einzelnen Seeleute an Bord des jeweiligen Schiffes vorgesehen sind, tabellarisch dargestellt werden, sowie die Höchstarbeitszeiten und die Mindestruhezeiten nach § 84a SeemG.

Das Nähere zur Übersicht über die Arbeitsorganisation wird in der „Verordnung betreffend die Übersicht über die Arbeitsorganisation und die Arbeitszeitanzeige in der Seeschifffahrt (See-Arbeitszeitanzeigungsverordnung)“ geregelt. Diese Verordnung berücksichtigt die von der Gemeinsamen Arbeitsgruppe der International Maritime Organisation und der Internationalen Arbeitsorganisation vom 19. bis 23. Januar 1998 erarbeiteten „Richtlinien für die Erarbeitung von Übersichten für die Arbeitsorganisation der Seeleute an Bord und von Mustern für Verzeichnisse der Arbeits- oder Ruhezeiten der Seeleute“.

Sie schreibt vor, dass für jedes Besatzungsmitglied die Gesamtstundenzahl der geplanten Arbeitszeit, die Aufgaben im Wachdienst sowie jede zu erwartende zusätzliche Arbeit aufzuführen sind. Außerdem sind die aufgrund des Seemannsgesetzes zulässigen von § 84a abweichenden Höchstarbeitszeiten und Mindestruhezeiten, sofern solche vereinbart sind, sowie die Angabe der hierfür maßgeblichen Vereinbarung anzugeben.

Entsprechend Absatz 8 ist in der See-Arbeitszeitanzeigungsverordnung geregelt, dass die Übersicht über die Arbeitsorganisation entsprechend dem von der Gemeinsamen Arbeitsgruppe entwickelten Muster und in deutscher und englischer Sprache sowie in den weiteren Arbeitssprachen des Schiffes zu führen ist.

Artikel 6 enthält ein Nachtarbeitsverbot für Seeleute unter 18 Jahren. Dies gilt nicht für Seeleute zwischen 16 und 18 Jahren, wenn hierdurch ihre Ausbildung beeinträchtigt wird.

Nach dem Seemannsgesetz dürfen Jugendliche grundsätzlich nur in der Zeit von 6 bis 20 Uhr beschäftigt werden (§ 99 SeemG). Im Wachdienst auf See dürfen Jugendliche ab 5 Uhr beschäftigt werden; der Arbeitsbeginn kann jedoch auf 4 Uhr gelegt werden, wenn andernfalls die wirksame Ausbildung jugendlicher Seeleute nach festgelegten Programmen und Zeitplänen beeinträchtigt würde (§ 100 Abs. 4 SeemG).

Außerdem kann in einem Tarifvertrag oder aufgrund eines Tarifvertrags in einer Betriebs- oder Bordvereinbarung zugelassen werden, Jugendliche einmal in der Woche in der Zeit von 20 bis 24 Uhr zu beschäftigen, wenn im Anschluss daran eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens neun Stunden gewährleistet ist (§ 100a Abs. 1 SeemG). Diese Ruhezeit kann auf acht Stunden verkürzt werden, wenn andernfalls die wirksame Ausbildung jugendlicher Seeleute gemäß festgelegten Programmen und Zeitplänen beeinträchtigt würde.

Artikel 7 enthält Ausnahmebestimmungen, die dem Kapitän ermöglichen sollen, die Sicherheit seines Schiffes sowie ggf. anderer Schiffe zu gewährleisten.

Nach § 88 SeemG hat der Kapitän das Recht, für ein Besatzungsmitglied die Arbeitsstunden anzuordnen, die für die unmittelbare Sicherheit des Schiffes, der Personen an Bord, der Ladung oder zur Hilfeleistung für andere, in Seenot befindliche Schiffe oder Personen erforderlich sind. Der Kapitän kann den Arbeitszeit- und Ruhezeitplan vorübergehend außer Kraft setzen und anordnen, dass das Besatzungsmitglied jederzeit die erforderlichen Arbeitsstunden erbringt, bis die normale Situation wiederhergestellt ist. In diesen Fällen finden die Vorschriften des Seemannsgesetzes über die Lage der Arbeitszeit, die Ruhezeiten und Beschäftigungsbeschränkungen einschließlich der Vorschriften über die Höchstarbeitszeit und die Mindestruhezeit keine Anwendung. Sobald es nach Wiederherstellung der normalen Situation möglich ist, hat der Kapitän sicherzustellen, dass alle Besatzungsmitglieder, die während einer planmäßigen Ruhezeit Arbeit geleistet haben, eine ausreichende Ruhezeit erhalten.

Artikel 8 fordert die Führung von Arbeits- oder Ruhezeitverzeichnissen der Seeleute.

Nach dem Seemannsgesetz sind auf jedem Schiff Arbeitszeitrückweise zu führen, aus denen gesondert für jedes Besatzungsmitglied die täglichen Arbeits- und Ruhezeiten zu ersehen sind. Zum Führen der Arbeitszeitrückweise ist der Kapitän verpflichtet; er kann damit einen Schiffsoffizier oder einen anderen Vorgesetzten beauftragen (§ 101 Abs. 2, 3 SeemG).

Das Nähere ist in der „Verordnung betreffend die Übersicht über die Arbeitsorganisation und die Arbeitszeitrückweise in der Seeschifffahrt (See-Arbeitszeitrückweisverordnung)“ geregelt. Die Arbeitszeitrückweise sind entsprechend dem von der Gemeinsamen Arbeitsgruppe der International Maritime Organisation und der Internationalen Arbeitsorganisation entwickelten Muster zu führen.

Nach dieser Verordnung sind die Arbeitszeitrückweise in deutscher und englischer Sprache und in den weiteren Arbeitssprachen des Schiffes zu führen. In den Aufzeichnungen müssen die Arbeitszeiten und die Ruhezeiten eindeutig erkennbar sein. Abweichungen von den normalerweise geltenden Arbeits- und Ruhezeiten, insbesondere Verlängerungen der Arbeitszeit über acht Stunden hinaus, sind in der Spalte „Bemerkungen“ zu begründen. Der Arbeitszeitrückweis ist vom Kapitän oder der nach § 101 Abs. 3 SeemG beauftragten Person und vom Besatzungsmitglied nach Ablauf des Kalendermonats zu unterzeichnen, um zu bestätigen, dass die täglichen Aufzeichnungen die Arbeits- und Ruhezeiten zutreffend wiedergeben. Dem Besatzungsmitglied ist eine Zweitschrift des ihn betreffenden Arbeitszeitrückweises eines Monats spätestens am dritten Arbeitstag des Folge Monats auszuhändigen. Durch die Unterschrift auf der Zweitschrift bestätigen der Kapitän oder die hierzu beauftragte Person und das Besatzungsmitglied die Übereinstimmung mit der Urschrift.

Solange das Schiff die Bundesflagge nach dem Flaggenrechtsgesetz führt, hat der Kapitän die Übersichten über die Arbeitsorganisation und die Arbeitszeitrückweise für das Besatzungsmitglied drei Jahre an Bord des Schiffes aufzubewahren. Wird das Schiff außer Dienst gestellt oder wechselt es die Flagge, sind die Übersichten

über die Arbeitsorganisation und die Arbeitszeitrückweise dem Reeder abzuliefern und von diesem für die verbleibende Verwahrungszeit aufzubewahren.

Gemäß Artikel 8 Abs. 3 ist ein Abdruck des Seemannsgesetzes, der wesentlichen aufgrund des Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen sowie der einschlägigen Tarifverträge an geeigneter Stelle an Bord zur Einsicht auszulegen (§ 144 SeemG).

Nach den Artikeln 9 und 10 sind die Arbeitsschutzbehörden zur Überprüfung der Arbeitszeitrückweise und ggf. zu Maßnahmen zur Vermeidung von Verstößen verpflichtet.

Für die Durchführung von Bundesgesetzen sind in Deutschland nach dem Grundgesetz die Bundesländer zuständig. Daher haben die Arbeitsschutzbehörden der Länder nach § 102 SeemG darüber zu wachen, dass die Arbeitsschutzvorschriften des Seemannsgesetzes und der aufgrund des Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen eingehalten werden. Dabei arbeiten sie eng mit der See-Berufsgenossenschaft, dem Unfallversicherungsträger für Seeleute, zusammen.

Eine wesentliche Aufgabe der Arbeitsschutzbehörden ist die Prüfung und Bestätigung der Arbeitszeitrückweise in geeigneten Zeitabständen. Die Prüfungen sollen mindestens in Abständen von drei Jahren erfolgen. Stellt die Arbeitsschutzbehörde aufgrund der Aufzeichnungen oder sonstiger Beweismittel einen Verstoß gegen die Arbeitszeitbestimmungen fest, hat sie die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen. Sie kann im Einzelfall anordnen, welche Maßnahmen zu treffen sind, um künftige Verstöße zu vermeiden.

Dies gilt nicht, wenn die Arbeitsschutzbehörde der Auffassung ist, dass der Verstoß gegen die Arbeitszeitbestimmungen auf eine unzureichende Schiffsbesetzung zurückzuführen ist. In diesem Fall unterrichtet sie unverzüglich die See-Berufsgenossenschaft. Diese hat sodann die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen. Wenn es zur Vermeidung künftiger Verstöße gegen die Arbeitszeitbestimmungen erforderlich ist, sind Maßnahmen zur Änderung der Schiffsbesetzung nach Maßgabe der Schiffsbesetzungsverordnung (vgl. die Anmerkungen zu Artikel 11) zu ergreifen. Damit ist die See-Berufsgenossenschaft für die Schiffsbesetzung allein verantwortlich. Die See-Berufsgenossenschaft unterrichtet ihrerseits die Arbeitsschutzbehörde über die ergriffenen Maßnahmen.

### Teil III

#### Besatzungsstärke der Schiffe

Nach Artikel 11 muss jedes Schiff eine zur Gewährleistung der Sicherheit ausreichende Besatzung an Bord führen. Bei der Festsetzung der Besatzungsstärke ist die Notwendigkeit, übermäßig lange Arbeitszeiten zu vermeiden, zu berücksichtigen.

Aufgrund des Seemannsgesetzes haben das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie das Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung (BMA-alt) im Einvernehmen mit dem für Seefischerei zuständigen Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten die Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV) erlassen. Darin wird der Reeder verpflichtet, das Schiff nach Anzahl, Qualifikation und Eignung der

Besatzungsmitglieder so zu besetzen, dass die Schiffssicherheit, der sichere Wachdienst, die Einhaltung der Vorschriften des Arbeitsschutzes und des maritimen Umweltschutzes, die Erhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit an Bord sowie die sprachliche Verständigung der Besatzung untereinander gewährleistet sind. Im Namen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland erteilt die See-Berufsgenossenschaft auf Antrag des Reeders ein Schiffsbesatzungszeugnis gemäß Kapitel V Regel 13 Buchstabe b des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der jeweils geltenden Fassung und der Schiffsbesatzungsverordnung. Reeder und Kapitän haben dafür zu sorgen, dass das Schiff entsprechend dem Schiffsbesatzungszeugnis besetzt ist. Das Zeugnis ist an Bord mitzuführen.

Nach Artikel 12 dürfen Personen unter 16 Jahren nicht auf einem Schiff arbeiten.

Nach § 94 Abs. 1 SeemG ist die Beschäftigung von Kindern sowie von Jugendlichen unter 16 Jahren und Jugendlichen, die der Vollzeitschulpflicht unterliegen, verboten. Für Jugendliche, die dem Jugendarbeitsschutzgesetz unterliegen (vgl. die Anmerkungen zu Artikel 2), gilt dieses Gesetz mit der Maßgabe, dass Personen unter 16 Jahren nicht auf einem Schiff beschäftigt werden dürfen (§ 103 SeemG).

#### Teil IV

##### Verantwortlichkeiten der Reeder und der Kapitäne

Nach Artikel 13 hat der Reeder sicherzustellen, dass dem Kapitän die zur Erfüllung der Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen notwendigen Mittel zu Verfügung stehen.

Der Reeder ist verpflichtet, den gesamten Schiffsbetrieb und alle Geräte so einzurichten und zu unterhalten und die Beschäftigung sowie den Ablauf der Arbeit so zu regeln, dass die Besatzungsmitglieder gegen See- und Feuergefahren sowie gegen sonstige Gefahren für Leben, Gesundheit und Sittlichkeit so weit geschützt sind, wie die Art des Schiffsbetriebs es gestattet. Insbesondere hat der Reeder sicherzustellen, dass dem Kapitän die erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt werden, um eine ausreichende Besatzungsstärke des Schiffes und die Einhaltung der Arbeitszeitbestimmungen zu gewährleisten (§ 80 SeemG).

Die Pflicht zur Unterhaltung der Geräte sowie zur Regelung der Beschäftigung und des Ablaufs der Arbeit trifft

auch den Kapitän (§ 80 SeemG). Insbesondere hat der Kapitän für die Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeiten nach dem Seemannsgesetz zu sorgen (§ 84a Abs. 4 SeemG).

#### Teil V

##### Durchführung

Die Artikel 14 und 15 regeln die Anwendung der Bestimmungen durch den Gesetzgeber. Hierzu zählen die zur Durchführung der Bestimmungen erforderlichen Maßnahmen, die geeignete Aufsicht über die Durchführung sowie die Untersuchung von Beschwerden.

Die Durchführung der Arbeitsschutzvorschriften des Seemannsgesetzes obliegt im Inland nach § 102 Abs. 1 SeemG der nach Landesrecht für den Arbeitsschutz zuständigen Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle. Die Arbeitsschutzbehörden sind befugt, das Schiff und alle Räume des Schiffes jederzeit zu betreten und die zur Erfüllung ihrer Aufgaben notwendigen Prüfungen vorzunehmen (§ 102 Abs. 2 SeemG). Sie sind zur engen Zusammenarbeit mit der See-Berufsgenossenschaft verpflichtet. Die See-Berufsgenossenschaft ist insbesondere für die Schiffsbesetzung sowie für die Überwachung des medizinischen und des technischen Arbeitsschutzes verantwortlich (§ 80 Abs. 2 SeemG). Sie überwacht die Einhaltung der Vorschriften der Schiffsbesatzungsverordnung und führt die dazu erforderlichen Kontrollen durch (§ 5 SchBesV).

Außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes werden die Aufgaben und Befugnisse der Arbeitsschutzbehörde von hierzu bestimmten diplomatischen und konsularischen Vertretungen der Bundesrepublik Deutschland wahrgenommen (§ 102a Abs. 1 i. V. m. § 9 Nr. 2 SeemG). Die See-Berufsgenossenschaft bedient sich im Ausland nach § 6 Seeaufgabengesetz der Hilfe des Germanischen Lloyd.

Verstöße des Kapitäns oder des Reeders gegen die Arbeitsschutzvorschriften des Seemannsgesetzes oder hierauf beruhender Verordnungen können mit Geldbuße geahndet werden (§§ 126 bis 128 SeemG). In schwerwiegenden Fällen kann auch eine Geld- oder Freiheitsstrafe verhängt werden (§§ 121 bis 123a SeemG). Im Übrigen wird auf die Anmerkungen zu Artikel 9 und 10 verwiesen.

#### Teil VI

##### Schlussbestimmungen

Die Artikel 16 bis 24 enthalten die üblichen Schlussbestimmungen über Ratifikation, Inkrafttreten, Kündigung und Berichterstattung.