

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Seearbeitsübereinkommen 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 23. Februar 2006

A. Problem und Ziel

Am 23. Februar 2006 wurde von der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO; International Labour Organization, ILO) in Genf das Seearbeitsübereinkommen 2006 (Seearbeitsübereinkommen) angenommen. Das Seearbeitsübereinkommen bildet für weltweit etwa 1,2 Millionen Seeleute auf über 65 000 Handelsschiffen die Charta ihrer Arbeitnehmerrechte („bill of rights“). Es aktualisiert die Regelungen aus 35 der bisherigen IAO-Seearbeitsübereinkommen und der bisherigen 30 IAO-Seearbeitsempfehlungen aus den Jahren 1920 bis 1996 über Teilbereiche des seemännischen Lebens und fasst sie in einer einheitlichen und in sich geschlossenen Urkunde zusammen. Ziel des Übereinkommens ist es, weltweit einheitliche Mindeststandards der Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten an Bord von Handelsschiffen zu schaffen. So soll das Seearbeitsübereinkommen die Grundlage für einen fairen Wettbewerb in der Seeschifffahrt bilden. Die Reeder sollen ihren Wettbewerb um Passagiere oder Ladung nicht zu Lasten der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute austragen.

Die Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens werden in der Bundesrepublik Deutschland durch das Gesetz zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens und die auf seinen Ermächtigungen beruhenden Rechtsverordnungen erfüllt. Der Regierungsentwurf (Bundestagsdrucksache 17/10959) wird derzeit in den parlamentarischen Gremien beraten. Die Verbände der Reeder und der Seeleute begrüßen den Entwurf. Sie haben die Bundesregierung gebeten, das Seearbeitsübereinkommen schnellstmöglich zu ratifizieren.

Fristablauf: 03. 05. 13

Besonders eilbedürftige Vorlage gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 GG

B. Lösung

Durch das Vertragsgesetz sollen die Voraussetzungen nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes für die Ratifikation des Seearbeitsübereinkommens geschaffen werden.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

Da das Gesetz zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens und die auf seinen Ermächtigungen beruhenden Rechtsverordnungen den Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens in vollem Umfang entsprechen sollen, ist kein weiterer Erfüllungsaufwand zu erwarten.

F. Weitere Kosten

Keine.

**Gesetzentwurf
der Bundesregierung**

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Seearbeitsübereinkommen 2006
der Internationalen Arbeitsorganisation vom 23. Februar 2006**

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 22. März 2013

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 des Grundgesetzes
den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Seearbeitsübereinkommen 2006 der Inter-
nationalen Arbeitsorganisation vom 23. Februar 2006

mit Begründung und Vorblatt.

Der Gesetzentwurf ist besonders eilbedürftig, weil die Ratifikation des Seear-
beitsübereinkommens seitens der Bundesrepublik Deutschland vor dem welt-
weiten Inkrafttreten des Übereinkommens am 20. August 2013 erfolgen soll.

Federführend ist das Bundesministerium für Arbeit und Soziales.

Dr. Angela Merkel

Fristablauf: 03. 05. 13

Besonders eilbedürftige Vorlage gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 GG

Entwurf
Gesetz
zu dem Seearbeitsübereinkommen, 2006,
der Internationalen Arbeitsorganisation vom 23. Februar 2006

Vom

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Genf am 23. Februar 2006 von der Allgemeinen Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation angenommenen Seearbeitsübereinkommen, 2006, wird zugestimmt. Das Übereinkommen wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie sowie dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Änderungen des Codes des Übereinkommens nach dem Verfahren gemäß Artikel XV des Übereinkommens, die sich im Rahmen der Ziele des Übereinkommens halten, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, in Kraft zu setzen.

Artikel 3

In § 2 Nummer 1 des Seearbeitsgesetzes vom ... (BGBl. I S. ... [einsetzen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle]) werden die Wörter „in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. Dezember 2012 (BAnz AT 04.01.2013 B1),“ durch die Angabe „(BGBl. ... II S. ..., ... [einsetzen: Fundstellen dieses Gesetzes und des Seearbeitsübereinkommens im BGBl. II]),“ ersetzt.

Artikel 4

(1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel VIII Absatz 4 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Seearbeitsübereinkommen 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 23. Februar 2006 (Seearbeitsübereinkommen) ist Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes anzuwenden, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Zu Artikel 2

Artikel XV des Seearbeitsübereinkommens sieht ein vereinfachtes Änderungsverfahren für einen Teil des Übereinkommens vor, nämlich den Code. Der Code befindet sich in dem Teil „Die Regeln und der Code“ und enthält die Einzelheiten zur Durchführung der Regeln. Er umfasst Teil A (verbindliche Normen) und Teil B (nicht verbindliche Leitlinien). Da der Code die Einzelheiten der Durchführung betrifft, müssen dessen Änderungen im allgemeinen Geltungsbereich der Artikel und Regeln des Seearbeitsübereinkommens bleiben.

Das vereinfachte Verfahren nach Artikel XV besteht darin, dass Änderungen, die von einem besonderen Ausschuss vorgeschlagen und von der Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation mit qualifizierter Mehrheit beschlossen werden, als angenommen gelten, wenn nicht mindestens 40 Prozent der Ratifikationsstaaten binnen einer Frist von regelmäßig zwei Jahren ihr Nichteinverständnis förmlich mitteilen.

Da die Änderungen nach Artikel XV des Seearbeitsübereinkommens sich im Rahmen des allgemeinen Geltungsbereichs der Artikel und Regeln des Seearbeitsübereinkommens halten, kann zur Inkraftsetzung eine Verordnungsermächtigung vorgesehen werden. Die Verordnung ergeht durch das Bundesministerium für Arbeit und Soziales im Einvernehmen mit den Bundesministerien für Wirtschaft und Technologie und für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Das Verfahren dient der Entlastung des Gesetzgebers. Die Verordnungsermächtigung ist begrenzt auf das Inkraftsetzen des geänderten Codes; darüber hinausgehende Änderungen des Übereinkommens sind davon ebenso wenig erfasst wie weitere Rechtsakte, die zur Umsetzung der Änderungen erforderlich sind.

Der Code ist auch Änderungen im allgemeinen Änderungsverfahren nach Artikel XIV des Seearbeitsübereinkommens zugänglich. Änderungen in diesem Verfahren werden ebenfalls nicht von der Verordnungsermächtigung erfasst.

Zu Artikel 3

Mit der Verkündung des Vertragsgesetzes zu dem Seearbeitsübereinkommen ist der bisherige Verweis in § 2 Nummer 1 des Seearbeitsgesetzes auf die Vorabveröffentlichung des Übereinkommens im Bundesanzeiger durch die Fundstelle im Bundesgesetzblatt Teil II zu ersetzen.

Zu Artikel 4

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

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, zu dem das Übereinkommen nach seinem Artikel VIII Absatz 4 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. Lediglich im Rahmen des Gesetzentwurfs zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens waren die damit verbundenen Änderungen des Erfüllungsaufwands und der sonstigen Kosten darzustellen.

Der Nationale Normenkontrollrat hat keine Bedenken gegen dieses Regelungsvorhaben erhoben.

Seearbeitsübereinkommen, 2006

Maritime Labour Convention, 2006

Convention du travail maritime, 2006

(Übersetzung)

Preamble

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 Ninety-fourth Session on 7 February 2006, and

Desiring to create a single, coherent instrument embodying as far as possible all up-to-date standards of existing international maritime labour Conventions and Recommendations, as well as the fundamental principles to be found in other international labour Conventions, in particular:

- the Forced Labour Convention, 1930 (No. 29);
- the Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948 (No. 87);
- the Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949 (No. 98);
- the Equal Remuneration Convention, 1951 (No. 100);
- the Abolition of Forced Labour Convention, 1957 (No. 105);
- the Discrimination (Employment and Occupation) Convention, 1958 (No. 111);
- the Minimum Age Convention, 1973 (No. 138);
- the Worst Forms of Child Labour Convention, 1999 (No. 182); and

Mindful of the core mandate of the Organization, which is to promote decent conditions of work, and

Recalling the ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work, 1998, and

Mindful also that seafarers are covered by the provisions of other ILO instruments and have other rights which are established as fundamental rights and freedoms applicable to all persons, and

Considering that, given the global nature of the shipping industry, seafarers need special protection, and

Préambule

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 7 février 2006 en sa quatre-vingt-quatorzième session;

Désireuse de créer un instrument unique et cohérent qui intègre autant que possible toutes les normes à jour contenues dans les actuelles conventions et recommandations internationales du travail maritime ainsi que les principes fondamentaux énoncés dans d'autres conventions internationales du travail, notamment:

- la convention (n° 29) sur le travail forcé, 1930;
- la convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948;
- la convention (n° 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949;
- la convention (n° 100) sur l'égalité de rémunération, 1951;
- la convention (n° 105) sur l'abolition du travail forcé, 1957;
- la convention (n° 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958;
- la convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973;
- la convention (n° 182) sur les pires formes de travail des enfants, 1999;

Consciente que l'Organisation a pour mandat fondamental de promouvoir des conditions de travail décentes;

Rappelant la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, 1998;

Consciente également que les gens de mer peuvent se prévaloir des dispositions d'autres instruments de l'OIT et doivent jouir des libertés et droits fondamentaux reconnus à toutes les personnes;

Considérant que les activités du secteur maritime se déploient dans le monde entier et que les gens de mer doivent par conséquent bénéficier d'une protection particulière;

Präambel

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen 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 so weit wie möglich alle aktuellen Normen der bestehenden internationalen Seearbeitsübereinkommen und -empfehlungen sowie die grundlegenden, in anderen internationalen Arbeitsübereinkommen enthaltenen 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 Kinderarbeit, 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,

Mindful also of the international standards on ship safety, human security and quality ship management in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, and the seafarer training and competency requirements in the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended, and

Recalling that the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, sets out a general legal framework within which all activities in the oceans and seas must be carried out and is of strategic importance as the basis for national, regional and global action and cooperation in the marine sector, and that its integrity needs to be maintained, and

Recalling that Article 94 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, establishes the duties and obligations of a flag State with regard to, inter alia, labour conditions, crewing and social matters on ships that fly its flag, and

Recalling paragraph 8 of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation which provides that in no case shall the adoption of any Convention or Recommendation by the Conference or the ratification of any Convention by any Member be deemed to affect any law, award, custom or agreement which ensures more favourable conditions to the workers concerned than those provided for in the Convention or Recommendation, and

Determined that this new instrument should be designed to secure the widest possible acceptability among governments, shipowners and seafarers committed to the principles of decent work, that it should be readily updateable and that it should lend itself to effective implementation and enforcement, and

Having decided upon the adoption of certain proposals for the realization of such an instrument, which is the only item on the agenda of the session, and

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

adopts this twenty-third day of February of the year two thousand and six the following Convention, which may be cited as the Maritime Labour Convention, 2006.

Tenant compte également des normes internationales sur la sécurité des navires, la sécurité et la sûreté des personnes et la qualité de la gestion des navires édictées dans la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, et dans la Convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer, telle que modifiée, ainsi que des prescriptions relatives à la formation et aux compétences requises des gens de mer qui figurent dans la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée;

Rappelant que la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer établit un cadre juridique général régissant l'ensemble des activités sur les mers et les océans, qu'elle revêt une importance stratégique comme base de l'action et de la coopération nationales, régionales et mondiales dans le secteur maritime et que son intégrité doit être préservée;

Rappelant l'article 94 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer qui définit les devoirs et les obligations incombant à l'Etat du pavillon notamment en ce qui concerne les conditions de travail, les effectifs et les questions sociales à bord des navires qui battent son pavillon;

Rappelant le paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail qui dispose que l'adoption d'une convention ou d'une recommandation par la Conférence ou la ratification d'une convention par un Membre ne devront en aucun cas être considérées comme affectant toute loi, toute sentence, toute coutume ou tout accord qui assurent des conditions plus favorables aux travailleurs intéressés que celles prévues par la convention ou la recommandation;

Déterminée à faire en sorte que ce nouvel instrument soit conçu de manière à recueillir la plus large acceptation possible par les gouvernements, les armateurs et les gens de mer attachés aux principes du travail décent, qu'il soit facile à mettre à jour et qu'il puisse être appliqué et respecté de manière effective;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à l'élaboration d'un tel instrument, question qui constitue le seul 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-troisième jour de février deux mille six, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention du travail maritime, 2006.

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 23. Februar 2006, das folgende Übereinkommen an, das als Seearbeitsübereinkommen, 2006, bezeichnet wird.

General obligations

Article I

1. Each Member which ratifies this Convention undertakes to give complete effect to its provisions in the manner set out in Article VI in order to secure the right of all seafarers to decent employment.

2. Members shall cooperate with each other for the purpose of ensuring the effective implementation and enforcement of this Convention.

Definitions
and scope of application**Article II**

1. For the purpose of this Convention and unless provided otherwise in particular provisions, the term:

- (a) *competent authority* means the minister, government department or other authority having power to issue and enforce regulations, orders or other instructions having the force of law in respect of the subject matter of the provision concerned;
- (b) *declaration of maritime labour compliance* means the declaration referred to in Regulation 5.1.3;
- (c) *gross tonnage* means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor Convention; for ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the International Maritime Organization, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969);
- (d) *maritime labour certificate* means the certificate referred to in Regulation 5.1.3;
- (e) *requirements of this Convention* refers to the requirements in these Articles and in the Regulations and Part A of the Code of this Convention;
- (f) *seafarer* means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies;
- (g) *seafarers' employment agreement* includes both a contract of employment and articles of agreement;
- (h) *seafarer recruitment and placement service* means any person, company, institution, agency or other organization, in the public or the private sector, which is engaged in recruiting seafarers on behalf of shipowners or placing seafarers

Obligations générales

Article I

1. Tout Membre qui ratifie la présente convention s'engage à donner plein effet à ses dispositions conformément aux prescriptions de l'article VI afin de garantir le droit de tous les gens de mer à un emploi décent.

2. Les Membres coopèrent entre eux pour assurer l'application effective et le plein respect de la présente convention.

Definitions et champ d'application

Article II

1. Aux fins de la présente convention, et sauf stipulation contraire dans une disposition particulière, l'expression:

- a) *autorité compétente* désigne le ministre, le service gouvernemental ou toute autre autorité habilitée à édicter des règlements, des arrêtés ou autres instructions ayant force obligatoire dans le domaine visé par la disposition en question et à les faire appliquer;
- b) *déclaration de conformité du travail maritime* désigne la déclaration visée dans la règle 5.1.3;
- c) *jauge brute* désigne la jauge brute d'un navire mesurée conformément aux dispositions pertinentes de l'annexe I à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ou de toute autre convention l'ayant remplacée. Pour les navires visés par les dispositions transitoires de jaugeage adoptées par l'Organisation maritime internationale, la jauge brute est celle qui est indiquée dans la rubrique OBSERVATIONS du Certificat international de jaugeage des navires (1969);
- d) *certificat de travail maritime* désigne le certificat visé dans la règle 5.1.3;
- e) *prescriptions de la présente convention* renvoie aux prescriptions des articles, des règles et de la partie A du code qui font partie de la présente convention;
- f) *gens de mer ou marin* désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique;
- g) *contrat d'engagement maritime* renvoie à la fois au contrat de travail du marin et au rôle d'équipage;
- h) *service de recrutement et de placement des gens de mer* désigne toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou du secteur privé s'occupant du recrutement de gens de mer pour le compte

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 Seeschiffahrts-Organisation angenommenen vorläufigen System der Schiffsvermessung unterliegen, ist die Bruttoraumzahl diejenige, die im Internationalen Schiffsmessbrief (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

with shipowners;

d'armateurs ou de leur placement auprès d'armateurs;

ten im Auftrag von Reedern oder die Vermittlung von Seeleuten an Reeder betreiben;

(i) *ship* means a ship other than one which navigates exclusively in inland waters or waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply;

i) *navire* désigne tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire;

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) *shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organization or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner.

j) *armateur* désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités.

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. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all seafarers.

2. Sauf disposition contraire expresse, la présente convention s'applique à tous les gens de mer.

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

3. In the event of doubt as to whether any categories of persons are to be regarded as seafarers for the purpose of this Convention, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned with this question.

3. Si, aux fins de la présente convention, l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer soulève un doute, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des Membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

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. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all ships, whether publicly or privately owned, ordinarily engaged in commercial activities, other than ships engaged in fishing or in similar pursuits and ships of traditional build such as dhows and junks. This Convention does not apply to warships or naval auxiliaries.

4. Sauf disposition contraire expresse, la présente convention s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques. La présente convention ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires.

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. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a ship or particular category of ships, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.

5. En cas de doute sur l'applicabilité de la présente convention à un navire ou à une catégorie de navires, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des Membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

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. Where the competent authority determines that it would not be reasonable or practicable at the present time to apply certain details of the Code referred to in Article VI, paragraph 1, to a ship or particular categories of ships flying the flag of the Member, the relevant provisions of the Code shall not apply to the extent that the subject matter is dealt with differently by national laws or regulations or collective bargaining agreements or other measures. Such a determination may only be made in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and may only be made with respect to ships of less than 200 gross tonnage not engaged in international voyages.

6. Lorsque l'autorité compétente décide qu'il ne serait pas raisonnable ou possible au moment présent d'appliquer certains éléments particuliers du code visé à l'article VI, paragraphe 1, à un navire ou à certaines catégories de navires battant le pavillon du Membre, les dispositions pertinentes dudit code ne s'appliqueront pas, dès lors que la question visée est régie différemment par la législation nationale, des conventions collectives ou d'autres mesures. L'autorité compétente ne pourra en décider ainsi qu'en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et seulement pour des navires d'une jauge brute inférieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux.

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. Any determinations made by a Member under paragraph 3 or 5 or 6 of this Article shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office, who shall notify the Members of the Organization.

8. Unless expressly provided otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to the Regulations and the Code.

7. Toute décision prise par un Membre en application des paragraphes 3, 5 ou 6 doit être communiquée au Directeur général du Bureau international du Travail qui en informera les Membres de l'Organisation.

8. Sauf disposition contraire expresse, toute référence à la «convention» vise également les règles et le code.

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.

Fundamental rights and principles

Droits et principes fondamentaux

Grundlegende Rechte und Prinzipien

Article III

Each Member shall satisfy itself that the provisions of its law and regulations respect, in the context of this Convention, the fundamental rights to:

- (a) freedom of association and the effective recognition of the right to collective bargaining;
- (b) the elimination of all forms of forced or compulsory labour;
- (c) the effective abolition of child labour; and
- (d) the elimination of discrimination in respect of employment and occupation.

Article III

Tout Membre vérifie que les dispositions de sa législation respectent, dans le contexte de la présente convention, les droits fondamentaux suivants:

- a) la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective;
- b) l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire;
- c) l'abolition effective du travail des enfants;
- d) l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession.

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.

Seafarers' employment and social rights

Droits en matière d'emploi et droits sociaux des gens de mer

Beschäftigungs- und Sozialrechte der Seeleute

Article IV

1. Every seafarer has the right to a safe and secure workplace that complies with safety standards.

2. Every seafarer has a right to fair terms of employment.

3. Every seafarer has a right to decent working and living conditions on board ship.

4. Every seafarer has a right to health protection, medical care, welfare measures and other forms of social protection.

5. Each Member shall ensure, within the limits of its jurisdiction, that the seafarers' employment and social rights set out in the preceding paragraphs of this Article are fully implemented in accordance with the requirements of this Convention. Unless specified otherwise in the Convention, such implementation may be achieved through national laws or regulations, through applicable collective bargaining agreements or through other measures or in practice.

Article IV

1. Tous les gens de mer ont droit à un lieu de travail sûr et sans danger où les normes de sécurité sont respectées.

2. Tous les gens de mer ont droit à des conditions d'emploi équitables.

3. Tous les gens de mer ont droit à des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires.

4. Tous les gens de mer ont droit à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale.

5. Tout Membre veille, dans les limites de sa juridiction, à ce que les droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer, tels qu'énoncés dans les paragraphes qui précèdent, soient pleinement respectés conformément aux prescriptions de la présente convention. Sauf disposition contraire de celle-ci, le respect de ces droits peut être assuré par la législation nationale, les conventions collectives applicables, la pratique ou d'autres mesures.

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 anders bestimmt wird, kann diese Verwirklichung durch die innerstaatlichen Rechtsvorschriften, durch geltende Gesamtarbeitsverträge oder durch andere Maßnahmen oder in der Praxis erreicht werden.

Implementation and enforcement responsibilities

Responsabilité d'appliquer et de faire respecter les dispositions

Verantwortlichkeiten für die Durchführung und Durchsetzung

Article V

1. Each Member shall implement and enforce laws or regulations or other measures that it has adopted to fulfil its commitments under this Convention with respect

Article V

1. Tout Membre applique et fait respecter la législation ou les autres mesures qu'il a adoptées afin de s'acquitter des obligations contractées aux termes de la présente

Artikel V

1. Jedes Mitglied hat die Rechtsvorschriften oder sonstigen Maßnahmen, die es angenommen hat, um seine Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen in Be-

to ships and seafarers under its jurisdiction.

2. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over ships that fly its flag by establishing a system for ensuring compliance with the requirements of this Convention, including regular inspections, reporting, monitoring and legal proceedings under the applicable laws.

3. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry a maritime labour certificate and a declaration of maritime labour compliance as required by this Convention.

4. A ship to which this Convention applies may, in accordance with international law, be inspected by a Member other than the flag State, when the ship is in one of its ports, to determine whether the ship is in compliance with the requirements of this Convention.

5. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over seafarer recruitment and placement services, if these are established in its territory.

6. Each Member shall prohibit violations of the requirements of this Convention and shall, in accordance with international law, establish sanctions or require the adoption of corrective measures under its laws which are adequate to discourage such violations.

7. Each Member shall implement its responsibilities under this Convention in such a way as to ensure that the ships that fly the flag of any State that has not ratified this Convention do not receive more favourable treatment than the ships that fly the flag of any State that has ratified it.

convention en ce qui concerne les navires et les gens de mer relevant de sa juridiction.

2. Tout Membre exerce effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon en se dotant d'un système propre à assurer le respect des prescriptions de la présente convention, notamment par des inspections régulières, des rapports, des mesures de suivi et l'engagement de poursuites conformément à la législation applicable.

3. Tout Membre veille à ce que les navires battant son pavillon soient en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité du travail maritime, comme le prescrit la présente convention.

4. Tout navire auquel la présente convention s'applique peut, conformément au droit international, faire l'objet de la part d'un Membre autre que l'Etat du pavillon, lorsqu'il se trouve dans l'un de ses ports, d'une inspection visant à vérifier que ce navire respecte les prescriptions de la présente convention.

5. Tout Membre exerce effectivement sa juridiction et son contrôle sur les services de recrutement et de placement des gens de mer éventuellement établis sur son territoire.

6. Tout Membre interdit les violations des prescriptions de la présente convention et doit, conformément au droit international, établir des sanctions ou exiger l'adoption de mesures correctives en vertu de sa législation, de manière à décourager toute violation.

7. Tout Membre s'acquitte des responsabilités contractées aux termes de la présente convention en faisant en sorte que les navires battant le pavillon de tout Etat ne l'ayant pas ratifiée ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que ceux battant le pavillon de tout Etat l'ayant ratifiée.

zug 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.

Regulations and Parts A and B of the Code

Article VI

1. The Regulations and the provisions of Part A of the Code are mandatory. The provisions of Part B of the Code are not mandatory.

2. Each Member undertakes to respect the rights and principles set out in the Regulations and to implement each Regulation in the manner set out in the corresponding provisions of Part A of the Code. In addition, the Member shall give due consideration to implementing its responsibilities in the manner provided for in Part B of the Code.

3. A Member which is not in a position to implement the rights and principles in the manner set out in Part A of the Code may, unless expressly provided otherwise in this Convention, implement Part A through pro-

Règles et parties A et B du code

Article VI

1. Les règles et les dispositions de la partie A du code ont force obligatoire. Les dispositions de la partie B du code n'ont pas force obligatoire.

2. Tout Membre s'engage à respecter les droits et principes énoncés dans les règles et à appliquer chacune d'entre elles de la manière indiquée dans les dispositions correspondantes de la partie A du code. En outre, il doit dûment envisager de s'acquitter de ses obligations de la manière prescrite dans la partie B du code.

3. Un Membre qui n'est pas en mesure de mettre en œuvre les droits et principes de la manière indiquée dans la partie A du code peut, sauf disposition contraire expresse de la présente convention, en appli-

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 be-

visions in its laws and regulations or other measures which are substantially equivalent to the provisions of Part A.

4. For the sole purpose of paragraph 3 of this Article, any law, regulation, collective agreement or other implementing measure shall be considered to be substantially equivalent, in the context of this Convention, if the Member satisfies itself that:

- (a) it is conducive to the full achievement of the general object and purpose of the provision or provisions of Part A of the Code concerned; and
- (b) it gives effect to the provision or provisions of Part A of the Code concerned.

Consultation with shipowners' and seafarers' organizations

Article VII

Any derogation, exemption or other flexible application of this Convention for which the Convention requires consultation with shipowners' and seafarers' organizations may, in cases where representative organizations of shipowners or of seafarers do not exist within a Member, only be decided by that Member through consultation with the Committee referred to in Article XIII.

Entry into force

Article VIII

1. The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

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

3. This Convention shall come into force 12 months after the date on which there have been registered ratifications by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of at least 33 per cent.

4. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member 12 months after the date on which its ratification has been registered.

Denunciation

Article IX

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

quer les prescriptions par la voie de dispositions législatives, réglementaires ou autres qui sont équivalentes dans l'ensemble aux dispositions de la partie A.

4. Aux seules fins des dispositions du paragraphe 3 du présent article, une loi, un règlement, une convention collective ou toute autre mesure d'application est considéré comme équivalent dans l'ensemble dans le contexte de la présente convention si le Membre vérifie que:

- a) il favorise la pleine réalisation de l'objectif et du but général de la disposition ou des dispositions concernées de la partie A du code;
- b) il donne effet à la disposition ou aux dispositions concernées de la partie A du code.

Consultations avec les organisations d'armateurs et de gens de mer

Article VII

Les dérogations, exemptions et autres applications souples de la présente convention nécessitant, aux termes de celle-ci, la consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer ne peuvent être décidées par un Membre, en l'absence de telles organisations représentatives sur son territoire, qu'après consultation avec la commission visée à l'article XIII.

Entrée en vigueur

Article VIII

1. Les ratifications formelles de la présente convention sont communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail aux fins d'enregistrement.

2. La présente convention ne lie que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification a été enregistrée par le Directeur général.

3. La convention entrera en vigueur douze mois après que la ratification d'au moins 30 Membres représentant au total au moins 33 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale aura été enregistrée.

4. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date de l'enregistrement de sa ratification.

Dénonciation

Article IX

1. Un Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix ans à compter de la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail aux fins d'enregistrement. La dénon-

stimmte 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 Bruttoreanzahl 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

until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in paragraph 1 of this Article, exercise the right of denunciation provided for in this Article, shall be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each new period of ten years under the terms provided for in this Article.

ciation ne prend effet qu'une année après avoir été enregistrée.

2. Tout Membre qui, dans l'année après la période de dix années mentionnée au paragraphe 1 du présent article, ne se prévaut pas de la faculté de dénonciation prévue sera lié pour une nouvelle période de dix ans et pourra, par la suite, dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque nouvelle période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

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.

Effect of entry into force	Effet de l'entrée en vigueur	Wirkung des Inkrafttretens
Article X	Article X	Artikel X
This Convention revises the following Conventions:	La présente convention porte révision des conventions suivantes:	Durch dieses Übereinkommen werden die folgenden Übereinkommen neu gefasst:
Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No. 7)	Convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920	Übereinkommen (Nr. 7) über das Mindestalter (Arbeit auf See), 1920
Unemployment Indemnity (Shipwreck) Convention, 1920 (No. 8)	Convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (nauffrage), 1920	Übereinkommen (Nr. 8) über die Arbeitslosenentschädigung (Schiffbruch), 1920
Placing of Seamen Convention, 1920 (No. 9)	Convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920	Übereinkommen (Nr. 9) über Arbeitsvermittlung für Schiffsleute, 1920
Medical Examination of Young Persons (Sea) Convention, 1921 (No. 16)	Convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921	Übereinkommen (Nr. 16) über die ärztliche Untersuchung der Jugendlichen (Seeschiffahrt), 1921
Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No. 22)	Convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926	Übereinkommen (Nr. 22) über den Heuervertrag der Schiffsleute, 1926
Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23)	Convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926	Übereinkommen (Nr. 23) über die Heim-schaffung der Schiffsleute, 1926
Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53)	Convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936	Übereinkommen (Nr. 53) über die Befähigungsausweise der Schiffsoffiziere, 1936
Holidays with Pay (Sea) Convention, 1936 (No. 54)	Convention (n° 54) des congés payés des marins, 1936	Übereinkommen (Nr. 54) über den bezahlten Urlaub für Schiffsleute, 1936
Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55)	Convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936	Übereinkommen (Nr. 55) über die Verpflichtungen des Reeders bei Krankheit oder Unfall der Schiffsleute, 1936
Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (No. 56)	Convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936	Übereinkommen (Nr. 56) über die Krankenversicherung der Schiffsleute, 1936
Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1936 (No. 57)	Convention (n° 57) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936	Übereinkommen (Nr. 57) über die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke, 1936
Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 58)	Convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936	Abgeändertes Übereinkommen (Nr. 58) über das Mindestalter (Arbeit auf See), 1936
Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No. 68)	Convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946	Übereinkommen (Nr. 68) über Verproviantierung und Verköstigung (Schiffsbesatzungen), 1946
Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69)	Convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946	Übereinkommen (Nr. 69) über den Befähigungsausweis für Schiffsköche, 1946
Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70)	Convention (n° 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946	Übereinkommen (Nr. 70) über die Soziale Sicherheit der Schiffsleute, 1946
Paid Vacations (Seafarers) Convention, 1946 (No. 72)	Convention (n° 72) des congés payés des marins, 1946	Übereinkommen (Nr. 72) über den bezahlten Urlaub der Schiffsleute, 1946
Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73)	Convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946	Übereinkommen (Nr. 73) über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute, 1946
Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74)	Convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946	Übereinkommen (Nr. 74) über die Befähigungsausweise der Vollmatrosen, 1946
Accommodation of Crews Convention, 1946 (No. 75)	Convention (n° 75) sur le logement des équipages, 1946	Übereinkommen (Nr. 75) über die Quartier-räume der Schiffsbesatzungen, 1946
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946 (No. 76)	Convention (n° 76) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946	Übereinkommen (Nr. 76) über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke, 1946

Paid Vacations (Seafarers) Convention (Revised), 1949 (No. 91)	Convention (no 91) sur les congés payés des marins (révisée), 1949	Übereinkommen (Nr. 91) über den bezahlten Urlaub der Schiffsleute (Neufassung), 1949
Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92)	Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949	Übereinkommen (Nr. 92) über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (Neufassung), 1949
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1949 (No. 93)	Convention (n° 93) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949	Übereinkommen (Nr. 93) über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke (Neufassung), 1949
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958 (No. 109)	Convention (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958	Übereinkommen (Nr. 109) über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke (Neufassung), 1958
Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133)	Convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970	Übereinkommen (Nr. 133) über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (zusätzliche Bestimmungen), 1970
Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134)	Convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970	Übereinkommen (Nr. 134) über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970
Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976 (No. 145)	Convention (n° 145) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976	Übereinkommen (Nr. 145) über die Kontinuität der Beschäftigung (Seeleute), 1976
Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976 (No. 146)	Convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976	Übereinkommen (Nr. 146) über den bezahlten Jahresurlaub der Seeleute, 1976
Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)	Convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976	Übereinkommen (Nr. 147) über die Handelschiffahrt (Mindestnormen), 1976
Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)	Protocole de 1996 relatif à la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976	Protokoll von 1996 zum Übereinkommen (Nr. 147) über die Handelsschiffahrt (Mindestnormen), 1976
Seafarers' Welfare Convention, 1987 (No. 163)	Convention (n° 163) sur le bien-être des gens de mer, 1987	Übereinkommen (Nr. 163) über die soziale Betreuung der Seeleute, 1987
Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164)	Convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987	Übereinkommen (Nr. 164) über den Gesundheitsschutz und die medizinische Betreuung der Seeleute, 1987
Social Security (Seafarers) Convention (Revised), 1987 (No. 165)	Convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987	Übereinkommen (Nr. 165) über die Soziale Sicherheit der Seeleute (Neufassung), 1987
Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166)	Convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987	Übereinkommen (Nr. 166) über die Heim-schaffung der Seeleute (Neufassung), 1987
Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996 (No. 178)	Convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996	Übereinkommen (Nr. 178) über die Arbeitsaufsicht (Seeleute), 1996
Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 (No. 179)	Convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996	Übereinkommen (Nr. 179) über die Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Seeleuten, 1996
Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 180)	Convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.	Übereinkommen (Nr. 180) über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996.

Depositary functions

Article XI

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organization of the registration of all ratifications, acceptances and denunciations under this Convention.

2. When the conditions provided for in paragraph 3 of Article VIII have been fulfilled, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organization to the date upon which the Convention will come into force.

Article XII

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

Fonctions de dépositaire

Article XI

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toute ratification, acceptation et dénonciation qui lui seront communiquées en vertu de la présente convention.

2. Quand les conditions énoncées au paragraphe 3 de l'article VIII auront été remplies, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

Article XII

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, aux fins d'enregistrement conformé-

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 Ver-

of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications, acceptances and denunciations registered under this Convention.

ment à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets sur toute ratification, acceptation et dénonciation enregistrée en vertu de la présente convention.

einten Nationen vollständige Auskünfte über alle gemäß diesem Übereinkommen eingetragenen Ratifikationen, Annahmen und Kündigungen.

Special Tripartite Committee

Commission tripartite spéciale

Dreigliedriger Sonderausschuss

Article XIII

Article XIII

Artikel XIII

1. The Governing Body of the International Labour Office shall keep the working of this Convention under continuous review through a committee established by it with special competence in the area of maritime labour standards.

1. Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail suit en permanence l'application de la présente convention par le truchement d'une commission créée par lui et dotée d'une compétence spéciale dans le domaine des normes du travail maritime.

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. For matters dealt with in accordance with this Convention, the Committee shall consist of two representatives nominated by the Government of each Member which has ratified this Convention, and the representatives of Shipowners and Seafarers appointed by the Governing Body after consultation with the Joint Maritime Commission.

2. Pour traiter des questions relevant de la présente convention, cette commission est composée de deux représentants désignés par le gouvernement de chacun des Membres ayant ratifié la présente convention et des représentants des armateurs et des gens de mer désignés par le Conseil d'administration après consultation de la Commission paritaire maritime.

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 Seeschiffahrtsschusses ernannten Vertretern der Reeder und der Seeleute.

3. The Government representatives of Members which have not yet ratified this Convention may participate in the Committee but shall have no right to vote on any matter dealt with in accordance with this Convention. The Governing Body may invite other organizations or entities to be represented on the Committee by observers.

3. Les représentants gouvernementaux des Membres n'ayant pas encore ratifié la présente convention peuvent participer aux travaux de la commission mais sans droit de vote sur les questions relevant de la convention. Le Conseil d'administration peut inviter d'autres organisations ou entités à se faire représenter à la commission par des observateurs.

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. The votes of each Shipowner and Seafarer representative in the Committee shall be weighted so as to ensure that the Shipowners' group and the Seafarers' group each have half the voting power of the total number of governments which are represented at the meeting concerned and entitled to vote.

4. Les droits de vote des représentants des armateurs et des représentants des gens de mer à la commission sont pondérés de façon à garantir que chacun de ces deux groupes possède la moitié des droits de vote dont dispose l'ensemble des gouvernements représentés à la réunion et autorisés à voter.

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.

Amendment of this Convention

Amendement à la présente convention

Änderung dieses Übereinkommens

Article XIV

Article XIV

Artikel XIV

1. Amendments to any of the provisions of this Convention may be adopted by the General Conference of the International Labour Organization in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation and the rules and procedures of the Organization for the adoption of Conventions. Amendments to the Code may also be adopted following the procedures in Article XV.

1. La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail peut adopter des amendements à toute disposition de la présente convention dans le cadre de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail et des règles et procédures de l'Organisation relatives à l'adoption des conventions. Des amendements au code peuvent également être adoptés conformément aux procédures prescrites à l'article XV.

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. In the case of Members whose ratifications of this Convention were registered before the adoption of the amendment, the text of the amendment shall be communicated to them for ratification.

2. Le texte desdits amendements est communiqué pour ratification aux Membres dont les instruments de ratification de la présente convention ont été enregistrés avant leur adoption.

2. Mitgliedern, deren Ratifikationen dieses Übereinkommens vor der Annahme der Änderung eingetragen worden sind, wird der Wortlaut der Änderung zur Ratifizierung übermittelt.

3. In the case of other Members of the Organization, the text of the Convention as amended shall be communicated to them for ratification in accordance with article 19 of the Constitution.

3. Le texte de la convention modifiée est communiqué aux autres Membres de l'Organisation pour ratification conformément à l'article 19 de la Constitution.

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

4. An amendment shall be deemed to have been accepted on the date when there have been registered ratifications, of the amendment or of the Convention as amended, as the case may be, by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of at least 33 per cent.

5. An amendment adopted in the framework of article 19 of the Constitution shall be binding only upon those Members of the Organization whose ratifications have been registered by the Director-General of the International Labour Office.

6. For any Member referred to in paragraph 2 of this Article, an amendment shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which its ratification of the amendment has been registered, whichever date is later.

7. Subject to paragraph 9 of this Article, for Members referred to in paragraph 3 of this Article, the Convention as amended shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which their ratifications of the Convention have been registered, whichever date is later.

8. For those Members whose ratification of this Convention was registered before the adoption of an amendment but which have not ratified the amendment, this Convention shall remain in force without the amendment concerned.

9. Any Member whose ratification of this Convention is registered after the adoption of the amendment but before the date referred to in paragraph 4 of this Article may, in a declaration accompanying the instrument of ratification, specify that its ratification relates to the Convention without the amendment concerned. In the case of a ratification with such a declaration, the Convention shall come into force for the Member concerned 12 months after the date on which the ratification was registered. Where an instrument of ratification is not accompanied by such a declaration, or where the ratification is registered on or after the date referred to in paragraph 4, the Convention shall come into force for the Member concerned 12 months after the date on which the ratification was registered and, upon its entry into force in accordance with paragraph 7 of this Article, the amendment shall be binding on the Member concerned unless the amendment provides otherwise.

4. Un amendement est réputé avoir été accepté à la date à laquelle ont été enregistrés les instruments de ratification de cet amendement ou, selon le cas, les instruments de ratification de la convention modifiée d'au moins 30 Membres représentant au total au moins 33 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale.

5. Un amendement adopté dans le cadre de l'article 19 de la Constitution n'a force obligatoire que pour les Membres de l'Organisation dont la ratification a été enregistrée par le Directeur général du Bureau international du Travail.

6. Pour les Membres visés au paragraphe 2 du présent article, un amendement entre en vigueur douze mois après la date d'acceptation visée au paragraphe 4 du présent article, ou douze mois après la date d'enregistrement de leur instrument de ratification, si cette date est postérieure.

7. Sous réserve des dispositions du paragraphe 9, pour les Membres visés au paragraphe 3 du présent article, la convention modifiée entre en vigueur douze mois après la date d'acceptation visée au paragraphe 4 du présent article, ou douze mois après la date d'enregistrement de leur instrument de ratification, si cette date est postérieure.

8. Pour les Membres dont la ratification de la convention a été enregistrée avant l'adoption d'un amendement mais qui n'ont pas ratifié celui-ci, la présente convention demeure en vigueur sans l'amendement en question.

9. Tout Membre dont l'instrument de ratification de la présente convention est enregistré après l'adoption de l'amendement mais avant la date visée au paragraphe 4 du présent article peut préciser, dans une déclaration jointe audit instrument, qu'il ratifie la convention mais non l'amendement. Si l'instrument de ratification est accompagné d'une telle déclaration, la convention entre en vigueur pour le Membre concerné douze mois après la date d'enregistrement de l'instrument de ratification. Si celui-ci n'est pas accompagné d'une déclaration ou s'il est enregistré à la date ou après la date visée au paragraphe 4, la convention entre en vigueur pour le Membre concerné douze mois après cette date; dès l'entrée en vigueur de la convention modifiée conformément au paragraphe 7 du présent article, l'amendement a force obligatoire pour le Membre concerné, sauf disposition contraire dudit amendement.

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 Bruttoreanzahl 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.

Amendments to the Code

Article XV

1. The Code may be amended either by the procedure set out in Article XIV or, unless expressly provided otherwise, in accordance with the procedure set out in the present Article.

Amendements au code

Article XV

1. Le code peut être amendé soit selon la procédure énoncée à l'article XIV, soit, sauf disposition contraire expresse, selon la procédure décrite dans le présent article.

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. An amendment to the Code may be proposed to the Director-General of the International Labour Office by the government of any Member of the Organization or by the group of Shipowner representatives or the group of Seafarer representatives who have been appointed to the Committee referred to in Article XIII. An amendment proposed by a government must have been proposed by, or be supported by, at least five governments of Members that have ratified the Convention or by the group of Shipowner or Seafarer representatives referred to in this paragraph.

3. Having verified that the proposal for amendment meets the requirements of paragraph 2 of this Article, the Director-General shall promptly communicate the proposal, accompanied by any comments or suggestions deemed appropriate, to all Members of the Organization, with an invitation to them to transmit their observations or suggestions concerning the proposal within a period of six months or such other period (which shall not be less than three months nor more than nine months) prescribed by the Governing Body.

4. At the end of the period referred to in paragraph 3 of this Article, the proposal, accompanied by a summary of any observations or suggestions made under that paragraph, shall be transmitted to the Committee for consideration at a meeting. An amendment shall be considered adopted by the Committee if:

- (a) at least half the governments of Members that have ratified this Convention are represented in the meeting at which the proposal is considered; and
- (b) a majority of at least two-thirds of the Committee members vote in favour of the amendment; and
- (c) this majority comprises the votes in favour of at least half the government voting power, half the Shipowner voting power and half the Seafarer voting power of the Committee members registered at the meeting when the proposal is put to the vote.

5. Amendments adopted in accordance with paragraph 4 of this Article shall be submitted to the next session of the Conference for approval. Such approval shall require a majority of two-thirds of the votes cast by the delegates present. If such majority is not obtained, the proposed amendment shall be referred back to the Committee for reconsideration should the Committee so wish.

6. Amendments approved by the Conference shall be notified by the Director-General to each of the Members whose ratifications of this Convention were registered before the date of such approval by

2. Un amendement au code peut être proposé au Directeur général du Bureau international du Travail par le gouvernement d'un Membre de l'Organisation, par le groupe des représentants des armateurs ou par le groupe des représentants des gens de mer nommés à la commission visée à l'article XIII. Un amendement proposé par un gouvernement doit avoir été proposé ou être appuyé par au moins cinq gouvernements de Membres ayant ratifié la convention ou par le groupe des représentants des armateurs ou des gens de mer susvisés.

3. Après avoir vérifié que la proposition d'amendement remplit les conditions établies au paragraphe 2 du présent article, le Directeur général la communique sans tarder, avec toute observation ou suggestion jugée opportune, à l'ensemble des Membres de l'Organisation en les invitant à lui faire connaître leurs observations ou suggestions sur cette proposition dans un délai de six mois ou dans le délai, compris entre trois et neuf mois, fixé par le Conseil d'administration.

4. A l'expiration du délai visé au paragraphe 3 du présent article, la proposition, accompagnée d'un résumé des observations ou suggestions faites selon le même paragraphe, est transmise à la commission pour examen dans le cadre d'une réunion. Un amendement est réputé adopté:

- a) si la moitié au moins des gouvernements des Membres ayant ratifié la présente convention sont représentés à la réunion au cours de laquelle la proposition est examinée;
- b) si une majorité d'au moins deux tiers des membres de la commission votent en faveur de l'amendement; et
- c) si cette majorité rassemble au moins la moitié des voix des membres gouvernementaux, la moitié des voix des représentants des armateurs et la moitié des voix des représentants des gens de mer inscrits à la réunion lorsque la proposition est mise aux voix.

5. Un amendement adopté conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article est présenté à la session suivante de la Conférence pour approbation. Pour être approuvé, il doit recueillir la majorité des deux tiers des voix des délégués présents. Si cette majorité n'est pas atteinte, l'amendement est renvoyé devant la commission pour que celle-ci le réexamine, si elle le souhaite.

6. Le Directeur général notifie les amendements approuvés par la Conférence à chacun des Membres dont l'instrument de ratification de la présente convention a été enregistré avant la date de cette approba-

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

the Conference. These Members are referred to below as "the ratifying Members". The notification shall contain a reference to the present Article and shall prescribe the period for the communication of any formal disagreement. This period shall be two years from the date of the notification unless, at the time of approval, the Conference has set a different period, which shall be a period of at least one year. A copy of the notification shall be communicated to the other Members of the Organization for their information.

7. An amendment approved by the Conference shall be deemed to have been accepted unless, by the end of the prescribed period, formal expressions of disagreement have been received by the Director-General from more than 40 per cent of the Members which have ratified the Convention and which represent not less than 40 per cent of the gross tonnage of the ships of the Members which have ratified the Convention.

8. An amendment deemed to have been accepted shall come into force six months after the end of the prescribed period for all the ratifying Members except those which had formally expressed their disagreement in accordance with paragraph 7 of this Article and have not withdrawn such disagreement in accordance with paragraph 11. However:

- (a) before the end of the prescribed period, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it shall be bound by the amendment only after a subsequent express notification of its acceptance; and
- (b) before the date of entry into force of the amendment, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it will not give effect to that amendment for a specified period.

9. An amendment which is the subject of a notice referred to in paragraph 8(a) of this Article shall enter into force for the Member giving such notice six months after the Member has notified the Director-General of its acceptance of the amendment or on the date on which the amendment first comes into force, whichever date is later.

10. The period referred to in paragraph 8(b) of this Article shall not go beyond one year from the date of entry into force of the amendment or beyond any longer period determined by the Conference at the time of approval of the amendment.

11. A Member that has formally expressed disagreement with an amendment may withdraw its disagreement at any time. If notice of such withdrawal is received by the Director-General after the amendment has entered into force, the amendment shall enter into force for the Member six months after the date on which the notice was registered.

tion. Ces Membres sont désignés ci-après comme les «Membres ayant déjà ratifié la convention». La notification qu'ils reçoivent fait référence au présent article et un délai leur est imparti pour exprimer formellement leur désaccord. Ce délai est de deux ans à compter de la date de notification sauf si, lorsqu'elle approuve l'amendement, la Conférence fixe un délai différent qui doit être au minimum d'une année. Une copie de la notification est communiquée pour information aux autres Membres de l'Organisation.

7. Un amendement approuvé par la Conférence est réputé avoir été accepté sauf si, avant la fin du délai prescrit, plus de 40 pour cent des Membres ayant ratifié la convention et représentant 40 pour cent au moins de la jauge brute de la flotte marchande mondiale des Membres ayant ratifié la convention expriment formellement leur désaccord auprès du Directeur général.

8. Un amendement réputé avoir été accepté entre en vigueur six mois après la fin du délai fixé pour tous les Membres ayant déjà ratifié la convention, sauf ceux ayant exprimé formellement leur désaccord conformément aux dispositions du paragraphe 7 du présent article et n'ayant pas retiré ce désaccord conformément aux dispositions du paragraphe 11. Toutefois:

- a) avant la fin du délai fixé, tout Membre ayant déjà ratifié la convention peut informer le Directeur général qu'il ne sera lié par l'amendement que lorsqu'il aura notifié expressément son acceptation;
- b) avant la date d'entrée en vigueur de l'amendement, tout Membre ayant déjà ratifié la convention peut informer le Directeur général qu'il n'appliquera pas cet amendement pendant une période déterminée.

9. Un amendement faisant l'objet de la notification mentionnée au paragraphe 8 a) du présent article entre en vigueur pour le Membre ayant notifié son acceptation six mois après la date à laquelle il a informé le Directeur général qu'il accepte l'amendement ou à la date à laquelle l'amendement entre en vigueur pour la première fois, si celle-ci est postérieure.

10. La période visée au paragraphe 8 b) du présent article ne devra pas dépasser une année à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou se prolonger au-delà de la période plus longue prescrite par la Conférence au moment où elle a approuvé l'amendement.

11. Un Membre ayant exprimé formellement son désaccord sur un amendement donné peut le retirer à tout moment. Si la notification de ce retrait parvient au Directeur général après l'entrée en vigueur dudit amendement, celui-ci entre en vigueur pour le Membre six mois après la date à laquelle ladite notification a été enregistrée.

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. After entry into force of an amendment, the Convention may only be ratified in its amended form.

13. To the extent that a maritime labour certificate relates to matters covered by an amendment to the Convention which has entered into force:

(a) a Member that has accepted that amendment shall not be obliged to extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member which:

(i) pursuant to paragraph 7 of this Article, has formally expressed disagreement to the amendment and has not withdrawn such disagreement; or

(ii) pursuant to paragraph 8(a) of this Article, has given notice that its acceptance is subject to its subsequent express notification and has not accepted the amendment; and

(b) a Member that has accepted the amendment shall extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member that has given notice, pursuant to paragraph 8(b) of this Article, that it will not give effect to that amendment for the period specified in accordance with paragraph 10 of this Article.

12. Une fois qu'un amendement est entré en vigueur, la convention ne peut être ratifiée que sous sa forme modifiée.

13. Dans la mesure où un certificat de travail maritime porte sur des questions couvertes par un amendement à la convention qui est entré en vigueur:

a) un Membre ayant accepté cet amendement n'est pas tenu d'étendre le bénéfice de la convention en ce qui concerne les certificats de travail maritime délivrés à des navires battant le pavillon d'un autre Membre qui:

i) a exprimé formellement, selon le paragraphe 7 du présent article, un désaccord avec l'amendement et ne l'a pas retiré; ou

ii) a notifié, selon le paragraphe 8 a) du présent article, que son acceptation est subordonnée à une notification ultérieure expresse de sa part et n'a pas accepté l'amendement;

b) un Membre ayant accepté l'amendement étend le bénéfice de la convention en ce qui concerne les certificats délivrés à des navires battant le pavillon d'un autre Membre qui a notifié, selon le paragraphe 8 b) du présent article, qu'il n'appliquera pas l'amendement pendant une période déterminée conformément au paragraphe 10 du présent article.

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 Absatz 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 den im Einklang mit Absatz 10 dieses Artikels genannten Zeitraum nicht in Kraft setzen wird.

Authoritative languages

Article XVI

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

Textes faisant foi

Article XVI

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

Verbindliche Sprachen

Artikel XVI

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

**Explanatory note
to the Regulations and Code
of the Maritime Labour Convention**

1. This explanatory note, which does not form part of the Maritime Labour Convention, is intended as a general guide to the Convention.

2. The Convention comprises three different but related parts: the Articles, the Regulations and the Code.

3. The Articles and Regulations set out the core rights and principles and the basic obligations of Members ratifying the Convention. The Articles and Regulations can only be changed by the Conference in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation (see Article XIV of the Convention).

4. The Code contains the details for the implementation of the Regulations. It comprises Part A (mandatory Standards) and Part B (non-mandatory Guidelines). The Code can be amended through the simplified procedure set out in Article XV of the Convention. Since the Code relates to detailed implementation, amendments to it must remain within the general scope of the Articles and Regulations.

5. The Regulations and the Code are organized into general areas under five Titles:

Title 1: Minimum requirements for seafarers to work on a ship

Title 2: Conditions of employment

Title 3: Accommodation, recreational facilities, food and catering

Title 4: Health protection, medical care, welfare and social security protection

Title 5: Compliance and enforcement

6. Each Title contains groups of provisions relating to a particular right or principle (or enforcement measure in Title 5), with connected numbering. The first group in Title 1, for example, consists of Regulation 1.1, Standard A1.1 and Guideline B1.1, relating to minimum age.

7. The Convention has three underlying purposes:

(a) to lay down, in its Articles and Regulations, a firm set of rights and principles;

**Note explicative
sur les règles et le code de la
convention du travail maritime**

1. La présente note ne fait pas partie de la convention du travail maritime. Elle vise seulement à en faciliter la lecture.

2. La convention se compose de trois parties distinctes mais reliées entre elles, à savoir les articles, les règles et le code.

3. Les articles et les règles énoncent les droits et principes fondamentaux ainsi que les obligations fondamentales des Membres ayant ratifié la convention. Ils ne peuvent être modifiés que par la Conférence sur le fondement de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail (voir article XIV de la convention).

4. Le code indique comment les règles doivent être appliquées. Il se compose d'une partie A (normes obligatoires) et d'une partie B (principes directeurs non obligatoires). Le code peut être modifié suivant la procédure simplifiée décrite à l'article XV de la convention. Etant donné qu'il contient des indications détaillées sur la manière dont les dispositions doivent être appliquées, les modifications qui lui seront éventuellement apportées ne devront pas réduire la portée générale des articles et des règles.

5. Les dispositions des règles et du code sont regroupées sous les cinq titres suivants:

Titre 1: Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord des navires

Titre 2: Conditions d'emploi

Titre 3: Logement, loisirs, alimentation et service de table

Titre 4: Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale

Titre 5: Conformité et mise en application des dispositions

6. Chaque titre contient des groupes de dispositions ayant trait à un droit ou à un principe (ou à une mesure de mise en application pour le titre 5), avec une numérotation correspondante. Ainsi, le premier groupe du titre 1 comprend la règle 1.1, la norme A1.1 et le principe directeur B1.1 (concernant l'âge minimum).

7. La convention a trois objectifs sous-jacents:

a) établir (dans les articles et règles) un ensemble solide de droits et de principes;

**Erläuternde 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) to allow, through the Code, a considerable degree of flexibility in the way Members implement those rights and principles; and
- (c) to ensure, through Title 5, that the rights and principles are properly complied with and enforced.

8. There are two main areas for flexibility in implementation: one is the possibility for a Member, where necessary (see Article VI, paragraph 3), to give effect to the detailed requirements of Part A of the Code through substantial equivalence (as defined in Article VI, paragraph 4).

9. The second area of flexibility in implementation is provided by formulating the mandatory requirements of many provisions in Part A in a more general way, thus leaving a wider scope for discretion as to the precise action to be provided for at the national level. In such cases, guidance on implementation is given in the non-mandatory Part B of the Code. In this way, Members which have ratified this Convention can ascertain the kind of action that might be expected of them under the corresponding general obligation in Part A, as well as action that would not necessarily be required. For example, Standard A4.1 requires all ships to provide prompt access to the necessary medicines for medical care on board ship (paragraph 1(b)) and to "carry a medicine chest" (paragraph 4(a)). The fulfilment in good faith of this latter obligation clearly means something more than simply having a medicine chest on board each ship. A more precise indication of what is involved is provided in the corresponding Guideline B4.1.1 (paragraph 4) so as to ensure that the contents of the chest are properly stored, used and maintained.

10. Members which have ratified this Convention are not bound by the guidance concerned and, as indicated in the provisions in Title 5 on port State control, inspections would deal only with the relevant requirements of this Convention (Articles, Regulations and the Standards in Part A). However, Members are required under paragraph 2 of Article VI to give due consideration to implementing their responsibilities under Part A of the Code in the manner provided for in Part B. If, having duly considered the relevant Guidelines, a Member decides to provide for different arrangements which ensure the proper storage, use and maintenance of the contents of the medicine chest, to take the example given above, as required by the Standard in Part A, then that is acceptable. On the other hand, by following the guidance provided in Part B, the Member concerned, as well as the ILO bodies responsible for reviewing implementation of international

- b) laisser aux Membres (grâce aux dispositions du code) une grande souplesse dans la manière dont ils mettent en œuvre ces principes et droits;
- c) veiller (via le titre 5) à ce que les principes et les droits soient correctement respectés et mis en application.

8. La souplesse d'application résulte essentiellement de deux éléments: le premier est la faculté donnée à chaque Membre, si nécessaire (article VI, paragr. 3), de donner effet aux prescriptions détaillées de la partie A du code en mettant en œuvre des mesures équivalentes dans l'ensemble (telles que définies à l'article VI, paragr. 4).

9. Le second élément de souplesse réside dans les prescriptions obligatoires d'un grand nombre des dispositions de la partie A qui sont énoncées d'une façon plus générale, ce qui laisse une plus grande latitude quant aux mesures précises devant être prises au niveau national. Dans ces cas-là, des orientations pour la mise en œuvre sont données dans la partie B, non obligatoire, du code. Ainsi, les Membres ayant ratifié la convention peuvent vérifier le type de mesures qui peuvent être attendues d'eux en vertu de l'obligation générale énoncée dans la partie A, ainsi que les mesures qui ne seraient pas nécessairement exigées. Par exemple, la norme A4.1 prescrit que tous les navires doivent permettre un accès rapide aux médicaments nécessaires pour les soins médicaux à bord des navires (paragr. 1 b)) et que «tout navire dispose d'une pharmacie de bord» (paragr. 4 a)). Pour s'acquitter en toute bonne foi de cette obligation, il ne suffit manifestement pas d'avoir une pharmacie à bord de chaque navire. Une indication plus précise de ce qui est nécessaire pour garantir que le contenu de la pharmacie sera correctement stocké, utilisé et entretenu figure dans le principe directeur B4.1.1 (paragr. 4).

10. Les Membres ayant ratifié la convention ne sont pas liés par les principes directeurs indiqués et, comme il est précisé dans le titre 5 à propos du contrôle par l'Etat du port, les inspections ne viseront que les prescriptions pertinentes (articles, règles et normes de la partie A). Toutefois, les Membres sont tenus, aux termes du paragraphe 2 de l'article VI, de dûment envisager de s'acquitter des obligations qui leur incombent au titre de la partie A du code de la manière indiquée dans la partie B. Après avoir dûment étudié les principes directeurs correspondants, ils peuvent décider de prendre des dispositions différentes pour le stockage, l'utilisation et l'entretien du contenu de la pharmacie, pour prendre l'exemple déjà cité. Ceci est acceptable. Toutefois, s'ils suivent les principes directeurs de la partie B, les Membres concernés, de même que les organes du BIT chargés de contrôler l'application des conventions internationales du travail, peu-

- 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, sodass 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 vorgesehene 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

labour Conventions, can be sure without further consideration that the arrangements the Member has provided for are adequate to implement the responsibilities under Part A to which the Guideline relates.

vent s'assurer sans plus ample examen que les dispositions prises par les Membres montrent qu'ils se sont acquittés de manière adéquate des obligations énoncées dans la partie A.

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.

The Regulations and the Code	Les règles et le code	Die Regeln und der Code
Title 1	Titre 1	Titel 1
Minimum requirements for seafarers to work on a ship	Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire	Mindestanforderungen für die Arbeit von Seeleuten auf Schiffen
Regulation 1.1 Minimum age	Règle 1.1 Age minimum	Regel 1.1 Mindestalter
Purpose: To ensure that no under-age persons work on a ship	Objet: assurer qu'aucune personne n'ayant pas l'âge minimum ne travaille à bord d'un navire	Zweck: Sicherzustellen, dass Personen unterhalb des Mindestalters nicht auf Schiffen tätig werden
<p>1. No person below the minimum age shall be employed or engaged or work on a ship.</p> <p>2. The minimum age at the time of the initial entry into force of this Convention is 16 years.</p> <p>3. A higher minimum age shall be required in the circumstances set out in the Code.</p>	<p>1. Aucune personne d'un âge inférieur à l'âge minimum ne peut être employée ou engagée ou travailler à bord d'un navire.</p> <p>2. L'âge minimum au moment de l'entrée en vigueur initiale de la présente convention est de 16 ans.</p> <p>3. Un âge minimum supérieur est exigé dans les cas spécifiés dans le code.</p>	<p>1. Personen unterhalb des Mindestalters dürfen nicht auf Schiffen beschäftigt oder angeheuert werden oder arbeiten.</p> <p>2. Zum Zeitpunkt des erstmaligen Inkrafttretens des Übereinkommens beträgt das Mindestalter 16 Jahre.</p> <p>3. Für bestimmte im Code geregelte Fälle gilt ein höheres Mindestalter.</p>
Standard A1.1 Minimum age	Norme A1.1 Age minimum	Norm A1.1 Mindestalter
<p>1. The employment, engagement or work on board a ship of any person under the age of 16 shall be prohibited.</p> <p>2. Night work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited. For the purposes of this Standard, "night" shall be defined in accordance with national law and practice. It shall cover a period of at least nine hours starting no later than midnight and ending no earlier than 5 a.m.</p> <p>3. An exception to strict compliance with the night work restriction may be made by the competent authority when:</p> <p>(a) the effective training of the seafarers concerned, in accordance with established programmes and schedules, would be impaired; or</p> <p>(b) the specific nature of the duty or a recognized training programme requires that the seafarers covered by the exception perform duties at night and the authority determines, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, that the work will not be detrimental to their health or well-being.</p> <p>4. The employment, engagement or work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited where the work is likely to jeopardize their health or safety. The types of such work shall be determined by national laws or regulations or by the competent authority, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, in accordance with relevant international standards.</p>	<p>1. L'emploi ou l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 16 ans est interdit.</p> <p>2. Le travail de nuit par un marin de moins de 18 ans est interdit. Aux fins de la présente norme, le terme «nuit» est défini conformément à la législation et à la pratique nationales. Il couvre une période de neuf heures consécutives au moins, commençant au plus tard à minuit et se terminant au plus tôt à 5 heures du matin.</p> <p>3. Une dérogation à la stricte observation de la restriction concernant le travail de nuit peut être décidée par l'autorité compétente quand:</p> <p>a) la formation effective des gens de mer concernés dans le cadre de programmes et plans d'études établis pourrait en être compromise; ou</p> <p>b) la nature particulière de la tâche ou un programme de formation agréé exige que les gens de mer visés par la dérogation travaillent la nuit et l'autorité décide, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, que ce travail ne portera pas préjudice à leur santé ou à leur bien-être.</p> <p>4. L'emploi ou l'engagement ou le travail des gens de mer de moins de 18 ans est interdit lorsque le travail est susceptible de compromettre leur santé ou leur sécurité. Les types de travail en question seront déterminés par la législation nationale ou par l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, conformément aux normes internationales applicables.</p>	<p>1. Die Beschäftigung, Anheuerung oder Arbeit von Personen unter 16 Jahren ist verboten.</p> <p>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.</p> <p>3. Die zuständige Stelle kann von der strikten Einhaltung der Nachtarbeit Ausnahmen zulassen, wenn</p> <p>a) die wirksame Ausbildung der betreffenden Seeleute nach festgelegten Programmen und Zeitplänen beeinträchtigt würde; oder</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

Guideline B1.1

Minimum age

1. When regulating working and living conditions, Members should give special attention to the needs of young persons under the age of 18.

Regulation 1.2**Medical certificate**

Purpose: To ensure that all seafarers are medically fit to perform their duties at sea

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are certified as medically fit to perform their duties.

2. Exceptions can only be permitted as prescribed in the Code.

Standard A1.2

Medical certificate

1. The competent authority shall require that, prior to beginning work on a ship, seafarers hold a valid medical certificate attesting that they are medically fit to perform the duties they are to carry out at sea.

2. In order to ensure that medical certificates genuinely reflect seafarers' state of health, in light of the duties they are to perform, the competent authority shall, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, and giving due consideration to applicable international guidelines referred to in Part B of this Code, prescribe the nature of the medical examination and certificate.

3. This Standard is without prejudice to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended ("STCW"). A medical certificate issued in accordance with the requirements of STCW shall be accepted by the competent authority, for the purpose of Regulation 1.2. A medical certificate meeting the substance of those requirements, in the case of seafarers not covered by STCW, shall similarly be accepted.

4. The medical certificate shall be issued by a duly qualified medical practitioner or, in the case of a certificate solely concerning eyesight, by a person recognized by the competent authority as qualified to issue such a certificate. Practitioners must enjoy full professional independence in exercising their medical judgement in undertaking medical examination procedures.

5. Seafarers that have been refused a certificate or have had a limitation imposed

Principe directeur B1.1

Age minimum

1. Lorsqu'ils établissent des règlements relatifs aux conditions de travail et de vie, les Membres devraient accorder une attention particulière aux besoins des jeunes de moins de 18 ans.

Règle 1.2**Certificat médical**

Objet: assurer que tous les gens de mer sont médicalement aptes à exercer leurs fonctions en mer

1. Aucun marin ne peut travailler à bord d'un navire s'il ne produit pas un certificat médical attestant qu'il est médicalement apte à exercer ses fonctions.

2. Des exceptions ne sont possibles que dans les cas spécifiés dans le code.

Norme A1.2

Certificat médical

1. L'autorité compétente exige qu'avant de commencer à servir à bord d'un navire les gens de mer soient en possession d'un certificat médical valide attestant qu'ils sont médicalement aptes aux fonctions qu'ils accompliront en mer.

2. Pour que les certificats médicaux rendent compte fidèlement de l'état de santé des gens de mer eu égard aux fonctions qu'ils ont à exercer, l'autorité compétente détermine, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et compte dûment tenu des directives internationales applicables mentionnées dans la partie B du code, la nature de l'examen médical et du certificat correspondant.

3. La présente norme s'applique sans préjudice de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW). Un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la STCW est accepté par l'autorité compétente aux fins de la règle 1.2. Un certificat médical conforme en substance à ces prescriptions, dans le cas des gens de mer qui ne sont pas couverts par la STCW, est également accepté.

4. Le certificat médical est délivré par un médecin dûment qualifié ou, dans le cas d'un certificat concernant uniquement la vue, par une personne reconnue par l'autorité compétente comme étant qualifiée pour délivrer de tels certificats. Les médecins doivent disposer d'une entière indépendance professionnelle en ce qui concerne les procédures d'examen médical.

5. En cas de refus de délivrance d'un certificat ou de limitation imposée à l'apti-

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 Einschrän-

on their ability to work, in particular with respect to time, field of work or trading area, shall be given the opportunity to have a further examination by another independent medical practitioner or by an independent medical referee.

6. Each medical certificate shall state in particular that:

- (a) the hearing and sight of the seafarer concerned, and the colour vision in the case of a seafarer to be employed in capacities where fitness for the work to be performed is liable to be affected by defective colour vision, are all satisfactory; and
- (b) the seafarer concerned is not suffering from any medical condition likely to be aggravated by service at sea or to render the seafarer unfit for such service or to endanger the health of other persons on board.

7. Unless a shorter period is required by reason of the specific duties to be performed by the seafarer concerned or is required under STCW:

- (a) a medical certificate shall be valid for a maximum period of two years unless the seafarer is under the age of 18, in which case the maximum period of validity shall be one year;
- (b) a certification of colour vision shall be valid for a maximum period of six years.

8. In urgent cases the competent authority may permit a seafarer to work without a valid medical certificate until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that:

- (a) the period of such permission does not exceed three months; and
- (b) the seafarer concerned is in possession of an expired medical certificate of recent date.

9. If the period of validity of a certificate expires in the course of a voyage, the certificate shall continue in force until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that the period shall not exceed three months.

10. The medical certificates for seafarers working on ships ordinarily engaged on international voyages must as a minimum be provided in English.

tude au travail en termes notamment de durée, de domaine d'activité ou de zone géographique, les gens de mer peuvent se faire examiner à nouveau par un autre médecin ou par un arbitre médical indépendants.

6. Le certificat médical indique notamment que:

- a) l'ouïe et la vue de l'intéressé, ainsi que la perception des couleurs s'il s'agit d'une personne devant être employée à des tâches pour lesquelles l'aptitude au travail risque d'être diminuée par le daltonisme, sont toutes satisfaisantes;
- b) l'intéressé n'est atteint d'aucun problème médical qui risque d'être aggravé par le service en mer, de le rendre inapte à ce service ou de mettre en danger la santé d'autres personnes à bord.

7. A moins qu'une période plus courte ne soit prescrite en raison de la nature des fonctions que l'intéressé aura à exécuter ou en vertu de la STCW:

- a) un certificat médical reste valide pendant deux ans au maximum à moins que le marin n'ait moins de 18 ans, auquel cas la durée maximale de validité sera d'un an;
- b) un certificat se rapportant à la perception des couleurs reste valide pendant six ans au maximum.

8. Dans les cas d'urgence, l'autorité compétente peut autoriser un marin à travailler sans certificat médical valide jusqu'au prochain port d'escale où il pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que:

- a) la durée de validité de cette autorisation ne dépasse pas trois mois;
- b) l'intéressé soit en possession d'un certificat médical d'une date récente périmé.

9. Si la période de validité d'un certificat expire au cours d'un voyage, le certificat reste valide jusqu'au prochain port d'escale où le marin pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que cette période n'excède pas trois mois.

10. Les certificats médicaux des gens de mer travaillant à bord des navires effectuant normalement des voyages internationaux doivent au minimum être fournis en anglais.

kung 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 Farbtüchtigkeit, 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 Farbtüchtigkeit 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, in 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 jüngeren 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.

Guideline B1.2

Medical certificate

Principe directeur B1.2

Certificat médical

Leitlinie B1.2

Ärztliches Zeugnis

Guideline B1.2.1 – International guidelines

1. The competent authority, medical practitioners, examiners, shipowners, seafarers' representatives and all other persons concerned with the conduct of medical fitness examinations of seafarer candidates and serving seafarers should follow the ILO/ WHO Guidelines for Conducting Pre-sea and Periodic Medical Fitness Examinations for Seafarers, including any subsequent versions, and any other applicable international guidelines published by the International Labour Organization, the International Maritime Organization or the World Health Organization.

Principe directeur B1.2.1 – Directives internationales

1. L'autorité compétente, les médecins, les examinateurs, les armateurs, les représentants des gens de mer et toutes les autres personnes intéressées par la conduite des visites médicales destinées à déterminer l'aptitude physique des futurs gens de mer et des gens de mer en activité devraient suivre les Directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer BIT/OMS, y compris toute version ultérieure, et toutes autres directives internationales applicables publiées par l'Organisation internationale du Travail, l'Organisation maritime internationale ou l'Organisation mondiale de la santé.

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.

Regulation 1.3

Training and qualifications

Purpose: To ensure that seafarers are trained or qualified to carry out their duties on board ship

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are trained or certified as competent or otherwise qualified to perform their duties.

2. Seafarers shall not be permitted to work on a ship unless they have successfully completed training for personal safety on board ship.

3. Training and certification in accordance with the mandatory instruments adopted by the International Maritime Organization shall be considered as meeting the requirements of paragraphs 1 and 2 of this Regulation.

4. Any Member which, at the time of its ratification of this Convention, was bound by the Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74), shall continue to carry out the obligations under that Convention unless and until mandatory provisions covering its subject matter have been adopted by the International Maritime Organization and entered into force, or until five years have elapsed since the entry into force of this Convention in accordance with paragraph 3 of Article VIII, whichever date is earlier.

Règle 1.3

Formation et qualifications

Objet: assurer que les gens de mer sont formés ou qualifiés pour exercer leurs fonctions à bord des navires

1. Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions.

2. Les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.

3. Les formations et brevets conformes aux instruments ayant force obligatoire adoptés par l'Organisation maritime internationale sont considérés comme répondant aux prescriptions des paragraphes 1 et 2 de la présente règle.

4. Tout Membre qui, au moment où il ratifie la présente convention, est lié par les dispositions de la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, doit continuer à s'acquitter des obligations découlant de cet instrument, sauf si des dispositions à caractère contraignant portant sur la question ont été adoptées par l'Organisation maritime internationale et sont entrés en vigueur, ou jusqu'à ce que tel soit le cas, ou jusqu'à ce que cinq ans se soient écoulés depuis l'entrée en vigueur de la présente convention conformément au paragraphe 3 de l'article VIII, la date la plus rapprochée étant retenue.

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.

Regulation 1.4

Recruitment and placement

Purpose: To ensure that seafarers have access to an efficient and well-regulated seafarer recruitment and placement system

Règle 1.4

Recrutement et placement

Objet: assurer que les gens de mer ont accès à un système efficient et bien réglementé de recrutement et de placement des gens de mer

Regel 1.4

Anwerbung und Arbeitsvermittlung

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

1. All seafarers shall have access to an efficient, adequate and accountable system for finding employment on board ship without charge to the seafarer.

2. Seafarer recruitment and placement services operating in a Member's territory shall conform to the standards set out in the Code.

3. Each Member shall require, in respect of seafarers who work on ships that fly its flag, that shipowners who use seafarer recruitment and placement services that are based in countries or territories in which this Convention does not apply, ensure that those services conform to the requirements set out in the Code.

Standard A1.4

Recruitment and placement

1. Each Member that operates a public seafarer recruitment and placement service shall ensure that the service is operated in an orderly manner that protects and promotes seafarers' employment rights as provided in this Convention.

2. Where a Member has private seafarer recruitment and placement services operating in its territory whose primary purpose is the recruitment and placement of seafarers or which recruit and place a significant number of seafarers, they shall be operated only in conformity with a standardized system of licensing or certification or other form of regulation. This system shall be established, modified or changed only after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a private recruitment and placement service, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. Undue proliferation of private seafarer recruitment and placement services shall not be encouraged.

3. The provisions of paragraph 2 of this Standard shall also apply – to the extent that they are determined by the competent authority, in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, to be appropriate – in the context of recruitment and placement services operated by a seafarers' organization in the territory of the Member for the supply of seafarers who are nationals of that Member to ships which fly its flag. The services covered by this paragraph are those fulfilling the following conditions:

1. Tous les gens de mer doivent pouvoir avoir accès à un système efficient, adéquat et transparent pour trouver sans frais un emploi à bord d'un navire.

2. Les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire d'un Membre doivent se conformer aux normes énoncées dans le code.

3. Tout Membre exige, en ce qui concerne les gens de mer qui travaillent à bord de navires battant son pavillon, que les armateurs qui utilisent des services de recrutement et de placement des gens de mer établis dans des pays ou territoires auxquels la présente convention ne s'applique pas s'assurent que ces services se conforment aux prescriptions énoncées dans le code.

Norme A1.4

Recrutement et placement

1. Tout Membre qui a mis en place un service public de recrutement et de placement des gens de mer veille à ce que ce service soit géré dans les règles de façon à protéger et promouvoir les droits des gens de mer en matière d'emploi tels qu'ils sont énoncés dans la présente convention.

2. Lorsque des services privés de recrutement et de placement des gens de mer dont l'objet principal est le recrutement et le placement des gens de mer ou qui recrutent et placent un nombre non négligeable de gens de mer opèrent sur le territoire d'un Membre, ils ne peuvent exercer leur activité qu'en vertu d'un système normalisé de licence ou d'agrément ou d'une autre forme de réglementation. Un tel système ne peut être établi, modifié ou remplacé qu'après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. En cas de doute sur la question de savoir si la présente convention s'applique à un service privé de recrutement et de placement donné, la question doit être tranchée par l'autorité compétente de chaque Membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. Il convient de ne pas encourager une prolifération excessive de ces services privés de recrutement et de placement.

3. Les dispositions du paragraphe 2 de la présente norme s'appliquent aussi, dans la mesure où l'autorité compétente, en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, estime qu'elles sont adaptées, dans le cas des services de recrutement et de placement assurés par une organisation de gens de mer sur le territoire d'un Membre pour fournir des gens de mer qui sont ressortissants du Membre à des navires qui battent son pavillon. Les services visés par ce paragraphe sont ceux qui remplissent les conditions suivantes:

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 Hoheitsgebiets 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 Seeleuteverband im Gebiet eines Mitglieds zur Vermittlung von Seeleuten, die Staatsangehörige dieses Mitglieds sind, auf Schiffe unter seiner Flagge betrieben werden. Die Dienste, für die dieser Absatz gilt, sind diejenigen, die die folgenden Voraussetzungen erfüllen:

- (a) the recruitment and placement service is operated pursuant to a collective bargaining agreement between that organization and a shipowner;
- (b) both the seafarers' organization and the shipowner are based in the territory of the Member;
- (c) the Member has national laws or regulations or a procedure to authorize or register the collective bargaining agreement permitting the operation of the recruitment and placement service; and
- (d) the recruitment and placement service is operated in an orderly manner and measures are in place to protect and promote seafarers' employment rights comparable to those provided in paragraph 5 of this Standard.
4. Nothing in this Standard or Regulation 1.4 shall be deemed to:
- (a) prevent a Member from maintaining a free public seafarer recruitment and placement service for seafarers in the framework of a policy to meet the needs of seafarers and shipowners, whether the service forms part of or is coordinated with a public employment service for all workers and employers; or
- (b) impose on a Member the obligation to establish a system for the operation of private seafarer recruitment or placement services in its territory.
5. A Member adopting a system referred to in paragraph 2 of this Standard shall, in its laws and regulations or other measures, at a minimum:
- (a) prohibit seafarer recruitment and placement services from using means, mechanisms or lists intended to prevent or deter seafarers from gaining employment for which they are qualified;
- (b) require that no fees or other charges for seafarer recruitment or placement or for providing employment to seafarers are borne directly or indirectly, in whole or in part, by the seafarer, other than the cost of the seafarer obtaining a national statutory medical certificate, the national seafarer's book and a passport or other similar personal travel documents, not including, however, the cost of visas, which shall be borne by the shipowner; and
- (c) ensure that seafarer recruitment and placement services operating in its territory:
- (a) le service de recrutement et de placement est géré conformément à une convention collective conclue entre cette organisation et un armateur;
- b) tant l'organisation des gens de mer que l'armateur sont établis sur le territoire du Membre;
- c) le Membre dispose d'une législation nationale ou d'une procédure pour autoriser ou enregistrer la convention collective qui permet l'exploitation du service de recrutement et de placement;
- d) le service de recrutement et de placement est géré dans les règles et des mesures comparables à celles prévues au paragraphe 5 de la présente norme existant pour protéger et promouvoir les droits des gens de mer en matière d'emploi.
4. Rien dans la présente norme ou dans la règle 1.4 n'a pour effet:
- a) d'empêcher un Membre d'assurer un service public gratuit de recrutement et de placement des gens de mer dans le cadre d'une politique visant à répondre aux besoins des gens de mer et des armateurs, que ce service fasse partie du service public de l'emploi ouvert à l'ensemble des travailleurs et des employeurs ou qu'il agisse en coordination avec ce dernier;
- b) d'imposer à un Membre l'obligation d'établir sur son territoire un système de gestion des services privés de recrutement et de placement des gens de mer.
5. Tout Membre adoptant le système mentionné au paragraphe 2 de la présente norme doit au minimum, par voie de législation ou par d'autres mesures:
- a) interdire aux services de recrutement et de placement des gens de mer d'avoir recours à des moyens, mécanismes ou listes pour empêcher ou dissuader les gens de mer d'obtenir un emploi pour lequel ils possèdent les qualifications requises;
- b) interdire que des honoraires ou autres frais soient facturés aux gens de mer, directement ou indirectement, en tout ou en partie, pour le recrutement, le placement ou l'obtention d'un emploi, en dehors du coût que les gens de mer doivent assumer pour obtenir un certificat médical national obligatoire, le livret professionnel national et un passeport ou autre document personnel de voyage similaire, sauf le coût des visas qui doit être à la charge de l'armateur;
- c) s'assurer que les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur son territoire:
- a) der Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienst wird gemäß einem zwischen diesem Verband und einem Reeder geschlossenen Gesamtarbeitsvertrag betrieben;
- b) sowohl der Seeleuteverband 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) verpflichten 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:

- | | | |
|--|---|---|
| <p>(i) maintain an up-to-date register of all seafarers recruited or placed through them, to be available for inspection by the competent authority;</p> | <p>i) tiennent à disposition, aux fins d'inspection par l'autorité compétente, un registre à jour de tous les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire;</p> | <p>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;</p> |
| <p>(ii) make sure that seafarers are informed of their rights and duties under their employment agreements prior to or in the process of engagement and that proper arrangements are made for seafarers to examine their employment agreements before and after they are signed and for them to receive a copy of the agreements;</p> | <p>ii) s'assurent que, préalablement à l'engagement ou au cours du processus d'engagement, les gens de mer sont informés des droits et obligations énoncés dans leur contrat d'engagement et que les dispositions nécessaires sont prises pour que les gens de mer puissent examiner leur contrat d'engagement avant et après leur signature et pour qu'un exemplaire du contrat leur soit remis;</p> | <p>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;</p> |
| <p>(iii) verify that seafarers recruited or placed by them are qualified and hold the documents necessary for the job concerned, and that the seafarers' employment agreements are in accordance with applicable laws and regulations and any collective bargaining agreement that forms part of the employment agreement;</p> | <p>iii) vérifient que les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire possèdent les qualifications requises et détiennent les documents nécessaires pour l'emploi considéré, et que les contrats d'engagement maritime sont conformes à la législation et à toute convention collective incluse dans le contrat;</p> | <p>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;</p> |
| <p>(iv) make sure, as far as practicable, that the shipowner has the means to protect seafarers from being stranded in a foreign port;</p> | <p>iv) s'assurent, dans la mesure où cela est réalisable, que l'armateur a les moyens d'éviter que les gens de mer ne soient abandonnés dans un port étranger;</p> | <p>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;</p> |
| <p>(v) examine and respond to any complaint concerning their activities and advise the competent authority of any unresolved complaint;</p> | <p>v) examinent toute plainte concernant leurs activités et y répondent et avisent l'autorité compétente des plaintes pour lesquelles aucune solution n'a été trouvée;</p> | <p>v) jede Beschwerde betreffend ihre Tätigkeiten prüfen und darauf reagieren und die zuständige Stelle von jeder nicht geregelten Beschwerde in Kenntnis setzen;</p> |
| <p>(vi) establish a system of protection, by way of insurance or an equivalent appropriate measure, to compensate seafarers for monetary loss that they may incur as a result of the failure of a recruitment and placement service or the relevant shipowner under the seafarers' employment agreement to meet its obligations to them.</p> | <p>vi) mettent en place un système de protection, sous la forme d'une assurance ou d'une mesure équivalente appropriée, pour indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires du fait que le service de recrutement et de placement ou l'armateur en vertu du contrat d'engagement maritime n'a pas rempli ses obligations à leur égard.</p> | <p>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.</p> |

6. The competent authority shall closely supervise and control all seafarer recruitment and placement services operating in the territory of the Member concerned. Any licences or certificates or similar authorizations for the operation of private services in the territory are granted or renewed only after verification that the seafarer recruitment and placement service concerned meets the requirements of national laws and regulations.

6. L'autorité compétente supervise et contrôle étroitement tous les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire du Membre concerné. Les licences ou agréments ou autres autorisations permettant de gérer un service privé sur le territoire sont accordés ou renouvelés seulement après vérification que le service de recrutement et de placement concerné remplit les conditions prévues par la législation nationale.

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. The competent authority shall ensure that adequate machinery and procedures exist for the investigation, if necessary, of complaints concerning the activities of seafarer recruitment and placement services, involving, as appropriate, representatives of

7. L'autorité compétente s'assure que des mécanismes et procédures appropriés existent en vue d'enquêter, si nécessaire, au sujet des plaintes relatives aux activités des services de recrutement et de placement des gens de mer, avec le concours,

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

shipowners and seafarers.

8. Each Member which has ratified this Convention shall, in so far as practicable, advise its nationals on the possible problems of signing on a ship that flies the flag of a State which has not ratified the Convention, until it is satisfied that standards equivalent to those fixed by this Convention are being applied. Measures taken to this effect by the Member that has ratified this Convention shall not be in contradiction with the principle of free movement of workers stipulated by the treaties to which the two States concerned may be parties.

9. Each Member which has ratified this Convention shall require that shipowners of ships that fly its flag, who use seafarer recruitment and placement services based in countries or territories in which this Convention does not apply, ensure, as far as practicable, that those services meet the requirements of this Standard.

10. Nothing in this Standard shall be understood as diminishing the obligations and responsibilities of shipowners or of a Member with respect to ships that fly its flag.

lorsqu'il y a lieu, des représentants des armateurs et des gens de mer.

8. Tout Membre doit, dans la mesure du possible, informer ses ressortissants des problèmes qui peuvent résulter d'un engagement sur un navire battant le pavillon d'un Etat qui n'a pas ratifié la présente convention, tant qu'il n'est pas établi que des normes équivalentes à celles fixées par cette convention sont appliquées. Les mesures prises à cet effet par le Membre qui a ratifié la convention ne devront pas être en contradiction avec le principe de la libre circulation des travailleurs stipulé par les traités auxquels les deux Etats concernés peuvent être parties.

9. Tout Membre doit exiger que les armateurs de navires battant son pavillon qui utilisent des services de recrutement et de placement des gens de mer établis dans des pays ou territoires auxquels la présente convention ne s'applique pas s'assurent, dans la mesure du possible, que ces services respectent les prescriptions de la présente norme.

10. Rien dans la présente norme n'a pour effet de réduire les obligations et responsabilités des armateurs ou d'un Membre en ce qui concerne les navires battant son pavillon.

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 denen 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, so weit wie möglich sicherzustellen, 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.

Guideline B1.4

Recruitment and placement

Guideline B1.4.1 – Organizational and operational guidelines

1. When fulfilling its obligations under Standard A1.4, paragraph 1, the competent authority should consider:

- (a) taking the necessary measures to promote effective cooperation among seafarer recruitment and placement services, whether public or private;
- (b) the needs of the maritime industry at both the national and international levels, when developing training programmes for seafarers that form the part of the ship's crew that is responsible for the ship's safe navigation and pollution prevention operations, with the participation of shipowners, seafarers and the relevant training institutions;
- (c) making suitable arrangements for the cooperation of representative shipowners' and seafarers' organizations in the organization and operation of the public seafarer recruitment and placement services, where they exist;

Principe directeur B1.4

Recrutement et placement

Principe directeur B1.4.1 – Directives organisationnelles et opérationnelles

1. En exécutant ses obligations en vertu du paragraphe 1 de la norme A1.4, l'autorité compétente devrait envisager de:

- a) prendre les mesures nécessaires pour promouvoir une coopération efficace entre les services de recrutement et de placement des gens de mer, qu'ils soient publics ou privés;
- b) prendre en compte, avec la participation des armateurs, des gens de mer et des établissements de formation concernés, les besoins du secteur maritime, aux niveaux national et international, lors de l'élaboration des programmes de formation des gens de mer qui, à bord, ont des responsabilités dans la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution;
- c) prendre des dispositions appropriées en vue de la coopération des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer à l'organisation et au fonctionnement des services publics de recrutement et de placement des gens de mer, là où ils existent;

Leitlinie B1.4

Anwerbung und Arbeitsvermittlung

Leitlinie B1.4.1 – Organisatorische und operative Leitlinien

1. Bei 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 Schiffsbesatzungen 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) determining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, the conditions under which seafarers' personal data may be processed by seafarer recruitment and placement services, including the collection, storage, combination and communication of such data to third parties;
- (e) maintaining an arrangement for the collection and analysis of all relevant information on the maritime labour market, including the current and prospective supply of seafarers that work as crew classified by age, sex, rank and qualifications, and the industry's requirements, the collection of data on age or sex being admissible only for statistical purposes or if used in the framework of a programme to prevent discrimination based on age or sex;
- (f) ensuring that the staff responsible for the supervision of public and private seafarer recruitment and placement services for ship's crew with responsibility for the ship's safe navigation and pollution prevention operations have had adequate training, including approved sea-service experience, and have relevant knowledge of the maritime industry, including the relevant maritime international instruments on training, certification and labour standards;
- (g) prescribing operational standards and adopting codes of conduct and ethical practices for seafarer recruitment and placement services; and
- (h) exercising supervision of the licensing or certification system on the basis of a system of quality standards.
- d) déterminer, compte dûment tenu du respect de la vie privée et de la nécessité de protéger la confidentialité, les conditions dans lesquelles les données personnelles sur les gens de mer peuvent être traitées par les services de recrutement et de placement des gens de mer, y compris la collecte, la conservation, le recoupement et la communication de ces données à des tiers;
- e) disposer d'un mécanisme de collecte et d'analyse des informations pertinentes sur le marché du travail maritime, notamment sur l'offre actuelle et prévisible de gens de mer embarqués, classés par âge, sexe, grade et qualifications, ainsi que sur les besoins du secteur, la collecte de données sur l'âge ou le sexe n'étant admissible qu'à des fins statistiques ou si elles sont utilisées dans le cadre d'un programme visant à prévenir toute discrimination fondée sur l'âge ou le sexe;
- f) veiller à ce que le personnel responsable de la supervision des services publics et privés de recrutement et de placement des gens de mer qui, à bord, ont des responsabilités dans la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution soit convenablement formé, en ayant acquis notamment une expérience reconnue du service en mer, et à ce qu'il possède une connaissance appropriée du secteur maritime, y compris les instruments internationaux maritimes sur la formation, les certificats de capacité et les normes du travail;
- g) prescrire des normes opérationnelles et adopter des codes de conduite et des pratiques éthiques pour les services de recrutement et de placement des gens de mer;
- h) exercer un contrôle du système de licence ou d'agrément dans le cadre d'un système de normes de qualité.
- 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 Seefahrzeiten 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. In establishing the system referred to in Standard A1.4, paragraph 2, each Member should consider requiring seafarer recruitment and placement services, established in its territory, to develop and maintain verifiable operational practices. These operational practices for private seafarer recruitment and placement services and, to the extent that they are applicable, for public seafarer recruitment and placement services should address the following matters:

- (a) medical examinations, seafarers' identity documents and such other items as may be required for the seafarer to gain employment;
- (b) maintaining, with due regard to the right to privacy and the need to protect con-

2. Lors de la mise en place du système mentionné au paragraphe 2 de la norme A1.4, tout Membre devrait envisager d'exiger des services de recrutement et de placement des gens de mer établis sur son territoire qu'ils mettent au point et qu'ils maintiennent des pratiques de fonctionnement vérifiables. Ces pratiques de fonctionnement pour les services privés de recrutement et de placement des gens de mer et, dans la mesure où elles sont applicables, pour les services publics de recrutement et de placement des gens de mer devraient porter sur les points suivants:

- a) les examens médicaux, les documents d'identité des gens de mer et toutes autres formalités auxquelles ceux-ci doivent satisfaire pour obtenir un emploi;
- b) la tenue, dans le respect de la vie privée et de la confidentialité, de registres

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 nachprüfbare 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 Arbeits-

fidentiality, full and complete records of the seafarers covered by their recruitment and placement system, which should include but not be limited to:

- (i) the seafarers' qualifications;
 - (ii) record of employment;
 - (iii) personal data relevant to employment; and
 - (iv) medical data relevant to employment;
- (c) maintaining up-to-date lists of the ships for which the seafarer recruitment and placement services provide seafarers and ensuring that there is a means by which the services can be contacted in an emergency at all hours;
- (d) procedures to ensure that seafarers are not subject to exploitation by the seafarer recruitment and placement services or their personnel with regard to the offer of engagement on particular ships or by particular companies;
- (e) procedures to prevent the opportunities for exploitation of seafarers arising from the issue of joining advances or any other financial transaction between the shipowner and the seafarers which are handled by the seafarer recruitment and placement services;
- (f) clearly publicizing costs, if any, which the seafarer will be expected to bear in the recruitment process;
- (g) ensuring that seafarers are advised of any particular conditions applicable to the job for which they are to be engaged and of the particular shipowner's policies relating to their employment;
- (h) procedures which are in accordance with the principles of natural justice for dealing with cases of incompetence or indiscipline consistent with national laws and practice and, where applicable, with collective agreements;
- (i) procedures to ensure, as far as practicable, that all mandatory certificates and documents submitted for employment are up to date and have not been fraudulently obtained and that employment references are verified;
- (j) procedures to ensure that requests for information or advice by families of seafarers while the seafarers are at sea are dealt with promptly and sympathetically and at no cost; and
- (k) verifying that labour conditions on ships where seafarers are placed are in conformity with applicable collective bar-

complets et détaillés des gens de mer couverts par leur système de recrutement et de placement, lesquels devraient au moins inclure les informations suivantes:

- i) les qualifications des gens de mer;
 - ii) leurs états de service;
 - iii) les données personnelles pertinentes pour l'emploi;
 - iv) les données médicales pertinentes pour l'emploi;
- c) la tenue à jour de listes des navires auxquels les services de recrutement et de placement fournissent des gens de mer et l'assurance qu'il existe un moyen de contacter ces services à tout moment en cas d'urgence;
- d) les procédures propres à assurer que les services de recrutement et de placement des gens de mer ou leur personnel n'exploitent pas les gens de mer lorsqu'il s'agit d'obtenir un engagement à bord de tel ou tel navire ou dans telle ou telle compagnie;
- e) les procédures propres à parer aux risques d'exploitation des gens de mer pouvant résulter de la remise d'avances sur salaire ou de toute autre transaction financière conclue entre l'armateur et les gens de mer et traitée par les services de recrutement et de placement;
- f) la nécessité de faire connaître clairement les frais que les gens de mer devront éventuellement prendre à leur charge lors du recrutement;
- g) la nécessité de veiller à ce que les gens de mer soient informés de toutes conditions particulières applicables au travail pour lequel ils vont être engagés, ainsi que des politiques adoptées par l'armateur en ce qui concerne leur emploi;
- h) les procédures établies pour traiter les cas d'incompétence ou d'indiscipline conformément aux principes d'équité, à la législation et à la pratique nationales et, le cas échéant, aux conventions collectives;
- i) les procédures propres à assurer, dans la mesure où cela est réalisable, que tous les certificats et documents obligatoires présentés par les gens de mer pour obtenir un emploi sont à jour et n'ont pas été obtenus frauduleusement, et que les références professionnelles sont vérifiées;
- j) les procédures propres à assurer que les demandes d'informations ou de conseils formulées par les proches des gens de mer lorsque les gens de mer sont à bord sont traitées sans délai, avec bienveillance et sans frais;
- k) la vérification que les conditions de travail à bord des navires sur lesquels des gens de mer sont placés sont

vermittlungssystem 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 Anwerbs- 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 Anwerbs- 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 Angaben der Kosten, sofern solche entstehen, die von den Seeleuten im Zusammenhang mit dem Anwerbsverfahren 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 ärztliche 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 anwend-

gaining agreements concluded between a shipowner and a representative seafarers' organization and, as a matter of policy, supplying seafarers only to shipowners that offer terms and conditions of employment to seafarers which comply with applicable laws or regulations or collective agreements.

3. Consideration should be given to encouraging international cooperation between Members and relevant organizations, such as:

- (a) the systematic exchange of information on the maritime industry and labour market on a bilateral, regional and multilateral basis;
- (b) the exchange of information on maritime labour legislation;
- (c) the harmonization of policies, working methods and legislation governing recruitment and placement of seafarers;
- (d) the improvement of procedures and conditions for the international recruitment and placement of seafarers; and
- (e) workforce planning, taking account of the supply of and demand for seafarers and the requirements of the maritime industry.

conformes aux conventions collectives applicables conclues entre un armateur et une organisation représentative des gens de mer, et, par principe, la mise à disposition de gens de mer aux seuls armateurs qui offrent des conditions d'emploi conformes à la législation ou aux conventions collectives applicables.

3. La coopération internationale entre les Membres et les organisations intéressées pourrait être encouragée, notamment en ce qui concerne:

- a) l'échange systématique d'informations sur le secteur et le marché du travail maritimes, sur une base bilatérale, régionale et multilatérale;
- b) l'échange d'informations sur la législation du travail maritime;
- c) l'harmonisation des politiques, des méthodes de travail et de la législation régissant le recrutement et le placement des gens de mer;
- d) l'amélioration des procédures et des conditions de recrutement et de placement des gens de mer sur le plan international;
- e) la planification de la main-d'œuvre, compte tenu de l'offre et de la demande de gens de mer et des besoins du secteur maritime.

baren, 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 Seeschiffahrtssektor 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.

Title 2 Conditions of employment	Titre 2 Conditions d'emploi	Titel 2 Beschäftigungsbedingungen
<p align="center">Regulation 2.1</p> <p>Seafarers' employment agreements</p>	<p align="center">Règle 2.1</p> <p>Contrat d'engagement maritime</p>	<p align="center">Regel 2.1</p> <p>Beschäftigungsverträge für Seeleute</p>
<p>Purpose: To ensure that seafarers have a fair employment agreement</p>	<p>Objet: assurer aux gens de mer un contrat d'engagement maritime équitable</p>	<p>Zweck: Sicherzustellen, dass Seeleute einen angemessenen Beschäftigungsvertrag haben</p>
<p>1. The terms and conditions for employment of a seafarer shall be set out or referred to in a clear written legally enforceable agreement and shall be consistent with the standards set out in the Code.</p>	<p>1. Les conditions d'emploi d'un marin sont définies ou mentionnées dans un contrat rédigé en termes clairs, ayant force obligatoire, et doivent être conformes aux normes énoncées dans le code.</p>	<p>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.</p>
<p>2. Seafarers' employment agreements shall be agreed to by the seafarer under conditions which ensure that the seafarer has an opportunity to review and seek advice on the terms and conditions in the agreement and freely accepts them before signing.</p>	<p>2. Le contrat d'engagement maritime doit être approuvé par le marin dans des conditions telles que l'intéressé a le loisir d'en examiner les clauses et conditions, de demander conseil à cet égard et de les accepter librement avant de signer.</p>	<p>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.</p>
<p>3. To the extent compatible with the Member's national law and practice, seafarers' employment agreements shall be understood to incorporate any applicable collective bargaining agreements.</p>	<p>3. Dans la mesure où la législation et la pratique du Membre le permettent, le contrat d'engagement maritime s'entend comme incluant les conventions collectives applicables.</p>	<p>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.</p>
<p align="center">Standard A2.1</p>	<p align="center">Norme A2.1</p>	<p align="center">Norm A2.1</p>
<p align="center">Seafarers' employment agreements</p>	<p align="center">Contrat d'engagement maritime</p>	<p align="center">Beschäftigungsverträge für Seeleute</p>
<p>1. Each Member shall adopt laws or regulations requiring that ships that fly its flag comply with the following requirements:</p>	<p>1. Tout Membre adopte une législation exigeant que les navires qui battent son pavillon respectent les prescriptions suivantes:</p>	<p>1. Die innerstaatlichen Rechtsvorschriften jedes Mitglieds haben vorzuschreiben, dass Schiffe unter seiner Flagge folgende Anforderungen zu erfüllen haben:</p>
<p>(a) seafarers working on ships that fly its flag shall have a seafarers' employment agreement signed by both the seafarer and the shipowner or a representative of the shipowner (or, where they are not employees, evidence of contractual or similar arrangements) providing them with decent working and living conditions on board the ship as required by this Convention;</p>	<p>a) à bord des navires battant son pavillon, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime signé par le marin et l'armateur ou son représentant, ou, lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord ainsi que l'exige la présente convention;</p>	<p>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;</p>
<p>(b) seafarers signing a seafarers' employment agreement shall be given an opportunity to examine and seek advice on the agreement before signing, as well as such other facilities as are necessary to ensure that they have freely entered into an agreement with a sufficient understanding of their rights and responsibilities;</p>	<p>b) les gens de mer signant un contrat d'engagement maritime doivent pouvoir examiner le document en question et demander conseil avant de le signer et disposer de toute autre facilité propre à assurer qu'ils se lient librement en étant dûment informés de leurs droits et responsabilités;</p>	<p>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;</p>
<p>(c) the shipowner and seafarer concerned shall each have a signed original of the seafarers' employment agreement;</p>	<p>c) l'armateur et le marin détiennent l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime;</p>	<p>c) der Reeder und die Seeleute müssen jeweils im Besitz eines unterzeichneten Originals des Beschäftigungsvertrags für Seeleute sein;</p>
<p>(d) measures shall be taken to ensure that clear information as to the conditions of their employment can be easily obtained on board by seafarers, including the ship's master, and that such information, including a copy of the seafarers' employment agreement, is also accessible for review by officers of a</p>	<p>d) des mesures sont prises pour que les gens de mer, y compris le capitaine du navire, puissent obtenir à bord, sans difficulté, des informations précises sur les conditions de leur emploi, et pour que les fonctionnaires de l'autorité compétente, y compris dans les ports où le navire fait escale, puissent aussi accéder</p>	<p>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</p>

- | | | |
|--|--|--|
| competent authority, including those in ports to be visited; and | à ces informations, y compris la copie du contrat d'engagement maritime; | für eine Einsichtnahme durch Bedienstete der zuständigen Stelle, einschließlich solcher in den anzulaufenden Häfen, zur Verfügung stehen; |
| (e) seafarers shall be given a document containing a record of their employment on board the ship. | e) tout marin reçoit un document mentionnant ses états de service à bord du navire. | e) Seeleuten ist eine Bescheinigung über ihren Dienst an Bord des Schiffes auszuhändigen. |
| 2. Where a collective bargaining agreement forms all or part of a seafarers' employment agreement, a copy of that agreement shall be available on board. Where the language of the seafarers' employment agreement and any applicable collective bargaining agreement is not in English, the following shall also be available in English (except for ships engaged only in domestic voyages): | 2. Lorsque le contrat d'engagement maritime est constitué pour tout ou partie par une convention collective, un exemplaire de cette convention est tenu à disposition à bord. Lorsque le contrat d'engagement maritime et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, les documents suivants sont tenus à disposition en anglais, sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques: | 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) a copy of a standard form of the agreement; and | a) un exemplaire d'un contrat type; | a) ein Exemplar eines Mustervertrags; |
| (b) the portions of the collective bargaining agreement that are subject to a port State inspection under Regulation 5.2. | b) les parties de la convention collective qui donnent lieu à une inspection par l'Etat du port conformément aux dispositions de la règle 5.2 de la présente convention. | b) die Teile des Gesamtarbeitsvertrags, die nach Regel 5.2 der Hafenstaatkontrolle unterliegen. |
| 3. The document referred to in paragraph 1(e) of this Standard shall not contain any statement as to the quality of the seafarers' work or as to their wages. The form of the document, the particulars to be recorded and the manner in which such particulars are to be entered, shall be determined by national law. | 3. Le document mentionné au paragraphe 1 e) de la présente norme ne contient aucune appréciation de la qualité du travail du marin et aucune indication de son salaire. La législation nationale détermine la forme de ce document, les mentions qui y figurent et la manière dont elles sont consignées. | 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. Each Member shall adopt laws and regulations specifying the matters that are to be included in all seafarers' employment agreements governed by its national law. Seafarers' employment agreements shall in all cases contain the following particulars: | 4. Tout Membre doit adopter une législation indiquant les mentions à inclure dans tous les contrats d'engagement maritime régis par le droit national. Le contrat d'engagement maritime comprend dans tous les cas les indications suivantes: | 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) the seafarer's full name, date of birth or age, and birthplace; | a) le nom complet du marin, sa date de naissance ou son âge, ainsi que son lieu de naissance; | a) den vollständigen Namen der Seeleute, ihr Geburtsdatum oder Alter und ihren Geburtsort; |
| (b) the shipowner's name and address; | b) le nom et l'adresse de l'armateur; | b) Name und Anschrift des Reeders; |
| (c) the place where and date when the seafarers' employment agreement is entered into; | c) le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime; | c) den Ort und das Datum, an dem der Beschäftigungsvertrag abgeschlossen ist; |
| (d) the capacity in which the seafarer is to be employed; | d) la fonction à laquelle le marin doit être affecté; | d) die Tätigkeiten, für die die Seeleute eingestellt werden; |
| (e) the amount of the seafarer's wages or, where applicable, the formula used for calculating them; | e) le montant du salaire du marin ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer; | e) die Höhe der Heuer der Seeleute oder gegebenenfalls die für ihre Berechnung zugrunde gelegte Formel; |
| (f) the amount of paid annual leave or, where applicable, the formula used for calculating it; | f) le congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer; | f) den Anspruch auf bezahlten Jahresurlaub oder gegebenenfalls die für seine Berechnung zugrunde gelegte Formel; |
| (g) the termination of the agreement and the conditions thereof, including: | g) le terme du contrat et les conditions de sa cessation, notamment: | g) die Beendigung des Vertrags und deren Voraussetzungen, insbesondere: |
| (i) if the agreement has been made for an indefinite period, the conditions entitling either party to terminate it, as well as the required notice period, which shall not be less for the shipowner than for the seafarer; | i) si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra le dénoncer ainsi que le délai de préavis, qui ne doit pas être plus court pour l'armateur que pour le marin; | 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; |

- | | | |
|--|---|---|
| <p>(ii) if the agreement has been made for a definite period, the date fixed for its expiry; and</p> <p>(iii) if the agreement has been made for a voyage, the port of destination and the time which has to expire after arrival before the seafarer should be discharged;</p> <p>(h) the health and social security protection benefits to be provided to the seafarer by the shipowner;</p> <p>(i) the seafarer's entitlement to repatriation;</p> <p>(j) reference to the collective bargaining agreement, if applicable; and</p> <p>(k) any other particulars which national law may require.</p> | <p>ii) si le contrat est conclu pour une durée déterminée, la date d'expiration;</p> <p>iii) si le contrat est conclu pour un voyage, le port de destination et le délai à l'expiration duquel l'engagement du marin cesse après l'arrivée à destination;</p> <p>h) les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur;</p> <p>i) le droit du marin à un rapatriement;</p> <p>j) la référence à la convention collective, s'il y a lieu;</p> <p>k) toutes autres mentions que la législation nationale pourrait imposer.</p> | <p>ii) wenn der Vertrag auf bestimmte Zeit geschlossen ist, den Tag des Ablaufs des Vertrags;</p> <p>iii) wenn der Vertrag für eine Reise geschlossen ist, den Bestimmungshafen und die Angabe der Frist nach Ankunft, nach deren Ablauf die Seeleute abmuster können;</p> <p>h) die Leistungen des Gesundheitsschutzes und der Sozialen Sicherheit, die der Reeder den Seeleuten zu gewähren hat;</p> <p>i) den Heimschaffungsanspruch der Seeleute;</p> <p>j) gegebenenfalls die Verweisung auf den Gesamtarbeitsvertrag;</p> <p>k) alle sonstigen Angaben, die durch innerstaatliche Rechtsvorschriften vorgeschrieben sind.</p> |
|--|---|---|

5. Each Member shall adopt laws or regulations establishing minimum notice periods to be given by the seafarers and shipowners for the early termination of a seafarers' employment agreement. The duration of these minimum periods shall be determined after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, but shall not be shorter than seven days.

6. A notice period shorter than the minimum may be given in circumstances which are recognized under national law or regulations or applicable collective bargaining agreements as justifying termination of the employment agreement at shorter notice or without notice. In determining those circumstances, each Member shall ensure that the need of the seafarer to terminate, without penalty, the employment agreement on shorter notice or without notice for compassionate or other urgent reasons is taken into account.

5. Tout Membre adopte une législation établissant les durées minimales du préavis qui est donné par les gens de mer et par les armateurs pour la cessation anticipée du contrat d'engagement maritime. Ces délais de préavis sont fixés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés et ne sont pas inférieurs à sept jours.

6. Un préavis d'une durée inférieure au minimum peut être donné dans les circonstances reconnues par la législation nationale ou par les conventions collectives applicables comme justifiant la cessation du contrat d'engagement avec un préavis plus court ou sans préavis. En déterminant ces circonstances, le Membre s'assure que la nécessité pour le marin de résilier, sans pénalité, le contrat d'engagement avec un préavis plus court ou sans préavis, pour des raisons humanitaires ou pour d'autres motifs d'urgence, est prise en considération.

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 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.

Guideline B2.1

Seafarers' employment agreements

Guideline B2.1.1 – Record of employment

1. In determining the particulars to be recorded in the record of employment referred to in Standard A2.1, paragraph 1(e), each Member should ensure that this document contains sufficient information, with a translation in English, to facilitate the acquisition of further work or to satisfy the sea-service requirements for upgrading or promotion. A seafarers' discharge book may satisfy the requirements of paragraph 1(e) of that Standard.

Regulation 2.2

Wages

Purpose: To ensure that seafarers are paid for their services

Principe directeur B2.1

Contrat d'engagement maritime

Principe directeur B2.1.1 – Etats de service

1. S'agissant des informations devant figurer dans les états de service visés au paragraphe 1 e) de la norme A2.1, tout Membre devrait veiller à ce que le document en question contienne suffisamment d'informations, accompagnées de leur traduction en anglais, pour faciliter l'accès à un autre emploi ou pour satisfaire aux conditions de service en mer requises à des fins d'avancement ou de promotion. Un livret de débarquement peut satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 e) de cette norme.

Règle 2.2

Salaires

Objet: assurer aux gens de mer la rétribution de leurs services

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. All seafarers shall be paid for their work regularly and in full in accordance with their employment agreements.

Standard A2.2

Wages

1. Each Member shall require that payments due to seafarers working on ships that fly its flag are made at no greater than monthly intervals and in accordance with any applicable collective agreement.

2. Seafarers shall be given a monthly account of the payments due and the amounts paid, including wages, additional payments and the rate of exchange used where payment has been made in a currency or at a rate different from the one agreed to.

3. Each Member shall require that shipowners take measures, such as those set out in paragraph 4 of this Standard, to provide seafarers with a means to transmit all or part of their earnings to their families or dependants or legal beneficiaries.

4. Measures to ensure that seafarers are able to transmit their earnings to their families include:

- (a) a system for enabling seafarers, at the time of their entering employment or during it, to allot, if they so desire, a proportion of their wages for remittance at regular intervals to their families by bank transfers or similar means; and
- (b) a requirement that allotments should be remitted in due time and directly to the person or persons nominated by the seafarers.

5. Any charge for the service under paragraphs 3 and 4 of this Standard shall be reasonable in amount, and the rate of currency exchange, unless otherwise provided, shall, in accordance with national laws or regulations, be at the prevailing market rate or the official published rate and not unfavourable to the seafarer.

6. Each Member that adopts national laws or regulations governing seafarers' wages shall give due consideration to the guidance provided in Part B of the Code.

Guideline B2.2

Wages

Guideline B2.2.1 – Specific definitions

1. For the purpose of this Guideline, the term:

1. Tous les gens de mer doivent être rétribués pour leur travail régulièrement et intégralement conformément à leur contrat d'engagement.

Norme A2.2

Salaires

1. Tout Membre exige que les sommes dues aux gens de mer travaillant à bord des navires battant son pavillon soient versées à des intervalles n'excédant pas un mois et conformément aux dispositions des conventions collectives applicables.

2. Les gens de mer reçoivent un relevé mensuel des montants qui leur sont dus et de ceux qui leur ont été versés, sur lequel devront figurer les salaires, les paiements supplémentaires et le taux de change appliqué si les versements ont été effectués dans une monnaie ou à un taux distincts de ceux qui avaient été convenus.

3. Tout Membre exige de l'armateur qu'il prenne des mesures, telles que celles qui sont mentionnées au paragraphe 4 de la présente norme, pour donner aux gens de mer la possibilité de faire parvenir une partie ou l'intégralité de leurs rémunérations à leurs familles, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit.

4. Les mesures à prendre pour assurer que les gens de mer pourront faire parvenir leurs rémunérations à leurs familles sont notamment les suivantes:

- a) un système permettant aux gens de mer de demander, au moment de prendre leurs fonctions ou en cours d'emploi, qu'une partie de leurs salaires soit régulièrement versée à leurs familles, par virement bancaire ou par des moyens analogues;
- b) l'obligation que ces virements soient effectués en temps voulu et directement à la personne ou aux personnes désignées par les gens de mer.

5. Tout frais retenu pour le service visé aux paragraphes 3 et 4 de la présente norme doit être d'un montant raisonnable et, sauf dispositions contraires, le taux de change appliqué devra, conformément à la législation nationale, correspondre au taux courant du marché ou au taux officiel publié et ne pas être défavorable au marin.

6. Tout Membre qui adopte des lois ou règlements régissant les salaires des gens de mer doit dûment envisager d'appliquer les principes directeurs énoncés dans la partie B du code.

Principe directeur B2.2

Salaires

Principe directeur B2.2.1 – Définitions particulières

1. Aux fins du présent principe directeur:

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 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.

Leitlinie B2.2

Heuern

Leitlinie B2.2.1 – Besondere Begriffsbestimmungen

1. Im Sinne dieser Leitlinie bedeutet der Begriff:

- (a) *able seafarer* means any seafarer who is deemed competent to perform any duty which may be required of a rating serving in the deck department, other than the duties of a supervisory or specialist rating, or who is defined as such by national laws, regulations or practice, or by collective agreement;
- (b) *basic pay or wages* means the pay, however composed, for normal hours of work; it does not include payments for overtime worked, bonuses, allowances, paid leave or any other additional remuneration;
- (c) *consolidated wage* means a wage or salary which includes the basic pay and other pay-related benefits; a consolidated wage may include compensation for all overtime hours which are worked and all other pay-related benefits, or it may include only certain benefits in a partial consolidation;
- (d) *hours of work* means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;
- (e) *overtime* means time worked in excess of the normal hours of work.
- a) *matelot qualifié* désigne tout marin qui est jugé posséder la compétence professionnelle nécessaire pour remplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un matelot affecté au service du pont, autre que les tâches du personnel d'encadrement ou spécialisé, ou tout marin défini comme tel par la législation ou la pratique nationale ou en vertu d'une convention collective;
- b) *salaire ou solde de base* désigne la rémunération perçue, quels qu'en soient les éléments, pour une durée normale du travail, ce qui exclut le paiement des heures supplémentaires, les primes ou gratifications, allocations, congés payés et autres émoluments complémentaires;
- c) *salaire forfaitaire* désigne un salaire composé du salaire de base et d'autres prestations liées au salaire; le salaire forfaitaire peut inclure la rémunération de toutes les heures supplémentaires effectuées et toutes autres prestations liées au salaire, ou il peut n'inclure que certaines prestations dans le cas d'un forfait partiel;
- d) *durée du travail* désigne le temps durant lequel les gens de mer sont tenus de travailler pour le navire;
- e) *heures supplémentaires* désigne les heures de travail effectuées en sus de la durée normale du travail.
- 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.

Guideline B2.2.2 – Calculation and payment

Principe directeur B2.2.2 – Calcul et paiement

Leitlinie B2.2.2 – Berechnung und Zahlung

1. For seafarers whose remuneration includes separate compensation for overtime worked:

1. Pour les gens de mer qui reçoivent une rémunération séparée pour les heures supplémentaires effectuées:

1. Für Seeleute, deren Entgelt eine gesonderte Vergütung für geleistete Überstundenarbeit einschließt:

- (a) for the purpose of calculating wages, the normal hours of work at sea and in port should not exceed eight hours per day;
- (b) for the purpose of calculating overtime, the number of normal hours per week covered by the basic pay or wages should be prescribed by national laws or regulations, if not determined by collective agreements, but should not exceed 48 hours per week; collective agreements may provide for a different but not less favourable treatment;
- (c) the rate or rates of compensation for overtime, which should be not less than one and one-quarter times the basic pay or wages per hour, should be prescribed by national laws or regulations or by collective agreements, if applicable; and
- (d) records of all overtime worked should be maintained by the master, or a person assigned by the master, and endorsed by the seafarer at no greater than monthly intervals.
- a) la durée normale du travail à la mer et au port ne devrait pas, aux fins du calcul du salaire, être supérieure à huit heures par jour;
- b) aux fins du calcul des heures supplémentaires, la durée normale du travail par semaine, rémunérée par le salaire ou la solde de base, devrait être fixée par la législation nationale, pour autant qu'elle n'est pas fixée par des conventions collectives; elle ne devrait pas être supérieure à 48 heures; les conventions collectives peuvent prévoir un traitement différent mais non moins favorable;
- c) le taux ou les taux de rémunération des heures supplémentaires, qui devraient dans tous les cas être supérieurs d'au moins 25 pour cent au taux horaire du salaire ou de la solde de base, devraient être prescrits par la législation nationale ou par convention collective, selon le cas;
- d) le capitaine, ou une personne désignée par lui, devrait tenir un registre de toutes les heures supplémentaires effectuées; ce registre devrait être émarginé par le marin à intervalles ne dépassant pas un mois.
- 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. For seafarers whose wages are fully or partially consolidated:

- (a) the seafarers' employment agreement should specify clearly, where appropriate, the number of hours of work expected of the seafarer in return for this remuneration, and any additional allowances which might be due in addition to the consolidated wage, and in which circumstances;
- (b) where hourly overtime is payable for hours worked in excess of those covered by the consolidated wage, the hourly rate should be not less than one and one-quarter times the basic rate corresponding to the normal hours of work as defined in paragraph 1 of this Guideline; the same principle should be applied to the overtime hours included in the consolidated wage;
- (c) remuneration for that portion of the fully or partially consolidated wage representing the normal hours of work as defined in paragraph 1(a) of this Guideline should be no less than the applicable minimum wage; and
- (d) for seafarers whose wages are partially consolidated, records of all overtime worked should be maintained and endorsed as provided for in paragraph 1(d) of this Guideline.

3. National laws or regulations or collective agreements may provide for compensation for overtime or for work performed on the weekly day of rest and on public holidays by at least equivalent time off duty and off the ship or additional leave in lieu of remuneration or any other compensation so provided.

4. National laws and regulations adopted after consulting the representative shipowners' and seafarers' organizations or, as appropriate, collective agreements should take into account the following principles:

- (a) equal remuneration for work of equal value should apply to all seafarers employed on the same ship without discrimination based upon race, colour, sex, religion, political opinion, national extraction or social origin;
- (b) the seafarers' employment agreement specifying the applicable wages or wage rates should be carried on board the ship; information on the amount of wages or wage rates should be made available to each seafarer, either by providing at least one signed copy of the relevant information to the seafarer in a language which the seafarer understands, or by posting a copy of the

2. Pour les gens de mer dont le salaire est intégralement ou partiellement forfaitaire:

- a) le contrat d'engagement maritime devrait spécifier clairement, s'il y a lieu, le nombre d'heures de travail censées être effectuées par le marin pour la rémunération prévue, ainsi que toutes allocations supplémentaires qui pourraient lui être dues en sus du salaire forfaitaire et dans quels cas;
- b) lorsque des heures supplémentaires sont payables pour des heures de travail effectuées en sus des heures couvertes par le salaire forfaitaire, le taux horaire devrait être supérieur d'au moins 25 pour cent au taux horaire de base correspondant à la durée normale du travail telle que définie au paragraphe 1 du présent principe directeur; le même principe devrait être appliqué aux heures supplémentaires couvertes par le salaire forfaitaire;
- c) pour la partie du salaire intégralement ou partiellement forfaitaire qui correspond à la durée normale du travail, telle que définie au paragraphe 1 a) du présent principe directeur, la rémunération ne devrait pas être inférieure au salaire minimum applicable;
- d) pour les gens de mer dont le salaire est partiellement forfaitaire, des registres de toutes les heures supplémentaires effectuées devraient être tenus et émarqués comme prévu au paragraphe 1 d) du présent principe directeur.

3. La législation nationale ou les conventions collectives devraient prévoir que les heures supplémentaires ou le travail effectué le jour de repos hebdomadaire ou les jours fériés seront compensés par une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou par un congé supplémentaire en lieu et place d'une rémunération ou par toute autre compensation qu'elles pourraient prévoir.

4. La législation nationale adoptée après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer ou, selon le cas, les conventions collectives devraient tenir compte des principes suivants:

- a) le principe d'une rémunération égale pour un travail de valeur égale devrait être appliqué à tous les gens de mer travaillant sur le même navire, sans discrimination fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, les opinions politiques, l'ascendance nationale ou l'origine sociale;
- b) le contrat d'engagement maritime spécifiant le montant ou le taux des salaires devrait être disponible à bord; il faudrait tenir à la disposition du marin des informations sur le montant des salaires ou leurs taux en lui remettant au moins une copie signée de l'information correspondante dans une langue qu'il comprend, ou en plaçant une copie du contrat à un endroit accessible à l'équi-

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

- | | | |
|---|--|---|
| agreement in a place accessible to seafarers or by some other appropriate means; | page, ou par tout autre moyen approprié; | Kopie des Vertrags an einem der Besatzung zugänglichen Ort ausgehängt wird, oder durch andere geeignete Mittel; |
| (c) wages should be paid in legal tender; where appropriate, they may be paid by bank transfer, bank cheque, postal cheque or money order; | c) les salaires devraient être payés dans une monnaie ayant cours légal, le cas échéant par virement bancaire, chèque bancaire ou postal ou ordre de paiement; | c) die Heuern sollten in einer gesetzlichen Währung gezahlt werden; sie können gegebenenfalls durch Banküberweisung, Bankscheck, Postscheck oder Zahlungsanweisung gezahlt werden; |
| (d) on termination of engagement all remuneration due should be paid without undue delay; | d) à la fin de l'engagement, toute rémunération restant due devrait être payée sans délai indu; | d) bei Beendigung des Heuerverhältnisses sollte das gesamte fällige Entgelt ohne übermäßige Verzögerung ausgezahlt werden; |
| (e) adequate penalties or other appropriate remedies should be imposed by the competent authority where shipowners unduly delay, or fail to make, payment of all remuneration due; | e) des sanctions adéquates ou d'autres mesures appropriées devraient être prises par l'autorité compétente à l'encontre de tout armateur qui retarderait indûment ou n'effectuerait pas le paiement de toute rémunération due; | 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) wages should be paid directly to seafarers' designated bank accounts unless they request otherwise in writing; | f) les salaires devraient être versés directement sur le compte bancaire désigné par le marin, sauf s'il a demandé par écrit qu'il en soit autrement; | f) die Heuern sollten auf das von den Seeleuten angegebene Bankkonto eingezahlt werden, es sei denn, sie haben schriftlich einen anderen Wunsch geäußert; |
| (g) subject to subparagraph (h) of this paragraph, the shipowner should impose no limit on seafarers' freedom to dispose of their remuneration; | g) sous réserve des dispositions de l'alinéa h) du présent paragraphe, l'armateur ne devrait restreindre d'aucune manière la liberté du marin de disposer de son salaire; | g) vorbehaltlich Buchstabe h) dieses Absatzes sollte der Reeder die Verfügungsfreiheit der Seeleute über ihr Entgelt in keiner Weise einschränken; |
| (h) deduction from remuneration should be permitted only if: | h) les retenues sur salaires ne devraient être autorisées que si: | h) Abzüge vom Entgelt sollten nur dann gestattet sein, wenn: |
| (i) there is an express provision in national laws or regulations or in an applicable collective agreement and the seafarer has been informed, in the manner deemed most appropriate by the competent authority, of the conditions for such deductions; and | i) cela est expressément prévu par la législation nationale ou une convention collective applicable et le marin a été informé, de la façon que l'autorité compétente considère comme la plus appropriée, des conditions dans lesquelles ces retenues sont opérées; | 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) the deductions do not in total exceed the limit that may have been established by national laws or regulations or collective agreements or court decisions for making such deductions; | ii) elles ne dépassent pas au total la limite éventuellement établie par la législation nationale, les conventions collectives ou les décisions judiciaires; | 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) no deductions should be made from a seafarer's remuneration in respect of obtaining or retaining employment; | i) aucune retenue ne devrait être effectuée sur la rémunération du marin pour l'obtention ou la conservation d'un emploi; | i) vom Entgelt der Seeleute sollten keine Abzüge für die Erlangung oder Beibehaltung einer Beschäftigung vorgenommen werden; |
| (j) monetary fines against seafarers other than those authorized by national laws or regulations, collective agreements or other measures should be prohibited; | j) il devrait être interdit d'infliger aux gens de mer des amendes autres que celles autorisées par la législation nationale, les conventions collectives ou d'autres dispositions; | j) andere als nach den innerstaatlichen Rechtsvorschriften oder Gesamtarbeitsverträgen oder anderen Maßnahmen zulässige Geldstrafen gegen Seeleute sollten untersagt sein; |
| (k) the competent authority should have the power to inspect stores and services provided on board ship to ensure that fair and reasonable prices are applied for the benefit of the seafarers concerned; and | k) l'autorité compétente devrait être habilitée à inspecter les magasins et services disponibles à bord afin de s'assurer qu'ils pratiquent des prix justes et raisonnables dans l'intérêt des gens de mer concernés; | 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) to the extent that seafarers' claims for wages and other sums due in respect of their employment are not secured in accordance with the provisions of the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, such | l) les créances des travailleurs relatives à leurs salaires et autres sommes dues au titre de leur emploi, dans la mesure où elles ne sont pas garanties conformément à la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques | l) soweit Heuerforderungen der Seeleute und sonstige ihnen aufgrund ihrer Beschäftigung geschuldete Beträge nicht gemäß den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über Schiffspfandrechte und Schiffshypotheken, |

claims should be protected in accordance with the Protection of Workers' Claims (Employer's Insolvency) Convention, 1992 (No. 173).

5. Each Member should, after consulting with representative shipowners' and seafarers' organizations, have procedures to investigate complaints relating to any matter contained in this Guideline.

Guideline B2.2.3 – Minimum wages

1. Without prejudice to the principle of free collective bargaining, each Member should, after consulting representative shipowners' and seafarers' organizations, establish procedures for determining minimum wages for seafarers. Representative shipowners' and seafarers' organizations should participate in the operation of such procedures.

2. When establishing such procedures and in fixing minimum wages, due regard should be given to international labour standards concerning minimum wage fixing, as well as the following principles:

- (a) the level of minimum wages should take into account the nature of maritime employment, crewing levels of ships, and seafarers' normal hours of work; and
- (b) the level of minimum wages should be adjusted to take into account changes in the cost of living and in the needs of seafarers.

3. The competent authority should ensure:

- (a) by means of a system of supervision and sanctions, that wages are paid at not less than the rate or rates fixed; and
- (b) that any seafarers who have been paid at a rate lower than the minimum wage are enabled to recover, by an inexpensive and expeditious judicial or other procedure, the amount by which they have been underpaid.

Guideline B2.2.4 – Minimum monthly basic pay or wage figure for able seafarers

1. The basic pay or wages for a calendar month of service for an able seafarer should be no less than the amount periodically set by the Joint Maritime Commission or another body authorized by the Governing Body of the International Labour Office. Upon a decision of the Governing Body, the Director-General shall notify any revised amount to the Members of the Organization.

maritimes, devraient être protégées par un privilège, conformément à la convention (n° 173) sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992.

5. Tout Membre devrait, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer, instituer des procédures pour instruire les plaintes relatives à toutes questions couvertes par le présent principe directeur.

Principe directeur B2.2.3 – Salaires minima

1. Sans préjudice du principe de la libre négociation collective, tout Membre devrait établir, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer, des procédures de fixation des salaires minima pour les gens de mer. Les organisations représentatives des armateurs et des gens de mer devraient participer au fonctionnement de ces procédures.

2. En établissant de telles procédures et en fixant les salaires minima, il faudrait tenir dûment compte des normes internationales du travail relatives aux salaires minima ainsi que des principes suivants:

- a) le niveau des salaires minima devrait tenir compte de la nature de l'emploi maritime, des effectifs des navires et de la durée normale du travail des gens de mer;
- b) le niveau des salaires minima devrait être ajusté à l'évolution du coût de la vie et des besoins des gens de mer.

3. L'autorité compétente devrait s'assurer:

- a) au moyen d'un système de contrôle et de sanctions, que les salaires versés ne sont pas inférieurs aux taux établis;
- b) que tout marin qui a été rémunéré à un taux inférieur au taux minimum peut recouvrer, par une procédure judiciaire ou autre, accélérée et peu onéreuse, la somme qui lui reste due.

Principe directeur B2.2.4 – Montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés

1. Le salaire ou la solde de base pour un mois civil de service d'un matelot qualifié ne devrait pas être inférieur au montant établi périodiquement par la Commission paritaire maritime ou par un autre organe autorisé à le faire par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail. Sur décision du Conseil d'administration, le Directeur général notifiera toute révision du montant ainsi établi aux Membres de l'Organisation.

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 Seeschiffahrtsausschuss 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. Nothing in this Guideline should be deemed to prejudice arrangements agreed between shipowners or their organizations and seafarers' organizations with regard to the regulation of standard minimum terms and conditions of employment, provided such terms and conditions are recognized by the competent authority.

Regulation 2.3

Hours of work and hours of rest

Purpose: To ensure that seafarers have regulated hours of work or hours of rest

1. Each Member shall ensure that the hours of work or hours of rest for seafarers are regulated.

2. Each Member shall establish maximum hours of work or minimum hours of rest over given periods that are consistent with the provisions in the Code.

Standard A2.3

Hours of work and hours of rest

1. For the purpose of this Standard, the term:

- (a) *hours of work* means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;
- (b) *hours of rest* means time outside hours of work; this term does not include short breaks.

2. Each Member shall within the limits set out in paragraphs 5 to 8 of this Standard fix 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.

3. Each Member 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.

4. In determining the national standards, each Member shall take account of the danger posed by the fatigue of seafarers, especially those whose duties involve navigational safety and the safe and secure operation of the ship.

5. 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

2. Rien dans le présent principe directeur ne devrait être interprété comme affectant les accords entre les armateurs, ou leurs organisations, et les organisations de gens de mer en ce qui concerne la réglementation des conditions minimales d'emploi, sous réserve que ces conditions soient reconnues par l'autorité compétente.

Règle 2.3

Durée du travail ou du repos

Objet: assurer aux gens de mer une durée de travail ou de repos réglementée

1. Tout Membre veille à ce que la durée du travail ou du repos des gens de mer soit réglementée.

2. Tout Membre fixe un nombre maximal d'heures de travail ou un nombre minimal d'heures de repos sur une période donnée conformément aux dispositions du code.

Norme A2.3

Durée du travail ou du repos

1. Aux fins de la présente norme:

- a) *heures de travail* désigne le temps durant lequel le marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire;
- b) *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.

2. Dans les limites indiquées aux paragraphes 5 à 8 de la présente norme, tout Membre fixe soit le nombre maximal d'heures de travail qui ne doit pas être dépassé durant une période donnée, soit le nombre minimal d'heures de repos qui doit être accordé durant une période donnée.

3. Tout Membre 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 un Membre d'adopter des dispositions visant à autoriser ou à enregistrer une convention collective qui fixe les horaires normaux de travail des gens de mer sur une base qui ne soit pas moins favorable que ladite norme.

4. Pour définir les normes nationales, tout Membre prend en compte les dangers qu'entraîne une fatigue excessive des gens de mer, notamment de ceux dont les tâches ont une incidence sur la sécurité de la navigation et sur la sûreté et la sécurité de l'exploitation du navire.

5. Les limites des heures de travail ou de repos sont établies comme suit:

- a) le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser:
 - i) 14 heures par période de 24 heures;

2. Diese Leitlinie sollte nicht so ausgelegt werden, als würden dadurch Vereinbarungen zwischen den Reedern oder ihren Verbänden und den Seeleuteverbänden 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 im 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;

- | | | |
|---|--|--|
| <p>(ii) 72 hours in any seven-day period;</p> <p>or</p> <p>(b) minimum hours of rest shall not be less than:</p> <p>(i) ten hours in any 24-hour period; and</p> <p>(ii) 77 hours in any seven-day period.</p> <p>6. 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.</p> <p>7. 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.</p> <p>8. 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.</p> <p>9. 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 7 or 8 of this Standard are inadequate, the competent authority shall determine such provisions to ensure the seafarers concerned have sufficient rest.</p> <p>10. Each 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:</p> <p>(a) the schedule of service at sea and service in port; and</p> <p>(b) the maximum hours of work or the minimum hours of rest required by national laws or regulations or applicable collective agreements.</p> <p>11. The table referred to in paragraph 10 of this Standard shall be established in a standardized format in the working language or languages of the ship and in English.</p> <p>12. Each 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 paragraphs 5 to 11 inclusive of this Standard. The records shall be in a standardized format established by the competent authority taking into account any available guidelines of the International Labour Organization or shall be in any standard format prepared by the Organization. They shall be in the lan-</p> | <p>ii) 72 heures par période de sept jours;</p> <p>ou</p> <p>b) le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à:</p> <p>i) 10 heures par période de 24 heures;</p> <p>ii) 77 heures par période de sept jours.</p> <p>6. 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.</p> <p>7. Les rassemblements, les 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.</p> <p>8. Lorsqu'un marin est sur appel, par exemple lorsqu'un local de machines est sans présence humaine, il bénéficie d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale de son repos est perturbée par des appels.</p> <p>9. 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 7 et 8 de la présente norme, l'autorité compétente fixe les dispositions visant à assurer aux gens de mer un repos suffisant.</p> <p>10. Tout Membre exige 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:</p> <p>a) le programme du service à la mer et au port;</p> <p>b) le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation nationale ou les conventions collectives applicables.</p> <p>11. Le tableau visé au paragraphe 10 de la présente norme est établi selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en anglais.</p> <p>12. Tout Membre exige que des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer soient tenus pour qu'il soit possible de veiller au respect des paragraphes 5 à 11 de la présente norme. Ces registres suivent un modèle normalisé établi par l'autorité compétente compte tenu des directives disponibles de l'Organisation internationale du Travail ou tout modèle normalisé établi par l'Organisation. Ils sont dans les langues indiquées au para-</p> | <p>ii) 72 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen;</p> <p>oder</p> <p>b) die Mindestruhezeit darf nicht unterschreiten:</p> <p>i) 10 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden;</p> <p>ii) 77 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <p>a) den See- und Hafendienstplan;</p> <p>b) die Höchstarbeitszeit oder die Mindestruhezeit, die durch die innerstaatlichen Rechtsvorschriften oder durch geltende Gesamtarbeitsverträge vorgeschrieben wird.</p> <p>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.</p> <p>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</p> |
|---|--|--|

guages required by paragraph 11 of this Standard. The seafarers shall receive a copy of the records pertaining to them which shall be endorsed by the master, or a person authorized by the master, and by the seafarers.

13. Nothing in paragraphs 5 and 6 of this Standard shall prevent a 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 provisions of this Standard 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.

14. Nothing in this Standard 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. Accordingly, 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. 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.

graphe 11 de la présente norme. Le marin reçoit un exemplaire des inscriptions aux registres le concernant, qui doit être émarginé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin.

13. Rien dans les paragraphes 5 et 6 de la présente norme n'empêche un 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 dispositions de la présente norme mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congés compensatoires aux gens de mer de quart ou aux gens de mer travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée.

14. Rien dans la présente norme n'affecte le droit du capitaine d'un navire d'exiger d'un marin les heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison ou pour porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer. Le cas échéant, 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. 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.

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 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 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.

Guideline B2.3

Hours of work and hours of rest

Principe directeur B2.3

Durée du travail ou du repos

Leitlinie B2.3

Arbeitszeiten und Ruhezeiten

Guideline B2.3.1 – Young seafarers

1. At sea and in port the following provisions should apply to all young seafarers under the age of 18:

- (a) working hours should not exceed eight hours per day and 40 hours per week and overtime should be worked only where unavoidable for safety reasons;
- (b) sufficient time should be allowed for all meals, and a break of at least one hour for the main meal of the day should be assured; and
- (c) a 15-minute rest period as soon as possible following each two hours of continuous work should be allowed.

2. Exceptionally, the provisions of paragraph 1 of this Guideline need not be applied if:

Principe directeur B2.3.1 – Jeunes gens de mer

1. En mer comme au port, les dispositions ci-après devraient s'appliquer à tous les jeunes gens de mer de moins de 18 ans:

- a) l'horaire de travail ne devrait pas excéder huit heures par jour ni 40 heures par semaine et les intéressés ne devraient effectuer d'heures supplémentaires que lorsque cela est inévitable pour des raisons de sécurité;
- b) une pause suffisante devrait être accordée pour chacun des repas et une pause d'au moins une heure devrait être assurée pour prendre le repas principal;
- c) un repos de 15 minutes intervenant aussitôt que possible après la fin d'une période de travail de deux heures devrait être assuré.

2. A titre exceptionnel, les dispositions du paragraphe 1 du présent principe directeur pourront ne pas être appliquées lorsque:

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) they are impracticable for young seafarers in the deck, engine room and catering departments assigned to watchkeeping duties or working on a rostered shift-work system; or
- (b) the effective training of young seafarers in accordance with established programmes and schedules would be impaired.
3. Such exceptional situations should be recorded, with reasons, and signed by the master.
4. Paragraph 1 of this Guideline does not exempt young seafarers from the general obligation on all seafarers to work during any emergency as provided for in Standard A2.3, paragraph 14.
- a) il n'est pas possible de les concilier avec le service de quart des jeunes gens de mer à la passerelle, aux machines ou au service général ou lorsque le travail organisé par équipe ne le permet pas;
- b) la formation effective des jeunes gens de mer, selon des programmes et plans d'études établis, pourrait en être compromise.
3. De telles exceptions devraient être enregistrées, avec indication des motifs, et signées par le capitaine.
4. Le paragraphe 1 du présent principe directeur ne dispense pas les jeunes gens de mer de l'obligation générale, faite à l'ensemble des gens de mer, de travailler dans toute situation d'urgence, conformément aux dispositions du paragraphe 14 de la norme A2.3.
- 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 aufzeichnet 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.

Regulation 2.4**Entitlement to leave**

Purpose: To ensure that seafarers have adequate leave

1. Each Member shall require that seafarers employed on ships that fly its flag are given paid annual leave under appropriate conditions, in accordance with the provisions in the Code.

2. Seafarers shall be granted shore leave to benefit their health and well-being and consistent with the operational requirements of their positions.

Standard A2.4**Entitlement to leave**

1. Each Member shall adopt laws and regulations determining the minimum standards for annual leave for seafarers serving on ships that fly its flag, taking proper account of the special needs of seafarers with respect to such leave.

2. Subject to any collective agreement or laws or regulations providing for an appropriate method of calculation that takes account of the special needs of seafarers in this respect, the annual leave with pay entitlement shall be calculated on the basis of a minimum of 2.5 calendar days per month of employment. The manner in which the length of service is calculated shall be determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country. Justified absences from work shall not be considered as annual leave.

3. Any agreement to forgo the minimum annual leave with pay prescribed in this Standard, except in cases provided for by the competent authority, shall be prohibited.

Règle 2.4**Droit à un congé**

Objet: assurer aux gens de mer un congé approprié

1. Tout Membre exige que les gens de mer employés sur des navires battant son pavillon aient droit à un congé annuel rémunéré dans les conditions voulues, conformément aux dispositions du code.

2. Des permissions à terre sont accordées aux gens de mer dans un souci de santé et de bien-être, pour autant qu'elles soient compatibles avec les exigences pratiques de leur fonction.

Norme A2.4**Droit à un congé**

1. Tout Membre adopte une législation qui détermine les normes minimales de congé annuel applicables aux gens de mer engagés sur des navires battant son pavillon, en tenant dûment compte des besoins particuliers des gens de mer en matière de congé.

2. Sous réserve des dispositions de toute convention collective ou législation prévoyant un mode de calcul approprié tenant compte des besoins particuliers des gens de mer à cet égard, les congés payés annuels sont calculés sur la base d'un minimum de 2,5 jours civils par mois d'emploi. Le mode de calcul de la période de service est fixé par l'autorité compétente ou l'organisme approprié dans chaque pays. Les absences au travail justifiées ne sont pas comptées comme congé annuel.

3. Tout accord portant sur la renonciation au droit au congé payé annuel minimum défini dans la présente norme, sauf dans les cas prévus par l'autorité compétente, est interdit.

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.

Guideline B2.4

Entitlement to leave

Principe directeur B2.4

Droit à un congé

Leitlinie B2.4

Urlaubsanspruch

Guideline B2.4.1 – Calculation of entitlement

1. Under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country, service off-articles should be counted as part of the period of service.

2. Under conditions as determined by the competent authority or in an applicable collective agreement, absence from work to attend an approved maritime vocational training course or for such reasons as illness or injury or for maternity should be counted as part of the period of service.

3. The level of pay during annual leave should be at the seafarer's normal level of remuneration provided for by national laws or regulations or in the applicable seafarers' employment agreement. For seafarers employed for periods shorter than one year or in the event of termination of the employment relationship, entitlement to leave should be calculated on a pro-rata basis.

4. The following should not be counted as part of annual leave with pay:

- (a) public and customary holidays recognized as such in the flag State, whether or not they fall during the annual leave with pay;
- (b) periods of incapacity for work resulting from illness or injury or from maternity, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country;
- (c) temporary shore leave granted to a seafarer while under an employment agreement; and
- (d) compensatory leave of any kind, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.

Guideline B2.4.2 – Taking of annual leave

1. The time at which annual leave is to be taken should, unless it is fixed by regulation, collective agreement, arbitration award or other means consistent with national practice, be determined by the shipowner after consultation and, as far as possible, in agreement with the seafarers concerned or their representatives.

2. Seafarers should in principle have the right to take annual leave in the place with which they have a substantial connection, which would normally be the same as the place to which they are entitled to be repatriated. Seafarers should not be required

Principe directeur B2.4.1 – Calcul des droits

1. Dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays, toute période de service effectuée en dehors du contrat d'engagement maritime devrait être comptée dans la période de service.

2. Dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou fixées dans une convention collective applicable, les absences au travail pour participer à un cours agréé de formation professionnelle maritime ou pour des motifs tels qu'une maladie ou un accident, ou pour cause de maternité, devraient être comptées dans la période de service.

3. Le niveau de rémunération pendant le congé annuel devrait être celui de la rémunération normale du marin telle qu'établie par la législation nationale ou le contrat d'engagement maritime applicable. Dans le cas des gens de mer employés pour des périodes de moins d'une année ou en cas de cessation de la relation de travail, la rémunération du congé devrait être calculée au prorata.

4. Ne devraient pas être comptés dans le congé payé annuel:

- a) les jours fériés officiels et coutumiers reconnus comme tels dans l'Etat du pavillon, qu'ils se situent ou non dans la période de congé payé annuel;
- b) les périodes d'incapacité de travail résultant de maladies ou d'accidents, ou pour cause de maternité, dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays;
- c) les permissions à terre temporaires accordées aux gens de mer pendant le contrat d'engagement;
- d) les congés compensatoires de toute nature, dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays.

Principe directeur B2.4.2 – Prise du congé annuel

1. L'époque à laquelle le congé sera pris devrait être déterminée par l'armateur après consultation et, dans la mesure du possible, avec l'accord des gens de mer intéressés ou de leurs représentants, à moins qu'elle ne soit fixée par voie réglementaire, par convention collective, par sentence arbitrale ou de toute autre manière conforme à la pratique nationale.

2. Les gens de mer devraient en principe avoir le droit de prendre leur congé annuel à l'endroit où ils ont des attaches effectives, c'est-à-dire en général au lieu vers lequel ils ont le droit d'être rapatriés. Les gens de mer ne devraient pas être tenus, sans leur

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. Seeleute

without their consent to take annual leave due to them in another place except under the provisions of a seafarers' employment agreement or of national laws or regulations.

3. If seafarers are required to take their annual leave from a place other than that permitted by paragraph 2 of this Guideline, they should be entitled to free transportation to the place where they were engaged or recruited, whichever is nearer their home; subsistence and other costs directly involved should be for the account of the shipowner; the travel time involved should not be deducted from the annual leave with pay due to the seafarer.

4. A seafarer taking annual leave should be recalled only in cases of extreme emergency and with the seafarer's consent.

Guideline B2.4.3 – Division and accumulation

1. The division of the annual leave with pay into parts, or the accumulation of such annual leave due in respect of one year together with a subsequent period of leave, may be authorized by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.

2. Subject to paragraph 1 of this Guideline and unless otherwise provided in an agreement applicable to the shipowner and the seafarer concerned, the annual leave with pay recommended in this Guideline should consist of an uninterrupted period.

Guideline B2.4.4 – Young seafarers

1. Special measures should be considered with respect to young seafarers under the age of 18 who have served six months or any other shorter period of time under a collective agreement or seafarers' employment agreement without leave on a foreign-going ship which has not returned to their country of residence in that time, and will not return in the subsequent three months of the voyage. Such measures could consist of their repatriation at no expense to themselves to the place of original engagement in their country of residence for the purpose of taking any leave earned during the voyage.

Regulation 2.5

Repatriation

Purpose: To ensure that seafarers are able to return home

consentement, de prendre le congé annuel qui leur est dû à un endroit autre, sauf en application des dispositions du contrat d'engagement maritime ou de la législation nationale.

3. Les gens de mer qui sont obligés de prendre leur congé annuel alors qu'ils se trouvent à un endroit autre que le lieu autorisé au paragraphe 2 du présent principe directeur devraient avoir droit au transport gratuit jusqu'au lieu le plus proche de leur domicile, qu'il s'agisse du lieu d'engagement ou du lieu de recrutement; leurs frais d'entretien et les autres frais en rapport direct avec ce voyage devraient être à la charge de l'armateur, et le temps de voyage ne devrait pas être déduit du congé payé annuel qui leur est dû.

4. Les gens de mer en congé annuel ne devraient être rappelés que dans les cas d'extrême urgence et avec leur accord.

Principe directeur B2.4.3 – Fractionnement et cumul

1. Le fractionnement du congé payé annuel ou le cumul du congé acquis au cours d'une année avec un congé ultérieur peut être autorisé par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 1 du présent principe directeur, et à moins qu'il n'en soit convenu autrement par un accord liant l'armateur et les gens de mer intéressés, le congé payé annuel recommandé dans le présent principe directeur devrait consister en une période ininterrompue.

Principe directeur B2.4.4 – Jeunes gens de mer

1. Des mesures particulières devraient être envisagées pour tout marin de moins de 18 ans qui a servi pendant six mois, ou toute autre durée inférieure en application d'une convention collective ou d'un contrat d'engagement maritime, sans congé à bord d'un navire allant à l'étranger, qui n'est pas retourné dans le pays où il a son domicile durant cette période et n'y retournera pas durant les trois mois de voyage suivants. Ces mesures pourraient consister à lui donner le droit d'être rapatrié, sans frais pour lui-même, au lieu de son engagement d'origine dans le pays de son domicile afin qu'il puisse prendre les congés accumulés pendant le voyage.

Règle 2.5

Rapatriement

Objet: assurer aux gens de mer la possibilité de rentrer chez eux

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 antreten 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 Heimschaffung 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. Seafarers have a right to be repatriated at no cost to themselves in the circumstances and under the conditions specified in the Code.

2. Each Member shall require ships that fly its flag to provide financial security to ensure that seafarers are duly repatriated in accordance with the Code.

Standard A2.5

Repatriation

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are entitled to repatriation in the following circumstances:

- (a) if the seafarers' employment agreement expires while they are abroad;
- (b) when the seafarers' employment agreement is terminated:
 - (i) by the shipowner; or
 - (ii) by the seafarer for justified reasons; and also
- (c) when the seafarers are no longer able to carry out their duties under their employment agreement or cannot be expected to carry them out in the specific circumstances.

2. Each Member shall ensure that there are appropriate provisions in its laws and regulations or other measures or in collective bargaining agreements, prescribing:

- (a) the circumstances in which seafarers are entitled to repatriation in accordance with paragraph 1(b) and (c) of this Standard;
- (b) the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation – such periods to be less than 12 months; and
- (c) the precise entitlements to be accorded by shipowners for repatriation, including those relating to the destinations of repatriation, the mode of transport, the items of expense to be covered and other arrangements to be made by shipowners.

3. Each Member shall prohibit shipowners from requiring that seafarers make an advance payment towards the cost of repatriation at the beginning of their employment, and also from recovering the cost of repatriation from the seafarers' wages or other entitlements except where the seafarer has been found, in accordance with national laws or regulations or other measures or applicable collective bargaining agreements, to be in serious default of the seafarer's employment obligations.

1. Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés sans frais pour eux-mêmes dans les cas et dans les conditions spécifiés dans le code.

2. Tout Membre exige des navires battant son pavillon qu'ils fournissent une garantie financière en vue d'assurer que les gens de mer sont dûment rapatriés, conformément au code.

Norme A2.5

Rapatriement

1. Tout Membre veille à ce que les gens de mer embarqués sur des navires battant son pavillon aient le droit d'être rapatriés dans les cas suivants:

- a) lorsque le contrat d'engagement maritime expire alors que les intéressés se trouvent à l'étranger;
- b) lorsque le contrat d'engagement maritime est dénoncé:
 - i) par l'armateur; ou
 - ii) par le marin pour des raisons justifiées;
- c) lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières.

2. Tout Membre veille à ce que des dispositions appropriées soient prévues dans sa législation ou d'autres mesures ou dans les conventions collectives, prescrivant:

- a) les cas dans lesquels les gens de mer ont le droit d'être rapatriés, conformément au paragraphe 1 b) et c) de la présente norme;
- b) la durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement; ces périodes doivent être inférieures à douze mois;
- c) le détail des droits devant être octroyés par l'armateur en matière de rapatriement, y compris les destinations du rapatriement, le mode de transport, les dépenses devant être prises en charge et autres dispositions qu'il lui incombe de prendre.

3. Tout Membre doit interdire à l'armateur d'exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement et, également, de recouvrer auprès du marin les frais de rapatriement sur son salaire ou ses autres droits, sauf si l'intéressé a été reconnu, conformément à la législation nationale, à d'autres dispositions ou aux conventions collectives applicables, coupable d'un manquement grave aux obligations de son emploi.

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

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 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. National laws and regulations shall not prejudice any right of the shipowner to recover the cost of repatriation under third-party contractual arrangements.

5. If a shipowner fails to make arrangements for or to meet the cost of repatriation of seafarers who are entitled to be repatriated:

(a) the competent authority of the Member whose flag the ship flies shall arrange for repatriation of the seafarers concerned; if it fails to do so, the State from which the seafarers are to be repatriated or the State of which they are a national may arrange for their repatriation and recover the cost from the Member whose flag the ship flies;

(b) costs incurred in repatriating seafarers shall be recoverable from the shipowner by the Member whose flag the ship flies;

(c) the expenses of repatriation shall in no case be a charge upon the seafarers, except as provided for in paragraph 3 of this Standard.

6. Taking into account applicable international instruments, including the International Convention on Arrest of Ships, 1999, a Member which has paid the cost of repatriation pursuant to this Code may detain, or request the detention of, the ships of the shipowner concerned until the reimbursement has been made in accordance with paragraph 5 of this Standard.

7. Each Member shall facilitate the repatriation of seafarers serving on ships which call at its ports or pass through its territorial or internal waters, as well as their replacement on board.

8. In particular, a Member shall not refuse the right of repatriation to any seafarer because of the financial circumstances of a shipowner or because of the shipowner's inability or unwillingness to replace a seafarer.

9. Each Member shall require that ships that fly its flag carry and make available to seafarers a copy of the applicable national provisions regarding repatriation written in an appropriate language.

Guideline B2.5

Repatriation

Guideline B2.5.1 – Entitlement

1. Seafarers should be entitled to repatriation:

4. La législation nationale ne doit pas faire obstacle au droit de l'armateur de recouvrer le coût du rapatriement au titre d'arrangements contractuels avec des tiers.

5. Si un armateur omet de prendre des dispositions pour le rapatriement d'un marin qui y a droit ou d'en assumer les frais:

a) l'autorité compétente de l'Etat du pavillon organise le rapatriement du marin; si elle omet de le faire, l'Etat à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'Etat dont il est ressortissant peuvent organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès de l'Etat du pavillon;

b) l'Etat du pavillon pourra recouvrer auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin;

c) les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans les conditions prévues au paragraphe 3 de la présente norme.

6. En tenant compte des instruments internationaux applicables, y compris la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, un Membre qui a payé le coût du rapatriement conformément aux dispositions du code peut immobiliser les navires de l'armateur concerné, ou demander leur immobilisation, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué conformément aux dispositions du paragraphe 5 de la présente norme.

7. Tout Membre facilite le rapatriement des gens de mer qui servent sur des navires faisant escale dans ses ports ou traversant ses eaux territoriales ou intérieures, ainsi que leur remplacement à bord.

8. En particulier, un Membre ne doit pas refuser à un marin le droit d'être rapatrié du fait de la situation financière d'un armateur ou au motif que celui-ci est dans l'impossibilité ou refuse de remplacer l'intéressé.

9. Tout Membre exige que, sur les navires battant son pavillon, une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement soit détenue et mise à la disposition des gens de mer, dans la langue qui convient.

Principe directeur B2.5

Rapatriement

Principe directeur B2.5.1 – Conditions des droits au rapatriement

1. Tout marin devrait avoir le droit d'être rapatrié:

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.

Leitlinie B2.5

Heimschaffung

Leitlinie B2.5.1 – Ansprüche

1. Seeleute sollten Anspruch auf Heimschaffung haben:

- | | | |
|--|---|---|
| <p>(a) in the case covered by Standard A2.5, paragraph 1(a), upon the expiry of the period of notice given in accordance with the provisions of the seafarers' employment agreement;</p> | <p>a) dans le cas prévu au paragraphe 1 a) de la norme A2.5, à la fin de la période de préavis donné conformément aux dispositions du contrat d'engagement maritime;</p> | <p>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;</p> |
| <p>(b) in the cases covered by Standard A2.5, paragraph 1(b) and (c):</p> | <p>b) dans les cas prévus au paragraphe 1 b) et c) de la norme A2.5:</p> | <p>b) in den Fällen, die in der Norm A2.5 Absatz 1 Buchstabe b) und c) geregelt sind:</p> |
| <p>(i) in the event of illness or injury or other medical condition which requires their repatriation when found medically fit to travel;</p> | <p>i) en cas de maladie ou d'accident ou pour une autre raison d'ordre médical qui exige le rapatriement du marin quand il est reconnu médicalement en état de voyager;</p> | <p>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;</p> |
| <p>(ii) in the event of shipwreck;</p> | <p>ii) en cas de naufrage;</p> | <p>ii) im Fall eines Schiffbruchs;</p> |
| <p>(iii) in the event of the shipowner not being able to continue to fulfil their legal or contractual obligations as an employer of the seafarers by reason of insolvency, sale of ship, change of ship's registration or any other similar reason;</p> | <p>iii) quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis-à-vis du marin pour cause d'insolvabilité, de vente du navire, de changement d'immatriculation du navire, ou pour toute autre raison analogue;</p> | <p>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;</p> |
| <p>(iv) in the event of a ship being bound for a war zone, as defined by national laws or regulations or seafarers' employment agreements, to which the seafarer does not consent to go; and</p> | <p>iv) quand un navire fait route vers une zone de guerre, telle que définie par la législation nationale ou le contrat d'engagement maritime, où le marin n'accepte pas de se rendre;</p> | <p>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;</p> |
| <p>(v) in the event of termination or interruption of employment in accordance with an industrial award or collective agreement, or termination of employment for any other similar reason.</p> | <p>v) en cas de cessation ou de suspension de l'emploi du marin conformément à une sentence arbitrale ou à une convention collective, ou en cas de cessation de l'emploi pour toute autre raison similaire.</p> | <p>v) falls das Arbeitsverhältnis gemäß einem Schiedsspruch oder einem Gesamtarbeitsvertrag beendet oder unterbrochen wird oder das Arbeitsverhältnis aus irgendeinem anderen ähnlichen Grund beendet wird.</p> |
-
- | | | |
|---|---|---|
| <p>2. In determining the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation, in accordance with this Code, account should be taken of factors affecting the seafarers' working environment. Each Member should seek, wherever possible, to reduce these periods in the light of technological changes and developments and might be guided by any recommendations made on the matter by the Joint Maritime Commission.</p> | <p>2. Pour fixer les durées maximales des périodes d'embarquement au terme desquelles le marin a droit au rapatriement, conformément au présent code, il faudrait tenir compte des facteurs qui affectent le milieu de travail du marin. Tout Membre devrait, dans toute la mesure possible, s'efforcer de réduire ces durées en fonction des changements et évolutions de la technologie et pourrait s'inspirer des recommandations de la Commission paritaire maritime en la matière.</p> | <p>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.</p> |
|---|---|---|
-
- | | | |
|---|---|--|
| <p>3. The costs to be borne by the shipowner for repatriation under Standard A2.5 should include at least the following:</p> | <p>3. En application de la norme A2.5, les frais à la charge de l'armateur en cas de rapatriement devraient inclure au moins:</p> | <p>3. Die vom Reeder zu tragenden Kosten der Heimschaffung nach der Norm A2.5 sollten mindestens Folgendes umfassen:</p> |
| <p>(a) passage to the destination selected for repatriation in accordance with paragraph 6 of this Guideline;</p> | <p>a) le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement, conformément au paragraphe 6 du présent principe directeur;</p> | <p>a) die Beförderung zu dem gemäß Absatz 6 dieser Leitlinie für die Heimschaffung ausgewählten Bestimmungsort;</p> |
| <p>(b) accommodation and food from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination;</p> | <p>b) le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement;</p> | <p>b) die Unterbringung und Verpflegung der Seeleute in der Zeit vom Verlassen des Schiffes bis zu ihrer Ankunft am Bestimmungsort der Heimschaffung;</p> |
| <p>(c) pay and allowances from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination, if provided for by national laws or regulations or collective agreements;</p> | <p>c) la rémunération et les indemnités depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement si cela est prévu par la législation nationale ou par les conventions collectives;</p> | <p>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;</p> |

- | | | |
|--|---|---|
| <p>(d) transportation of 30 kg of the seafarers' personal luggage to the repatriation destination; and</p> <p>(e) medical treatment when necessary until the seafarers are medically fit to travel to the repatriation destination.</p> <p>4. Time spent awaiting repatriation and repatriation travel time should not be deducted from paid leave accrued to the seafarers.</p> <p>5. Shipowners should be required to continue to cover the costs of repatriation until the seafarers concerned are landed at a destination prescribed pursuant to this Code or are provided with suitable employment on board a ship proceeding to one of those destinations.</p> <p>6. Each Member should require that shipowners take responsibility for repatriation arrangements by appropriate and expeditious means. The normal mode of transport should be by air. The Member should prescribe the destinations to which seafarers may be repatriated. The destinations should include the countries with which seafarers may be deemed to have a substantial connection including:</p> <p>(a) the place at which the seafarer agreed to enter into the engagement;</p> <p>(b) the place stipulated by collective agreement;</p> <p>(c) the seafarer's country of residence; or</p> <p>(d) such other place as may be mutually agreed at the time of engagement.</p> <p>7. Seafarers should have the right to choose from among the prescribed destinations the place to which they are to be repatriated.</p> <p>8. The entitlement to repatriation may lapse if the seafarers concerned do not claim it within a reasonable period of time to be defined by national laws or regulations or collective agreements.</p> | <p>d) le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement;</p> <p>e) le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.</p> <p>4. Le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne devraient pas être déduits des congés payés que le marin a acquis.</p> <p>5. L'armateur devrait continuer de supporter les frais de rapatriement jusqu'à ce que le marin soit débarqué à une destination fixée conformément au présent code, ou jusqu'à ce qu'il obtienne un emploi convenable à bord d'un navire se rendant à l'une de ces destinations.</p> <p>6. Tout Membre devrait prévoir que l'armateur aura la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides. Le transport aérien devrait être le mode normal de transport. Le Membre devrait prescrire les destinations vers lesquelles les gens de mer peuvent être rapatriés. Ces destinations devraient comprendre les pays avec lesquels les gens de mer seront réputés avoir des attaches effectives, y compris:</p> <p>a) le lieu où le marin a accepté de s'engager;</p> <p>b) le lieu stipulé par convention collective;</p> <p>c) le pays de résidence du marin;</p> <p>d) tout autre lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.</p> <p>7. Le marin devrait avoir le droit de choisir, parmi les destinations prescrites, le lieu vers lequel il doit être rapatrié.</p> <p>8. Le droit au rapatriement peut expirer si le marin intéressé ne le revendique pas dans un délai raisonnable défini par la législation nationale ou les conventions collectives.</p> | <p>d) die Beförderung von 30 Kilogramm persönlichem Gepäck der Seeleute bis zum Bestimmungsort der Heimschaffung;</p> <p>e) ärztliche Behandlung, falls erforderlich, bis die Seeleute aus ärztlicher Sicht in der Lage sind, zu dem Bestimmungsort der Heimschaffung zu reisen.</p> <p>4. Die Wartezeit bis zur Heimschaffung und die Dauer der Heimschaffungsreise sollten nicht von dem den Seeleuten zustehenden bezahlten Urlaub abgezogen werden.</p> <p>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 angelangt sind oder ihnen eine angemessene Beschäftigung an Bord eines Schiffes verschafft wird, das sich nach einem dieser vorgesehenen Bestimmungshäfen begibt.</p> <p>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:</p> <p>a) der Ort, an dem die Seeleute sich bereit erklärt haben, das Arbeitsverhältnis einzugehen;</p> <p>b) der durch Gesamtarbeitsvertrag festgesetzte Ort;</p> <p>c) das Land des Wohnorts der Seeleute; oder</p> <p>d) jeder andere zum Zeitpunkt der Einstellung einvernehmlich vereinbarte Ort.</p> <p>7. Die Seeleute sollten das Recht haben, aus den vorgeschriebenen Bestimmungsorten den Ort auszuwählen, nach dem sie heimgeschafft werden sollen.</p> <p>8. Der Anspruch auf Heimschaffung kann erlöschen, wenn die betreffenden Seeleute ihn nicht innerhalb einer angemessenen Frist, die durch die innerstaatlichen Rechtsvorschriften oder durch die Gesamtarbeitsverträge festzusetzen ist, geltend machen.</p> |
|--|---|---|

Guideline B2.5.2 – Implementation by Members

1. Every possible practical assistance should be given to a seafarer stranded in a foreign port pending repatriation and in the event of delay in the repatriation of the seafarer, the competent authority in the foreign port should ensure that the consular or local representative of the flag State and the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate, is informed immediately.

Principe directeur B2.5.2 – Mise en œuvre par les Membres

1. Toute l'assistance pratique possible devrait être apportée au marin resté dans un port étranger en attendant son rapatriement et, lorsqu'il tarde à être rapatrié, l'autorité compétente du port étranger devrait veiller à ce que le représentant consulaire ou le représentant local de l'Etat du pavillon et de l'Etat dont le marin est ressortissant ou de l'Etat où il réside en soient informés immédiatement.

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. Each Member should have regard to whether proper provision is made:

(a) for the return of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port for reasons for which they are not responsible:

(i) to the port at which the seafarer concerned was engaged; or

(ii) to a port in the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate; or

(iii) to another port agreed upon between the seafarer and the master or shipowner, with the approval of the competent authority or under other appropriate safeguards;

(b) for medical care and maintenance of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port in consequence of sickness or injury incurred in the service of the ship and not due to their own wilful misconduct.

3. If, after young seafarers under the age of 18 have served on a ship for at least four months during their first foreign-going voyage, it becomes apparent that they are unsuited to life at sea, they should be given the opportunity of being repatriated at no expense to themselves from the first suitable port of call in which there are consular services of the flag State, or the State of nationality or residence of the young seafarer. Notification of any such repatriation, with the reasons therefor, should be given to the authority which issued the papers enabling the young seafarers concerned to take up seagoing employment.

Regulation 2.6

Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

Purpose: To ensure that seafarers are compensated when a ship is lost or has foundered

1. Seafarers are entitled to adequate compensation in the case of injury, loss or unemployment arising from the ship's loss or foundering.

Standard A2.6

Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

1. Each Member shall make rules ensuring that, in every case of loss or foundering

2. Tout Membre devrait en particulier s'assurer que des arrangements satisfaisants existent:

a) pour que tout marin employé sur un navire battant pavillon d'un pays étranger soit rapatrié lorsqu'il est débarqué dans un port étranger pour une cause dont il n'est pas responsable:

i) soit vers le port d'engagement;

ii) soit vers un port de l'Etat dont il est ressortissant ou de l'Etat où il réside, selon le cas;

iii) soit vers tout autre port fixé par accord entre l'intéressé et le capitaine ou l'armateur, avec l'approbation de l'autorité compétente ou sous réserve d'autres garanties appropriées;

b) pour que tout marin employé sur un navire battant pavillon d'un pays étranger reçoive des soins médicaux et des prestations d'entretien lorsqu'il est débarqué dans un port étranger en raison d'une maladie ou d'un accident survenu, sans faute intentionnelle de sa part, au service du navire.

3. S'il apparaît qu'après avoir servi sur un navire pendant au moins quatre mois au cours de son premier voyage à l'étranger un marin de moins de 18 ans n'est pas apte à la vie en mer, il devrait avoir la possibilité d'être rapatrié, sans frais pour lui-même, du premier port de relâche qui s'y prête dans lequel se trouvent des services consulaires de l'Etat du pavillon du navire ou de l'Etat dont le jeune marin est ressortissant ou de l'Etat où il réside. Le rapatriement effectué dans les conditions ci-dessus ainsi que ses raisons devraient être notifiés aux autorités qui ont délivré le document ayant permis au jeune marin d'embarquer.

Règle 2.6

Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

Objet: assurer que les gens de mer seront indemnisés en cas de perte du navire ou de naufrage

1. Les gens de mer ont droit à une indemnisation adéquate en cas de lésion, perte ou chômage découlant de la perte du navire ou du naufrage.

Norme A2.6

Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

1. Tout Membre prend des dispositions pour que, en cas de perte du navire ou de

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.

Regel 2.6

Entschädigung für 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 für Seeleute bei Schiffsverlust oder Schiffbruch

1. Jedes Mitglied hat Regelungen zu treffen, durch die sichergestellt ist, dass in

of any ship, the shipowner shall pay to each seafarer on board an indemnity against unemployment resulting from such loss or foundering.

2. The rules referred to in paragraph 1 of this Standard shall be without prejudice to any other rights a seafarer may have under the national law of the Member concerned for losses or injuries arising from a ship's loss or foundering.

Guideline B2.6

Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

Guideline B2.6.1 – Calculation of indemnity against unemployment

1. The indemnity against unemployment resulting from a ship's foundering or loss should be paid for the days during which the seafarer remains in fact unemployed at the same rate as the wages payable under the employment agreement, but the total indemnity payable to any one seafarer may be limited to two months' wages.

2. Each Member should ensure that seafarers have the same legal remedies for recovering such indemnities as they have for recovering arrears of wages earned during the service.

Regulation 2.7

Manning levels

Purpose: To ensure that seafarers work on board ships with sufficient personnel for the safe, efficient and secure operation of the ship

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers employed on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security under all conditions, taking into account concerns about seafarer fatigue and the particular nature and conditions of the voyage.

Standard A2.7

Manning levels

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security. Every ship shall be manned by a crew that is adequate, in terms of size and qualifications, to ensure the safety and security of the ship and its personnel, under all operating conditions, in accordance with the minimum safe manning document or an equivalent issued by

naufnage, l'armateur paie à chaque marin à bord une indemnité pour faire face au chômage résultant de la perte ou du naufrage.

2. Les dispositions du paragraphe 1 de la présente norme sont sans préjudice des autres droits que les gens de mer peuvent avoir en vertu de la législation nationale du Membre concerné en cas de pertes ou de lésions découlant de la perte du navire ou du naufrage.

Principe directeur B2.6

Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

Principe directeur B2.6.1 – Calcul de l'indemnité de chômage

1. L'indemnité due pour le chômage résultant de la perte du navire ou du naufrage devrait être payée pour tous les jours de la période effective de chômage du marin au taux du salaire payable en vertu du contrat d'engagement, mais le montant total de l'indemnité payable à chaque marin pourra être limité à deux mois de salaire.

2. Tout Membre devrait veiller à ce que les gens de mer puissent avoir recours, pour le recouvrement de ces indemnités, aux mêmes procédures légales que pour le recouvrement des arriérés de salaires gagnés pendant le service.

Règle 2.7

Effectifs

Objet: faire en sorte que les gens de mer travaillent à bord de navires dotés d'effectifs suffisants pour assurer la sécurité, l'efficacité et la sûreté de l'exploitation des navires

1. Tout Membre exige que tous les navires battant son pavillon soient dotés d'un nombre suffisant de gens de mer employés à bord pour assurer la sécurité et l'efficacité de l'exploitation du navire, l'attention nécessaire étant accordée à la sûreté, quelles que soient les circonstances, compte tenu du souci d'éviter une trop grande fatigue aux gens de mer ainsi que de la nature et des conditions particulières du voyage.

Norme A2.7

Effectifs

1. Tout Membre exige que tous les navires battant son pavillon aient à bord des effectifs suffisants pour assurer la sécurité et l'efficacité de l'exploitation des navires, l'attention nécessaire étant accordée à la sûreté. Tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant, en nombre et en qualité, pour assurer la sécurité et la sûreté du navire et de son personnel, quelles que soient les conditions d'exploitation, conformément au document spécifiant les effectifs minima

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 für 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 Monatssteuer beschränkt werden.

2. Jedes Mitglied sollte sicherstellen, 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

the competent authority, and to comply with the standards of this Convention.

2. When determining, approving or revising manning levels, the competent authority shall take into account the need to avoid or minimize excessive hours of work to ensure sufficient rest and to limit fatigue, as well as the principles in applicable international instruments, especially those of the International Maritime Organization, on manning levels.

3. When determining manning levels, the competent authority shall take into account all the requirements within Regulation 3.2 and Standard A3.2 concerning food and catering.

Guideline B2.7

Manning levels

Guideline B2.7.1 – Dispute settlement

1. Each Member should maintain, or satisfy itself that there is maintained, efficient machinery for the investigation and settlement of complaints or disputes concerning the manning levels on a ship.

2. Representatives of shipowners' and seafarers' organizations should participate, with or without other persons or authorities, in the operation of such machinery.

Regulation 2.8

Career and skill development and opportunities for seafarers' employment

Purpose: To promote career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Each Member shall have national policies to promote employment in the maritime sector and to encourage career and skill development and greater employment opportunities for seafarers domiciled in its territory.

Standard A2.8

Career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Each Member shall have national policies that encourage career and skill development and employment opportunities for seafarers, in order to provide the maritime sector with a stable and competent workforce.

de sécurité ou à tout autre document équivalent établi par l'autorité compétente, et pour satisfaire aux normes de la présente convention.

2. Pour déterminer, approuver ou réviser les effectifs d'un navire, l'autorité compétente tient compte de la nécessité d'éviter ou de restreindre une durée du travail excessive afin d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue, ainsi que des principes énoncés à ce sujet dans les instruments internationaux applicables, notamment ceux de l'Organisation maritime internationale.

3. Lorsqu'elle détermine les effectifs, l'autorité compétente tient compte de toutes les prescriptions de la règle 3.2 et de la norme A3.2 concernant l'alimentation et le service de table.

Principe directeur B2.7

Effectifs

Principe directeur B2.7.1 – Règlement des différends

1. Tout Membre devrait instituer ou vérifier qu'il existe un mécanisme efficace pour instruire et régler les plaintes ou différends relatifs aux effectifs d'un navire.

2. Des représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer devraient participer, avec ou sans d'autres personnes ou autorités, au fonctionnement de ce mécanisme.

Règle 2.8

Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer

Objet: promouvoir le développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que les possibilités d'emploi des gens de mer

1. Tout Membre doit avoir des politiques nationales visant à promouvoir l'emploi dans le secteur maritime et à encourager l'organisation des carrières et le développement des aptitudes professionnelles ainsi que l'amélioration des possibilités d'emploi des gens de mer domiciliés sur son territoire.

Norme A2.8

Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer

1. Tout Membre doit avoir des politiques nationales propres à encourager le développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que les possibilités d'emploi des gens de mer, afin que le secteur maritime soit pourvu d'une main-d'œuvre stable et compétente.

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 so weit 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 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 von 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. The aim of the policies referred to in paragraph 1 of this Standard shall be to help seafarers strengthen their competencies, qualifications and employment opportunities.

3. Each Member shall, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, establish clear objectives for the vocational guidance, education and training of seafarers whose duties on board ship primarily relate to the safe operation and navigation of the ship, including on-going training.

Guideline B2.8

Career and skill development and employment opportunities for seafarers

Guideline B2.8.1 – Measures to promote career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Measures to achieve the objectives set out in Standard A2.8 might include:

- (a) agreements providing for career development and skills training with a shipowner or an organization of shipowners; or
- (b) arrangements for promoting employment through the establishment and maintenance of registers or lists, by categories, of qualified seafarers; or
- (c) promotion of opportunities, both on board and ashore, for further training and education of seafarers to provide for skill development and portable competencies in order to secure and retain decent work, to improve individual employment prospects and to meet the changing technology and labour market conditions of the maritime industry.

Guideline B2.8.2 – Register of seafarers

1. Where registers or lists govern the employment of seafarers, these registers or lists should include all occupational categories of seafarers in a manner determined by national law or practice or by collective agreement.

2. Seafarers on such a register or list should have priority of engagement for seafaring.

3. Seafarers on such a register or list should be required to be available for work in a manner to be determined by national

2. Les politiques visées au paragraphe 1 de la présente norme ont pour but d'aider les gens de mer à renforcer leurs compétences, leurs qualifications et leurs possibilités d'emploi.

3. Tout Membre, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, fixe des objectifs clairs en matière d'orientation, d'éducation et de formation professionnelles des gens de mer dont les fonctions à bord du navire ont essentiellement trait à la sécurité de l'exploitation et de la navigation du navire, y compris en matière de formation continue.

Principe directeur B2.8

Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer

Principe directeur B2.8.1 – Mesures tendant à promouvoir le développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que les possibilités d'emploi des gens de mer

1. Les mesures à prendre pour atteindre les objectifs énoncés dans la norme A2.8 pourraient notamment être les suivantes:

- a) des accords sur le développement des carrières et la formation conclus avec un armateur ou une organisation d'armateurs;
- b) des dispositions visant à promouvoir l'emploi grâce à l'établissement et à la tenue de registres ou de listes, par catégorie, de gens de mer qualifiés;
- c) la promotion de possibilités, à bord et à terre, de perfectionnement professionnel des gens de mer afin de développer leurs aptitudes professionnelles et de les doter de compétences transférables, en vue de leur permettre de trouver un travail décent et de le garder, d'améliorer les perspectives d'emploi de chacun et de s'adapter aux évolutions de la technologie et des conditions du marché du travail dans le secteur maritime.

Principe directeur B2.8.2 – Registre des gens de mer

1. Lorsque des registres ou des listes régissent l'emploi des gens de mer, ces registres et ces listes devraient comprendre toutes les catégories professionnelles de gens de mer selon des modalités déterminées par la législation ou la pratique nationales ou les conventions collectives.

2. Les gens de mer inscrits sur un tel registre ou une telle liste devraient avoir priorité d'engagement pour la navigation.

3. Les gens de mer inscrits sur un tel registre ou une telle liste devraient se tenir prêts à travailler selon des modalités que la

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 Seeschifffahrtssektors 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

law or practice or by collective agreement.

4. To the extent that national laws or regulations permit, the number of seafarers on such registers or lists should be periodically reviewed so as to achieve levels adapted to the needs of the maritime industry.

5. When a reduction in the number of seafarers on such a register or list becomes necessary, all appropriate measures should be taken to prevent or minimize detrimental effects on seafarers, account being taken of the economic and social situation of the country concerned.

législation ou la pratique nationales ou les conventions collectives détermineront.

4. Dans la mesure où la législation nationale le permet, l'effectif des registres et des listes des gens de mer devrait être révisé périodiquement afin de le fixer à un niveau correspondant aux besoins du secteur maritime.

5. Lorsqu'une réduction de l'effectif d'un tel registre ou d'une telle liste devient nécessaire, toutes mesures utiles devraient être prises en vue d'en prévenir ou d'en atténuer les effets préjudiciables aux gens de mer, compte tenu de la situation économique et sociale du pays.

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, sodass ein den Erfordernissen des Seeschiffahrtssektors 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.

Title 3

Accommodation, recreational facilities, food and catering

Regulation 3.1**Accommodation and recreational facilities**

Purpose: To ensure that seafarers have decent accommodation and recreational facilities on board

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag provide and maintain decent accommodations and recreational facilities for seafarers working or living on board, or both, consistent with promoting the seafarers' health and well-being.

2. The requirements in the Code implementing this Regulation which relate to ship construction and equipment apply only to ships constructed on or after the date when this Convention comes into force for the Member concerned. For ships constructed before that date, the requirements relating to ship construction and equipment that are set out in the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92), and the Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133), shall continue to apply to the extent that they were applicable, prior to that date, under the law or practice of the Member concerned. A ship shall be deemed to have been constructed on the date when its keel is laid or when it is at a similar stage of construction.

3. Unless expressly provided otherwise, any requirement under an amendment to the Code relating to the provision of seafarer accommodation and recreational facilities shall apply only to ships constructed on or after the amendment takes effect for the Member concerned.

Standard A3.1

Accommodation and recreational facilities

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that ships that fly its flag:

- (a) meet minimum standards to ensure that any accommodation for seafarers, working or living on board, or both, is safe, decent and in accordance with the relevant provisions of this Standard; and
- (b) are inspected to ensure initial and ongoing compliance with those standards.

Titre 3

Logement, loisirs, alimentation et service de table

Règle 3.1**Logement et loisirs**

Objet: assurer que les gens de mer disposent à bord d'un logement et de lieux de loisirs décentes

1. Tout Membre veille à ce que les navires battant son pavillon fournissent et entretiennent pour les gens de mer travaillant et vivant à bord un logement et des lieux de loisirs décentes afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.

2. Les prescriptions du code mettant en œuvre la présente règle qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la présente convention pour le Membre concerné. Pour les navires construits avant cette date, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, continueront à s'appliquer, dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date en vertu de la législation ou de la pratique du Membre concerné. Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.

3. Sauf disposition contraire expresse, toute prescription résultant d'un amendement au code concernant le logement des gens de mer et les lieux de loisirs ne s'appliquera qu'aux navires construits à la date ou après la date à laquelle l'amendement prendra effet pour le Membre concerné.

Norme A3.1

Logement et loisirs

1. Tout Membre adopte une législation exigeant que les navires battant son pavillon:

- a) respectent les normes minimales nécessaires pour garantir que les logements mis à la disposition des gens de mer travaillant ou vivant à bord soient sûrs, décentes et conformes aux dispositions pertinentes de la présente norme;
- b) soient soumis à des inspections visant à assurer le respect initial et permanent de ces normes.

Titel 3

Unterkünfte, Freizeiteinrichtungen, Verpflegung einschließlich 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 Quartieräume der Schiffsbesatzungen (Neufassung), 1949, und dem Übereinkommen (Nr. 133) über die Quartieräume 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 Bau-phase 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. In developing and applying the laws and regulations to implement this Standard, the competent authority, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, shall:

- (a) take into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention, in light of the specific needs of seafarers that both live and work on board ship, and
- (b) give due consideration to the guidance contained in Part B of this Code.

3. The inspections required under Regulation 5.1.4 shall be carried out when:

- (a) a ship is registered or re-registered; or
- (b) the seafarer accommodation on a ship has been substantially altered.

4. The competent authority shall pay particular attention to ensuring implementation of the requirements of this Convention relating to:

- (a) the size of rooms and other accommodation spaces;
- (b) heating and ventilation;
- (c) noise and vibration and other ambient factors;
- (d) sanitary facilities;
- (e) lighting; and
- (f) hospital accommodation.

5. The competent authority of each Member shall require that ships that fly its flag meet the minimum standards for on-board accommodation and recreational facilities that are set out in paragraphs 6 to 17 of this Standard.

6. With respect to general requirements for accommodation:

- (a) there shall be adequate headroom in all seafarer accommodation; the minimum permitted headroom in all seafarer accommodation where full and free movement is necessary shall be not less than 203 centimetres; the competent authority may permit some limited reduction in headroom in any space, or part of any space, in such accommodation where it is satisfied that such reduction:
 - (i) is reasonable; and
 - (ii) will not result in discomfort to the seafarers;
- (b) the accommodation shall be adequately insulated;
- (c) in ships other than passenger ships, as defined in Regulation 2(e) and (f) of the

2. Pour l'élaboration et l'application de la législation relative à la présente norme, l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées:

- a) tient compte de la règle 4.3 et des dispositions correspondantes du code qui concernent la protection de la santé et de la sécurité ainsi que la prévention des accidents à la lumière des besoins spécifiques des gens de mer qui vivent et travaillent à bord des navires;
- b) envisage dûment de suivre les principes directeurs énoncés dans la partie B du code.

3. Les inspections prescrites par la règle 5.1.4 ont lieu:

- a) lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation;
- b) en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

4. L'autorité compétente veille avec un soin particulier à l'application des prescriptions de la présente convention concernant:

- a) la taille des cabines et autres espaces de logement;
- b) le chauffage et la ventilation;
- c) le bruit et les vibrations ainsi que les autres facteurs ambiants;
- d) les installations sanitaires;
- e) l'éclairage;
- f) l'infirmerie.

5. L'autorité compétente de tout Membre veille à ce que les navires battant le pavillon de ce Membre observent, en ce qui concerne les installations de logement et les lieux de loisirs à bord, les normes minimales qui sont prévues aux paragraphes 6 à 17 de la présente norme.

6. En ce qui concerne les prescriptions générales relatives aux logements:

- a) dans tous les locaux destinés au logement des gens de mer, la hauteur de l'espace libre doit être suffisante; elle ne doit pas être inférieure à 203 centimètres dans les locaux destinés au logement des gens de mer afin d'assurer une entière aisance de mouvement; l'autorité compétente peut autoriser une réduction, dans certaines limites, de la hauteur de l'espace libre dans tout ou partie de l'espace de ces locaux si elle juge que cette réduction:
 - i) est raisonnable;
 - ii) ne nuit pas au confort des gens de mer;
- b) les logements doivent être convenablement isolés;
- c) sur les navires autres que les navires à passagers, tels que définis à la règle 2 e)

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

International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (the "SOLAS Convention"), sleeping rooms shall be situated above the load line amidships or aft, except that in exceptional cases, where the size, type or intended service of the ship renders any other location impracticable, sleeping rooms may be located in the fore part of the ship, but in no case forward of the collision bulkhead;

et f) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (Convention SOLAS), les cabines doivent être situées au-dessus de la ligne de charge, au milieu ou à l'arrière du navire, sauf dans des cas exceptionnels où elles peuvent être situées à l'avant du navire, parce qu'un autre emplacement ne serait pas envisageable compte tenu du type du navire, de ses dimensions ou du service auquel il est destiné mais en aucun cas au-delà de la cloison d'abordage;

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) in passenger ships, and in special ships constructed in compliance with the IMO Code of Safety for Special Purpose Ships, 1983, and subsequent versions (hereinafter called "special purpose ships"), the competent authority may, on condition that satisfactory arrangements are made for lighting and ventilation, permit the location of sleeping rooms below the load line, but in no case shall they be located immediately beneath working alleyways;
- (e) there shall be no direct openings into sleeping rooms from cargo and machinery spaces or from galleys, storerooms, drying rooms or communal sanitary areas; that part of a bulkhead separating such places from sleeping rooms and external bulkheads shall be efficiently constructed of steel or other approved substance and be watertight and gas-tight;
- (f) the materials used to construct internal bulkheads, panelling and sheeting, floors and joinings shall be suitable for the purpose and conducive to ensuring a healthy environment;
- (g) proper lighting and sufficient drainage shall be provided; and
- (h) accommodation and recreational and catering facilities shall meet the requirements in Regulation 4.3, and the related provisions in the Code, on health and safety protection and accident prevention, with respect to preventing the risk of exposure to hazardous levels of noise and vibration and other ambient factors and chemicals on board ships, and to provide an acceptable occupational and onboard living environment for seafarers.
- d) sur les navires à passagers, et sur les navires spéciaux construits conformément aux dispositions du Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux de l'OMI, 1983, et de ses versions ultérieures (dénommés ci-après «navires spéciaux»), l'autorité compétente peut, sous réserve que des dispositions satisfaisantes soient prises pour l'éclairage et la ventilation, permettre que les cabines soient installées au-dessous de la ligne de charge mais en aucun cas juste au-dessous des cour-sives de service;
- e) les cabines ne doivent pas ouvrir directement sur les compartiments affectés à la cargaison, la salle des machines, les cuisines, les magasins, les séchoirs ou les installations sanitaires communes; les parties des cloisons séparant ces locaux des cabines, ainsi que les cloisons extérieures, doivent être convenablement construites en acier ou en tout autre matériau approuvé et être imperméables à l'eau et aux gaz;
- f) les matériaux utilisés pour construire les cloisons intérieures, les panneaux et les revêtements, les sols et les raccords doivent être adaptés à leur usage et propres à garantir un environnement sans danger pour la santé;
- g) les logements doivent être bien éclairés et des dispositifs suffisants doivent être prévus pour l'écoulement des eaux;
- h) les installations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table doivent être conformes aux prescriptions de la règle 4.3 et aux dispositions correspondantes du code qui ont trait à la protection de la santé et de la sécurité ainsi qu'à la prévention des accidents pour ce qui concerne la prévention du risque d'exposition à des niveaux nocifs de bruit et de vibrations et à d'autres facteurs ambiants ainsi qu'aux substances chimiques à bord des navires et pour garantir aux gens de mer un milieu de travail et un cadre de vie acceptables à bord.
- 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. With respect to requirements for ventilation and heating:

- (a) sleeping rooms and mess rooms shall be adequately ventilated;
- (b) ships, except those regularly engaged in trade where temperate climatic conditions do not require this, shall be

7. En ce qui concerne la ventilation et le chauffage:

- a) les cabines et les réfectoires doivent être convenablement ventilés;
- b) tous les navires, hormis ceux qui naviguent régulièrement dans des zones où le climat tempéré ne l'exige pas, doivent

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

equipped with air conditioning for seafarer accommodation, for any separate radio room and for any centralized machinery control room;

- (c) all sanitary spaces shall have ventilation to the open air, independently of any other part of the accommodation; and
- (d) adequate heat through an appropriate heating system shall be provided, except in ships exclusively on voyages in tropical climates.

8. With respect to requirements for lighting, subject to such special arrangements as may be permitted in passenger ships, sleeping rooms and mess rooms shall be lit by natural light and provided with adequate artificial light.

9. When sleeping accommodation on board ships is required, the following requirements for sleeping rooms apply:

- (a) in ships other than passenger ships, an individual sleeping room shall be provided for each seafarer; in the case of ships of less than 3,000 gross tonnage or special purpose ships, exemptions from this requirement may be granted by the competent authority after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;
- (b) separate sleeping rooms shall be provided for men and for women;
- (c) sleeping rooms shall be of adequate size and properly equipped so as to ensure reasonable comfort and to facilitate tidiness;
- (d) a separate berth for each seafarer shall in all circumstances be provided;
- (e) the minimum inside dimensions of a berth shall be at least 198 centimetres by 80 centimetres;
- (f) in single berth seafarers' sleeping rooms the floor area shall not be less than:
 - (i) 4.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;
 - (ii) 5.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;
 - (iii) 7 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;
- (g) however, in order to provide single berth sleeping rooms on ships of less than 3,000 gross tonnage, passenger ships and special purpose ships, the competent authority may allow a reduced floor area;

être équipés d'un système de climatisation des logements des gens de mer, du local radio et de tout poste central de commande des machines;

- c) l'aération de toutes les installations sanitaires doit se faire par communication directe avec l'air libre, indépendamment de toute autre partie des logements;
- d) une installation de chauffage satisfaisante doit fournir la chaleur voulue, sauf à bord des navires qui naviguent exclusivement sous des climats tropicaux.

8. En ce qui concerne les prescriptions pour l'éclairage, sous réserve des aménagements particuliers éventuellement autorisés à bord des navires à passagers, les cabines et les réfectoires doivent être éclairés par la lumière naturelle et pourvus d'un éclairage artificiel adéquat.

9. Lorsque des cabines sont nécessaires à bord des navires, elles doivent répondre aux prescriptions suivantes:

- a) sur les navires autres que les navires à passagers, chaque marin doit disposer d'une cabine individuelle; dans le cas des navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 ou des navires spéciaux, l'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations à cette prescription;
- b) des cabines séparées doivent être mises à la disposition des hommes et des femmes;
- c) les cabines doivent être d'une taille convenable et aménagées de manière à assurer un confort raisonnable et à en faciliter la bonne tenue;
- d) chaque marin doit disposer en toute circonstance de sa propre couchette;
- e) les dimensions intérieures des couchettes ne doivent pas être inférieures à 198 centimètres sur 80 centimètres;
- f) la superficie par occupant des cabines des gens de mer à une seule couchette ne doit pas être inférieure à:
 - i) 4,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000;
 - ii) 5,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000;
 - iii) 7 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000;
- g) cependant, pour permettre l'aménagement de cabines à une seule couchette à bord des navires d'une jauge brute inférieure à 3 000, des navires à passagers et des navires spéciaux, l'autorité compétente peut autoriser une superficie plus réduite;

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 Bruttoraumzahl von weniger als 3 000 oder Spezialschiffen 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 Bruttoraumzahl von weniger als 3 000;
 - ii) 5,5 Quadratmeter auf Schiffen mit einer Bruttoraumzahl von 3 000 oder mehr, jedoch weniger als 10 000;
 - iii) 7 Quadratmeter auf Schiffen mit einer Bruttoraumzahl von 10 000 oder mehr;
- g) um jedoch auf Schiffen mit einer Bruttoraumzahl 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) in ships of less than 3,000 gross tonnage other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms may be occupied by a maximum of two seafarers; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 7 square metres;
- (i) on passenger ships and special purpose ships the floor area of sleeping rooms for seafarers not performing the duties of ships' officers shall not be less than:
- (i) 7.5 square metres in rooms accommodating two persons;
- (ii) 11.5 square metres in rooms accommodating three persons;
- (iii) 14.5 square metres in rooms accommodating four persons;
- (j) on special purpose ships sleeping rooms may accommodate more than four persons; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 3.6 square metres per person;
- (k) on ships other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms for seafarers who perform the duties of ships' officers, where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person shall not be less than:
- (i) 7.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;
- (ii) 8.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;
- (iii) 10 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;
- (l) on passenger ships and special purpose ships the floor area for seafarers performing the duties of ships' officers where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person for junior officers shall not be less than 7.5 square metres and for senior officers not less than 8.5 square metres; junior officers are understood to be at the operational level, and senior officers at the management level;
- (m) the master, the chief engineer and the chief navigating officer shall have, in addition to their sleeping rooms, an adjoining sitting room, day room or equivalent additional space; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;
- h) sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 autres que les navires à passagers et les navires spéciaux, les cabines peuvent être occupées par deux marins au maximum. La superficie de ces cabines ne doit pas être inférieure à 7 mètres carrés;
- i) à bord des navires à passagers et des navires spéciaux, la superficie des cabines des gens de mer qui n'exercent pas les fonctions d'officier ne doit pas être inférieure à:
- i) 7,5 mètres carrés pour les cabines de deux personnes;
- ii) 11,5 mètres carrés pour les cabines de trois personnes;
- iii) 14,5 mètres carrés pour les cabines de quatre personnes;
- j) sur les navires spéciaux, les cabines peuvent être occupées par plus de quatre personnes. La superficie par occupant de ces cabines ne doit pas être inférieure à 3,6 mètres carrés;
- k) sur les navires autres que les navires à passagers et les navires spéciaux, la superficie par occupant des cabines destinées aux gens de mer qui exercent les fonctions d'officier, lorsque ceux-ci ne disposent pas d'un salon particulier ou d'un bureau, ne doit pas être inférieure à:
- i) 7,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000;
- ii) 8,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000;
- iii) 10 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000;
- l) sur les navires à passagers et les navires spéciaux, la superficie par occupant des cabines destinées aux gens de mer qui exercent les fonctions d'officier, lorsque ceux-ci ne disposent pas d'un salon particulier ou d'un bureau, ne doit pas être inférieure à 7,5 mètres carrés pour les officiers subalternes et à 8,5 mètres carrés pour les officiers supérieurs. On entend par officiers subalternes les officiers au niveau opérationnel et par officiers supérieurs les officiers chargés de la gestion;
- m) le capitaine, le chef mécanicien et le second capitaine doivent disposer d'une pièce contiguë à leur cabine qui leur servira de salon particulier ou de bureau ou d'un espace équivalent. L'autorité compétente peut exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées;
- h) auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl 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 Bruttoreaumzahl von weniger als 3 000;
- ii) 8,5 Quadratmeter auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 3 000 oder mehr, jedoch weniger als 10 000;
- iii) 10 Quadratmeter auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl 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 Schlafraum 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 Schlafraum ein mit ihrem Schlafraum 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) for each occupant, the furniture shall include a clothes locker of ample space (minimum 475 litres) and a drawer or equivalent space of not less than 56 litres; if the drawer is incorporated in the clothes locker then the combined minimum volume of the clothes locker shall be 500 litres; it shall be fitted with a shelf and be able to be locked by the occupant so as to ensure privacy;
- (o) each sleeping room shall be provided with a table or desk, which may be of the fixed, drop-leaf or slide-out type, and with comfortable seating accommodation as necessary.
10. With respect to requirements for mess rooms:
- (a) mess rooms shall be located apart from the sleeping rooms and as close as practicable to the galley; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned; and
- (b) mess rooms shall be of adequate size and comfort and properly furnished and equipped (including ongoing facilities for refreshment), taking account of the number of seafarers likely to use them at any one time; provision shall be made for separate or common mess room facilities as appropriate.
11. With respect to requirements for sanitary facilities:
- (a) all seafarers shall have convenient access on the ship to sanitary facilities meeting minimum standards of health and hygiene and reasonable standards of comfort, with separate sanitary facilities being provided for men and for women;
- (b) there shall be sanitary facilities within easy access of the navigating bridge and the machinery space or near the engine room control centre; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;
- (c) in all ships a minimum of one toilet, one wash basin and one tub or shower or both for every six persons or less who do not have personal facilities shall be provided at a convenient location;
- (d) with the exception of passenger ships, each sleeping room shall be provided with a washbasin having hot and cold running fresh water, except where such
- n) pour chaque occupant, le mobilier doit comprendre une armoire à vêtements d'une contenance minimale de 475 litres et un tiroir ou un espace équivalent d'au moins 56 litres. Si le tiroir est incorporé dans l'armoire, le volume minimal combiné de celle-ci doit être de 500 litres. Elle doit être pourvue d'une étagère et son utilisateur doit pouvoir la fermer à clé afin de préserver sa vie privée;
- o) chaque cabine doit être pourvue d'une table ou d'un bureau, de modèle fixe, rabattable ou à coulisse, et de sièges confortables suivant les besoins.
10. En ce qui concerne les prescriptions pour les réfectoires:
- a) les réfectoires doivent être séparés des cabines et situés aussi près que possible de la cuisine. L'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000;
- b) les réfectoires doivent être d'une taille et d'un confort suffisants et être convenablement meublés et aménagés, y compris en ce qui concerne la possibilité de se procurer des boissons en tout temps, compte tenu du nombre de gens de mer susceptibles de les utiliser à un moment donné. Des réfectoires séparés ou communs sont prévus s'il y a lieu.
11. En ce qui concerne les prescriptions pour les installations sanitaires:
- a) tous les gens de mer doivent avoir commodément accès à des installations sanitaires à bord répondant à des normes minimales de santé et d'hygiène et à des normes raisonnables de confort, des installations séparées étant prévues pour les hommes et pour les femmes;
- b) il doit y avoir des installations sanitaires aisément accessibles de la passerelle de navigation et de la salle des machines ou situées près du poste de commande de cette salle; l'autorité compétente peut exempter les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 de cette obligation après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées;
- c) à bord de tout navire, il y a lieu de prévoir en un endroit approprié au minimum des toilettes, un lavabo et une baignoire ou une douche, ou les deux, pour chaque groupe de six personnes ou moins qui ne disposent pas d'installations personnelles;
- d) sauf sur les navires à passagers, chaque cabine doit être équipée d'un lavabo alimenté en eau douce courante, chaude et froide, sauf lorsqu'il en existe
- 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 Schlafraum 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 und 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 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 für 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 Schlafraum mit einem eigenen Waschbecken mit fließendem kaltem und warmem Frischwasser ausge-

a washbasin is situated in the private bathroom provided;

- (e) in passenger ships normally engaged on voyages of not more than four hours' duration, consideration may be given by the competent authority to special arrangements or to a reduction in the number of facilities required; and
- (f) hot and cold running fresh water shall be available in all wash places.

12. With respect to requirements for hospital accommodation, ships carrying 15 or more seafarers and engaged in a voyage of more than three days' duration shall provide separate hospital accommodation to be used exclusively for medical purposes; the competent authority may relax this requirement for ships engaged in coastal trade; in approving on-board hospital accommodation, the competent authority shall ensure that the accommodation will, in all weathers, be easy of access, provide comfortable housing for the occupants and be conducive to their receiving prompt and proper attention.

13. Appropriately situated and furnished laundry facilities shall be available.

14. All ships shall have a space or spaces on open deck to which the seafarers can have access when off duty, which are of adequate area having regard to the size of the ship and the number of seafarers on board.

15. All ships shall be provided with separate offices or a common ship's office for use by deck and engine departments; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.

16. Ships regularly trading to mosquito-infested ports shall be fitted with appropriate devices as required by the competent authority.

17. Appropriate seafarers' recreational facilities, amenities and services, as adapted to meet the special needs of seafarers who must live and work on ships, shall be provided on board for the benefit of all seafarers, taking into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention.

18. The competent authority shall require frequent inspections to be carried out on board ships, by or under the authority of the master, to ensure that seafarer accommodation is clean, decently habitable and maintained in a good state of repair. The re-

un dans le cabinet de toilette attenant;

- e) à bord des navires à passagers effectuant normalement des voyages d'une durée ne dépassant pas quatre heures, l'autorité compétente peut envisager des dispositions spéciales ou une réduction du nombre d'installations sanitaires requises;
- f) tous les points d'eau affectés aux soins de propreté doivent être alimentés en eau douce courante, chaude et froide.

12. En ce qui concerne les prescriptions pour l'infirmerie, tout navire embarquant 15 marins ou plus et affecté à un voyage d'une durée de plus de trois jours dispose d'une infirmerie distincte réservée à des fins exclusivement médicales. L'autorité compétente peut accorder des dérogations à cette disposition en ce qui concerne les navires affectés à la navigation côtière. Lors de l'approbation de l'infirmerie, l'autorité compétente doit s'assurer qu'elle est facile d'accès par tous les temps et que ses occupants sont confortablement logés et peuvent recevoir rapidement les soins nécessaires.

13. Des installations de blanchisserie convenablement situées et aménagées doivent être prévues.

14. A bord de tous les navires, les gens de mer doivent pouvoir avoir accès en dehors de leurs heures de service à un ou plusieurs emplacements sur un pont découvert; cet espace doit avoir une superficie suffisante, compte tenu des dimensions du navire et du nombre de gens de mer à bord.

15. Tous les navires doivent disposer de bureaux séparés ou d'un bureau commun au navire pour le service du pont et pour celui des machines; l'autorité compétente peut exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

16. Les navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques doivent être équipés en conséquence selon les prescriptions de l'autorité compétente.

17. Des installations, commodités et services de loisirs appropriés, adaptés aux besoins particuliers des gens de mer qui doivent vivre et travailler à bord des navires, sont mis à la disposition de tous les gens de mer à bord, en tenant compte des dispositions de la règle 4.3 et des dispositions correspondantes du code qui ont trait à la protection de la santé et de la sécurité et à la prévention des accidents.

18. L'autorité compétente doit exiger que des inspections fréquentes soient menées à bord des navires par le capitaine ou sous son autorité, de façon à ce que le logement des gens de mer soit maintenu en bon état d'entretien et de propreté et offre

stattet 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 fließendes Frischwasser muss an allen Waschstellen vorhanden sein.

12. Was die 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 Krankenraum 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 Krankenraum 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 Bruttorealmzahl 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 Bedürfnisse 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

sults of each such inspection shall be recorded and be available for review.

19. In the case of ships where there is need to take account, without discrimination, of the interests of seafarers having differing and distinctive religious and social practices, the competent authority may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, permit fairly applied variations in respect of this Standard on condition that such variations do not result in overall facilities less favourable than those which would result from the application of this Standard.

20. Each Member may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, exempt ships of less than 200 gross tonnage where it is reasonable to do so, taking account of the size of the ship and the number of persons on board in relation to the requirements of the following provisions of this Standard:

- (a) paragraphs 7(b), 11(d) and 13; and
- (b) paragraph 9(f) and (h) to (l) inclusive, with respect to floor area only.

21. Any exemptions with respect to the requirements of this Standard may be made only where they are expressly permitted in this Standard and only for particular circumstances in which such exemptions can be clearly justified on strong grounds and subject to protecting the seafarers' health and safety.

Guideline B3.1
Accommodation
and recreational facilities

Guideline B3.1.1 – Design and construction

1. External bulkheads of sleeping rooms and mess rooms should be adequately insulated. All machinery casings and all boundary bulkheads of galleys and other spaces in which heat is produced should be adequately insulated where there is a possibility of resulting heat effects in adjoining accommodation or passageways. Measures should also be taken to provide protection from heat effects of steam or hot-water service pipes or both.

2. Sleeping rooms, mess rooms, recreation rooms and alleyways in the accommodation space should be adequately insulated to prevent condensation or overheating.

3. The bulkhead surfaces and deck-heads should be of material with a surface

des conditions d'habitabilité décentes. Les résultats de chaque inspection sont consignés par écrit et sont disponibles pour consultation.

19. Dans le cas des navires où il y a lieu de tenir compte, sans qu'il en résulte de discrimination, des intérêts des gens de mer ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et distinctes, l'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations, appliquées équitablement, aux dispositions de la présente norme, à condition qu'il n'en résulte pas une situation qui, dans l'ensemble, serait moins favorable que celle qui aurait découlé de l'application de ladite norme.

20. Tout Membre peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, exempter des prescriptions des dispositions de la présente norme énumérées ci-dessous les navires d'une jauge brute inférieure à 200 lorsque cela est raisonnable, en tenant compte de la taille du navire et du nombre de personnes à bord:

- a) paragraphes 7 b), 11 d) et 13;
- b) paragraphe 9 f) et h) à l), uniquement en ce qui concerne la superficie.

21. Des dérogations aux prescriptions de la présente norme ne seront possibles que dans les cas expressément prévus dans ladite norme et seulement dans des circonstances particulières où des motifs solides peuvent être invoqués pour les justifier et sous réserve de protéger la santé et la sécurité des gens de mer.

Principe directeur B3.1
Logement et loisirs

Principe directeur B3.1.1 – Conception et construction

1. Les cloisons extérieures des cabines et des réfectoires devraient assurer une isolation adéquate. Les encaissements des machines, ainsi que les cloisons qui limitent les cuisines ou les autres locaux dégagant de la chaleur, devraient être convenablement calorifugés lorsque cette chaleur pourrait incommoder dans les logements et les coursives adjacents. Des dispositions devraient également être prises pour assurer une protection contre les effets de la chaleur dégagée par les canalisations de vapeur ou d'eau chaude, ou les deux.

2. Les cabines, les réfectoires, les salles de récréation et les coursives situées à l'intérieur du logement de l'équipage devraient être convenablement isolés de façon à éviter toute condensation ou toute chaleur excessive.

3. Les cloisons et les plafonds devraient être faits d'un matériau dont la surface

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) Absätze 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 Ober-

easily kept clean. No form of construction likely to harbour vermin should be used.

4. The bulkhead surfaces and deck-heads in sleeping rooms and mess rooms should be capable of being easily kept clean and light in colour with a durable, non-toxic finish.

5. The decks in all seafarer accommodation should be of approved material and construction and should provide a non-slip surface impervious to damp and easily kept clean.

6. Where the floorings are made of composite materials, the joints with the sides should be profiled to avoid crevices.

Guideline B3.1.2 – Ventilation

1. The system of ventilation for sleeping rooms and mess rooms should be controlled so as to maintain the air in a satisfactory condition and to ensure a sufficiency of air movement in all conditions of weather and climate.

2. Air-conditioning systems, whether of a centralized or individual unit type, should be designed to:

(a) maintain the air at a satisfactory temperature and relative humidity as compared to outside air conditions, ensure a sufficiency of air changes in all air-conditioned spaces, take account of the particular characteristics of operations at sea and not produce excessive noises or vibrations; and

(b) facilitate easy cleaning and disinfection to prevent or control the spread of disease.

3. Power for the operation of the air conditioning and other aids to ventilation required by the preceding paragraphs of this Guideline should be available at all times when seafarers are living or working on board and conditions so require. However, this power need not be provided from an emergency source.

Guideline B3.1.3 – Heating

1. The system of heating the seafarer accommodation should be in operation at all times when seafarers are living or working on board and conditions require its use.

2. In all ships in which a heating system is required, the heating should be by means of hot water, warm air, electricity, steam or equivalent. However, within the accommodation area, steam should not be used as a medium for heat transmission. The heating

puisse aisément être maintenue en état de propreté. Il faudrait éviter tout type de construction susceptible d'abriter de la vermine.

4. Les cloisons et plafonds des cabines et réfectoires devraient pouvoir être maintenus aisément en état de propreté et devraient être d'une couleur claire, résistante et non toxique.

5. Les matériaux et le mode de construction des revêtements de pont dans tout local affecté au logement des gens de mer devraient être approuvés; ces revêtements devraient être antidérapants et imperméables à l'humidité, et leur maintien en état de propreté devrait être aisé.

6. Lorsque les revêtements de pont sont en matière composite, le raccordement avec les parois devrait être profilé de manière à éviter les fentes.

Principe directeur B3.1.2 – Ventilation

1. Le système de ventilation des cabines et des réfectoires devrait être réglable de façon à maintenir l'air dans des conditions satisfaisantes et à en assurer une circulation suffisante par tous les temps et sous tous les climats.

2. Les systèmes de climatisation, qu'ils soient de type individuel ou central, devraient être conçus de façon:

a) à maintenir l'atmosphère à une température et à un degré d'humidité relative satisfaisants par rapport aux conditions atmosphériques extérieures, à assurer un renouvellement d'air suffisant dans tous les locaux climatisés, à tenir compte des caractéristiques particulières de l'exploitation en mer et à ne pas produire de vibrations ou de bruits excessifs;

b) à faciliter l'entretien et la désinfection afin de prévenir ou contrôler la propagation des maladies.

3. La force motrice nécessaire pour faire fonctionner le système de climatisation et les autres systèmes de ventilation prévus aux paragraphes ci-dessus du présent principe directeur devrait être disponible pendant tout le temps où les gens de mer habitent ou travaillent à bord et quand les circonstances l'exigent. Toutefois, il n'est pas nécessaire d'utiliser à cette fin une source d'énergie de secours.

Principe directeur B3.1.3 – Chauffage

1. L'installation de chauffage du logement des gens de mer devrait fonctionner pendant tout le temps où les gens de mer habitent ou travaillent à bord et quand les circonstances l'exigent.

2. A bord de tout navire où doit exister une installation de chauffage, celui-ci devrait être assuré par l'eau chaude, l'air chaud, l'électricité, la vapeur ou un moyen équivalent. Toutefois, dans la zone réservée au logement, la vapeur ne devrait pas être

fläche 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 wer-

system should be capable of maintaining the temperature in seafarer accommodation at a satisfactory level under normal conditions of weather and climate likely to be met within the trade in which the ship is engaged. The competent authority should prescribe the standard to be provided.

3. Radiators and other heating apparatus should be placed and, where necessary, shielded so as to avoid risk of fire or danger or discomfort to the occupants.

Guideline B3.1.4 – Lighting

1. In all ships, electric light should be provided in the seafarer accommodation. If there are not two independent sources of electricity for lighting, additional lighting should be provided by properly constructed lamps or lighting apparatus for emergency use.

2. In sleeping rooms an electric reading lamp should be installed at the head of each berth.

3. Suitable standards of natural and artificial lighting should be fixed by the competent authority.

Guideline B3.1.5 – Sleeping rooms

1. There should be adequate berth arrangements on board, making it as comfortable as possible for the seafarer and any partner who may accompany the seafarer.

2. Where the size of the ship, the activity in which it is to be engaged and its layout make it reasonable and practicable, sleeping rooms should be planned and equipped with a private bathroom, including a toilet, so as to provide reasonable comfort for the occupants and to facilitate tidiness.

3. As far as practicable, sleeping rooms of seafarers should be so arranged that watches are separated and that no seafarers working during the day share a room with watchkeepers.

4. In the case of seafarers performing the duty of petty officers there should be no more than two persons per sleeping room.

5. Consideration should be given to extending the facility referred to in Standard A3.1, paragraph 9(m), to the second engineer officer when practicable.

6. Space occupied by berths and lockers, chests of drawers and seats should be included in the measurement of the floor area. Small or irregularly shaped spaces

utilisée pour la transmission de la chaleur. L'installation de chauffage devrait être en mesure de maintenir dans le logement des gens de mer la température à un niveau satisfaisant dans les conditions normales de temps et de climat que le navire est susceptible de rencontrer en cours de navigation. L'autorité compétente devrait prescrire les conditions à réaliser.

3. Les radiateurs et autres appareils de chauffage devraient être placés et, si nécessaire, protégés de manière à éviter le risque d'incendie et à ne pas constituer une source de danger ou d'inconfort pour les occupants des locaux.

Principe directeur B3.1.4 – Eclairage

1. Tout navire devrait être pourvu d'une installation permettant d'éclairer à l'électricité le logement des gens de mer. S'il n'existe pas à bord deux sources indépendantes de production d'électricité, un éclairage supplémentaire de secours devrait être fourni au moyen de lampes ou d'appareils d'éclairage de modèle approprié.

2. Dans les cabines, une lampe de lecture électrique devrait être placée à la tête de chaque couchette.

3. Des normes appropriées d'éclairage naturel et artificiel devraient être établies par l'autorité compétente.

Principe directeur B3.1.5 – Cabines

1. Les couchettes devraient être aménagées de manière à assurer le plus grand confort possible au marin et au partenaire qui l'accompagne éventuellement.

2. Lorsque cela est raisonnable et réalisable, compte tenu des dimensions du navire, de l'activité à laquelle il est affecté et de son agencement, les cabines devraient être conçues et équipées avec un cabinet de toilette comportant des toilettes, afin d'assurer un confort raisonnable à leurs occupants et d'en faciliter la bonne tenue.

3. Pour autant que cela est réalisable, les cabines devraient être réparties de façon à séparer les quarts et à éviter que des personnes qui travaillent le jour et des personnes assurant les quarts ne partagent une même cabine.

4. Les membres du personnel de maintenance ne devraient pas être logés plus de deux par cabine.

5. Pour autant que cela est réalisable, il faudrait envisager de faire bénéficier le second mécanicien de la disposition figurant au paragraphe 9 m) de la norme A3.1.5.

6. L'espace occupé par les couchettes, les armoires, les commodes et les sièges devrait être compris dans le calcul de la superficie. Les espaces exigus ou de forme

den. 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 Schlafmöglichkeiten 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 Schlafraum 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

which do not add effectively to the space available for free movement and cannot be used for installing furniture should be excluded.

7. Berths should not be arranged in tiers of more than two; in the case of berths placed along the ship's side, there should be only a single tier where a sidelight is situated above a berth.

8. The lower berth in a double tier should be not less than 30 centimetres above the floor; the upper berth should be placed approximately midway between the bottom of the lower berth and the lower side of the deckhead beams.

9. The framework and the lee-board, if any, of a berth should be of approved material, hard, smooth, and not likely to corrode or to harbour vermin.

10. If tubular frames are used for the construction of berths, they should be completely sealed and without perforations which would give access to vermin.

11. Each berth should be fitted with a comfortable mattress with cushioning bottom or a combined cushioning mattress, including a spring bottom or a spring mattress. The mattress and cushioning material used should be made of approved material. Stuffing of material likely to harbour vermin should not be used.

12. When one berth is placed over another, a dust-proof bottom should be fitted beneath the bottom mattress or spring bottom of the upper berth.

13. The furniture should be of smooth, hard material not liable to warp or corrode.

14. Sleeping rooms should be fitted with curtains or equivalent for the sidelights.

15. Sleeping rooms should be fitted with a mirror, small cabinets for toilet requisites, a book rack and a sufficient number of coat hooks.

Guideline B3.1.6 – Mess rooms

1. Mess room facilities may be either common or separate. The decision in this respect should be taken after consultation with seafarers' and shipowners' representatives and subject to the approval of the competent authority. Account should be taken of factors such as the size of the ship and the distinctive cultural, religious and social needs of the seafarers.

irrégulière qui n'augmentent pas effectivement l'espace disponible pour circuler et qui ne peuvent être utilisés pour y placer des meubles ne devraient pas être compris dans ce calcul.

7. La superposition de plus de deux couchettes devrait être interdite. Dans le cas où des couchettes sont placées le long de la muraille du navire, il devrait être interdit de superposer des couchettes à l'endroit où un hublot est situé au-dessus d'une couchette.

8. Lorsque des couchettes sont superposées, la couchette inférieure ne devrait pas être placée à moins de 30 centimètres du plancher; la couchette supérieure devrait être disposée à mi-hauteur environ entre le fond de la couchette inférieure et le dessous des barrots de plafond.

9. Le cadre d'une couchette et, le cas échéant, la planche de roulis devraient être d'un matériau approuvé, dur, lisse et non susceptible de se corroder ou d'abriter de la vermine.

10. Les cadres tubulaires éventuellement utilisés pour la construction des couchettes devraient être totalement fermés et ne pas comporter de perforations qui pourraient offrir un accès à la vermine.

11. Chaque couchette devrait être pourvue d'un matelas confortable avec sommier ou d'un matelas-sommier combiné. Le matelas et son rembourrage devraient être d'une matière approuvée. Il ne faudrait pas utiliser pour le rembourrage des matelas une matière de nature à abriter de la vermine.

12. Lorsque des couchettes sont superposées, un fond imperméable à la poussière devrait être fixé en dessous du sommier à ressorts de la couchette supérieure.

13. Le mobilier devrait être construit en un matériau lisse et dur, non susceptible de se déformer ou de se corroder.

14. Les hublots des cabines devraient être garnis de rideaux ou d'un équivalent.

15. Chaque cabine devrait être pourvue d'un miroir, de petits placards pour les articles de toilette, d'une étagère à livres et d'un nombre suffisant de patères.

Principe directeur B3.1.6 – Réfectoires

1. Les réfectoires peuvent être communs ou séparés. La décision en la matière devrait être prise après consultation des représentants des gens de mer et des armateurs et sous réserve de l'approbation de l'autorité compétente. Il faudrait tenir compte de facteurs tels que les dimensions du navire et les diverses caractéristiques culturelles, religieuses ou sociales des gens de mer.

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 Koje 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 Rohrrahmen 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 Sprungfederahmen 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 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. Where separate mess room facilities are to be provided to seafarers, then separate mess rooms should be provided for:

- (a) master and officers; and
- (b) petty officers and other seafarers.

3. On ships other than passenger ships, the floor area of mess rooms for seafarers should be not less than 1.5 square metres per person of the planned seating capacity.

4. In all ships, mess rooms should be equipped with tables and appropriate seats, fixed or movable, sufficient to accommodate the greatest number of seafarers likely to use them at any one time.

5. There should be available at all times when seafarers are on board:

- (a) a refrigerator, which should be conveniently situated and of sufficient capacity for the number of persons using the mess room or mess rooms;
- (b) facilities for hot beverages; and
- (c) cool water facilities.

6. Where available pantries are not accessible to mess rooms, adequate lockers for mess utensils and proper facilities for washing utensils should be provided.

7. The tops of tables and seats should be of damp-resistant material.

Guideline B3.1.7 – Sanitary accommodation

1. Washbasins and tub baths should be of adequate size and constructed of approved material with a smooth surface not liable to crack, flake or corrode.

2. All toilets should be of an approved pattern and provided with an ample flush of water or with some other suitable flushing means, such as air, which are available at all times and independently controllable.

3. Sanitary accommodation intended for the use of more than one person should comply with the following:

- (a) floors should be of approved durable material, impervious to damp, and should be properly drained;
- (b) bulkheads should be of steel or other approved material and should be watertight up to at least 23 centimetres above the level of the deck;

2. Dans le cas où des réfectoires distincts doivent être installés pour les gens de mer, des réfectoires distincts devraient être prévus pour:

- a) le capitaine et les officiers;
- b) le personnel de maistrance et autres gens de mer.

3. A bord des navires autres que les navires à passagers, la superficie des réfectoires à l'usage des gens de mer ne devrait pas être inférieure à 1,5 mètre carré par place assise prévue.

4. A bord de tous les navires, les réfectoires devraient être pourvus de tables et de sièges appropriés, fixes ou amovibles, en nombre suffisant pour le plus grand nombre de gens de mer susceptibles de les utiliser en même temps.

5. Les installations suivantes devraient être utilisables à tout moment lorsque les gens de mer sont à bord:

- a) un réfrigérateur d'un accès commode et d'une capacité suffisante pour le nombre de personnes utilisant le ou les réfectoires;
- b) des installations permettant de disposer de boissons chaudes;
- c) des installations de distribution d'eau fraîche.

6. Une installation convenable pour le lavage des ustensiles de table ainsi que des placards suffisants pour y ranger ces ustensiles devraient être prévus lorsque les offices qui peuvent exister ne sont pas directement accessibles des réfectoires.

7. Le dessus des tables et des sièges devrait être d'une matière résistant à l'humidité.

Principe directeur B3.1.7 – Installations sanitaires

1. Les lavabos et les baignoires devraient être de dimensions suffisantes et d'un matériau approuvé, à surface lisse, non susceptible de se fissurer, de s'écailler ou de se corroder.

2. Toutes les toilettes devraient être d'un modèle approuvé et pourvues d'une chasse d'eau puissante ou d'un autre moyen d'évacuation adéquat, tel qu'un système d'aspiration, en état constant de fonctionnement et à commande individuelle.

3. Les installations sanitaires destinées à être utilisées par plusieurs personnes devraient être conformes à ce qui suit:

- a) les revêtements de sol devraient être d'un matériau durable approuvé, imperviable à l'humidité; ils devraient être pourvus d'un système efficace d'écoulement des eaux;
- b) les parois devraient être en acier ou en tout autre matériau approuvé et être étanches sur une hauteur d'au moins 23 centimètres à partir du plancher;

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, sodass 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;

- | | | |
|---|---|--|
| <p>(c) the accommodation should be sufficiently lit, heated and ventilated;</p> <p>(d) toilets should be situated convenient to, but separate from, sleeping rooms and wash rooms, without direct access from the sleeping rooms or from a passage between sleeping rooms and toilets to which there is no other access; this requirement does not apply where a toilet is located in a compartment between two sleeping rooms having a total of not more than four seafarers; and</p> <p>(e) where there is more than one toilet in a compartment, they should be sufficiently screened to ensure privacy.</p> <p>4. The laundry facilities provided for seafarers' use should include:</p> <p>(a) washing machines;</p> <p>(b) drying machines or adequately heated and ventilated drying rooms; and</p> <p>(c) irons and ironing boards or their equivalent.</p> | <p>c) les locaux devraient être suffisamment éclairés, chauffés et aérés;</p> <p>d) les toilettes devraient être situées en un endroit aisément accessible des cabines et des points d'eau affectés aux soins de propreté, mais elles devraient en être séparées; elles ne devraient pas donner directement sur les cabines ni sur un passage qui constituerait seulement un accès entre cabines et toilettes; toutefois, cette dernière disposition ne devrait pas s'appliquer aux toilettes situées entre deux cabines dont le nombre total d'occupants ne dépasse pas quatre;</p> <p>e) lorsque plusieurs toilettes sont installées dans un même local, elles devraient être suffisamment encloses pour assurer l'intimité.</p> <p>4. Le matériel mis à la disposition des gens de mer pour la lessive devrait comprendre:</p> <p>a) des machines à laver;</p> <p>b) des machines à sécher le linge ou des locaux de séchage convenablement chauffés et ventilés;</p> <p>c) des fers à repasser et des planches à repasser ou des appareils équivalents.</p> | <p>c) die Räume sollten ausreichend beleuchtet, geheizt und belüftet sein;</p> <p>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;</p> <p>e) befinden sich im gleichen Raum mehrere Toiletten, sollten sie zum Schutz der Privatsphäre ausreichend abgeschirmt sein.</p> <p>4. Die Einrichtungen zur Wäschepflege, die den Seeleuten zur Verfügung stehen, sollten Folgendes umfassen:</p> <p>a) Waschmaschinen;</p> <p>b) Wäschetrockner oder ausreichend geheizte und belüftete Räume zum Trocknen der Wäsche;</p> <p>c) Bügeleisen und Bügelbretter oder gleichwertige Vorrichtungen.</p> |
|---|---|--|

Guideline B3.1.8 – Hospital accommodation

1. The hospital accommodation should be designed so as to facilitate consultation and the giving of medical first aid and to help prevent the spread of infectious diseases.

2. The arrangement of the entrance, berths, lighting, ventilation, heating and water supply should be designed to ensure the comfort and facilitate the treatment of the occupants.

3. The number of hospital berths required should be prescribed by the competent authority.

4. Sanitary accommodation should be provided for the exclusive use of the occupants of the hospital accommodation, either as part of the accommodation or in close proximity thereto. Such sanitary accommodation should comprise a minimum of one toilet, one washbasin and one tub or shower.

Principe directeur B3.1.8 – Infirmerie

1. L'infirmerie devrait être conçue de manière à faciliter les consultations et l'administration des premiers soins ainsi qu'à contribuer à prévenir la propagation des maladies infectieuses.

2. L'entrée, les couchettes, l'éclairage, la ventilation, le chauffage et l'installation d'eau devraient être aménagés de manière à assurer le confort et à faciliter le traitement des occupants.

3. Le nombre de couchettes à installer dans l'infirmerie devrait être prescrit par l'autorité compétente.

4. Les occupants de l'infirmerie devraient disposer, pour leur usage exclusif, d'installations sanitaires qui fassent partie de l'infirmerie elle-même ou soient situées à proximité immédiate de celle-ci. Ces installations sanitaires devraient comprendre au minimum des toilettes, un lavabo, une baignoire ou une douche.

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.

Guideline B3.1.9 – Other facilities

1. Where separate facilities for engine department personnel to change their clothes are provided, they should be:

- (a) located outside the machinery space but with easy access to it; and
- (b) fitted with individual clothes lockers as well as with tubs or showers or both and washbasins having hot and cold running fresh water

Principe directeur B3.1.9 – Autres installations

1. Lorsque des installations séparées sont prévues pour permettre au personnel du service des machines de se changer, celles-ci devraient être:

- a) situées à l'extérieur de la salle des machines, mais aisément accessibles de celle-ci;
- b) équipées d'armoires individuelles, ainsi que de baignoires ou de douches, ou des deux, et de lavabos, alimentés en eau douce courante, chaude et froide.

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.

Guideline B3.1.10 – Bedding, mess utensils and miscellaneous provisions

1. Each Member should consider applying the following principles:

- (a) clean bedding and mess utensils should be supplied by the shipowner to all seafarers for use on board during service on the ship, and such seafarers should be responsible for their return at times specified by the master and on completion of service in the ship;
- (b) bedding should be of good quality, and plates, cups and other mess utensils should be of approved material which can be easily cleaned; and
- (c) towels, soap and toilet paper for all seafarers should be provided by the shipowner.

Guideline B3.1.11 – Recreational facilities, mail and ship visit arrangements

1. Recreational facilities and services should be reviewed frequently to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.

2. Furnishings for recreational facilities should as a minimum include a bookcase and facilities for reading, writing and, where practicable, games.

3. In connection with the planning of recreation facilities, the competent authority should give consideration to the provision of a canteen.

4. Consideration should also be given to including the following facilities at no cost to the seafarer, where practicable:

- (a) a smoking room;
- (b) television viewing and the reception of radio broadcasts;
- (c) showing of films, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and, where necessary, changed at reasonable intervals;
- (d) sports equipment including exercise equipment, table games and deck games;
- (e) where possible, facilities for swimming;
- (f) a library containing vocational and other books, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and changed at reasonable intervals;
- (g) facilities for recreational handicrafts;

Principe directeur B3.1.10 – Articles de literie, ustensiles de table et articles divers

1. Tout Membre devrait envisager d'appliquer les principes suivants:

- a) des articles de literie et des ustensiles de table en bon état de propreté devraient être fournis par l'armateur à tous les gens de mer, qui les utiliseront à bord pendant qu'ils seront au service du navire et qui, aux dates spécifiées par le capitaine et lorsqu'ils cesseront d'être au service du navire, devront les rendre;
- b) la literie devrait être de bonne qualité. Les assiettes, les gobelets et autres ustensiles de table devraient être d'une matière approuvée et se prêtant à un nettoyage facile;
- c) des serviettes de toilette, du savon et du papier hygiénique devraient être fournis par l'armateur à tous les gens de mer.

Principe directeur B3.1.11 – Installations de loisirs et dispositions concernant le courrier et les visites à bord des navires

1. Il faudrait réexaminer fréquemment les installations et services de loisirs afin d'assurer qu'ils soient adaptés aux besoins des gens de mer, compte tenu de l'évolution de la technique et des conditions d'exploitation et de toute autre nouveauté dans le secteur des transports maritimes.

2. Les installations de loisirs devraient au minimum être équipées d'une bibliothèque et des moyens nécessaires pour lire et pour écrire et, si possible, de jeu.

3. Lors de l'établissement des plans concernant les installations de loisirs, l'autorité compétente devrait envisager l'installation d'une cantine.

4. Lorsque cela est réalisable, il faudrait aussi envisager de fournir gratuitement aux gens de mer:

- a) un fumoir;
- b) la possibilité de regarder la télévision et d'écouter la radio;
- c) la possibilité de regarder des films, dont le stock devrait être suffisant pour la durée du voyage et, le cas échéant, être renouvelé à des intervalles raisonnables;
- d) des articles de sport, y compris du matériel de culture physique, des jeux de table et des jeux de pont;
- e) lorsque cela est approprié, des moyens de pratiquer la natation;
- f) une bibliothèque contenant des ouvrages de caractère professionnel et autre, en quantité suffisante pour la durée du voyage, et dont le stock devrait être renouvelé à des intervalles raisonnables;
- g) des moyens de réaliser des travaux d'artisanat pour se détendre;

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 Vorkkehrungen 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 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) electronic equipment such as a radio, television, video recorders, DVD/CD player, personal computer and software and cassette recorder/player;
- (i) where appropriate, the provision of bars on board for seafarers unless these are contrary to national, religious or social customs; and
- (j) reasonable access to ship-to-shore telephone communications, and email and Internet facilities, where available, with any charges for the use of these services being reasonable in amount.
- h) des appareils électroniques tels que radios, télévisions, magnétoscopes, lecteurs de CD/DVD, ordinateurs, logiciels, magnétophones à cassettes;
- i) s'il y a lieu, des bars pour les gens de mer, à moins que cela ne soit contraire aux habitudes nationales, religieuses ou sociales;
- j) un accès raisonnable à des communications téléphoniques avec la terre ainsi qu'à des services de messagerie électronique et à Internet, s'il y a lieu, le cas échéant pour un tarif raisonnable.
- 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. Every effort should be given to ensuring that the forwarding of seafarers' mail is as reliable and expeditious as possible. Efforts should also be considered for avoiding seafarers being required to pay additional postage when mail has to be read-dressed owing to circumstances beyond their control.

5. Tout devrait être mis en œuvre pour que le courrier des gens de mer soit acheminé dans les conditions les plus sûres et les plus rapides possible. Des efforts devraient aussi être envisagés pour éviter que les gens de mer n'aient à payer des frais supplémentaires lorsque le courrier leur est réexpédié par suite de circonstances indépendantes de leur volonté.

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. Measures should be considered to ensure, subject to any applicable national or international laws or regulations, that whenever possible and reasonable seafarers are expeditiously granted permission to have their partners, relatives and friends as visitors on board their ship when in port. Such measures should meet any concerns for security clearances.

6. Des mesures devraient être envisagées pour garantir, sous réserve de la législation nationale ou internationale applicable, que, chaque fois que cela est possible et raisonnable, les gens de mer obtiennent rapidement l'autorisation de recevoir leur partenaire ou leurs parents et amis à bord de leur navire à titre de visiteurs quand celui-ci se trouve au port. Ces mesures devraient tenir compte des autorisations requises à des fins de sûreté.

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 Hafenaufenthalten Besuch von ihren Partnern, Verwandten und Freunden an Bord zu empfangen. Solche Maßnahmen sollten Belange der Gefahrenabwehr berücksichtigen.

7. Consideration should be given to the possibility of allowing seafarers to be accompanied by their partners on occasional voyages where this is practicable and reasonable. Such partners should carry adequate insurance cover against accident and illness; the shipowners should give every assistance to the seafarer to effect such insurance.

7. La possibilité d'autoriser les gens de mer à être accompagnés de leur partenaire de temps à autre lors d'un voyage devrait être prise en considération, lorsque cela est possible et raisonnable. Les partenaires devraient être munis d'une assurance adéquate couvrant les risques d'accident et de maladie; l'armateur devrait accorder aux gens de mer tout son concours pour contracter cette assurance.

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.

Guideline B3.1.12 – Prevention of noise and vibration

Principe directeur B3.1.12 – Prévention du bruit et des vibrations

Leitlinie B3.1.12 – Verhütung von Lärm und Vibrationen

1. Accommodation and recreational and catering facilities should be located as far as practicable from the engines, steering gear rooms, deck winches, ventilation, heating and air-conditioning equipment and other noisy machinery and apparatus.

1. Les installations pour le logement, les loisirs et le service de table devraient être situées aussi loin que possible des machines, du compartiment de l'appareil à gouverner, des treuils du pont, des installations de ventilation, de chauffage et de climatisation, ainsi que des autres machines et appareils bruyants.

1. Unterkünfte sowie Freizeit- und Pflegeeinrichtungen sollten in möglichst großer Entfernung von dem Maschinenraum, dem Rudermaschinenraum, den Ladewinden, den Lüftungs-, Heizungs- und Klimaanlageanlagen und anderen lärmzeugenden Maschinen und Anlagen angeordnet werden.

2. Acoustic insulation or other appropriate sound-absorbing materials should be used in the construction and finishing of bulkheads, deckheads and decks within the sound-producing spaces as well as self-closing noise-isolating doors for machinery spaces.

2. Des matériaux insonorisants ou d'autres matériaux adaptés absorbant le bruit devraient être utilisés pour la construction et la finition des parois, des plafonds et des ponts à l'intérieur des espaces bruyants, ainsi que des portes automatiques propres à assurer une isolation phonique des locaux abritant des machines.

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. Engine rooms and other machinery spaces should be provided, wherever practicable, with soundproof centralized control rooms for engine-room personnel. Working spaces, such as the machine shop, should

3. La salle des machines et les autres locaux abritant des machines devraient être dotés, lorsque cela est réalisable, de postes centraux de commande insonorisés à l'usage du personnel de la salle des

3. Für das Maschinenraumpersonal sollten, soweit dies durchführbar ist, im Maschinenraum und anderen Räumen, in denen sich Maschinen befinden, schalldichte Leitstände vorgesehen werden. Arbeitsräu-

be insulated, as far as practicable, from the general engine-room noise and measures should be taken to reduce noise in the operation of machinery.

4. The limits for noise levels for working and living spaces should be in conformity with the ILO international guidelines on exposure levels, including those in the ILO code of practice entitled Ambient factors in the workplace, 2001, and, where applicable, the specific protection recommended by the International Maritime Organization, and with any subsequent amending and supplementary instruments for acceptable noise levels on board ships. A copy of the applicable instruments in English or the working language of the ship should be carried on board and should be accessible to seafarers.

5. No accommodation or recreational or catering facilities should be exposed to excessive vibration.

Regulation 3.2

Food and catering

Purpose: To ensure that seafarers have access to good quality food and drinking water provided under regulated hygienic conditions

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry on board and serve food and drinking water of appropriate quality, nutritional value and quantity that adequately covers the requirements of the ship and takes into account the differing cultural and religious backgrounds.

2. Seafarers on board a ship shall be provided with food free of charge during the period of engagement.

3. Seafarers employed as ships' cooks with responsibility for food preparation must be trained and qualified for their position on board ship.

Standard A3.2

Food and catering

1. Each Member shall adopt laws and regulations or other measures to provide minimum standards for the quantity and quality of food and drinking water and for the catering standards that apply to meals provided to seafarers on ships that fly its flag, and shall undertake educational activities to promote awareness and implementation of the standards referred to in this paragraph.

2. Each Member shall ensure that ships that fly its flag meet the following minimum standards:

machines. Les postes de travail tels que l'atelier devraient être isolés, dans la mesure du possible, pour éviter le bruit général de la salle des machines, et des mesures devraient être prises pour réduire le bruit du fonctionnement des machines.

4. Les niveaux de bruit autorisés dans les postes de travail et les locaux d'habitation devraient être conformes aux directives internationales de l'OIT relatives aux niveaux d'exposition, y compris celles figurant dans le recueil de directives pratiques du BIT intitulé Les facteurs ambiants sur le lieu de travail, 2001, et, le cas échéant, aux normes de protection particulières recommandées par l'Organisation maritime internationale, ainsi qu'à tout texte modificatif ou complémentaire ultérieur relatif aux niveaux de bruit acceptables à bord des navires. Un exemplaire des instruments applicables, en anglais ou dans la langue de travail du navire, devrait être conservé à bord et être à la disposition des gens de mer.

5. Le logement, les lieux de loisirs et le service de table ne devraient pas être exposés à des vibrations excessives.

Règle 3.2

Alimentation et service de table

Objet: assurer aux gens de mer une alimentation de bonne qualité, y compris l'eau potable, servie dans des conditions d'hygiène réglementées

1. Tout Membre doit veiller à ce que les navires qui battent son pavillon transportent à bord et fournissent de la nourriture et de l'eau potable d'une qualité appropriée, dont la valeur nutritionnelle et la quantité répondent aux besoins des personnes à bord, en tenant compte de leurs appartenances culturelles et religieuses différentes.

2. Les gens de mer à bord d'un navire sont nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement.

3. Les gens de mer employés comme cuisiniers de navire chargés de la préparation des repas doivent posséder la formation et les qualifications requises pour ce poste.

Norme A3.2

Alimentation et service de table

1. Tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures visant à garantir des normes minimales en ce qui concerne la quantité et la qualité de l'alimentation et de l'eau potable ainsi que des normes relatives au service de table pour les repas servis aux gens de mer à bord des navires qui battent son pavillon et doit, par des activités éducatives, faire connaître les normes visées au présent paragraphe et en promouvoir l'application.

2. Tout Membre veille à ce que les navires qui battent son pavillon observent les normes minimales suivantes:

me, 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) food and drinking water supplies, having regard to the number of seafarers on board, their religious requirements and cultural practices as they pertain to food, and the duration and nature of the voyage, shall be suitable in respect of quantity, nutritional value, quality and variety;
- (b) the organization and equipment of the catering department shall be such as to permit the provision to the seafarers of adequate, varied and nutritious meals prepared and served in hygienic conditions; and
- (c) catering staff shall be properly trained or instructed for their positions.
- a) un approvisionnement suffisant en vivres et en eau potable, d'une valeur nutritive, d'une qualité et d'une variété satisfaisantes, compte tenu du nombre de gens de mer à bord, de leur religion et de leurs habitudes culturelles en matière alimentaire ainsi que de la durée et de la nature du voyage;
- b) un aménagement et un équipement du service de cuisine et de table qui permettent de fournir aux gens de mer des repas convenables, variés et nutritifs, préparés et servis dans des conditions d'hygiène satisfaisantes;
- c) un personnel de cuisine et de table convenablement formé ou ayant reçu l'instruction nécessaire.
- 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. Shipowners shall ensure that seafarers who are engaged as ships' cooks are trained, qualified and found competent for the position in accordance with requirements set out in the laws and regulations of the Member concerned.

3. Les armateurs veillent à ce que les gens de mer engagés comme cuisinier de navire soient formés, qualifiés et reconnus compétents pour le poste conformément aux dispositions de la législation du Membre concerné.

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. The requirements under paragraph 3 of this Standard shall include a completion of a training course approved or recognized by the competent authority, which covers practical cookery, food and personal hygiene, food storage, stock control, and environmental protection and catering health and safety.

4. Les prescriptions visées au paragraphe 3 de la présente norme incluent la nécessité de suivre avec succès un cours de formation agréé ou reconnu par l'autorité compétente, portant sur l'aptitude pratique à faire la cuisine, l'hygiène personnelle et l'hygiène alimentaire, le stockage des vivres, la gestion des stocks, et la protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table.

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. On ships operating with a prescribed manning of less than ten which, by virtue of the size of the crew or the trading pattern, may not be required by the competent authority to carry a fully qualified cook, anyone processing food in the galley shall be trained or instructed in areas including food and personal hygiene as well as handling and storage of food on board ship.

5. A bord des navires opérant avec un effectif prescrit de moins de dix personnes qui, en raison de la taille de l'équipage ou du mode d'exploitation, peuvent ne pas être tenus par l'autorité compétente d'avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié, quiconque prépare la nourriture dans la cuisine doit avoir reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

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 circumstances of exceptional necessity, the competent authority may issue a dispensation permitting a non-fully qualified cook to serve in a specified ship for a specified limited period, until the next convenient port of call or for a period not exceeding one month, provided that the person to whom the dispensation is issued is trained or instructed in areas including food and personal hygiene as well as handling and storage of food on board ship.

6. Dans des circonstances d'extrême nécessité, l'autorité compétente peut délivrer une dispense autorisant un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire donné et pour une période déterminée, jusqu'au port d'escale approprié suivant ou pour une période ne dépassant pas un mois, à condition que la personne à qui la dispense est accordée ait reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

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 accordance with the ongoing compliance procedures under Title 5, the competent authority shall require that frequent documented inspections be carried out on board ships, by or under the authority of the master, with respect to:

7. Conformément aux procédures prévues au titre 5 en matière de conformité continue des dispositions, l'autorité compétente exige que des inspections documentées fréquentes soient menées à bord des navires, par le capitaine ou sous son autorité, dans les domaines suivants:

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:

- | | | |
|--|--|---|
| <p>(a) supplies of food and drinking water;</p> <p>(b) all spaces and equipment used for the storage and handling of food and drinking water; and</p> <p>(c) galley and other equipment for the preparation and service of meals.</p> <p>8. No seafarer under the age of 18 shall be employed or engaged or work as a ship's cook.</p> | <p>a) l'approvisionnement en vivres et en eau potable;</p> <p>b) tous locaux et équipements utilisés pour le stockage et la manipulation des vivres et de l'eau potable;</p> <p>c) la cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas.</p> <p>8. Aucun marin de moins de 18 ans ne doit être employé ou engagé ou travailler comme cuisinier de navire.</p> | <p>a) die Verpflegungs- und Trinkwasservorräte;</p> <p>b) alle Räume und Ausrüstungsgegenstände, die der Lagerung von Verpflegung und Trinkwasser dienen;</p> <p>c) Küchen und andere Ausrüstungen für die Zubereitung und das Servieren von Speisen.</p> <p>8. Seeleute unter 18 Jahren dürfen nicht als Schiffskoch beschäftigt oder angeheuert werden oder arbeiten.</p> |
|--|--|---|

Guideline B3.2
Food and catering

Principe directeur B3.2
Alimentation et service de table

Leitlinie B3.2
Verpflegung einschließlich Bedienung

Guideline B3.2.1 – Inspection, education, research and publication

Principe directeur B3.2.1 – Inspection, éducation, recherche et publication

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

1. The competent authority should, in cooperation with other relevant agencies and organizations, collect up-to-date information on nutrition and on methods of purchasing, storing, preserving, cooking and serving food, with special reference to the requirements of catering on board a ship. This information should be made available, free of charge or at reasonable cost, to manufacturers of and traders in ships' food supplies and equipment, masters, stewards and cooks, and to shipowners' and seafarers' organizations concerned. Appropriate forms of publicity, such as manuals, brochures, posters, charts or advertisements in trade journals, should be used for this purpose.

1. En coopération avec d'autres agences et organisations compétentes, l'autorité compétente devrait recueillir des informations à jour sur la nutrition et sur les méthodes d'achat, de stockage et de conservation des vivres, ainsi que sur la façon de préparer et de servir les repas, compte tenu des spécificités du service de table à bord d'un navire. Ces informations devraient être mises gratuitement ou à un coût raisonnable à la disposition des fabricants et des commerçants spécialisés dans la fourniture de vivres ou de matériel de cuisine et de table pour les navires, des capitaines, maîtres d'hôtel et cuisiniers de navire, et des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. A cette fin, il faudrait utiliser des moyens appropriés de diffusion, tels que manuels, brochures, affiches, graphiques ou annonces dans des périodiques professionnels.

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 Schiffsproviant 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. The competent authority should issue recommendations to avoid wastage of food, facilitate the maintenance of a proper standard of hygiene, and ensure the maximum practicable convenience in working arrangements.

2. L'autorité compétente devrait faire des recommandations en vue d'éviter le gaspillage de vivres, de faciliter le maintien d'un niveau adéquat d'hygiène et d'assurer une organisation du travail optimale.

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. The competent authority should work with relevant agencies and organizations to develop educational materials and on-board information concerning methods of ensuring proper food supply and catering services.

3. En coopération avec des agences et des organisations compétentes, l'autorité compétente devrait élaborer du matériel didactique et diffuser des informations à bord concernant les méthodes propres à assurer une alimentation et un service de table satisfaisants.

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. The competent authority should work in close cooperation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and with national or local authorities dealing with questions of food and health, and may where necessary utilize the services of such authorities.

4. L'autorité compétente devrait coopérer étroitement avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées et avec les autorités nationales ou locales qui s'occupent des questions d'alimentation et de santé; elle pourra en cas de besoin recourir aux services de ces autorités.

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.

Guideline B3.2.2 – Ships' cooks

Principe directeur B3.2.2 – Cuisiniers de navire

Leitlinie B3.2.2 – Schiffsköche

1. Seafarers should only be qualified as ships' cooks if they have:

1. Ne devraient obtenir un certificat de capacité comme cuisinier de navire que les gens de mer qui remplissent les conditions suivantes:

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

(a) served at sea for a minimum period to be prescribed by the competent author-

a) avoir servi en mer pendant une période minimum fixée par l'autorité compétente

a) eine von der zuständigen Stelle vorschreibende Mindestseefahrtzeit er-

ity, which could be varied to take into account existing relevant qualifications or experience;

(b) passed an examination prescribed by the competent authority or passed an equivalent examination at an approved training course for cooks.

2. The prescribed examination may be conducted and certificates granted either directly by the competent authority or, subject to its control, by an approved school for the training of cooks.

3. The competent authority should provide for the recognition, where appropriate, of certificates of qualification as ships' cooks issued by other Members, which have ratified this Convention or the Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69), or other approved body.

et qui peut varier en fonction des qualifications ou de l'expérience pertinentes des intéressés;

b) avoir réussi l'examen prescrit par l'autorité compétente ou un examen équivalent à l'issue d'un cours de formation agréé pour les cuisiniers.

2. L'examen prescrit peut être organisé et le certificat délivré soit directement par l'autorité compétente, soit, sous le contrôle de celle-ci, par une école de cuisine agréée.

3. L'autorité compétente devrait prévoir la reconnaissance, le cas échéant, des certificats de capacité de cuisinier de navire délivrés par des Membres ayant ratifié la présente convention ou la convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, ou par toute autre institution agréée.

füllt 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.

Title 4

Health protection,
medical care, welfare and
social security protection

Regulation 4.1**Medical care on
board ship and ashore**

Purpose: To protect the health of seafarers and ensure their prompt access to medical care on board ship and ashore

1. Each Member shall ensure that all seafarers on ships that fly its flag are covered by adequate measures for the protection of their health and that they have access to prompt and adequate medical care whilst working on board.

2. The protection and care under paragraph 1 of this Regulation shall, in principle, be provided at no cost to the seafarers.

3. Each Member shall ensure that seafarers on board ships in its territory who are in need of immediate medical care are given access to the Member's medical facilities on shore.

4. The requirements for on-board health protection and medical care set out in the Code include standards for measures aimed at providing seafarers with health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore.

Standard A4.1

**Medical care on
board ship and ashore**

1. Each Member shall ensure that measures providing for health protection and medical care, including essential dental care, for seafarers working on board a ship that flies its flag are adopted which:

- (a) ensure the application to seafarers of any general provisions on occupational health protection and medical care relevant to their duties, as well as of special provisions specific to work on board ship;
- (b) ensure that seafarers are given health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore, including prompt access to the necessary medicines, medical equipment and facilities for diagnosis and treatment and

Titre 4

Protection de la santé,
soins médicaux, bien-être
et protection en matière
de sécurité sociale

Règle 4.1**Soins médicaux à
bord des navires et à terre**

Objet: protéger la santé des gens de mer et leur assurer un accès rapide à des soins médicaux à bord et à terre

1. Tout Membre s'assure que tous les gens de mer qui travaillent sur des navires battant son pavillon sont couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé et ont accès à des soins médicaux rapides et adéquats pendant la durée de leur service à bord.

2. La protection et les soins visés au paragraphe 1 de la présente règle sont en principe assurés gratuitement aux gens de mer.

3. Tout Membre s'assure que les gens de mer travaillant à bord de navires qui se trouvent sur son territoire ont accès à ses installations médicales à terre s'ils requièrent des soins médicaux immédiats.

4. Les dispositions énoncées dans le code concernant la protection de la santé et les soins médicaux à bord comportent des normes relatives à des mesures visant à assurer aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre.

Norme A4.1

**Soins médicaux
à bord des navires et à terre**

1. Pour protéger la santé des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant son pavillon et leur assurer des soins médicaux qui comprennent les soins dentaires essentiels, tout Membre s'assure que soient adoptées des mesures qui:

- a) garantissent l'application aux gens de mer de toutes les dispositions générales relatives à la protection de la santé au travail et aux soins médicaux qui concernent leur service, ainsi que de toutes les dispositions spéciales spécifiques au travail à bord d'un navire;
- b) garantissent aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre, y compris un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic

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 hat für die Seeleute grundsätzlich kostenfrei zu sein.

3. Jedes Mitglied hat sicherzustellen, dass Seeleute auf Schiffen, die sich in seinem Hoheitsgebiet aufhalten, Zugang zu den medizinischen Einrichtungen an Land des Mitglieds haben, wenn sie der unverzüglichen medizinischen Betreuung bedürfen.

4. Die im Code festgelegten Maßnahmen für den Gesundheitsschutz und die medizinische Betreuung schließen Normen für Maßnahmen ein, die darauf abzielen, den Seeleuten so weit 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 so weit 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

to medical information and expertise;

et de traitement nécessaires, ainsi qu'à l'information et aux connaissances médicales;

ten, medizinischen Geräten und Einrichtungen für Diagnose und Behandlung und zu medizinischen Informationen und Fachauskünften;

- (c) give seafarers the right to visit a qualified medical doctor or dentist without delay in ports of call, where practicable;
- (d) ensure that, to the extent consistent with the Member's national law and practice, medical care and health protection services while a seafarer is on board ship or landed in a foreign port are provided free of charge to seafarers; and
- (e) are not limited to treatment of sick or injured seafarers but include measures of a preventive character such as health promotion and health education programmes.

- c) accordent aux gens de mer le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable;
- d) garantissent que, dans une mesure conforme à la législation et à la pratique du Membre, les services de soins médicaux et de protection de la santé soient fournis sans frais pour eux-mêmes aux gens de mer à bord ou débarqués dans un port étranger;
- e) ne se limitent pas au traitement des gens de mer malades ou blessés mais comprennent également des mesures de caractère préventif, notamment l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire.

- 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. The competent authority shall adopt a standard medical report form for use by the ships' masters and relevant onshore and on-board medical personnel. The form, when completed, and its contents shall be kept confidential and shall only be used to facilitate the treatment of seafarers.

2. L'autorité compétente adopte un modèle type de rapport médical à l'usage des capitaines et du personnel médical compétent à terre et à bord. Ce rapport a un caractère confidentiel et sert exclusivement à faciliter le traitement des gens de mer.

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. Each Member shall adopt laws and regulations establishing requirements for on-board hospital and medical care facilities and equipment and training on ships that fly its flag.

3. Tout Membre adopte une législation établissant, pour les soins médicaux et hospitaliers à bord des navires qui battent son pavillon, des prescriptions concernant les installations, les équipements et la formation.

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. National laws and regulations shall as a minimum provide for the following requirements:

4. La législation nationale exige au minimum le respect des prescriptions suivantes:

4. Die innerstaatlichen Rechtsvorschriften haben folgende Mindestanforderungen vorzusehen:

- (a) all ships shall carry a medicine chest, medical equipment and a medical guide, the specifics of which shall be prescribed and subject to regular inspection by the competent authority; the national requirements shall take into account the type of ship, the number of persons on board and the nature, destination and duration of voyages and relevant national and international recommended medical standards;
- (b) ships carrying 100 or more persons and ordinarily engaged on international voyages of more than three days' duration shall carry a qualified medical doctor who is responsible for providing medical care; national laws or regulations shall also specify which other ships shall be required to carry a medical doctor, taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board;
- (c) ships which do not carry a medical doctor shall be required to have either at least one seafarer on board who is in charge of medical care and administer-

- a) tout navire dispose d'une pharmacie de bord, de matériel médical et d'un guide médical, dont les spécifications sont prescrites par l'autorité compétente et qui sont inspectés régulièrement par elle. Les prescriptions nationales doivent tenir compte du type de navire, du nombre de personnes à bord, de la nature, de la destination et de la durée des voyages ainsi que des normes médicales recommandées sur le plan national et international;
- b) tout navire ayant à son bord 100 personnes ou plus et effectuant normalement des voyages internationaux de plus de trois jours doit disposer d'un médecin qualifié chargé des soins médicaux. La législation nationale détermine également, compte tenu notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions du voyage et le nombre des gens de mer, quels autres navires doivent disposer d'un médecin à bord;
- c) les navires n'ayant pas de médecin à bord doivent compter au moins un marin chargé des soins médicaux et de l'administration des médicaments dans

- 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 Arz-

ing medicine as part of their regular duties or at least one seafarer on board competent to provide medical first aid; persons in charge of medical care on board who are not medical doctors shall have satisfactorily completed training in medical care that meets the requirements of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended ("STCW"); seafarers designated to provide medical first aid shall have satisfactorily completed training in medical first aid that meets the requirements of STCW; national laws or regulations shall specify the level of approved training required taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board; and

le cadre de ses fonctions normales ou un marin apte à administrer les premiers secours. Les gens de mer chargés d'assurer les soins médicaux à bord et qui ne sont pas médecins doivent avoir suivi avec succès une formation aux soins médicaux qui soit conforme aux dispositions de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW). Les gens de mer chargés d'administrer les premiers secours doivent avoir suivi avec succès une formation aux premiers secours, conforme aux dispositions de la STCW. La législation nationale précise le niveau de formation exigé compte tenu notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions des voyages, ainsi que le nombre de gens de mer à bord;

neimitteln 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) the competent authority shall ensure by a prearranged system that medical advice by radio or satellite communication to ships at sea, including specialist advice, is available 24 hours a day; medical advice, including the onward transmission of medical messages by radio or satellite communication between a ship and those ashore giving the advice, shall be available free of charge to all ships irrespective of the flag that they fly.

d) l'autorité compétente prend les mesures voulues pour que des consultations médicales par radio ou par satellite, y compris des conseils de spécialistes, soient possibles pour les navires en mer, à toute heure. Ces consultations médicales, y compris la transmission par radio ou par satellite de messages médicaux entre un navire et les personnes à terre donnant des conseils, sont assurées gratuitement à tous les navires, quel que soit leur pavillon.

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.

Guideline B4.1

Medical care on board ship and ashore

Principe directeur B4.1

Soins médicaux à bord des navires et à terre

Leitlinie B4.1

Medizinische Betreuung an Bord und an Land

Guideline B4.1.1 – Provision of medical care

1. When determining the level of medical training to be provided on board ships that are not required to carry a medical doctor, the competent authority should require that:

(a) ships which ordinarily are capable of reaching qualified medical care and medical facilities within eight hours should have at least one designated seafarer with the approved medical first-aid training required by STCW which will enable such persons to take immediate, effective action in case of accidents or illnesses likely to occur on board a ship and to make use of medical advice by radio or satellite communication; and

(b) all other ships should have at least one designated seafarer with approved training in medical care required by STCW, including practical training and

Principe directeur B4.1.1 – Fourniture de soins médicaux

1. Pour les navires qui ne sont pas tenus de disposer d'un médecin à bord, l'autorité compétente, en déterminant le niveau de formation aux soins médicaux nécessaire, devrait exiger que:

a) les navires pouvant d'ordinaire avoir accès dans les huit heures à des soins médicaux qualifiés et à des équipements médicaux comptent au moins dans leur équipage un marin ayant reçu la formation agréée en soins médicaux de premiers secours requise par la STCW, qui lui permette de prendre immédiatement des mesures efficaces en cas d'accident ou de maladie susceptible de survenir à bord et de faire bon usage des conseils médicaux transmis par radio ou par satellite;

b) tous les autres navires disposent d'au moins un marin ayant reçu la formation agréée en soins médicaux exigée par la STCW, comprenant une formation pra-

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 Anforder-

training in life-saving techniques such as intravenous therapy, which will enable the persons concerned to participate effectively in coordinated schemes for medical assistance to ships at sea, and to provide the sick or injured with a satisfactory standard of medical care during the period they are likely to remain on board.

2. The training referred to in paragraph 1 of this Guideline should be based on the contents of the most recent editions of the International Medical Guide for Ships, the Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods, the Document for Guidance – An International Maritime Training Guide, and the medical section of the International Code of Signals as well as similar national guides.

3. Persons referred to in paragraph 1 of this Guideline and such other seafarers as may be required by the competent authority should undergo, at approximately five year intervals, refresher courses to enable them to maintain and increase their knowledge and skills and to keep up-to-date with new developments.

4. The medicine chest and its contents, as well as the medical equipment and medical guide carried on board, should be properly maintained and inspected at regular intervals, not exceeding 12 months, by responsible persons designated by the competent authority, who should ensure that the labelling, expiry dates and conditions of storage of all medicines and directions for their use are checked and all equipment functioning as required. In adopting or reviewing the ship's medical guide used nationally, and in determining the contents of the medicine chest and medical equipment, the competent authority should take into account international recommendations in this field, including the latest edition of the International Medical Guide for Ships, and other guides mentioned in paragraph 2 of this Guideline.

5. Where a cargo which is classified dangerous has not been included in the most recent edition of the Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods, the necessary information on the nature of the substances, the risks involved, the necessary personal protective devices, the relevant medical procedures and specific antidotes should be made available to the seafarers. Such specific antidotes and personal protective devices should be on board whenever dangerous goods are carried. This information should be integrated with the ship's policies and programmes on occupational safety and health described in

tique et une formation à des techniques de soins d'urgence comme la thérapie intraveineuse, qui doit permettre aux intéressés de participer efficacement à des programmes coordonnés d'assistance médicale aux navires en mer et d'assurer aux malades et aux blessés un niveau de soins médicaux satisfaisant au cours de la période pendant laquelle ils sont susceptibles de rester à bord.

2. Les formations visées au paragraphe 1 du présent principe directeur devraient être fondées sur le contenu des éditions les plus récentes du Guide médical international de bord, du Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses, du Document destiné à servir de guide – Guide international de formation maritime, et de la partie médicale du Code international des signaux ainsi que des guides nationaux analogues.

3. Les personnes visées au paragraphe 1 du présent principe directeur et tous les autres gens de mer désignés par l'autorité compétente devraient suivre, approximativement tous les cinq ans, des cours de perfectionnement leur permettant d'entretenir et d'accroître leurs connaissances et leurs compétences et de se tenir au courant des nouveautés.

4. La pharmacie de bord et son contenu ainsi que le matériel médical et le guide médical à conserver à bord devraient être correctement entretenus et inspectés à des intervalles réguliers, ne dépassant pas douze mois, par des personnes responsables désignées par l'autorité compétente, qui devraient contrôler les étiquettes, les dates de péremption, les conditions de conservation et les indications d'emploi de tous les médicaments et s'assurer du fonctionnement conforme de tous les équipements. Lors de l'adoption ou de la révision du guide médical de bord en usage dans le pays, pour déterminer le contenu de la pharmacie de bord et le matériel médical à conserver à bord, l'autorité compétente devrait tenir compte des recommandations internationales dans ce domaine, y compris de l'édition la plus récente du Guide médical international de bord ainsi que des autres guides mentionnés au paragraphe 2.

5. Lorsqu'une cargaison classée dangereuse ne figure pas dans l'édition la plus récente du Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses, l'information nécessaire sur la nature des substances, les risques encourus, les équipements de protection individuelle à utiliser, les procédures médicales appropriées et les antidotes spécifiques devrait être communiquée aux gens de mer. Les antidotes spécifiques et les équipements de protection individuelle devraient se trouver à bord lorsque des marchandises dangereuses sont transportées. Cette information devrait

lungen 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

Regulation 4.3 and related Code provisions.

6. All ships should carry a complete and up-to-date list of radio stations through which medical advice can be obtained; and, if equipped with a system of satellite communication, carry an up-to-date and complete list of coast earth stations through which medical advice can be obtained. Seafarers with responsibility for medical care or medical first aid on board should be instructed in the use of the ship's medical guide and the medical section of the most recent edition of the International Code of Signals so as to enable them to understand the type of information needed by the advising doctor as well as the advice received.

Guideline B4.1.2 – Medical report form

1. The standard medical report form for seafarers required under Part A of this Code should be designed to facilitate the exchange of medical and related information concerning individual seafarers between ship and shore in cases of illness or injury.

Guideline B4.1.3 – Medical care ashore

1. Shore-based medical facilities for treating seafarers should be adequate for the purposes. The doctors, dentists and other medical personnel should be properly qualified.

2. Measures should be taken to ensure that seafarers have access when in port to:

- (a) outpatient treatment for sickness and injury;
- (b) hospitalization when necessary; and
- (c) facilities for dental treatment, especially in cases of emergency.

3. Suitable measures should be taken to facilitate the treatment of seafarers suffering from disease. In particular, seafarers should be promptly admitted to clinics and hospitals ashore, without difficulty and irrespective of nationality or religious belief, and, whenever possible, arrangements should be made to ensure, when necessary, continuation of treatment to supplement the medical facilities available to them.

être intégrée dans les politiques et programmes de sécurité et de santé au travail exposés dans la règle 4.3 et dans les dispositions correspondantes du code.

6. Tous les navires devraient avoir à bord une liste complète et à jour des stations de radio par l'intermédiaire desquelles des consultations médicales peuvent être obtenues et, s'ils sont équipés d'un système de communication par satellite, ils devraient avoir à bord une liste complète et à jour des stations côtières par l'intermédiaire desquelles les consultations médicales peuvent être obtenues. Les gens de mer chargés des soins médicaux ou des premiers secours à bord devraient être préparés à l'utilisation du guide médical de bord et de la partie médicale de l'édition la plus récente du Code international des signaux, afin de pouvoir comprendre le type d'informations nécessaires au médecin consulté ainsi que les conseils qu'ils en reçoivent.

Principe directeur B4.1.2 – Modèle de rapport médical

1. Le modèle de rapport médical pour les gens de mer prescrit dans la partie A du code devrait être conçu de manière à faciliter les échanges d'informations médicales et assimilées concernant les gens de mer entre le navire et la terre en cas de maladie ou d'accident.

Principe directeur B4.1.3 – Soins médicaux à terre

1. Les services médicaux à terre prévus pour le traitement des gens de mer devraient être adéquats, et les médecins, dentistes et autres membres du personnel médical devraient être dûment qualifiés.

2. Des mesures devraient être prises pour que les gens de mer, dans les ports, puissent:

- a) recevoir un traitement ambulatoire en cas de maladie ou d'accident;
- b) être hospitalisés au besoin;
- c) recevoir un traitement dentaire, surtout en cas d'urgence.

3. Des mesures appropriées devraient être prises pour faciliter le traitement des gens de mer malades. En particulier, les gens de mer devraient être promptement admis dans les cliniques et les hôpitaux à terre, sans difficulté et sans distinction de nationalité ou de confession, et, dans toute la mesure possible, des dispositions devraient être prises pour assurer, lorsque cela est nécessaire, la continuité du traitement complétant l'action des services sanitaires qui leur sont ouverts.

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.

Guideline B4.1.4 – Medical assistance to other ships and international cooperation

1. Each Member should give due consideration to participating in international cooperation in the area of assistance, programmes and research in health protection and medical care. Such cooperation might cover:

- (a) developing and coordinating search and rescue efforts and arranging prompt medical help and evacuation at sea for the seriously ill or injured on board a ship through such means as periodic ship position reporting systems, rescue coordination centres and emergency helicopter services, in conformity with the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, as amended, and the *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual*;
- (b) making optimum use of all ships carrying a doctor and stationing ships at sea which can provide hospital and rescue facilities;
- (c) compiling and maintaining an international list of doctors and medical care facilities available worldwide to provide emergency medical care to seafarers;
- (d) landing seafarers ashore for emergency treatment;
- (e) repatriating seafarers hospitalized abroad as soon as practicable, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;
- (f) arranging personal assistance for seafarers during repatriation, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;
- (g) endeavouring to set up health centres for seafarers to:
 - (i) conduct research on the health status, medical treatment and preventive health care of seafarers; and
 - (ii) train medical and health service staff in maritime medicine;
- (h) collecting and evaluating statistics concerning occupational accidents, diseases and fatalities of seafarers and integrating and harmonizing the statistics with any existing national system of statistics on occupational accidents and diseases covering other categories of

Principe directeur B4.1.4 – Assistance médicale aux autres navires et coopération internationale

1. Tout Membre devrait dûment envisager de participer à la coopération internationale en matière d'assistance, de programmes et de recherches dans les domaines de la protection de la santé et des soins médicaux. Cette coopération pourrait viser à:

- a) développer et coordonner les efforts de recherche et de sauvetage et organiser une aide et une évacuation médicales rapides en mer, en cas de maladie ou d'accident grave à bord d'un navire, grâce notamment à des systèmes de signalement périodique de la position des navires, à des centres de coordination des opérations de sauvetage et à des services d'urgence par hélicoptère, conformément à la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes, ainsi qu'au Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR);
- b) utiliser de façon optimale tout navire ayant à bord un médecin ainsi que les navires prépositionnés en mer pouvant fournir des services hospitaliers et des moyens de sauvetage;
- c) établir et tenir à jour une liste internationale de médecins et d'établissements médicaux disponibles à travers le monde pour assurer des soins médicaux d'urgence aux gens de mer;
- d) débarquer les gens de mer à terre en vue d'un traitement d'urgence;
- e) rapatrier les gens de mer hospitalisés à l'étranger dès que cela est réalisable, conformément à l'avis médical des médecins traitant le cas, en tenant compte des souhaits et des besoins du marin;
- f) prendre des dispositions visant à apporter une assistance personnelle aux gens de mer pendant leur rapatriement, conformément à l'avis médical des médecins traitant le cas, en tenant compte des souhaits et des besoins du marin;
- g) s'efforcer d'établir des centres sanitaires pour les gens de mer, qui seraient chargés de:
 - i) mener des recherches sur l'état de santé, les traitements médicaux et les soins de santé préventifs des gens de mer;
 - ii) former le personnel médical et le personnel de santé à la médecine maritime;
- h) collecter et évaluer les statistiques sur les accidents du travail, les maladies professionnelles et les décès de gens de mer et les intégrer dans le système national de statistiques sur les accidents du travail et les maladies professionnelles couvrant d'autres catégories

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 Beratung 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 Übereinkommens 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 Krankräume 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 Schiffsarztmedizin 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 Arbeitnehmer-

- | | | |
|--|---|--|
| workers; | de travailleurs, en les harmonisant avec ce système; | gruppen unter Abstimmung mit diesem System; |
| (i) organizing international exchanges of technical information, training material and personnel, as well as international training courses, seminars and working groups; | i) organiser des échanges internationaux d'informations techniques, de matériel pédagogique et de personnel enseignant ainsi que des cours de formation, des séminaires et des groupes de travail internationaux; | i) Organisierung des internationalen Austauschs von technischen Informationen, Ausbildungsmaterial und Personal sowie internationaler Ausbildungslehrgänge, Seminare und Arbeitsgruppen; |
| (j) providing all seafarers with special curative and preventive health and medical services in port, or making available to them general health, medical and rehabilitation services; and | j) assurer à tous les gens de mer des services de santé et des services médicaux, curatifs et préventifs, qui leur soient spécialement destinés dans les ports ou mettre à leur disposition des services généraux médicaux, de santé et de rééducation; | 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) arranging for the repatriation of the bodies or ashes of deceased seafarers, in accordance with the wishes of the next of kin and as soon as practicable. | k) prendre les dispositions nécessaires en vue de rapatrier, dès que cela est possible, le corps ou les cendres des gens de mer décédés, conformément aux souhaits de leurs parents les plus proches. | 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. International cooperation in the field of health protection and medical care for seafarers should be based on bilateral or multilateral agreements or consultations among Members.

2. La coopération internationale dans le domaine de la protection de la santé et des soins médicaux des gens de mer devrait se fonder sur des accords bilatéraux ou multilatéraux ou des consultations entre Membres.

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.

Guideline B4.1.5 – Dependants of seafarers

Principe directeur B4.1.5 – Personnes à la charge des gens de mer

Leitlinie B4.1.5 – Angehörige von Seeleuten

1. Each Member should adopt measures to secure proper and sufficient medical care for the dependants of seafarers domiciled in its territory pending the development of a medical care service which would include within its scope workers generally and their dependants where such services do not exist and should inform the International Labour Office concerning the measures taken for this purpose.

1. Tout Membre devrait adopter des mesures propres à assurer aux personnes à la charge des gens de mer ayant leur domicile sur son territoire des soins médicaux appropriés et suffisants, en attendant la création d'un service de soins médicaux ouvert aux travailleurs en général et aux personnes à leur charge quand de tels services n'existent pas, et informer le Bureau international du Travail des mesures prises à cet effet.

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.

Regulation 4.2

Shipowners' liability

Purpose: To ensure that seafarers are protected from the financial consequences of sickness, injury or death occurring in connection with their employment

1. Each Member shall ensure that measures, in accordance with the Code, are in place on ships that fly its flag to provide seafarers employed on the ships with a right to material assistance and support from the shipowner with respect to the financial consequences of sickness, injury or death occurring while they are serving under a seafarers' employment agreement or arising from their employment under such agreement.

2. This Regulation does not affect any other legal remedies that a seafarer may seek.

Standard A4.2

Shipowners' liability

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that shipowners of

Règle 4.2

Responsabilité des armateurs

Objet: assurer la protection des gens de mer contre les conséquences financières d'une maladie, d'un accident ou d'un décès survenant en relation avec leur emploi

1. Tout Membre veille à ce que des mesures prises conformément au code soient appliquées à bord des navires qui battent son pavillon pour assurer aux gens de mer travaillant à bord de ces navires le droit à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières des maladies, accidents ou décès survenant pendant leur service dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat.

2. La présente règle est sans préjudice des autres moyens de droit dont le marin pourrait disposer.

Norme A4.2

Responsabilité des armateurs

1. Tout Membre adopte une législation disposant que les armateurs des navires

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

Verpflichtungen der Reeder

1. Jedes Mitglied hat in seinen innerstaatlichen Rechtsvorschriften vorzusehen,

ships that fly its flag are responsible for health protection and medical care of all seafarers working on board the ships in accordance with the following minimum standards:

- (a) shipowners shall be liable to bear the costs for seafarers working on their ships in respect of sickness and injury of the seafarers occurring between the date of commencing duty and the date upon which they are deemed duly repatriated, or arising from their employment between those dates;
- (b) shipowners shall provide financial security to assure compensation in the event of the death or long-term disability of seafarers due to an occupational injury, illness or hazard, as set out in national law, the seafarers' employment agreement or collective agreement;
- (c) shipowners shall be liable to defray the expense of medical care, including medical treatment and the supply of the necessary medicines and therapeutic appliances, and board and lodging away from home until the sick or injured seafarer has recovered, or until the sickness or incapacity has been declared of a permanent character; and
- (d) shipowners shall be liable to pay the cost of burial expenses in the case of death occurring on board or ashore during the period of engagement.

2. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to defray the expense of medical care and board and lodging to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.

3. Where the sickness or injury results in incapacity for work the shipowner shall be liable:

- (a) to pay full wages as long as the sick or injured seafarers remain on board or until the seafarers have been repatriated in accordance with this Convention; and
- (b) to pay wages in whole or in part as prescribed by national laws or regulations or as provided for in collective agreements from the time when the seafarers are repatriated or landed until their recovery or, if earlier, until they are entitled to cash benefits under the legislation of the Member concerned.

4. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to pay wages in whole or in part in respect of a seafarer no longer on board to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of

battant son pavillon sont responsables de la protection de la santé et des soins médicaux de tous les gens de mer travaillant à bord de ces navires, conformément aux normes minimales suivantes:

- a) les armateurs doivent prendre à leur charge le coût pour les gens de mer travaillant à bord de leurs navires de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle ils sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates;
- b) les armateurs doivent prendre à leur charge une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, telle que prévue par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective;
- c) les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, sont à la charge de l'armateur, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé hors de son domicile jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité;
- d) les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de l'engagement, sont à la charge de l'armateur.

2. La législation nationale peut limiter la responsabilité de l'armateur en matière de prise en charge des soins médicaux, de la nourriture ou du logement à une période qui ne pourra être inférieure à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.

3. Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, l'armateur verse:

- a) la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié conformément à la présente convention;
- b) la totalité ou une partie du salaire, selon ce que prévoient la législation nationale ou les conventions collectives, à partir du rapatriement ou du débarquement du marin jusqu'à sa guérison ou, si l'éventualité se présente plus tôt, jusqu'à ce qu'il ait droit à des prestations en espèces au titre de la législation du Membre concerné.

4. La législation nationale peut limiter l'obligation de l'armateur de verser à un marin débarqué tout ou partie de son salaire à une période qui ne peut être inférieure à 16 semaines à partir du jour de

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

the injury or the commencement of the sickness.

5. National laws or regulations may exclude the shipowner from liability in respect of:

- (a) injury incurred otherwise than in the service of the ship;
- (b) injury or sickness due to the wilful misconduct of the sick, injured or deceased seafarer; and
- (c) sickness or infirmity intentionally concealed when the engagement is entered into.

6. National laws or regulations may exempt the shipowner from liability to defray the expense of medical care and board and lodging and burial expenses in so far as such liability is assumed by the public authorities.

7. Shipowners or their representatives shall take measures for safeguarding property left on board by sick, injured or deceased seafarers and for returning it to them or to their next of kin.

Guideline B4.2

Shipowners' liability

1. The payment of full wages required by Standard A4.2, paragraph 3(a), may be exclusive of bonuses.

2. National laws or regulations may provide that a shipowner shall cease to be liable to bear the costs of a sick or injured seafarer from the time at which that seafarer can claim medical benefits under a scheme of compulsory sickness insurance, compulsory accident insurance or workers' compensation for accidents.

3. National laws or regulations may provide that burial expenses paid by the shipowner shall be reimbursed by an insurance institution in cases in which funeral benefit is payable in respect of the deceased seafarer under laws or regulations relating to social insurance or workers' compensation.

Regulation 4.3

Health and safety protection and accident prevention

Purpose: To ensure that seafarers' work environment on board ships promotes occupational safety and health

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are provided with occupational health protection and live, work and train on board ship in a safe and hygienic environment.

2. Each Member shall develop and promulgate national guidelines for the management of occupational safety and health

l'accident ou du début de la maladie.

5. La législation nationale peut exempter l'armateur de toute responsabilité pour:

- a) un accident qui n'est pas survenu au service du navire;
- b) un accident ou une maladie imputable à une faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé;
- c) une maladie ou une infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement.

6. Dès lors que la responsabilité en est assumée par les autorités publiques, la législation nationale peut exempter l'armateur de l'obligation d'acquitter les frais des soins médicaux, du logement et de la nourriture, ainsi que de l'inhumation.

7. L'armateur, ou ses représentants, doit prendre des mesures afin de sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés et pour les faire parvenir à eux-mêmes ou à leurs parents les plus proches.

Principe directeur B4.2

Responsabilité de l'armateur

1. Le paiement de la totalité du salaire, prévu par le paragraphe 3 a) de la norme A4.2, peut exclure les primes.

2. La législation nationale peut prévoir que l'armateur cesse d'être tenu de prendre en charge les frais d'un marin malade ou blessé dès que celui-ci peut bénéficier de prestations médicales dans le cadre d'un régime d'assurance maladie ou d'assurance accident obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés.

3. La législation nationale peut prévoir le remboursement par une institution d'assurance des frais d'inhumation supportés par l'armateur, lorsque le système d'assurance sociale ou de réparation comporte une prestation en ce qui concerne le marin décédé.

Règle 4.3

Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

Objet: faire en sorte que le milieu de travail des gens de mer à bord des navires contribue à leur santé et à leur sécurité au travail

1. Tout Membre veille à ce que les gens de mer travaillant à bord des navires qui battent son pavillon bénéficient d'un système de protection de la santé au travail et à ce qu'ils vivent, travaillent et se forment à bord des navires dans un environnement sûr et sain.

2. Tout membre, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer et en tenant

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.

Leitlinie B4.2

Verpflichtungen der Reeder

1. Bei Zahlung der vollen Heuer nach der Norm A4.2 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.

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 See-

on board ships that fly its flag, after consultation with representative shipowners' and seafarers' organizations and taking into account applicable codes, guidelines and standards recommended by international organizations, national administrations and maritime industry organizations.

3. Each Member shall adopt laws and regulations and other measures addressing the matters specified in the Code, taking into account relevant international instruments, and set standards for occupational safety and health protection and accident prevention on ships that fly its flag.

Standard A4.3

Health and safety protection and accident prevention

1. The laws and regulations and other measures to be adopted in accordance with Regulation 4.3, paragraph 3, shall include the following subjects:

- (a) the adoption and effective implementation and promotion of occupational safety and health policies and programmes on ships that fly the Member's flag, including risk evaluation as well as training and instruction of seafarers;
- (b) reasonable precautions to prevent occupational accidents, injuries and diseases on board ship, including measures to reduce and prevent the risk of exposure to harmful levels of ambient factors and chemicals as well as the risk of injury or disease that may arise from the use of equipment and machinery on board ships;
- (c) on-board programmes for the prevention of occupational accidents, injuries and diseases and for continuous improvement in occupational safety and health protection, involving seafarers' representatives and all other persons concerned in their implementation, taking account of preventive measures, including engineering and design control, substitution of processes and procedures for collective and individual tasks, and the use of personal protective equipment; and
- (d) requirements for inspecting, reporting and correcting unsafe conditions and for investigating and reporting on-board occupational accidents.

2. The provisions referred to in paragraph 1 of this Standard shall:

- (a) take account of relevant international instruments dealing with occupational safety and health protection in general

compte des codes, directives et normes applicables recommandées par les organisations internationales, les administrations nationales et les organismes du secteur maritime, élabore et promulgue des directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord des navires battant son pavillon.

3. Tout Membre adopte une législation et d'autres mesures au sujet des questions précisées dans le code, en tenant compte des instruments internationaux applicables, et fixe les normes relatives à la protection de la sécurité et de la santé au travail et à la prévention des accidents à bord des navires battant son pavillon.

Norme A4.3

Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

1. La législation et les autres mesures à adopter conformément au paragraphe 3 de la règle 4.3 couvrent les sujets suivants:

- a) l'adoption et l'application effective ainsi que la promotion de politiques et programmes de sécurité et de santé au travail à bord des navires qui battent le pavillon du Membre, y compris l'évaluation des risques et la formation et l'instruction des gens de mer;
- b) les précautions raisonnables afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires, y compris les mesures visant à réduire et à prévenir les risques d'exposition à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques, ainsi que les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires;
- c) des programmes à bord visant la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles, ainsi qu'une amélioration constante de la protection de la sécurité et de la santé au travail, avec la participation des représentants des gens de mer et de toutes autres personnes intéressées à leur mise en œuvre, en tenant compte des mesures de prévention, y compris le contrôle de la conception et les mesures d'ingénierie, le remplacement des processus et procédures applicables aux tâches collectives et individuelles et l'utilisation de l'équipement de protection individuelle;
- d) les prescriptions relatives à l'inspection, à la notification et à la correction des situations dangereuses ainsi qu'à l'enquête sur les accidents du travail survenus à bord et à leur notification.

2. Les dispositions prévues au paragraphe 1 de la présente norme doivent:

- a) tenir compte des instruments internationaux applicables relatifs à la protection de la sécurité et de la santé au travail en

leute 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 so-

and with specific risks, and address all matters relevant to the prevention of occupational accidents, injuries and diseases that may be applicable to the work of seafarers and particularly those which are specific to maritime employment;

- (b) clearly specify the obligation of ship-owners, seafarers and others concerned to comply with the applicable standards and with the ship's occupational safety and health policy and programme with special attention being paid to the safety and health of seafarers under the age of 18;
- (c) specify the duties of the master or a person designated by the master, or both, to take specific responsibility for the implementation of and compliance with the ship's occupational safety and health policy and programme; and
- (d) specify the authority of the ship's seafarers appointed or elected as safety representatives to participate in meetings of the ship's safety committee. Such a committee shall be established on board a ship on which there are five or more seafarers.

3. The laws and regulations and other measures referred to in Regulation 4.3, paragraph 3, shall be regularly reviewed in consultation with the representatives of the shipowners' and seafarers' organizations and, if necessary, revised to take account of changes in technology and research in order to facilitate continuous improvement in occupational safety and health policies and programmes and to provide a safe occupational environment for seafarers on ships that fly the Member's flag.

4. Compliance with the requirements of applicable international instruments on the acceptable levels of exposure to workplace hazards on board ships and on the development and implementation of ships' occupational safety and health policies and programmes shall be considered as meeting the requirements of this Convention.

5. The competent authority shall ensure that:

- (a) occupational accidents, injuries and diseases are adequately reported, taking into account the guidance provided by the International Labour Organization with respect to the reporting and recording of occupational accidents and diseases;
- (b) comprehensive statistics of such accidents and diseases are kept, analysed and published and, where appropriate, followed up by research into general

général, ainsi qu'aux risques particuliers, et traiter de tous les aspects de la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles qui sont susceptibles de s'appliquer au travail des gens de mer, et particulièrement de ceux qui sont propres à l'exercice du métier de marin;

- b) indiquer clairement l'obligation qu'ont les armateurs, les gens de mer et les autres personnes intéressées de se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et santé au travail, une attention particulière étant accordée à la santé et à la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans;
- c) indiquer les fonctions du capitaine ou de la personne désignée par lui, ou des deux, pour assumer la responsabilité particulière de la mise en œuvre et du respect de la politique et du programme du navire en matière de sécurité et de santé au travail;
- d) indiquer l'autorité dont sont investis les gens de mer du navire qui ont été nommés ou élus en tant que délégués à la sécurité aux fins de participer aux réunions du comité de sécurité du navire. Un tel comité doit être établi sur les bateaux à bord desquels se trouvent cinq marins ou plus.

3. La législation et les autres mesures visées au paragraphe 3 de la règle 4.3 sont régulièrement examinées en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer et, si nécessaire, révisées compte tenu de l'évolution de la technologie et de la recherche, afin de faciliter une amélioration constante des politiques et programmes des navires en matière de sécurité et de santé au travail et d'assurer un milieu de travail sans danger aux gens de mer employés à bord des navires qui battent le pavillon du Membre.

4. Le respect des prescriptions des instruments internationaux applicables qui portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques professionnels à bord des navires et sur l'élaboration et l'application des politiques et programmes des navires en matière de sécurité et de santé au travail est réputé équivaloir au respect des prescriptions de la présente convention.

5. L'autorité compétente veille à ce que:

- a) les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles soient dûment déclarés, en tenant compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail au sujet de la notification et de l'enregistrement des accidents du travail et des maladies professionnelles;
- b) des statistiques complètes de ces accidents et maladies soient tenues, analysées et publiées et, s'il y a lieu, suivies par des recherches sur les tendances

wie mit besonderen Gefährdungen be-fassen, zu berücksichtigen und auf alle Angelegenheiten einzugehen, die für die Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufs-krankheiten 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 andere 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 Un-

<p>trends and into the hazards identified; and</p> <p>(c) occupational accidents are investigated.</p> <p>6. Reporting and investigation of occupational safety and health matters shall be designed to ensure the protection of seafarers' personal data, and shall take account of the guidance provided by the International Labour Organization on this matter.</p> <p>7. The competent authority shall cooperate with shipowners' and seafarers' organizations to take measures to bring to the attention of all seafarers information concerning particular hazards on board ships, for instance, by posting official notices containing relevant instructions.</p> <p>8. The competent authority shall require that shipowners conducting risk evaluation in relation to management of occupational safety and health refer to appropriate statistical information from their ships and from general statistics provided by the competent authority.</p>	<p>générales et les risques identifiés;</p> <p>c) les accidents du travail fassent l'objet d'une enquête.</p> <p>6. Les déclarations et enquêtes relatives aux questions de sécurité et de santé au travail sont de nature à garantir la protection des données personnelles des gens de mer et tiennent compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail à ce sujet.</p> <p>7. L'autorité compétente coopère avec les organisations d'armateurs et de gens de mer afin de prendre des mesures pour informer tous les gens de mer des risques particuliers rencontrés à bord des navires sur lesquels ils travaillent, par exemple par l'affichage d'avis officiels exposant les instructions à ce sujet.</p> <p>8. L'autorité compétente exige des armateurs, lorsqu'ils évaluent les risques dans le cadre de la gestion de la sécurité et de la santé au travail, qu'ils se réfèrent aux informations statistiques appropriées émanant de leurs navires et aux statistiques générales fournies par l'autorité compétente.</p>	<p>tersuchungen über allgemeine Unfalltendenzen und die ermittelten Gefahren;</p> <p>c) Arbeitsunfälle untersucht werden.</p> <p>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.</p> <p>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 Aushänge mit entsprechenden Hinweisen.</p> <p>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.</p>
---	---	---

Guideline B4.3

Health and safety protection and accident prevention

Principe directeur B4.3

Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

Leitlinie B4.3

Schutz der Gesundheit und Sicherheit und Unfallverhütung

Guideline B4.3.1 – Provisions on occupational accidents, injuries and diseases

Principe directeur B4.3.1 – Dispositions concernant les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles

Leitlinie B4.3.1 – Bestimmungen über Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten

1. The provisions required under Standard A4.3 should take into account the ILO code of practice entitled Accident prevention on board ship at sea and in port, 1996, and subsequent versions and other related ILO and other international standards and guidelines and codes of practice regarding occupational safety and health protection, including any exposure levels that they may identify.

1. Les dispositions visées à la norme A4.3 devraient tenir compte du recueil de directives pratiques du BIT intitulé Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, 1996, et de ses versions ultérieures, ainsi que des autres normes et directives connexes de l'Organisation internationale du Travail, et des autres normes, directives et recueils pratiques internationaux concernant la protection de la sécurité et de la santé au travail, y compris les niveaux d'exposition qui y figurent.

1. Die nach der Norm A4.3 zu erlassenden Bestimmungen sollten der Richtlinien-sammlung 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 Richtlinien-sammlungen über Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, einschließlich der gegebenenfalls angegebenen Expositionsgrenzwerte, Rechnung tragen.

2. The competent authority should ensure that the national guidelines for the management of occupational safety and health address the following matters, in particular:

2. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail portent en particulier sur les points suivants:

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

- (a) general and basic provisions;
- (b) structural features of the ship, including means of access and asbestos-related risks;
- (c) machinery;
- (d) the effects of the extremely low or high temperature of any surfaces with which seafarers may be in contact;
- (e) the effects of noise in the workplace and in shipboard accommodation;

- a) dispositions générales et dispositions de base;
- b) caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante;
- c) machines;
- d) effets des températures extrêmement basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact;
- e) effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;

- a) allgemeine und grundlegende Vorschriften;
- b) schiffbauliche Merkmale des Schiffes, einschließlich Zugangswege und Asbestgefahren;
- c) Maschinenanlagen;
- d) die Auswirkungen von extrem niedrigen und hohen Temperaturen von Oberflächen, mit denen Seeleute in Berührung kommen können;
- e) die Auswirkungen von Lärm am Arbeitsplatz und in den Unterkünften;

- | | | |
|--|--|---|
| (f) the effects of vibration in the workplace and in shipboard accommodation; | f) effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord; | f) die Auswirkungen von Vibrationen am Arbeitsplatz und in den Unterkünften; |
| (g) the effects of ambient factors, other than those referred to in subparagraphs (e) and (f), in the workplace and in shipboard accommodation, including tobacco smoke; | g) effets des facteurs ambiants autres que ceux visés aux alinéas e) et f) auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord, y compris la fumée du tabac; | g) die Auswirkungen anderer Umgebungsfaktoren als die in Buchstabe e) und f) aufgeführten am Arbeitsplatz und in den Unterkünften, einschließlich Tabakrauch; |
| (h) special safety measures on and below deck; | h) mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous; | h) besondere Sicherheitsmaßnahmen an und unter Deck; |
| (i) loading and unloading equipment; | i) matériel de chargement et de déchargement; | i) Lade- und Löschvorrichtungen; |
| (j) fire prevention and fire-fighting; | j) prévention et extinction des incendies; | j) Brandschutz und Brandbekämpfung; |
| (k) anchors, chains and lines; | k) ancres, chaînes et câbles; | k) Anker, Ketten und Trossen; |
| (l) dangerous cargo and ballast; | l) cargaisons dangereuses et lest; | l) gefährliche Ladung und Ballast; |
| (m) personal protective equipment for seafarers; | m) équipement de protection individuelle des gens de mer; | m) persönliche Schutzausrüstung für Seeleute; |
| (n) work in enclosed spaces; | n) travail dans des espaces confinés; | n) Arbeiten in geschlossenen Räumen; |
| (o) physical and mental effects of fatigue; | o) effets physiques et mentaux de la fatigue; | o) körperliche und geistige Auswirkungen von Ermüdung; |
| (p) the effects of drug and alcohol dependency; | p) effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool; | p) die Auswirkungen von Drogen- und Alkoholabhängigkeit; |
| (q) HIV/AIDS protection and prevention; and | q) protection et prévention relatives au VIH/SIDA; | q) HIV/Aids-Schutz und -Prävention; |
| (r) emergency and accident response. | r) réponse aux urgences et aux accidents. | r) Gegenmaßnahmen bei Notfällen und Unfällen. |

3. The assessment of risks and reduction of exposure on the matters referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the physical occupational health effects, including manual handling of loads, noise and vibration, the chemical and biological occupational health effects, the mental occupational health effects, the physical and mental health effects of fatigue, and occupational accidents. The necessary measures should take due account of the preventive principle according to which, among other things, combating risk at the source, adapting work to the individual, especially as regards the design of workplaces, and replacing the dangerous by the non-dangerous or the less dangerous, have precedence over personal protective equipment for seafarers.

4. In addition, the competent authority should ensure that the implications for health and safety are taken into account, particularly in the following areas:

- (a) emergency and accident response;
- (b) the effects of drug and alcohol dependency; and
- (c) HIV/AIDS protection and prevention.

Guideline B4.3.2 – Exposure to noise

1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned, should review on an ongoing basis the

3. L'évaluation des risques et la réduction de l'exposition en ce qui concerne les points auxquels se réfère le paragraphe 2 du présent principe directeur devraient tenir compte des effets physiques, y compris ceux résultant de la manutention de charges, du bruit et des vibrations, des effets chimiques et biologiques et des effets mentaux sur la santé au travail, des effets de la fatigue sur la santé physique et mentale, et des accidents du travail. Les mesures nécessaires devraient tenir dûment compte du principe de prévention selon lequel, entre autres choses, la lutte contre les risques à la source, l'adaptation des tâches à l'individu, particulièrement en ce qui concerne la conception des lieux de travail, et le remplacement de ce qui est dangereux par des éléments exempts de danger ou moins dangereux, doivent primer sur l'utilisation d'équipement de protection individuelle pour les gens de mer.

4. Par ailleurs, l'autorité compétente devrait veiller à ce qu'il soit tenu compte des conséquences pour la santé et la sécurité, particulièrement dans les domaines suivants:

- a) réponse aux urgences et aux accidents;
- b) effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;
- c) protection et prévention relatives au VIH/SIDA.

Principe directeur B4.3.2 – Exposition au bruit

1. L'autorité compétente, conjointement avec les organes internationaux compétents et les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, devrait examiner de façon continue la ques-

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.

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

problem of noise on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of exposure to noise.

2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should take account of the adverse effects of exposure to excessive noise on the hearing, health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard noise to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:

- (a) instruction of seafarers in the dangers to hearing and health of prolonged exposure to high noise levels and in the proper use of noise protection devices and equipment;
- (b) provision of approved hearing protection equipment to seafarers where necessary; and
- (c) assessment of risk and reduction of exposure levels to noise in all accommodation and recreational and catering facilities, as well as engine rooms and other machinery spaces.

Guideline B4.3.3 – Exposure to vibration

1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of ship-owners' and seafarers' organizations concerned, and taking into account, as appropriate, relevant international standards, should review on an ongoing basis the problem of vibration on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of vibration.

2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should cover the effect of exposure to excessive vibration on the health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard vibration to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:

- (a) instruction of seafarers in the dangers to their health of prolonged exposure to vibration;
- (b) provision of approved personal protective equipment to seafarers where necessary; and
- (c) assessment of risks and reduction of exposure to vibration in all accommodation and recreational and catering facilities by adopting measures in accordance with the guidance provided

tion du bruit à bord des navires en vue d'améliorer la protection des gens de mer, dans toute la mesure possible, contre les effets nocifs de l'exposition au bruit.

2. L'examen visé au paragraphe 1 du présent principe directeur devrait tenir compte des effets nocifs de l'exposition à un bruit excessif sur l'ouïe, la santé et le confort des gens de mer, ainsi que des mesures à prescrire ou à recommander pour réduire le bruit à bord des navires en vue de protéger les gens de mer. Les mesures à envisager devraient inclure les suivantes:

- a) informer les gens de mer des dangers qu'une exposition prolongée à des niveaux de bruit élevés comporte pour l'ouïe et la santé et leur apprendre à se servir du matériel de protection contre le bruit;
- b) fournir aux gens de mer lorsque c'est nécessaire un équipement de protection de l'ouïe homologué;
- c) évaluer les risques et réduire l'exposition au bruit dans toutes les installations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table, ainsi que dans la salle des machines et les autres locaux abritant des machines.

Principe directeur B4.3.3 – Exposition aux vibrations

1. L'autorité compétente, conjointement avec les organismes internationaux compétents et les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et en tenant compte, s'il y a lieu, des normes internationales pertinentes, devrait examiner de façon continue la question des vibrations à bord des navires en vue d'améliorer la protection des gens de mer, dans toute la mesure possible, contre les effets nocifs de ces vibrations.

2. L'examen visé au paragraphe 1 du présent principe directeur devrait inclure les effets de l'exposition à des vibrations excessives sur la santé et le confort des gens de mer, ainsi que les mesures à prescrire ou à recommander pour réduire les vibrations à bord des navires en vue de protéger les gens de mer. Les mesures à envisager devraient inclure les suivantes:

- a) informer les gens de mer des dangers qu'une exposition prolongée à des vibrations comporte pour leur santé;
- b) fournir aux gens de mer lorsque c'est nécessaire un équipement de protection individuelle homologué;
- c) évaluer les risques et réduire l'exposition aux vibrations dans toutes les installations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table en adoptant des mesures conformes aux orienta-

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 Lärmschuttmitteln;
- 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

by the ILO code of practice entitled *Ambient factors in the workplace*, 2001, and any subsequent revisions, taking account of the difference between exposure in those areas and in the workplace.

tions fournies par le recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Les facteurs ambiants sur le lieu de travail*, 2001, et ses révisions ultérieures, en tenant compte des différences existant entre l'exposition dans ces installations et aux postes de travail.

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.

Guideline B4.3.4 – Obligations of shipowners

1. Any obligation on the shipowner to provide protective equipment or other accident prevention safeguards should, in general, be accompanied by provisions requiring their use by seafarers and by a requirement for seafarers to comply with the relevant accident prevention and health protection measures.

2. Account should also be taken of Articles 7 and 11 of the *Guarding of Machinery Convention*, 1963 (No. 119), and the corresponding provisions of the *Guarding of Machinery Recommendation*, 1963 (No. 118), under which the obligation to ensure compliance with the requirement that machinery in use is properly guarded, and its use without appropriate guards prevented, rests on the employer, while there is an obligation on the worker not to use machinery without the guards being in position nor to make inoperative the guards provided.

Principe directeur B4.3.4 – Obligations de l'armateur

1. Toute obligation incombant à l'armateur de fournir du matériel de protection ou d'autres dispositifs de prévention des accidents devrait être assortie, en général, de dispositions en vertu desquelles les gens de mer sont tenus d'utiliser ces dispositifs et d'observer les mesures de prévention des accidents et de protection de la santé qui les concernent.

2. Il faudrait aussi tenir compte des articles 7 et 11 de la convention (n° 119) sur la protection des machines, 1963, et des dispositions correspondantes de la recommandation (n° 118) sur la protection des machines, 1963, qui disposent qu'il incombe, d'une part, à l'employeur de veiller à ce que les machines soient munies de dispositifs de protection appropriés et à ce qu'aucune machine ne soit utilisée sans ces dispositifs et, d'autre part, au travailleur de ne pas utiliser une machine si les dispositifs de protection dont elle est pourvue ne sont pas en place, et de ne pas rendre inopérants ces dispositifs.

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

Guideline B4.3.5 – Reporting and collection of statistics

1. All occupational accidents and occupational injuries and diseases should be reported so that they can be investigated and comprehensive statistics can be kept, analysed and published, taking account of protection of the personal data of the seafarers concerned. Reports should not be limited to fatalities or to accidents involving the ship.

2. The statistics referred to in paragraph 1 of this Guideline should record the numbers, nature, causes and effects of occupational accidents and occupational injuries and diseases, with a clear indication, as applicable, of the department on board a ship, the type of accident and whether at sea or in port.

3. Each Member should have due regard to any international system or model for recording accidents to seafarers which may have been established by the International Labour Organization.

Principe directeur B4.3.5 – Déclaration des accidents du travail et compilation des statistiques

1. Tous les accidents du travail et les maladies professionnelles devraient être signalés pour faire l'objet d'enquêtes et pour que des statistiques détaillées soient établies, analysées et publiées, en tenant compte de la protection des données personnelles des gens de mer concernés. Les rapports ne devraient pas être limités aux cas d'accidents et de maladies mortels ni aux accidents impliquant le navire.

2. Les statistiques visées au paragraphe 1 du présent principe directeur devraient porter sur le nombre, la nature, les causes et les conséquences des accidents, des lésions et des maladies professionnels et préciser, le cas échéant, dans quel service du navire l'accident s'est produit, le type d'accident et s'il est survenu en mer ou dans un port.

3. Tout Membre devrait tenir dûment compte de tout système ou modèle international d'enregistrement des accidents des gens de mer éventuellement établi par l'Organisation internationale du Travail.

Leitlinie B4.3.5 – Meldung und Erhebung von Statistiken

1. Alle Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten sollten gemeldet werden, sodass 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.

Guideline B4.3.6 – Investigations

1. The competent authority should undertake investigations into the causes and circumstances of all occupational accidents

Principe directeur B4.3.6 – Enquêtes

1. L'autorité compétente devrait entreprendre une enquête sur les causes et les circonstances de tous les accidents du tra-

Leitlinie B4.3.6 – Untersuchungen

1. Die zuständige Stelle sollte Untersuchungen über die Ursachen und Begleitumstände von Arbeitsunfällen und Berufs-

and occupational injuries and diseases resulting in loss of life or serious personal injury, and such other cases as may be specified in national laws or regulations.

2. Consideration should be given to including the following as subjects of investigation:

- (a) working environment, such as working surfaces, layout of machinery, means of access, lighting and methods of work;
- (b) incidence in different age groups of occupational accidents and occupational injuries and diseases;
- (c) special physiological or psychological problems created by the shipboard environment;
- (d) problems arising from physical stress on board a ship, in particular as a consequence of increased workload;
- (e) problems arising from and effects of technical developments and their influence on the composition of crews; and
- (f) problems arising from any human failures.

Guideline B4.3.7 – National protection and prevention programmes

1. In order to provide a sound basis for measures to promote occupational safety and health protection and prevention of accidents, injuries and diseases which are due to particular hazards of maritime employment, research should be undertaken into general trends and into such hazards as are revealed by statistics.

2. The implementation of protection and prevention programmes for the promotion of occupational safety and health should be so organized that the competent authority, shipowners and seafarers or their representatives and other appropriate bodies may play an active role, including through such means as information sessions, on-board guidelines on maximum exposure levels to potentially harmful ambient workplace factors and other hazards or outcomes of a systematic risk evaluation process. In particular, national or local joint occupational safety and health protection and accident prevention committees or ad hoc working parties and on-board committees, on which shipowners' and seafarers' organizations concerned are represented, should be established.

3. Where such activity takes place at company level, the representation of seafarers on any safety committee on board that shipowner's ships should be considered.

vail et de toutes les lésions et maladies professionnelles entraînant des pertes de vies humaines ou de graves lésions corporelles, ainsi que sur tous autres cas spécifiés par la législation nationale.

2. Il faudrait envisager d'inclure les points suivants parmi ceux qui pourraient faire l'objet d'une enquête:

- a) le milieu de travail, par exemple les surfaces de travail, la disposition des machines, les moyens d'accès, l'éclairage et les méthodes de travail;
- b) la fréquence par groupe d'âge des accidents du travail et des lésions et des maladies professionnelles;
- c) les problèmes physiologiques ou psychologiques spéciaux posés par le séjour à bord des navires;
- d) les problèmes résultant de la tension physique à bord des navires, en particulier lorsqu'elle est la conséquence de l'accroissement de la charge de travail;
- e) les problèmes et les conséquences résultant des progrès techniques, ainsi que de leur influence sur la composition des équipages;
- f) les problèmes résultant de défaillances humaines.

Principe directeur B4.3.7 – Programmes nationaux de protection et de prévention

1. Afin de disposer d'une base fiable pour l'adoption de mesures visant à promouvoir la protection de la sécurité et de la santé au travail et la prévention des accidents du travail et des lésions et des maladies professionnelles qui sont dus aux risques propres au travail maritime, il faudrait entreprendre des recherches sur les tendances générales ainsi que sur les risques révélés par les statistiques.

2. La mise en œuvre des programmes de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail devrait être organisée de telle sorte que l'autorité compétente, les armateurs et les gens de mer ou leurs représentants et les autres organismes intéressés puissent y jouer un rôle actif, y compris par des moyens comme l'organisation de sessions d'information et l'adoption de directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques ou les résultats d'une évaluation systématique des risques. En particulier, il faudrait créer des commissions mixtes, nationales ou locales, chargées de la prévention et de la protection de la sécurité et de la santé au travail ou des groupes de travail ad hoc et des comités à bord, au sein desquels les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées seraient représentées.

3. Lorsque ces activités sont menées au niveau de la compagnie, il conviendrait d'envisager la représentation des gens de mer dans tout comité de sécurité à bord des navires de l'armateur en question.

krankheiten, 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.

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 seemannischen 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 und 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.

Guideline B4.3.8 – Content of protection and prevention programmes

1. Consideration should be given to including the following in the functions of the committees and other bodies referred to in Guideline B4.3.7, paragraph 2:

- (a) the preparation of national guidelines and policies for occupational safety and health management systems and for accident prevention provisions, rules and manuals;
- (b) the organization of occupational safety and health protection and accident prevention training and programmes;
- (c) the organization of publicity on occupational safety and health protection and accident prevention, including films, posters, notices and brochures; and
- (d) the distribution of literature and information on occupational safety and health protection and accident prevention so that it reaches seafarers on board ships.

2. Relevant provisions or recommendations adopted by the appropriate national authorities or organizations or international organizations should be taken into account by those preparing texts of occupational safety and health protection and accident prevention measures or recommended practices.

3. In formulating occupational safety and health protection and accident prevention programmes, each Member should have due regard to any code of practice concerning the safety and health of seafarers which may have been published by the International Labour Organization.

Guideline B4.3.9 – Instruction in occupational safety and health protection and the prevention of occupational accidents

1. The curriculum for the training referred to in Standard A4.3, paragraph 1(a), should be reviewed periodically and brought up to date in the light of development in types and sizes of ships and in their equipment, as well as changes in manning practices, nationality, language and the organization of work on board ships.

2. There should be continuous occupational safety and health protection and accident prevention publicity. Such publicity might take the following forms:

- (a) educational audiovisual material, such as films, for use in vocational training centres for seafarers and where possi-

Principe directeur B4.3.8 – Contenu des programmes de protection et de prévention

1. Il faudrait envisager d'inclure les fonctions suivantes parmi les fonctions attribuées aux commissions et autres organismes visés au paragraphe 2 du principe directeur B4.3.7:

- a) l'élaboration de directives et de politiques nationales relatives aux systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail et de dispositions, de règles et de manuels relatifs à la prévention des accidents;
- b) l'organisation d'une formation et de programmes relatifs à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents;
- c) l'organisation d'une information publique en matière de protection de la sécurité et de la santé au travail et de prévention des accidents, en particulier au moyen de films, d'affiches, d'avis et de brochures;
- d) la distribution de documentation et la diffusion d'informations relatives à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents, de façon à atteindre les gens de mer à bord des navires.

2. Les règles ou recommandations adoptées par les autorités ou organismes nationaux ou par les organisations internationales intéressées devraient être prises en considération pour la préparation des textes relatifs aux mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents ou l'élaboration des pratiques recommandées.

3. Lors de l'élaboration des programmes de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents, tout Membre devrait tenir dûment compte de tout recueil de directives pratiques concernant la sécurité et la santé des gens de mer éventuellement publié par l'Organisation internationale du Travail.

Principe directeur B4.3.9 – Formation relative à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents du travail

1. Les programmes relatifs à la formation visée au paragraphe 1 a) de la norme A4.3 devraient être périodiquement revus et mis à jour pour tenir compte de l'évolution des types de navires et de leurs dimensions ainsi que des changements intervenus dans le matériel utilisé, dans l'organisation des équipages, dans les nationalités, dans les langues et dans les méthodes de travail à bord.

2. L'information publique relative à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents devrait être continue. Elle pourrait revêtir les formes suivantes:

- a) matériel éducatif audiovisuel, tel que films, à utiliser dans les centres de formation professionnelle des gens de mer

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 Berufsausbildungsstätten für Seeleute

ble shown on board ships;

- (b) display of posters on board ships;
- (c) inclusion in periodicals read by seafarers of articles on the hazards of maritime employment and on occupational safety and health protection and accident prevention measures; and
- (d) special campaigns using various publicity media to instruct seafarers, including campaigns on safe working practices.

3. The publicity referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the different nationalities, languages and cultures of seafarers on board ships.

Guideline B4.3.10 – Safety and health education of young seafarers

1. Safety and health regulations should refer to any general provisions on medical examinations before and during employment and on the prevention of accidents and the protection of health in employment, which may be applicable to the work of seafarers. Such regulations should specify measures which will minimize occupational dangers to young seafarers in the course of their duties.

2. Except where a young seafarer is recognized as fully qualified in a pertinent skill by the competent authority, the regulations should specify restrictions on young seafarers undertaking, without appropriate supervision and instruction, certain types of work presenting special risk of accident or of detrimental effect on their health or physical development, or requiring a particular degree of maturity, experience or skill. In determining the types of work to be restricted by the regulations, the competent authority might consider in particular work involving:

- (a) the lifting, moving or carrying of heavy loads or objects;
- (b) entry into boilers, tanks and cofferdams;
- (c) exposure to harmful noise and vibration levels;
- (d) operating hoisting and other power machinery and tools, or acting as signallers to operators of such equipment;
- (e) handling mooring or tow lines or anchoring equipment;
- (f) rigging;

et, si possible, présenté à bord des navires;

- b) affiches apposées à bord des navires;
- c) insertion, dans les périodiques lus par les gens de mer, d'articles sur les risques professionnels maritimes et sur les mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents;
- d) campagnes spéciales utilisant divers moyens d'information pour instruire les gens de mer, y compris des campagnes sur les méthodes de travail sûres.

3. L'information publique visée au paragraphe 2 du présent principe directeur devrait tenir compte des nationalités, langues et cultures différentes des gens de mer à bord d'un navire.

Principe directeur B4.3.10 – Education des jeunes gens de mer en matière de sécurité et de santé

1. Les règlements sur la sécurité et la santé devraient se référer aux dispositions générales concernant les examens médicaux, avant l'entrée en fonction et en cours d'emploi, ainsi que la prévention des accidents et la protection de la santé au travail, qui sont applicables aux activités des gens de mer. Ces règlements devraient préciser en outre les mesures propres à réduire au minimum les risques professionnels auxquels sont exposés les jeunes gens de mer dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Les règlements devraient établir des restrictions empêchant que des jeunes gens de mer dont les aptitudes correspondantes ne seraient pas pleinement reconnues par l'autorité compétente exécutent sans contrôle ni instruction appropriés certains types de travaux comportant un risque particulier d'accident ou d'atteinte à leur santé ou à leur développement physique ou exigeant un degré particulier de maturité, d'expérience ou d'aptitude. L'autorité compétente pourrait prendre en considération, en particulier, les tâches comportant:

- a) le levage, le déplacement ou le transport de charges ou d'objets lourds;
- b) le travail à l'intérieur des chaudières, des réservoirs et des caissons étanches;
- c) l'exposition à des bruits ou à des vibrations atteignant des niveaux nocifs;
- d) la conduite d'engins de levage ou d'autres équipements ou outils à moteur ou la communication par signes avec les conducteurs d'équipements de ce genre;
- e) la manipulation de câbles d'amarrage ou de remorquage ou des appareils de mouillage;
- f) le gréement;

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) work aloft or on deck in heavy weather; | g) le travail dans la mâture ou sur le pont par gros temps; | g) Arbeiten in der Höhe oder auf Deck bei schwerem Wetter; |
| (h) nightwatch duties; | h) le quart de nuit; | h) Dienst als Wachgänger während der Nacht; |
| (i) servicing of electrical equipment; | i) l'entretien de l'équipement électrique; | i) Wartung elektrischer Anlagen und Geräte; |
| (j) exposure to potentially harmful materials, or harmful physical agents such as dangerous or toxic substances and ionizing radiations; | j) le contact avec des matières potentiellement dangereuses ou avec des agents physiques nocifs, tels que des substances dangereuses ou toxiques, et l'exposition à des rayonnements ionisants; | j) Arbeiten, bei denen die Ausführenden potenziell schädlichen Stoffen oder schädlichen physikalischen Einwirkungen, wie gefährlichen oder giftigen Substanzen und ionisierenden Strahlen, ausgesetzt sind; |
| (k) the cleaning of catering machinery; and | k) le nettoyage des appareils de cuisine; | k) die Reinigung von Küchenmaschinen; |
| (l) the handling or taking charge of ships' boats. | l) la manipulation ou la responsabilité des embarcations annexes. | l) das Bedienen von Schiffsbooten oder die Übernahme der Verantwortung für sie. |

3. Practical measures should be taken by the competent authority or through the appropriate machinery to bring to the attention of young seafarers information concerning the prevention of accidents and the protection of their health on board ships. Such measures could include adequate instruction in courses, official accident prevention publicity intended for young persons and professional instruction and supervision of young seafarers.

4. Education and training of young seafarers both ashore and on board ships should include guidance on the detrimental effects on their health and well-being of the abuse of alcohol and drugs and other potentially harmful substances, and the risk and concerns relating to HIV/AIDS and of other health risk related activities.

Guideline B4.3.11 – International cooperation

1. Members, with the assistance as appropriate of intergovernmental and other international organizations, should endeavour, in cooperation with each other, to achieve the greatest possible uniformity of action for the promotion of occupational safety and health protection and prevention of accidents.

2. In developing programmes for promoting occupational safety and health protection and prevention of accidents under Standard A4.3, each Member should have due regard to relevant codes of practice published by the International Labour Organization and the appropriate standards of international organizations.

3. Members should have regard to the need for international cooperation in the continuous promotion of activity related to occupational safety and health protection and prevention of occupational accidents. Such cooperation might take the form of:

- (a) bilateral or multilateral arrangements for uniformity in occupational safety and

3. Des mesures pratiques devraient être prises par l'autorité compétente ou par un organisme approprié pour attirer l'attention des jeunes gens de mer sur l'information concernant la prévention des accidents et la protection de leur santé à bord des navires. Ces mesures pourraient inclure des cours et des campagnes d'information officielles de prévention des accidents à l'intention des jeunes, ainsi qu'une instruction et une surveillance professionnelles des jeunes gens de mer.

4. Les programmes d'éducation et de formation des jeunes gens de mer, tant à terre qu'à bord, devraient prévoir un enseignement sur les dangers que l'abus d'alcool, de drogues et d'autres substances potentiellement nocives peut avoir sur leur santé et leur bien-être, ainsi que sur les risques et problèmes posés par le VIH/SIDA et les autres activités dangereuses pour la santé.

Principe directeur B4.3.11 – Coopération internationale

1. Les Membres, au besoin avec l'assistance d'organismes intergouvernementaux et d'autres organisations internationales, devraient s'efforcer conjointement de parvenir à la plus grande uniformité possible de l'action visant à protéger la sécurité et la santé au travail et à prévenir les accidents.

2. Lors de l'élaboration de programmes de promotion de la protection en matière de sécurité et de santé au travail et de la prévention des accidents du travail conformément aux dispositions de la norme A4.3, tout Membre devrait tenir dûment compte des recueils de directives pratiques publiés par l'Organisation internationale du Travail, ainsi que des normes appropriées des organisations internationales.

3. Les Membres devraient tenir compte de la nécessité d'une coopération internationale en vue de la promotion continue d'activités relatives à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents du travail. Cette coopération pourrait revêtir les formes suivantes:

- a) accords bilatéraux ou multilatéraux visant à uniformiser les normes et les

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

health protection and accident prevention standards and safeguards;

- (b) exchange of information on particular hazards affecting seafarers and on means of promoting occupational safety and health protection and preventing accidents;
- (c) assistance in testing of equipment and inspection according to the national regulations of the flag State;
- (d) collaboration in the preparation and dissemination of occupational safety and health protection and accident prevention provisions, rules or manuals;
- (e) collaboration in the production and use of training aids; and
- (f) joint facilities for, or mutual assistance in, the training of seafarers in occupational safety and health protection, accident prevention and safe working practices.

dispositifs de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents;

- b) échanges de renseignements sur les risques particuliers auxquels sont exposés les gens de mer et sur les moyens de promouvoir la sécurité et la santé au travail et de prévenir les accidents;
- c) assistance en matière d'essais de matériel et d'inspection, conformément aux dispositions nationales de l'Etat du pavillon;
- d) collaboration pour l'établissement et la diffusion des dispositions, des règles ou des manuels relatifs à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents;
- e) collaboration pour la production et l'utilisation du matériel de formation;
- f) mise en commun des moyens matériels ou assistance mutuelle pour la formation des gens de mer dans le domaine de la protection en matière de sécurité et de santé au travail, de la prévention des accidents et des méthodes de travail sûres.

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.

Regulation 4.4

Access to shore-based welfare facilities

Purpose: To ensure that seafarers working on board a ship have access to shore-based facilities and services to secure their health and well-being

1. Each Member shall ensure that shore-based welfare facilities, where they exist, are easily accessible. The Member shall also promote the development of welfare facilities, such as those listed in the Code, in designated ports to provide seafarers on ships that are in its ports with access to adequate welfare facilities and services.

2. The responsibilities of each Member with respect to shore-based facilities, such as welfare, cultural, recreational and information facilities and services, are set out in the Code.

Standard A4.4

Access to shore-based welfare facilities

1. Each Member shall require, where welfare facilities exist on its territory, that they are available for the use of all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work.

2. Each Member shall promote the development of welfare facilities in appropriate ports of the country and determine, after consultation with the shipowners' and

Règle 4.4

Accès à des installations de bien-être à terre

Objet: assurer aux gens de mer qui travaillent à bord d'un navire l'accès à des installations et services à terre afin d'assurer leur santé et leur bien-être

1. Tout Membre veille à ce que les installations de bien-être à terre, s'il en existe, soient aisément accessibles. Il doit aussi promouvoir la mise en place d'installations de bien-être, telles que celles qui sont énumérées dans le code, dans des ports déterminés en vue d'assurer aux gens de mer des navires se trouvant dans ces ports l'accès à des installations et services de bien-être adéquats.

2. Les responsabilités du Membre concernant les installations à terre telles que les installations et services culturels, de bien-être, de loisirs et d'information, sont énoncées dans le code.

Norme A4.4

Accès à des installations de bien-être à terre

1. Tout Membre doit exiger que les installations de bien-être existant sur son territoire puissent être utilisées par tous les gens de mer, quels que soient leur nationalité, leur race, leur couleur, leur sexe, leur religion, leurs opinions politiques ou leur origine sociale et quel que soit l'Etat du pavillon du navire à bord duquel ils sont employés ou engagés, ou travaillent.

2. Tout Membre doit promouvoir la mise en place d'installations de bien-être dans les ports appropriés du pays et déterminer, après consultation des organisations d'ar-

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 Schiffes, 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

seafarers' organizations concerned, which ports are to be regarded as appropriate.

3. Each Member shall encourage the establishment of welfare boards which shall regularly review welfare facilities and services to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.

Guideline B4.4

Access to shore-based welfare facilities

Guideline B4.4.1 – Responsibilities of Members

1. Each Member should:

- (a) take measures to ensure that adequate welfare facilities and services are provided for seafarers in designated ports of call and that adequate protection is provided to seafarers in the exercise of their profession; and
- (b) take into account, in the implementation of these measures, the special needs of seafarers, especially when in foreign countries and when entering war zones, in respect of their safety, health and spare-time activities.

2. Arrangements for the supervision of welfare facilities and services should include participation by representative shipowners' and seafarers' organizations concerned.

3. Each Member should take measures designed to expedite the free circulation among ships, central supply agencies and welfare establishments of welfare materials such as films, books, newspapers and sports equipment for use by seafarers on board their ships and in welfare centres ashore.

4. Members should cooperate with one another in promoting the welfare of seafarers at sea and in port. Such cooperation should include the following:

- (a) consultations among competent authorities aimed at the provision and improvement of seafarers' welfare facilities and services, both in port and on board ships;
- (b) agreements on the pooling of resources and the joint provision of welfare facilities in major ports so as to avoid unnecessary duplication;
- (c) organization of international sports competitions and encouragement of the participation of seafarers in sports activities; and

mateurs et de gens de mer intéressées, quels sont les ports appropriés.

3. Tout Membre doit favoriser la création de conseils du bien-être chargés d'examiner régulièrement les installations et services de bien-être afin de veiller à ce qu'ils soient adaptés eu égard aux changements des besoins des gens de mer résultant de l'évolution de la technique, de l'exploitation ou de toute autre nouveauté dans le secteur des transports maritimes.

Principe directeur B4.4

Accès à des installations de bien-être à terre

Principe directeur B4.4.1 – Responsabilités des Membres

1. Tout Membre devrait:

- a) prendre des mesures pour que des installations et services de bien-être adéquats soient fournis aux gens de mer dans des ports d'escale déterminés et qu'une protection adéquate leur soit assurée dans l'exercice de leur profession;
- b) tenir compte, dans la mise en œuvre de ces mesures, des besoins particuliers des gens de mer en matière de sécurité, de santé et de loisirs, surtout à l'étranger et à leur arrivée dans des zones de guerre.

2. Les dispositions prises pour le contrôle des installations et services de bien-être devraient prévoir la participation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer intéressés.

3. Tout Membre devrait prendre des mesures visant à accélérer la libre circulation, entre les navires, les organisations centrales d'approvisionnement et les institutions de bien-être, de tout le matériel nécessaire, tel que films, livres, journaux et équipement sportif, à l'usage des gens de mer, tant à bord de leur navire que dans les centres à terre.

4. Les Membres devraient coopérer entre eux en vue de promouvoir le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports. Cette coopération devrait comprendre les mesures suivantes:

- a) des consultations entre autorités compétentes en vue d'offrir des installations et services de bien-être aux gens de mer, dans les ports et à bord des navires, ou de les améliorer;
- b) des accords sur la mise en commun de ressources et la fourniture conjointe d'installations de bien-être dans les grands ports de façon à éviter les doubles emplois inutiles;
- c) l'organisation de compétitions sportives internationales et l'encouragement des gens de mer à participer à des activités sportives;

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 Seeschiffahrtssektor 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 zuständigen Stellen mit dem Ziel, Sozialeinrichtungen und -dienste für Seeleute sowohl in 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) organization of international seminars on the subject of welfare of seafarers at sea and in port.

d) l'organisation de séminaires internationaux sur la question du bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports.

d) die Veranstaltung internationaler Seminare über die Frage der sozialen Betreuung der Seeleute auf See und in Häfen.

Guideline B4.4.2 – Welfare facilities and services in ports

Principe directeur B4.4.2 – Installations et services de bien-être dans les ports

Leitlinie B4.4.2 – Sozialeinrichtungen und -dienste im Hafen

1. Each Member should provide or ensure the provision of such welfare facilities and services as may be required, in appropriate ports of the country.

1. Tout Membre devrait offrir les installations et services de bien-être nécessaires dans des ports appropriés du pays ou veiller à ce qu'ils soient offerts.

1. Jedes Mitglied sollte die erforderlichen Sozialeinrichtungen und -dienste in geeigneten Häfen des Landes bereitstellen oder für deren Bereitstellung sorgen.

2. Welfare facilities and services should be provided, in accordance with national conditions and practice, by one or more of the following:

2. Les installations et services de bien-être devraient être fournis, conformément aux conditions et à la pratique nationales, par une ou plusieurs des institutions suivantes:

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

(a) public authorities;

a) les pouvoirs publics;

a) Behörden;

(b) shipowners' and seafarers' organizations concerned under collective agreements or other agreed arrangements; and

b) les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, en vertu des conventions collectives ou d'autres dispositions arrêtées d'un commun accord;

b) in Betracht kommende Verbände der Reeder und der Seeleute aufgrund von Gesamtarbeitsverträgen oder anderen Vereinbarungen zwischen ihnen;

(c) voluntary organizations.

c) des organisations bénévoles.

c) freiwillige Organisationen.

3. Necessary welfare and recreational facilities should be established or developed in ports. These should include:

3. Les installations nécessaires de bien-être et de loisirs devraient être créées ou développées dans les ports. Elles devraient comprendre:

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

(a) meeting and recreation rooms as required;

a) des salles de réunion et de détente, selon les besoins;

a) Versammlungs- und Freizeiträume nach Bedarf;

(b) facilities for sports and outdoor facilities, including competitions;

b) des installations de sport et autres installations de plein air, notamment pour des compétitions;

b) Sporteinrichtungen und andere Einrichtungen im Freien, auch für Wettbewerbe;

(c) educational facilities; and

c) des installations pédagogiques;

c) Bildungseinrichtungen;

(d) where appropriate, facilities for religious observances and for personal counselling.

d) le cas échéant, des installations permettant de pratiquer la religion et d'obtenir des conseils personnels.

d) gegebenenfalls Einrichtungen für die Religionsausübung und für persönlichen Rat.

4. These facilities may be provided by making available to seafarers in accordance with their needs facilities designed for more general use.

4. Ces installations peuvent être fournies en mettant à la disposition des gens de mer, selon leurs besoins, les installations destinées à un usage plus général.

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

5. Where large numbers of seafarers of different nationalities require facilities such as hotels, clubs and sports facilities in a particular port, the competent authorities or bodies of the countries of origin of the seafarers and of the flag States, as well as the international associations concerned, should consult and cooperate with the competent authorities and bodies of the country in which the port is situated and with one another, with a view to the pooling of resources and to avoiding unnecessary duplication.

5. Lorsqu'un grand nombre de gens de mer de différentes nationalités ont besoin, dans un port déterminé, de certaines installations telles qu'hôtels, clubs ou installations sportives, les autorités ou les institutions compétentes de leurs pays d'origine et des Etats du pavillon ainsi que les associations internationales intéressées devraient procéder à des consultations et coopérer entre elles, de même qu'avec les autorités et les organes compétents du pays dans lequel le port est situé, en vue de mettre leurs ressources en commun et d'éviter les doubles emplois inutiles.

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. Hotels or hostels suitable for seafarers should be available where there is need for them. They should provide facilities equal to those found in a good-class hotel, and should wherever possible be located in good surroundings away from the immediate vicinity of the docks. Such hotels or hostels should be properly supervised, the prices charged should be reasonable in amount and, where necessary and possible, provision should be made for accommodating seafarers' families.

6. Il devrait y avoir des hôtels ou foyers adaptés aux besoins des gens de mer, là où cela est nécessaire. Ils devraient offrir des services équivalant à ceux d'un hôtel de bonne classe et devraient, autant que possible, être bien situés et ne pas se trouver à proximité immédiate des installations portuaires. Ces hôtels ou foyers devraient être soumis à un contrôle approprié, les prix devraient être raisonnables et, lorsque cela est nécessaire et réalisable, des dispositions devraient être prises pour permettre de loger les familles des gens de mer.

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. These accommodation facilities should be open to all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work. Without in any way infringing this principle, it may be necessary in certain ports to provide several types of facilities, comparable in standard but adapted to the customs and needs of different groups of seafarers.

8. Measures should be taken to ensure that, as necessary, technically competent persons are employed full time in the operation of seafarers' welfare facilities and services, in addition to any voluntary workers.

Guideline B4.4.3 – Welfare boards

1. Welfare boards should be established, at the port, regional and national levels, as appropriate. Their functions should include:

- (a) keeping under review the adequacy of existing welfare facilities and monitoring the need for the provision of additional facilities or the withdrawal of under-utilized facilities; and
- (b) assisting and advising those responsible for providing welfare facilities and ensuring coordination between them.

2. Welfare boards should include among their members representatives of shipowners' and seafarers' organizations, the competent authorities and, where appropriate, voluntary organizations and social bodies.

3. As appropriate, consuls of maritime States and local representatives of foreign welfare organizations should, in accordance with national laws and regulations, be associated with the work of port, regional and national welfare boards.

Guideline B4.4.4 – Financing of welfare facilities

1. In accordance with national conditions and practice, financial support for port welfare facilities should be made available through one or more of the following:

- (a) grants from public funds;
- (b) levies or other special dues from shipping sources;
- (c) voluntary contributions from shipowners, seafarers, or their organizations; and
- (d) voluntary contributions from other sources.

7. Ces installations devraient être ouvertes à tous les gens de mer sans distinction de nationalité, de race, de couleur, de sexe, de religion, d'opinion politique ou d'origine sociale et quel que soit l'Etat du pavillon du navire à bord duquel ils sont employés ou engagés ou travaillent. Sans contrevenir de quelque manière que ce soit à ce principe, il pourrait être nécessaire, dans certains ports, de prévoir plusieurs types d'installations d'un niveau comparable mais adaptées aux coutumes et aux besoins des différents groupes de gens de mer.

8. Des dispositions devraient être prises pour que, dans la mesure où cela est nécessaire, du personnel qualifié soit employé à plein temps, en plus d'éventuels agents bénévoles, pour la gestion des installations et services de bien-être des gens de mer.

Principe directeur B4.4.3 – Conseils du bien-être

1. Il conviendrait de créer des conseils de bien-être, selon le cas au niveau du port ou au niveau régional ou national. Leurs fonctions devraient être notamment:

- a) de s'assurer que les installations de bien-être sont toujours adéquates et de déterminer s'il convient d'en créer d'autres ou de supprimer celles qui sont sous-utilisées;
- b) d'aider et de conseiller ceux à qui il incombe de fournir des installations de bien-être et d'assurer une coordination entre eux.

2. Les conseils de bien-être devraient compter parmi leurs membres des représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer, de l'autorité compétente et, le cas échéant, d'organisations bénévoles et d'organismes sociaux.

3. Selon les circonstances, les consuls des Etats maritimes et les représentants locaux des organismes de bien-être étrangers devraient être associés, conformément à la législation nationale, aux travaux des conseils de bien-être portuaires, régionaux ou nationaux.

Principe directeur B4.4.4 – Financement des installations de bien-être

1. Conformément aux conditions et à la pratique nationales, un appui financier aux installations de bien-être dans les ports devrait provenir d'une ou de plusieurs des sources suivantes:

- a) subventions publiques;
- b) taxes ou autres droits spéciaux acquittés par les milieux maritimes;
- c) contributions volontaires versées par les armateurs, les gens de mer ou leurs organisations;
- d) contributions volontaires d'autres sources.

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 ergriffen 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 Koordination 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 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 Seeschiffahrt;
- c) freiwillige Beiträge der Reeder, der Seeleute oder ihrer Verbände;
- d) freiwillige Beiträge aus anderen Quellen.

2. Where welfare taxes, levies and special dues are imposed, they should be used only for the purposes for which they are raised.

2. Lorsque des impôts, taxes et autres droits spéciaux sont prévus afin de financer les services de bien-être, ils ne devraient être employés qu'aux fins pour lesquelles ils sont levés.

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

Guideline B4.4.5 – Dissemination of information and facilitation measures

Principe directeur B4.4.5 – Diffusion d'informations et mesures de facilitation

Leitlinie B4.4.5 – Informationsverbreitung und Erleichterungsmaßnahmen

1. Information should be disseminated among seafarers concerning facilities open to the general public in ports of call, particularly transport, welfare, entertainment and educational facilities and places of worship, as well as facilities provided specifically for seafarers.

1. Les gens de mer devraient recevoir des informations sur tous les moyens à la disposition du public dans les ports d'escale, notamment les moyens de transport, les services de bien-être, les services récréatifs et éducatifs et les lieux de culte, ainsi que sur ceux qui leur sont spécialement destinés.

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. Adequate means of transport at moderate prices should be available at any reasonable time in order to enable seafarers to reach urban areas from convenient locations in the port.

2. Des moyens de transport adéquats à prix modique devraient être disponibles à tout moment raisonnable lorsque cela est nécessaire pour permettre aux gens de mer de se rendre en ville à partir d'endroits d'accès facile dans la zone portuaire.

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. All suitable measures should be taken by the competent authorities to make known to shipowners and to seafarers entering port any special laws and customs, the contravention of which may jeopardize their freedom.

3. Les autorités compétentes devraient prendre les mesures nécessaires pour faire connaître aux armateurs ainsi qu'aux gens de mer arrivant dans un port toute loi ou coutume spéciale dont la violation pourrait mettre leur liberté en danger.

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. Port areas and access roads should be provided by the competent authorities with adequate lighting and signposting and regular patrols for the protection of seafarers.

4. Les autorités compétentes devraient doter les zones portuaires et les routes d'accès aux ports d'un éclairage suffisant et de panneaux indicateurs et y faire effectuer des patrouilles régulières en vue d'assurer la protection des gens de mer.

4. Die zuständigen Stellen sollten die Hafenbereiche und die Hafenzufahrtsstraßen mit ausreichender Beleuchtung und Beschilderung versehen und dort regelmäßige Streifen durchführen lassen, um den Schutz der Seeleute zu gewährleisten.

Guideline B4.4.6 – Seafarers in a foreign port

Principe directeur B4.4.6 – Gens de mer dans un port étranger

Leitlinie B4.4.6 – Seeleute in einem ausländischen Hafen

1. For the protection of seafarers in foreign ports, measures should be taken to facilitate:

1. En vue de protéger les gens de mer qui se trouvent dans un port étranger, il conviendrait de prendre des mesures tendant à faciliter:

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

(a) access to consuls of their State of nationality or State of residence; and

a) l'accès au consul de l'Etat dont ils sont ressortissants ou de l'Etat où ils résident;

a) den Zugang zu Konsuln ihres Staatsangehörigkeits- oder Aufenthaltsstaates;

(b) effective cooperation between consuls and the local or national authorities.

b) une coopération efficace entre les consuls et les autorités locales ou nationales.

b) eine wirksame Zusammenarbeit zwischen den Konsuln und den lokalen oder nationalen Behörden.

2. Seafarers who are detained in a foreign port should be dealt with promptly under due process of law and with appropriate consular protection.

2. Le cas des gens de mer incarcérés ou consignés dans un port étranger doit être traité rapidement, conformément à la procédure légale, et les intéressés doivent bénéficier de la protection consulaire appropriée.

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. Whenever a seafarer is detained for any reason in the territory of a Member, the competent authority should, if the seafarer so requests, immediately inform the flag State and the State of nationality of the seafarer. The competent authority should promptly inform the seafarer of the right to make such a request. The State of nationality of the seafarer should promptly notify the seafarer's next of kin. The competent authority should allow consular officers of these States immediate access to the seafarer and regular visits thereafter so long as the seafarer is detained.

3. Lorsqu'un marin est incarcéré ou consigné, pour quelque raison que ce soit, sur le territoire d'un Membre, l'autorité compétente devrait, si le marin le demande, en informer immédiatement l'Etat du pavillon ainsi que l'Etat dont le marin est ressortissant. L'autorité compétente devrait rapidement informer le marin de son droit de présenter une telle demande. L'Etat dont le marin est ressortissant devrait informer rapidement la famille du marin. L'autorité compétente devrait autoriser les agents consulaires de ces Etats à voir immédiatement le marin et à lui rendre visite régulièrement par la suite aussi longtemps qu'il sera incarcéré.

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

4. Each Member should take measures, whenever necessary, to ensure the safety of seafarers from aggression and other unlawful acts while ships are in their territorial waters and especially in approaches to ports.

5. Every effort should be made by those responsible in port and on board a ship to facilitate shore leave for seafarers as soon as possible after a ship's arrival in port.

Regulation 4.5

Social security

Purpose: To ensure that measures are taken with a view to providing seafarers with access to social security protection

1. Each Member shall ensure that all seafarers and, to the extent provided for in its national law, their dependants have access to social security protection in accordance with the Code without prejudice however to any more favourable conditions referred to in paragraph 8 of article 19 of the Constitution.

2. Each Member undertakes to take steps, according to its national circumstances, individually and through international cooperation, to achieve progressively comprehensive social security protection for seafarers.

3. Each Member shall ensure that seafarers who are subject to its social security legislation, and, to the extent provided for in its national law, their dependants, are entitled to benefit from social security protection no less favourable than that enjoyed by shoreworkers.

Standard A4.5

Social security

1. The branches to be considered with a view to achieving progressively comprehensive social security protection under Regulation 4.5 are: medical care, sickness benefit, unemployment benefit, old-age benefit, employment injury benefit, family benefit, maternity benefit, invalidity benefit and survivors' benefit, complementing the protection provided for under Regulations 4.1, on medical care, and 4.2, on shipowners' liability, and under other titles of this Convention.

2. At the time of ratification, the protection to be provided by each Member in accordance with Regulation 4.5, paragraph 1, shall include at least three of the

4. Tout Membre devrait, chaque fois que cela est nécessaire, prendre des mesures pour protéger les gens de mer des agressions et autres actes illégaux lorsque le navire se trouve dans ses eaux territoriales et en particulier aux abords des ports.

5. Les responsables dans les ports et à bord des navires devraient faire tout leur possible pour permettre aux gens de mer d'aller à terre au plus tôt après l'arrivée du navire au port.

Règle 4.5

Sécurité sociale

Objet: assurer l'adoption de mesures visant à faire bénéficier les gens de mer de la sécurité sociale

1. Tout Membre veille à ce que tous les gens de mer et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge bénéficient d'une protection de sécurité sociale conforme au code, sans préjudice, toutefois, des conditions plus favorables prévues au paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution.

2. Tout Membre s'engage à prendre des mesures, en fonction de sa situation nationale, à titre individuel comme dans le cadre de la coopération internationale, pour atteindre progressivement une protection de sécurité sociale complète pour les gens de mer.

3. Tout Membre veille à ce que les gens de mer qui sont soumis à sa législation en matière de sécurité sociale et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge soient admis à bénéficier d'une protection de sécurité sociale qui ne soit pas moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre.

Norme A4.5

Sécurité sociale

1. Les branches à prendre en considération pour atteindre progressivement la protection complète de sécurité sociale prévue à la règle 4.5 sont les soins médicaux, les indemnités de maladie, les prestations de chômage, les prestations de vieillesse, les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, les prestations familiales, les prestations de maternité, les prestations d'invalidité et les prestations de survivants, qui complètent la protection prévue par les règles 4.1, concernant les soins médicaux, et 4.2, concernant la responsabilité des armateurs, ainsi que par d'autres titres de la présente convention.

2. Lors de la ratification, la protection assurée par tout Membre conformément au paragraphe 1 de la règle 4.5 doit inclure au moins trois des neuf branches énumérées

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

nine branches listed in paragraph 1 of this Standard.

3. Each Member shall take steps according to its national circumstances to provide the complementary social security protection referred to in paragraph 1 of this Standard to all seafarers ordinarily resident in its territory. This responsibility could be satisfied, for example, through appropriate bilateral or multilateral agreements or contribution-based systems. The resulting protection shall be no less favourable than that enjoyed by shoreworkers resident in their territory.

4. Notwithstanding the attribution of responsibilities in paragraph 3 of this Standard, Members may determine, through bilateral and multilateral agreements and through provisions adopted in the framework of regional economic integration organizations, other rules concerning the social security legislation to which seafarers are subject.

5. Each Member's responsibilities with respect to seafarers on ships that fly its flag shall include those provided for by Regulations 4.1 and 4.2 and the related provisions of the Code, as well as those that are inherent in its general obligations under international law.

6. Each Member shall give consideration to the various ways in which comparable benefits will, in accordance with national law and practice, be provided to seafarers in the absence of adequate coverage in the branches referred to in paragraph 1 of this Standard.

7. The protection under Regulation 4.5, paragraph 1, may, as appropriate, be contained in laws or regulations, in private schemes or in collective bargaining agreements or in a combination of these.

8. To the extent consistent with their national law and practice, Members shall cooperate, through bilateral or multilateral agreements or other arrangements, to ensure the maintenance of social security rights, provided through contributory or non-contributory schemes, which have been acquired, or are in the course of acquisition, by all seafarers regardless of residence.

9. Each Member shall establish fair and effective procedures for the settlement of disputes.

10. Each Member shall at the time of ratification specify the branches for which protection is provided in accordance with paragraph 2 of this Standard. It shall subsequently notify the Director-General of the International Labour Office when it provides social security protection in respect of one or more other branches stated in paragraph 1 of this Standard. The Director-

au paragraphe 1 de la présente norme.

3. Tout Membre prend des mesures, en fonction de sa situation nationale, pour assurer la protection de sécurité sociale complémentaire prévue au paragraphe 1 de la présente norme à tous les gens de mer résidant habituellement sur son territoire. Cette responsabilité peut être mise en œuvre, par exemple, au moyen d'accords bilatéraux ou multilatéraux en la matière ou de systèmes fondés sur des cotisations. La protection ainsi garantie ne doit pas être moins favorable que celle dont jouissent les personnes travaillant à terre qui résident sur le territoire du Membre en question.

4. Nonobstant l'attribution des responsabilités indiquée au paragraphe 3 de la présente norme, les Membres peuvent établir, par des accords bilatéraux ou multilatéraux, ou par des dispositions adoptées dans le cadre des organisations régionales d'intégration économique, d'autres règles relatives à la législation de la sécurité sociale applicable aux gens de mer.

5. Les responsabilités de tout Membre concernant les gens de mer à bord des navires qui battent son pavillon comprennent celles qui sont prévues par les règles 4.1 et 4.2 et par les dispositions correspondantes du code ainsi que celles qui sont inhérentes à ses obligations générales en vertu du droit international.

6. Tout Membre doit examiner les diverses modalités selon lesquelles, en l'absence d'une couverture suffisante dans les branches mentionnées au paragraphe 1 de la présente norme, des prestations comparables seront offertes aux gens de mer, conformément à la législation et à la pratique nationales.

7. La protection visée au paragraphe 1 de la règle 4.5 peut, selon le cas, être prévue par la législation, des régimes privés, des conventions collectives ou une combinaison de ces moyens.

8. Dans la mesure compatible avec leur législation et leur pratique nationales, les Membres coopèrent, par voie d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres arrangements, pour garantir le maintien des droits relatifs à la sécurité sociale, qu'ils soient assurés par des systèmes contributifs ou non contributifs, acquis ou en cours d'acquisition par les gens de mer, indépendamment de leur lieu de résidence.

9. Tout Membre définit des procédures équitables et efficaces pour le règlement des différends.

10. Tout Membre, lors de la ratification, précise les branches pour lesquelles la protection est assurée, conformément au paragraphe 2 de la présente norme. Lorsqu'il assurera par la suite la couverture d'une ou de plusieurs des autres branches énumérées au paragraphe 1 de la présente norme, il en informera le Directeur général du Bureau international du Travail, lequel tiendra

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 diejenigen 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

General shall maintain a register of this information and shall make it available to all interested parties.

11. The reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution, shall also include information regarding steps taken in accordance with Regulation 4.5, paragraph 2, to extend protection to other branches.

Guideline B4.5

Social security

1. The protection to be provided at the time of ratification in accordance with Standard A4.5, paragraph 2, should at least include the branches of medical care, sickness benefit and employment injury benefit.

2. In the circumstances referred to in Standard A4.5, paragraph 6, comparable benefits may be provided through insurance, bilateral and multilateral agreements or other effective means, taking into consideration the provisions of relevant collective bargaining agreements. Where such measures are adopted, seafarers covered by such measures should be advised of the means by which the various branches of social security protection will be provided.

3. Where seafarers are subject to more than one national legislation covering social security, the Members concerned should cooperate in order to determine by mutual agreement which legislation is to apply, taking into account such factors as the type and level of protection under the respective legislations which is more favourable to the seafarer concerned as well as the seafarer's preference.

4. The procedures to be established under Standard A4.5, paragraph 9, should be designed to cover all disputes relevant to the claims of the seafarers concerned, irrespective of the manner in which the coverage is provided.

5. Each Member which has national seafarers, non-national seafarers or both serving on ships that fly its flag should provide the social security protection in the Convention as applicable, and should periodically review the branches of social security protection in Standard A4.5, paragraph 1, with a view to identifying any additional branches appropriate for the seafarers concerned.

6. The seafarers' employment agreement should identify the means by which the various branches of social security protection will be provided to the seafarer by the shipowner as well as any other relevant information at the disposal of the shipowner, such as statutory deductions from the seafarers' wages and shipowners' contributions which may be made in accordance with the requirements of identified author-

un registre de ces avis, qu'il mettra à la disposition de toutes les parties intéressées.

11. Les rapports soumis au Bureau international du Travail en vertu de l'article 22 de la Constitution doivent également contenir des informations sur les mesures prises conformément au paragraphe 2 de la règle 4.5 pour étendre la protection à d'autres branches.

Principe directeur B4.5

Sécurité sociale

1. La protection assurée lors de la ratification, conformément au paragraphe 2 de la norme A4.5, devrait porter au minimum sur les soins médicaux, les indemnités de maladie et les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle.

2. Dans les cas mentionnés au paragraphe 6 de la norme A4.5, des prestations comparables pourront être fournies par voie d'assurance, d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres moyens appropriés, en tenant compte des dispositions des conventions collectives applicables. Lorsque de telles mesures sont adoptées, les gens de mer auxquels elles s'appliquent devraient être informés des modalités selon lesquelles la protection assurée par les diverses branches de la sécurité sociale sera fournie.

3. Lorsque les gens de mer relèvent de plus d'une législation nationale en matière de sécurité sociale, les Membres concernés devraient coopérer en vue de déterminer par accord mutuel celle des législations qui s'appliquera, en tenant compte de facteurs comme le type et le niveau de protection plus favorables aux gens de mer intéressés, ainsi que la préférence de ceux-ci.

4. Les procédures à définir en vertu du paragraphe 9 de la norme A4.5 devraient être conçues de manière à couvrir tous les différends relatifs aux réclamations des gens de mer intéressés, quelle que soit la manière dont la couverture est assurée.

5. Tout Membre ayant des gens de mer nationaux ou des gens de mer non nationaux, ou les deux, employés à bord des navires battant son pavillon devrait offrir la protection de sécurité sociale prévue par la présente convention, telle qu'applicable, et devrait réexaminer périodiquement les branches de la protection de sécurité sociale visée au paragraphe 1 de la norme A4.5 en vue d'identifier toute autre branche utile aux gens de mer concernés.

6. Le contrat d'engagement maritime devrait préciser les modalités selon lesquelles la protection des différentes branches de la sécurité sociale sera assurée à l'intéressé par l'armateur et contenir toute autre information utile dont dispose celui-ci, comme les déductions obligatoires du salaire du marin et les cotisations de l'armateur qui peuvent être exigées, conformément aux prescriptions des organismes autorisés

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 A4.5 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 A4.5 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 er-

ized bodies pursuant to relevant national social security schemes.

7. The Member whose flag the ship flies should, in effectively exercising its jurisdiction over social matters, satisfy itself that the shipowners' responsibilities concerning social security protection are met, including making the required contributions to social security schemes.

spécifiés dans le cadre des régimes nationaux de sécurité sociale applicables.

7. Lorsqu'il exerce effectivement sa juridiction dans le domaine des questions sociales, le Membre dont le navire bat pavillon devrait s'assurer que les obligations des armateurs en matière de protection de sécurité sociale sont respectées, notamment en ce qui concerne le versement des cotisations aux régimes de sécurité sociale.

mächtigen 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.

Title 5

Compliance and enforcement

1. The Regulations in this Title specify each Member's responsibility to fully implement and enforce the principles and rights set out in the Articles of this Convention as well as the particular obligations provided for under its Titles 1, 2, 3 and 4.

2. Paragraphs 3 and 4 of Article VI, which permit the implementation of Part A of the Code through substantially equivalent provisions, do not apply to Part A of the Code in this Title.

3. In accordance with paragraph 2 of Article VI, each Member shall implement its responsibilities under the Regulations in the manner set out in the corresponding Standards of Part A of the Code, giving due consideration to the corresponding Guidelines in Part B of the Code.

4. The provisions of this Title shall be implemented bearing in mind that seafarers and shipowners, like all other persons, are equal before the law and are entitled to the equal protection of the law and shall not be subject to discrimination in their access to courts, tribunals or other dispute resolution mechanisms. The provisions of this Title do not determine legal jurisdiction or a legal venue.

Regulation 5.1**Flag State responsibilities**

Purpose: To ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention with respect to ships that fly its flag

Regulation 5.1.1 – General principles

1. Each Member is responsible for ensuring implementation of its obligations under this Convention on ships that fly its flag.

2. Each Member shall establish an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, in accordance with Regulations 5.1.3 and 5.1.4 ensuring that the working and living conditions for seafarers on ships that fly its flag meet, and continue to meet, the standards in this Convention.

3. In establishing an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, a Member may, where appropriate, authorize public institutions or other organizations (including those of another Member, if the latter agrees) which it recognizes as competent and independent to carry out inspections or to issue certificates or to do both. In all cases, the Member shall remain fully responsible for the

Titre 5

Conformité et mise en application des dispositions

1. Les règles qui figurent sous ce titre précisent la responsabilité de tout Membre quant au plein respect et à l'application des principes et droits définis dans les articles de la présente convention ainsi que des obligations spécifiques mentionnées sous ses titres 1, 2, 3 et 4.

2. Les paragraphes 3 et 4 de l'article VI, qui autorisent la mise en œuvre des dispositions de la partie A du code par des dispositions équivalentes dans l'ensemble, ne s'appliquent pas à la partie A du code relevant du présent titre.

3. Conformément au paragraphe 2 de l'article VI, tout Membre doit s'acquitter des responsabilités qui lui incombent en application des règles de la manière indiquée dans les normes correspondantes de la partie A du code en tenant dûment compte des principes directeurs correspondants de la partie B du code.

4. Les dispositions du présent titre sont mises en œuvre en tenant compte du fait que les gens de mer et les armateurs, comme toute autre personne, sont égaux devant la loi et ont droit à une protection juridique égale; ils ont accès sans faire l'objet de discrimination aux cours, tribunaux ou autres mécanismes de règlement des différends. Les dispositions du présent titre ne portent pas attribution de compétence matérielle ou territoriale.

Règle 5.1**Responsabilités de l'Etat du pavillon**

Objet: assurer que tout Membre s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention à l'égard des navires qui battent son pavillon

Règle 5.1.1 – Principes généraux

1. Il incombe à tout Membre de veiller à ce que ses obligations en vertu de la présente convention soient mises en œuvre à bord des navires battant son pavillon.

2. Tout Membre établit un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime, conformément aux règles 5.1.3 et 5.1.4, en vue d'assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer sont et demeurent conformes aux normes de la présente convention à bord des navires battant son pavillon.

3. Aux fins de l'instauration d'un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime, un Membre peut, le cas échéant, habiliter des institutions publiques ou d'autres organismes, y compris ceux d'un autre Membre, si celui-ci y consent, dont il reconnaît la compétence et l'indépendance pour réaliser des inspections ou délivrer des certificats, ou les deux. Dans tous les cas, le

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

inspection and certification of the working and living conditions of the seafarers concerned on ships that fly its flag.

4. A maritime labour certificate, complemented by a declaration of maritime labour compliance, shall constitute prima facie evidence that the ship has been duly inspected by the Member whose flag it flies and that the requirements of this Convention relating to working and living conditions of the seafarers have been met to the extent so certified.

5. Information about the system referred to in paragraph 2 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.1.1 – General principles

1. Each Member shall establish clear objectives and standards covering the administration of its inspection and certification systems, as well as adequate overall procedures for its assessment of the extent to which those objectives and standards are being attained.

2. Each Member shall require all ships that fly its flag to have a copy of this Convention available on board.

Guideline B5.1.1 – General principles

1. The competent authority should make appropriate arrangements to promote effective cooperation between public institutions and other organizations, referred to in Regulations 5.1.1 and 5.1.2, concerned with seafarers' shipboard working and living conditions.

2. In order to better ensure cooperation between inspectors and shipowners, seafarers and their respective organizations, and to maintain or improve seafarers' working and living conditions, the competent authority should consult the representatives of such organizations at regular intervals as to the best means of attaining these ends. The manner of such consultation should be determined by the competent authority after consulting with shipowners' and seafarers' organizations.

Regulation 5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. The public institutions or other organizations referred to in paragraph 3 of Regulation 5.1.1 ("recognized organizations") shall have been recognized by the competent authority as meeting the requirements in the Code regarding competency and in-

Membre conserve la pleine responsabilité de l'inspection et de la certification des conditions de travail et de vie des gens de mer intéressés à bord des navires battant son pavillon.

4. Le certificat de travail maritime, complété par une déclaration de conformité du travail maritime, atteste, sauf preuve contraire, que le navire a été dûment inspecté par l'Etat du pavillon et que les prescriptions de la présente convention concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer ont été suivies dans la mesure certifiée.

5. Des informations sur le système mentionné au paragraphe 2 de la présente règle, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, doivent figurer dans les rapports soumis par le Membre au Bureau international du Travail en vertu de l'article 22 de la Constitution.

Norme A5.1.1 – Principes généraux

1. Tout Membre définit des objectifs et des normes précis pour l'administration de ses systèmes d'inspection et de certification, ainsi que des procédures générales appropriées pour évaluer dans quelle mesure ces objectifs sont atteints et ces normes respectées.

2. Tout Membre exige qu'un exemplaire de la présente convention soit tenu à disposition à bord de tous les navires battant son pavillon.

Principe directeur B5.1.1 – Principes généraux

1. L'autorité compétente devrait prendre les dispositions nécessaires pour favoriser une coopération efficace entre les institutions publiques et les autres organismes auxquels se réfèrent les règles 5.1.1 et 5.1.2 et qui sont intéressés par les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires.

2. En vue d'assurer plus efficacement la coopération entre les inspecteurs et les armateurs, les gens de mer et leurs organisations respectives, et afin de maintenir ou d'améliorer les conditions de travail et de vie des gens de mer, l'autorité compétente devrait consulter à intervalles réguliers les représentants desdites organisations quant aux meilleurs moyens d'atteindre ces objectifs. Les modalités de ces consultations devraient être déterminées par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer.

Règle 5.1.2 – Habilitation des organismes reconnus

1. L'autorité compétente doit avoir établi que les institutions publiques ou autres organismes mentionnés au paragraphe 3 de la règle 5.1.1 (les «organismes reconnus»), sont conformes aux prescriptions du code quant à leur compétence et à leur indépen-

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 Prüfungs- 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 dahin gehend anerkannt worden sein, dass sie die Anforderungen des Codes in

dependence. The inspection or certification functions which the recognized organizations may be authorized to carry out shall come within the scope of the activities that are expressly mentioned in the Code as being carried out by the competent authority or a recognized organization.

2. The reports referred to in paragraph 5 of Regulation 5.1.1 shall contain information regarding any recognized organization, the extent of authorizations given and the arrangements made by the Member to ensure that the authorized activities are carried out completely and effectively.

Standard A5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. For the purpose of recognition in accordance with paragraph 1 of Regulation 5.1.2, the competent authority shall review the competency and independence of the organization concerned and determine whether the organization has demonstrated, to the extent necessary for carrying out the activities covered by the authorization conferred on it, that the organization:

- (a) has the necessary expertise in the relevant aspects of this Convention and an appropriate knowledge of ship operations, including the minimum requirements for seafarers to work on a ship, conditions of employment, accommodation, recreational facilities, food and catering, accident prevention, health protection, medical care, welfare and social security protection;
- (b) has the ability to maintain and update the expertise of its personnel;
- (c) has the necessary knowledge of the requirements of this Convention as well as of applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and
- (d) is of the appropriate size, structure, experience and capability commensurate with the type and degree of authorization.

2. Any authorizations granted with respect to inspections shall, as a minimum, empower the recognized organization to require the rectification of deficiencies that it identifies in seafarers' working and living conditions and to carry out inspections in this regard at the request of a port State.

3. Each Member shall establish:

- (a) a system to ensure the adequacy of work performed by recognized organizations, which includes information on all applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and

dance. Les fonctions d'inspection ou de certification que les organismes reconnus pourront être autorisés à assurer doivent relever des activités pour lesquelles le code dit expressément qu'elles seront réalisées par l'autorité compétente ou un organisme reconnu.

2. Les rapports mentionnés au paragraphe 5 de la règle 5.1.1 doivent contenir des informations relatives à tout organisme reconnu, à la portée des pouvoirs qui lui sont conférés et aux dispositions prises par le Membre pour assurer que les activités autorisées sont menées à bien de façon complète et efficace.

Norme A5.1.2 – Habilitation des organismes reconnus

1. Aux fins de l'habilitation visée au paragraphe 1 de la règle 5.1.2, l'autorité compétente doit examiner la compétence et l'indépendance de l'organisme intéressé et établir que celui-ci a démontré que, dans la mesure nécessaire à l'exercice des activités visées par l'habilitation:

- a) il possède l'expertise correspondant aux aspects pertinents de la présente convention ainsi qu'une connaissance suffisante de l'exploitation des navires, y compris les conditions minimales requises pour le travail à bord d'un navire, les conditions d'emploi, le logement et les loisirs, l'alimentation et le service de table, la prévention des accidents, la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale;
- b) il est en mesure de maintenir et d'actualiser les compétences de son personnel;
- c) il a une connaissance suffisante des prescriptions de la présente convention ainsi que de la législation nationale applicable et des instruments internationaux pertinents;
- d) sa taille, sa structure, son expérience et ses moyens correspondent au type et à la portée de l'habilitation.

2. Toute habilitation accordée en matière d'inspection doit au moins autoriser l'organisme reconnu à exiger la correction des défauts qu'il aura constatés quant aux conditions de travail et de vie des gens de mer et à effectuer des inspections dans ce domaine si l'Etat du port le lui demande.

3. Tout Membre doit établir:

- a) un système propre à assurer l'adéquation des tâches réalisées par les organismes reconnus, y compris des informations sur l'ensemble des dispositions applicables de la législation nationale et des instruments internationaux pertinents;

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) procedures for communication with and oversight of such organizations.

4. Each Member shall provide the International Labour Office with a current list of any recognized organizations authorized to act on its behalf and it shall keep this list up to date. The list shall specify the functions that the recognized organizations have been authorized to carry out. The Office shall make the list publicly available.

Guideline B5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. The organization seeking recognition should demonstrate the technical, administrative and managerial competence and capacity to ensure the provision of timely service of satisfactory quality.

2. In evaluating the capability of an organization, the competent authority should determine whether the organization:

- (a) has adequate technical, managerial and support staff;
- (b) has sufficient qualified professional staff to provide the required service, representing an adequate geographical coverage;
- (c) has proven ability to provide a timely service of satisfactory quality; and
- (d) is independent and accountable in its operations.

3. The competent authority should conclude a written agreement with any organization that it recognizes for purposes of an authorization. The agreement should include the following elements:

- (a) scope of application;
- (b) purpose;
- (c) general conditions;
- (d) the execution of functions under authorization;
- (e) legal basis of the functions under authorization;
- (f) reporting to the competent authority;
- (g) specification of the authorization from the competent authority to the recognized organization; and
- (h) the competent authority's supervision of activities delegated to the recognized organization.

4. Each Member should require the recognized organizations to develop a system for qualification of staff employed by them as inspectors to ensure the timely updating of their knowledge and expertise.

5. Each Member should require the recognized organizations to maintain records

b) des procédures de communication avec ces organismes et de contrôle de leur action.

4. Tout Membre fournit au Bureau international du Travail la liste des organismes reconnus qu'il a habilités à agir en son nom et doit tenir cette liste à jour. La liste doit indiquer les fonctions que les organismes reconnus sont habilités à assumer. Le Bureau tiendra cette liste à la disposition du public.

Principe directeur B5.1.2 – Habilitation des organismes reconnus

1. L'organisme demandant à être reconnu devrait démontrer qu'il a la compétence et la capacité nécessaires, sur le plan technique et administratif et en matière de gestion, pour assurer la prestation d'un service de qualité dans les délais prescrits.

2. Aux fins de l'évaluation des moyens dont dispose un organisme donné, l'autorité compétente devrait vérifier que celui-ci:

- a) dispose d'un personnel technique, de gestion et d'appui adéquat;
- b) dispose, pour fournir les services requis, de professionnels qualifiés en nombre suffisant et répartis de sorte à assurer une couverture géographique satisfaisante;
- c) a démontré sa capacité à fournir des services de qualité dans les délais prescrits;
- d) est indépendant et capable de rendre compte de son action.

3. L'autorité compétente devrait conclure un accord écrit avec tout organisme qu'elle reconnaît en vue d'une habilitation. Cet accord devrait notamment porter sur les aspects suivants:

- a) champ d'application;
- b) objet;
- c) conditions générales;
- d) exécution des fonctions visées par l'habilitation;
- e) base juridique des fonctions visées par l'habilitation;
- f) communication de rapports à l'autorité compétente;
- g) notification de l'habilitation par l'autorité compétente à l'organisme reconnu;
- h) contrôle par l'autorité compétente des activités déléguées à l'organisme reconnu.

4. Tout Membre devrait exiger des organismes reconnus qu'ils élaborent un système pour la qualification du personnel employé comme inspecteurs de sorte à assurer la mise à jour régulière de leurs connaissances et compétences.

5. Tout Membre devrait exiger des organismes reconnus qu'ils tiennent des regis-

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, Aufzeichnun-

of the services performed by them such that they are able to demonstrate achievement of the required standards in the items covered by the services.

6. In establishing the oversight procedures referred to in Standard A5.1.2, paragraph 3(b), each Member should take into account the Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration, adopted in the framework of the International Maritime Organization.

Regulation 5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. This Regulation applies to ships of:

- (a) 500 gross tonnage or over, engaged in international voyages; and
- (b) 500 gross tonnage or over, flying the flag of a Member and operating from a port, or between ports, in another country.

For the purpose of this Regulation, “international voyage” means a voyage from a country to a port outside such a country.

2. This Regulation also applies to any ship that flies the flag of a Member and is not covered by paragraph 1 of this Regulation, at the request of the shipowner to the Member concerned.

3. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a maritime labour certificate certifying that the working and living conditions of seafarers on the ship, including measures for ongoing compliance to be included in the declaration of maritime labour compliance referred to in paragraph 4 of this Regulation, have been inspected and meet the requirements of national laws or regulations or other measures implementing this Convention.

4. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a declaration of maritime labour compliance stating the national requirements implementing this Convention for the working and living conditions for seafarers and setting out the measures adopted by the shipowner to ensure compliance with the requirements on the ship or ships concerned.

5. The maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall conform to the model prescribed by the Code.

6. Where the competent authority of the Member or a recognized organization duly authorized for this purpose has ascertained

des services de sorte à pouvoir établir qu'ils ont agi conformément aux normes applicables pour les aspects couverts par ces services.

6. Lors de l'élaboration des procédures de contrôle mentionnées au paragraphe 3 b) de la norme A5.1.2, tout Membre devrait tenir compte des Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'administration adoptées dans le cadre de l'Organisation maritime internationale.

Règle 5.1.3 – Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime

1. La présente règle s'applique aux navires:

- a) d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, effectuant des voyages internationaux;
- b) d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, battant le pavillon d'un Membre et opérant à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays.

Aux fins de la présente règle, «voyage international» désigne un voyage d'un pays à un port d'un autre pays.

2. La présente règle s'applique également à tout navire qui bat le pavillon d'un Membre et qui n'est pas couvert par le paragraphe 1 de la présente règle, sur demande de l'armateur au Membre concerné.

3. Tout Membre doit exiger des navires battant son pavillon qu'ils conservent et tiennent à jour un certificat de travail maritime certifiant que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord, y compris les mesures visant à assurer la conformité continue des dispositions adoptées qui doivent être mentionnées dans la déclaration de conformité du travail maritime dont il est question au paragraphe 4 de la présente règle, ont fait l'objet d'une inspection et répondent aux prescriptions de la législation nationale ou autres dispositions visant l'application de la présente convention.

4. Tout Membre doit exiger des navires battant son pavillon qu'ils conservent et tiennent à jour une déclaration de conformité du travail maritime mentionnant les prescriptions nationales visant l'application de la présente convention en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des gens de mer et énonçant les mesures adoptées par l'armateur pour assurer le respect de ces prescriptions sur le navire ou les navires concernés.

5. Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime doivent être conformes au modèle prescrit par le code.

6. Lorsque l'autorité compétente du Membre ou un organisme reconnu dûment habilité à cet effet a vérifié par une inspec-

gen 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 Bruttoreaumzahl 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

through inspection that a ship that flies the Member's flag meets or continues to meet the standards of this Convention, it shall issue or renew a maritime labour certificate to that effect and maintain a publicly available record of that certificate.

7. Detailed requirements for the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, including a list of the matters that must be inspected and approved, are set out in Part A of the Code.

Standard A5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. The maritime labour certificate shall be issued to a ship by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, for a period which shall not exceed five years. A list of matters that must be inspected and found to meet national laws and regulations or other measures implementing the requirements of this Convention regarding the working and living conditions of seafarers on ships before a maritime labour certificate can be issued is found in Appendix A5-I.

2. The validity of the maritime labour certificate shall be subject to an intermediate inspection by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, to ensure continuing compliance with the national requirements implementing this Convention. If only one intermediate inspection is carried out and the period of validity of the certificate is five years, it shall take place between the second and third anniversary dates of the certificate. Anniversary date means the day and month of each year which will correspond to the date of expiry of the maritime labour certificate. The scope and depth of the intermediate inspection shall be equal to an inspection for renewal of the certificate. The certificate shall be endorsed following satisfactory intermediate inspection.

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Standard, when the renewal inspection has been completed within three months before the expiry of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid from the date of completion of the renewal inspection for a period not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

4. When the renewal inspection is completed more than three months before the expiry date of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid for a period not exceed-

tion qu'un navire battant le pavillon du Membre respecte ou continue de respecter les normes de la présente convention, elle doit délivrer ou renouveler le certificat de travail maritime correspondant, et le consigner dans un fichier accessible au public.

7. Des prescriptions détaillées concernant le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime, y compris une liste des points devant faire l'objet d'une inspection et être approuvés, sont énoncées dans la partie A du code.

Norme A5.1.3 – Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime

1. Le certificat de travail maritime est délivré au navire, pour une durée n'excédant pas cinq ans, par l'autorité compétente ou par un organisme reconnu dûment habilité à cet effet. La liste des points qui doivent être inspectés et jugés conformes à la législation nationale ou autres dispositions visant l'application des prescriptions de la présente convention pour ce qui touche aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord avant qu'un certificat de travail maritime puisse être délivré figure à l'annexe A5-I.

2. La validité du certificat de travail maritime est subordonnée à la réalisation d'une inspection intermédiaire, effectuée par l'autorité compétente ou par un organisme reconnu dûment habilité à cet effet, qui a pour objet de vérifier que les prescriptions nationales visant l'application de la présente convention sont toujours respectées. Si une seule inspection intermédiaire est effectuée alors que le certificat a une durée de validité de cinq ans, cette inspection doit avoir lieu entre le deuxième et le troisième anniversaire de la date d'établissement du certificat. La date anniversaire s'entend du jour et du mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration du certificat de travail maritime. L'inspection intermédiaire doit être tout aussi étendue et approfondie que les inspections effectuées en vue du renouvellement du certificat. Le certificat sera visé à l'issue d'une inspection intermédiaire favorable.

3. Nonobstant le paragraphe 1 de la présente norme, lorsque l'inspection effectuée aux fins d'un renouvellement a eu lieu dans les trois mois précédant l'échéance du certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime est valide à partir de la date à laquelle l'inspection en question a été effectuée, pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'échéance du certificat en cours.

4. Lorsque l'inspection effectuée aux fins d'un renouvellement a eu lieu plus de trois mois avant la date d'échéance du certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime est valide pour une durée n'excé-

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.

4. Wird die Erneuerungsüberprüfung mehr als drei Monate vor dem Ablaufdatum des bestehenden Seearbeitszeugnisses abgeschlossen, so gilt das neue Seearbeitszeugnis für einen Zeitraum von höchstens

ing five years starting from the date of completion of the renewal inspection.

5. A maritime labour certificate may be issued on an interim basis:

- (a) to new ships on delivery;
- (b) when a ship changes flag; or
- (c) when a shipowner assumes responsibility for the operation of a ship which is new to that shipowner.

6. An interim maritime labour certificate may be issued for a period not exceeding six months by the competent authority or a recognized organization duly authorized for this purpose.

7. An interim maritime labour certificate may only be issued following verification that:

- (a) the ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I, taking into account verification of items under subparagraphs (b), (c) and (d) of this paragraph;
- (b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with this Convention;
- (c) the master is familiar with the requirements of this Convention and the responsibilities for implementation; and
- (d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a declaration of maritime labour compliance.

8. A full inspection in accordance with paragraph 1 of this Standard shall be carried out prior to expiry of the interim certificate to enable issue of the full-term maritime labour certificate. No further interim certificate may be issued following the initial six months referred to in paragraph 6 of this Standard. A declaration of maritime labour compliance need not be issued for the period of validity of the interim certificate.

9. The maritime labour certificate, the interim maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall be drawn up in the form corresponding to the models given in Appendix A5-II.

10. The declaration of maritime labour compliance shall be attached to the maritime labour certificate. It shall have two parts:

- (a) Part I shall be drawn up by the competent authority which shall: (i) identify the list of matters to be inspected in accordance with paragraph 1 of this Standard; (ii) identify the national re-

dant pas cinq ans à partir de la date à laquelle l'inspection en question a eu lieu.

5. Le certificat de travail maritime peut être délivré à titre provisoire:

- a) aux nouveaux navires, à la livraison;
- b) lorsqu'un navire change de pavillon;
- c) lorsqu'un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire qui est nouveau pour cet armateur.

6. Un certificat de travail maritime ne peut être délivré à titre provisoire que pour une durée n'excédant pas six mois par l'autorité compétente ou un organisme reconnu dûment habilité à cet effet.

7. Un certificat de travail maritime provisoire n'est délivré qu'une fois qu'il a été établi que:

- a) le navire a été inspecté, dans la mesure où cela est raisonnablement possible, au regard des prescriptions énumérées à l'annexe A5-I, en tenant compte de la vérification des éléments visés aux alinéas b), c) et d) du présent paragraphe;
- b) l'armateur a démontré à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu que des procédures adéquates sont mises en œuvre à bord en vue d'assurer le respect des dispositions de la présente convention;
- c) le capitaine connaît les prescriptions de la présente convention et les obligations en matière de mise en œuvre;
- d) les informations requises ont été présentées à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

8. La délivrance du certificat de travail maritime à durée de validité ordinaire est subordonnée à la réalisation, avant la date d'échéance du certificat provisoire, d'une inspection complète telle que prévue au paragraphe 1 de la présente norme. Aucun nouveau certificat provisoire ne sera délivré après la période initiale de six mois mentionnée au paragraphe 6 de la présente norme. La délivrance d'une déclaration de conformité du travail maritime n'est pas requise pendant la durée de validité du certificat provisoire.

9. Le certificat de travail maritime, le certificat de travail maritime provisoire et la déclaration de conformité du travail maritime seront établis conformément aux modèles présentés à l'annexe A5-II.

10. La déclaration de conformité du travail maritime sera annexée au certificat de travail maritime. Elle comprend deux parties:

- a) la partie I est établie par l'autorité compétente, qui: i) indique la liste des points qui doivent être inspectés en application du paragraphe 1 de la présente norme; ii) indique les prescriptions nationales

fünf Jahren ab dem Tag des Abschlusses der Erneuerungsüberprüfung.

5. Ein Seearbeitszeugnis kann vorläufig ausgestellt werden:

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

requirements embodying the relevant provisions of this Convention by providing a reference to the relevant national legal provisions as well as, to the extent necessary, concise information on the main content of the national requirements; (iii) refer to ship-type specific requirements under national legislation; (iv) record any substantially equivalent provisions adopted pursuant to paragraph 3 of Article VI; and (v) clearly indicate any exemption granted by the competent authority as provided in Title 3; and

(b) Part II shall be drawn up by the shipowner and shall identify the measures adopted to ensure ongoing compliance with the national requirements between inspections and the measures proposed to ensure that there is continuous improvement.

The competent authority or recognized organization duly authorized for this purpose shall certify Part II and shall issue the declaration of maritime labour compliance.

11. The results of all subsequent inspections or other verifications carried out with respect to the ship concerned and any significant deficiencies found during any such verification shall be recorded, together with the date when the deficiencies were found to have been remedied. This record, accompanied by an English-language translation here it is not in English, shall, in accordance with national laws or regulations, be inscribed upon or appended to the declaration of maritime labour compliance or made available in some other way to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States and shipowners' and seafarers' representatives.

12. A current valid maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall be carried on the ship and a copy shall be posted in a conspicuous place on board where it is available to the seafarers. A copy shall be made available in accordance with national laws and regulations, upon request, to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States, and shipowners' and seafarers' representatives.

13. The requirement for an English-language translation in paragraphs 11 and 12 of this Standard does not apply in the case of a ship not engaged in an international voyage.

donnant effet aux dispositions pertinentes de la présente convention en renvoyant aux dispositions applicables de la législation nationale et en donnant, dans la mesure nécessaire, des informations concises sur les points importants des prescriptions nationales; iii) fait référence aux prescriptions de la législation nationale relatives à certaines catégories de navires; iv) mentionne toute disposition équivalente dans l'ensemble adoptée en vertu du paragraphe 3 de l'article VI; v) indique clairement toute dérogation octroyée par l'autorité compétente en vertu du titre 3;

b) la partie II est établie par l'armateur et énonce les mesures adoptées pour assurer une conformité continue avec les prescriptions nationales entre deux inspections ainsi que les mesures proposées pour assurer une amélioration continue.

L'autorité compétente ou l'organisme reconnu dûment habilité à cet effet certifie la partie II et délivre la déclaration de conformité du travail maritime.

11. Le résultat de toutes les inspections ou autres vérifications effectuées ultérieurement sur le navire et tous défauts importants relevés au cours de ces vérifications sont consignés, de même que la date du constat qu'il a été remédié aux défauts. Ces informations, accompagnées d'une traduction en anglais lorsqu'elles ne sont pas consignées dans cette langue, sont soit transcrites sur la déclaration de conformité du travail maritime, soit annexées à ce document, soit tenues à la disposition des gens de mer, des inspecteurs de l'Etat du pavillon, des fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et des représentants des armateurs et des gens de mer par d'autres moyens, conformément à la législation nationale.

12. Un exemplaire valide et à jour du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime, et leur traduction en anglais lorsque l'original n'est pas dans cette langue, doit être conservé à bord et une copie doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. Copie de ces documents est communiquée aux gens de mer, inspecteurs de l'Etat du pavillon, fonctionnaires autorisés de l'Etat du port ou représentants des armateurs et des gens de mer qui en feront la demande, conformément à la législation nationale.

13. L'obligation relative à la production d'une traduction en anglais, mentionnée aux paragraphes 11 et 12 de la présente norme, ne concerne pas un navire n'effectuant pas un voyage international.

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 der 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. A certificate issued under paragraph 1 or 5 of this Standard shall cease to be valid in any of the following cases:

- (a) if the relevant inspections are not completed within the periods specified under paragraph 2 of this Standard;
- (b) if the certificate is not endorsed in accordance with paragraph 2 of this Standard;
- (c) when a ship changes flag;
- (d) when a shipowner ceases to assume the responsibility for the operation of a ship; and
- (e) when substantial changes have been made to the structure or equipment covered in Title 3.

15. In the case referred to in paragraph 14(c), (d) or (e) of this Standard, a new certificate shall only be issued when the competent authority or recognized organization issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of this Standard.

16. A maritime labour certificate shall be withdrawn by the competent authority or the recognized organization duly authorized for this purpose by the flag State, if there is evidence that the ship concerned does not comply with the requirements of this Convention and any required corrective action has not been taken.

17. When considering whether a maritime labour certificate should be withdrawn in accordance with paragraph 16 of this Standard, the competent authority or the recognized organization shall take into account the seriousness or the frequency of the deficiencies.

Guideline B5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. The statement of national requirements in Part I of the declaration of maritime labour compliance should include or be accompanied by references to the legislative provisions relating to seafarers' working and living conditions in each of the matters listed in Appendix A5-I. Where national legislation precisely follows the requirements stated in this Convention, a reference may be all that is necessary. Where a provision of the Convention is implemented through substantial equivalence as provided under Article VI, paragraph 3, this provision should be identified and a concise explanation should be provided. Where an exemption is granted by the competent authority as provided in Title 3, the particular provision or provisions concerned should be clearly indicated.

2. The measures referred to in Part II of the declaration of maritime labour compli-

14. Tout certificat établi en application des paragraphes 1 ou 5 de la présente norme perd sa validité:

- a) si les inspections prescrites ne sont pas effectuées dans les délais fixés au paragraphe 2 de la présente norme;
- b) si le certificat n'est pas visé conformément au paragraphe 2 de la présente norme;
- c) s'il y a changement du pavillon du navire;
- d) lorsqu'un armateur cesse d'assumer la responsabilité de l'exploitation d'un navire;
- e) lorsque des modifications importantes ont été apportées à la structure ou aux équipements visés au titre 3.

15. Dans le cas mentionné au paragraphe 14 c), d) ou e) de la présente norme, le nouveau certificat n'est délivré que si l'autorité compétente ou l'organisme reconnu qui le délivre est pleinement convaincu que le navire est conforme aux prescriptions de la présente norme.

16. Un certificat de travail maritime est retiré par l'autorité compétente ou l'organisme reconnu dûment habilité à cet effet par l'Etat du pavillon s'il est avéré que le navire en question ne respecte pas les prescriptions de la présente convention et qu'aucune mesure corrective prescrite n'a été prise.

17. Lorsqu'un retrait de certificat de travail maritime est envisagé conformément au paragraphe 16 de la présente norme, l'autorité compétente ou l'organisme reconnu tient compte de la gravité ou de la fréquence des manquements.

Principe directeur B5.1.3 – Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime

1. L'énoncé des prescriptions nationales figurant dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime devrait inclure ou être accompagné de références aux dispositions législatives régissant les conditions de travail et de vie des gens de mer pour chacune des prescriptions énumérées à l'annexe A5-I. Lorsque la législation nationale reprend précisément les prescriptions énoncées dans la présente convention, il suffira d'y faire référence. Lorsqu'une disposition de la présente convention est mise en œuvre par des dispositions équivalentes dans l'ensemble, conformément au paragraphe 3 de l'article VI, elle devrait être identifiée et une explication concise devrait être fournie. Lorsqu'une dérogation est octroyée par l'autorité compétente en vertu du titre 3, la disposition ou les dispositions en question devraient être clairement indiquées.

2. Les mesures mentionnées dans la partie II de la déclaration de conformité du

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

ance, drawn up by the shipowner, should, in particular, indicate the occasions on which ongoing compliance with particular national requirements will be verified, the persons responsible for verification, the records to be taken, as well as the procedures to be followed where non-compliance is noted. Part II may take a number of forms. It could make reference to other more comprehensive documentation covering policies and procedures relating to other aspects of the maritime sector, for example documents required by the International Safety Management (ISM) Code or the information required by Regulation 5 of the SOLAS Convention, Chapter XI-1 relating to the ship's Continuous Synopsis Record.

3. The measures to ensure ongoing compliance should include general international requirements for the shipowner and master to keep themselves informed of the latest advances in technology and scientific findings concerning workplace design, taking into account the inherent dangers of seafarers' work, and to inform the seafarers' representatives accordingly, thereby guaranteeing a better level of protection of the seafarers' working and living conditions on board.

4. The declaration of maritime labour compliance should, above all, be drafted in clear terms designed to help all persons concerned, such as flag State inspectors, authorized officers in port States and seafarers, to check that the requirements are being properly implemented.

5. An example of the kind of information that might be contained in a declaration of maritime labour compliance is given in Appendix B5-I.

6. When a ship changes flag as referred to in Standard A5.1.3, paragraph 14(c), and where both States concerned have ratified this Convention, the Member whose flag the ship was formerly entitled to fly should, as soon as possible, transmit to the competent authority of the other Member copies of the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance carried by the ship before the change of flag and, if applicable, copies of the relevant inspection reports if the competent authority so requests within three months after the change of flag has taken place.

Regulation 5.1.4 – Inspection and enforcement

1. Each Member shall verify, through an effective and coordinated system of regular inspections, monitoring and other control measures, that ships that fly its flag comply with the requirements of this Convention as

travail maritime, établie par l'armateur, devraient notamment indiquer en quelles occasions la conformité continue avec certaines prescriptions nationales sera vérifiée, les personnes devant procéder à la vérification, les registres devant être tenus ainsi que les procédures devant être suivies si un défaut de conformité est constaté. La partie II peut se présenter sous des formes diverses. Elle pourra renvoyer à une documentation plus générale portant sur les politiques et procédures relatives à d'autres aspects du secteur maritime, comme les documents requis par le Code international de la gestion de la sécurité (Code ISM) ou les informations requises en application de la règle 5 du chapitre XI-1 de la Convention SOLAS, qui porte sur la fiche synoptique continue des navires.

3. Les mesures pour assurer une conformité continue devraient se référer notamment aux prescriptions internationales générales faisant obligation à l'armateur et au capitaine de se tenir informés des derniers progrès réalisés en matière technologique et scientifique en ce qui concerne l'aménagement des lieux de travail, compte tenu des dangers inhérents au travail des gens de mer, et d'informer en conséquence les représentants des gens de mer, garantissant ainsi un meilleur niveau de protection des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord.

4. Il importe par-dessus tout que la déclaration de conformité du travail maritime soit libellée en termes clairs choisis en vue d'aider tous les intéressés, notamment les inspecteurs de l'Etat du pavillon, les fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et les gens de mer, à vérifier que les prescriptions sont bien mises en œuvre.

5. L'annexe B5-I présente un exemple des informations pouvant figurer dans la déclaration de conformité du travail maritime.

6. Lorsqu'un navire change de pavillon comme indiqué au paragraphe 14 c) de la norme A5.1.3 et que les deux Etats concernés ont ratifié la présente convention, l'Etat dont le navire était autorisé à battre pavillon précédemment devrait, dans les meilleurs délais, communiquer à l'autorité compétente de l'autre Membre copie du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime conservés à bord du navire avant le changement de pavillon et, le cas échéant, copie des rapports d'inspection pertinents si l'autorité compétente en fait la demande dans les trois mois suivant la date du changement du pavillon.

Règle 5.1.4 – Inspection et mise en application

1. Tout Membre vérifie, par un système efficace et coordonné d'inspections périodiques, de surveillance et d'autres mesures de contrôle, que les navires qui battent son pavillon respectent les prescriptions de la

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 Stammdatenachweis 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, so bald 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

implemented in national laws and regulations.

2. Detailed requirements regarding the inspection and enforcement system referred to in paragraph 1 of this Regulation are set out in Part A of the Code.

Standard A5.1.4 – Inspection and enforcement

1. Each Member shall maintain a system of inspection of the conditions for seafarers on ships that fly its flag which shall include verification that the measures relating to working and living conditions as set out in the declaration of maritime labour compliance, where applicable, are being followed, and that the requirements of this Convention are met.

2. The competent authority shall appoint a sufficient number of qualified inspectors to fulfil its responsibilities under paragraph 1 of this Standard. Where recognized organizations have been authorized to carry out inspections, the Member shall require that personnel carrying out the inspection are qualified to undertake these duties and shall provide them with the necessary legal authority to perform their duties.

3. Adequate provision shall be made to ensure that the inspectors have the training, competence, terms of reference, powers, status and independence necessary or desirable so as to enable them to carry out the verification and ensure the compliance referred to in paragraph 1 of this Standard.

4. Inspections shall take place at the intervals required by Standard A5.1.3, where applicable. The interval shall in no case exceed three years.

5. If a Member receives a complaint which it does not consider manifestly unfounded or obtains evidence that a ship that flies its flag does not conform to the requirements of this Convention or that there are serious deficiencies in the implementation of the measures set out in the declaration of maritime labour compliance, the Member shall take the steps necessary to investigate the matter and ensure that action is taken to remedy any deficiencies found.

6. Adequate rules shall be provided and effectively enforced by each Member in order to guarantee that inspectors have the status and conditions of service to ensure that they are independent of changes of government and of improper external influences.

7. Inspectors, issued with clear guidelines as to the tasks to be performed and

présente convention telles qu'elles sont mises en œuvre par la législation nationale.

2. La partie A du code contient des prescriptions détaillées au sujet du système d'inspection et de mise en application mentionné au paragraphe 1 de la présente règle.

Norme A5.1.4 – Inspection et mise en application

1. Tout Membre dispose d'un système d'inspection des conditions faites aux gens de mer à bord des navires battant son pavillon, notamment pour vérifier que les mesures relatives aux conditions de travail et de vie énoncées dans la déclaration de conformité du travail maritime, le cas échéant, sont suivies et que les prescriptions de la présente convention sont respectées.

2. L'autorité compétente désigne des inspecteurs qualifiés en nombre suffisant pour assumer les responsabilités qui lui incombent en application du paragraphe 1 de la présente norme. Lorsque des organismes reconnus sont habilités à mener à bien des inspections, le Membre exige que les personnes affectées à cette activité disposent des qualifications requises à cet effet et donne aux intéressés l'autorité juridique nécessaire pour exercer leurs fonctions.

3. Les dispositions nécessaires sont prises pour assurer que les inspecteurs ont la formation, les compétences, les attributions, les pouvoirs, le statut et l'indépendance nécessaires ou souhaitables pour pouvoir effectuer la vérification et assurer la conformité visées au paragraphe 1 de la présente norme.

4. Les inspections sont effectuées à des intervalles conformes aux prescriptions de la norme A5.1.3, le cas échéant. Ces intervalles ne doivent en aucun cas excéder trois ans.

5. Si un Membre reçoit une plainte qui ne lui apparaît pas manifestement infondée ou acquiert la preuve qu'un navire battant son pavillon ne se conforme pas aux prescriptions de la présente convention ou qu'il y a de sérieux manquements dans l'application des mesures énoncées dans la déclaration de conformité du travail maritime, il prend les dispositions nécessaires pour enquêter sur la question et s'assurer que des mesures sont prises pour remédier aux manquements constatés.

6. Tout Membre formule des règles adaptées et en assure l'application effective en vue de garantir aux inspecteurs un statut et des conditions de service propres à les rendre indépendants de tout changement de gouvernement et de toute influence extérieure induue.

7. Les inspecteurs, ayant reçu des instructions claires quant aux tâches à accom-

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 Gelegenheit 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

provided with proper credentials, shall be empowered:

- (a) to board a ship that flies the Member's flag;
- (b) to carry out any examination, test or inquiry which they may consider necessary in order to satisfy themselves that the standards are being strictly observed; and
- (c) to require that any deficiency is remedied and, where they have grounds to believe that deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights), or represent a significant danger to seafarers' safety, health or security, to prohibit a ship from leaving port until necessary actions are taken.

8. Any action taken pursuant to paragraph 7(c) of this Standard shall be subject to any right of appeal to a judicial or administrative authority.

9. Inspectors shall have the discretion to give advice instead of instituting or recommending proceedings when there is no clear breach of the requirements of this Convention that endangers the safety, health or security of the seafarers concerned and where there is no prior history of similar breaches.

10. Inspectors shall treat as confidential the source of any grievance or complaint alleging a danger or deficiency in relation to seafarers' working and living conditions or a violation of laws and regulations and give no intimation to the shipowner, the shipowner's representative or the operator of the ship that an inspection was made as a consequence of such a grievance or complaint.

11. Inspectors shall not be entrusted with duties which might, because of their number or nature, interfere with effective inspection or prejudice in any way their authority or impartiality in their relations with shipowners, seafarers or other interested parties. In particular, inspectors shall:

- (a) be prohibited from having any direct or indirect interest in any operation which they are called upon to inspect; and
- (b) subject to appropriate sanctions or disciplinary measures, not reveal, even after leaving service, any commercial secrets or confidential working processes or information of a personal nature which may come to their knowledge in the course of their duties.

plir et munis des pouvoirs appropriés, sont autorisés:

- a) à monter à bord des navires battant le pavillon du Membre;
- b) à procéder à tous examens, contrôles ou enquêtes qu'ils jugent nécessaires pour s'assurer que les normes sont strictement respectées;
- c) à exiger qu'il soit remédié à tout manquement et à interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'ils ont des raisons de croire que les manquements constituent une infraction grave aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, ou représentent un grave danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer.

8. Toute mesure prise en vertu du paragraphe 7 c) de la présente norme doit pouvoir faire l'objet d'un recours devant l'autorité judiciaire ou administrative.

9. Les inspecteurs ont la faculté de donner des conseils au lieu d'intenter ou de recommander des poursuites lorsqu'il n'y a pas une infraction manifeste aux prescriptions de la présente convention qui met en danger la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer concernés et qu'il n'existe pas d'antécédents d'infractions analogues.

10. Les inspecteurs tiennent confidentielle la source de toute plainte ou réclamation alléguant qu'il existe un danger ou des manquements de nature à compromettre les conditions de travail et de vie des gens de mer, ou qu'il y a violation des dispositions législatives, et s'abstiennent de révéler à l'armateur ou à son représentant ou à l'exploitant du navire qu'il a été procédé à une inspection à la suite d'une telle plainte ou réclamation.

11. Les inspecteurs ne doivent pas se voir confier des tâches en nombre ou d'une nature tels qu'elles soient susceptibles de nuire à une inspection efficace ou de porter préjudice à leur autorité ou à leur impartialité vis-à-vis des armateurs, des gens de mer ou de toute autre partie intéressée. Les inspecteurs doivent notamment:

- a) avoir l'interdiction de posséder un intérêt quelconque, direct ou indirect, dans les activités qu'ils sont appelés à contrôler;
- b) être tenus, sous peine de sanctions ou de mesures disciplinaires appropriées, de ne pas révéler, même après avoir cessé leurs fonctions, les secrets commerciaux ou les procédés d'exploitation confidentiels ou les informations de nature personnelle dont ils pourraient avoir eu connaissance dans l'exercice de leurs fonctions.

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. Inspectors shall submit a report of each inspection to the competent authority. One copy of the report in English or in the working language of the ship shall be furnished to the master of the ship and another copy shall be posted on the ship's notice board for the information of the seafarers and, upon request, sent to their representatives.

13. The competent authority of each Member shall maintain records of inspections of the conditions for seafarers on ships that fly its flag. It shall publish an annual report on inspection activities within a reasonable time, not exceeding six months, after the end of the year.

14. In the case of an investigation pursuant to a major incident, the report shall be submitted to the competent authority as soon as practicable, but not later than one month following the conclusion of the investigation.

15. When an inspection is conducted or when measures are taken under this Standard, all reasonable efforts shall be made to avoid a ship being unreasonably detained or delayed.

16. Compensation shall be payable in accordance with national laws and regulations for any loss or damage suffered as a result of the wrongful exercise of the inspectors' powers. The burden of proof in each case shall be on the complainant.

17. Adequate penalties and other corrective measures for breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) and for obstructing inspectors in the performance of their duties shall be provided for and effectively enforced by each Member.

Guideline B5.1.4 – Inspection and enforcement

1. The competent authority and any other service or authority wholly or partly concerned with the inspection of seafarers' working and living conditions should have the resources necessary to fulfil their functions. In particular:

- (a) each Member should take the necessary measures so that duly qualified technical experts and specialists may be called upon, as needed, to assist in the work of inspectors; and
- (b) inspectors should be provided with conveniently situated premises, equipment and means of transport adequate for the efficient performance of their duties.

12. Les inspecteurs, pour toute inspection effectuée, soumettent un rapport à l'autorité compétente. Une copie de ce rapport, en langue anglaise ou dans la langue de travail du navire, est remise au capitaine et une autre est affichée sur le tableau d'affichage du navire pour l'information des gens de mer et communiquée à leurs représentants, sur demande.

13. L'autorité compétente tient des registres des inspections des conditions faites aux gens de mer à bord des navires battant le pavillon du Membre dont elle relève. Elle publie un rapport annuel sur les activités d'inspection dans un délai raisonnable ne dépassant pas six mois à partir de la fin de l'année.

14. Dans le cas d'une enquête faisant suite à un incident majeur, le rapport est soumis à l'autorité compétente dès que possible et au plus tard un mois après la conclusion de l'enquête.

15. Lorsqu'il est procédé à une inspection ou lorsque des mesures sont prises conformément aux dispositions de la présente norme, tous les efforts raisonnables sont faits pour éviter que le navire ne soit indûment retenu ou retardé.

16. Des indemnités sont versées conformément à la législation nationale pour tout préjudice ou perte résultant de l'exercice illicite des pouvoirs des inspecteurs. La charge de la preuve incombe dans chaque cas au plaignant.

17. Des sanctions appropriées et d'autres mesures correctives sont prévues et effectivement appliquées par tout Membre en cas d'infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, et d'entrave à l'exercice des fonctions des inspecteurs.

Principe directeur B5.1.4 – Inspection et mise en application

1. L'autorité compétente et tout autre service ou autorité responsable de tout ou partie de l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer devraient disposer des ressources nécessaires pour pouvoir remplir leurs fonctions. En particulier:

- a) tout Membre devrait prendre les mesures nécessaires pour que les inspecteurs puissent disposer, en tant que de besoin, de l'assistance d'experts et de techniciens dûment qualifiés dans l'accomplissement de leur travail;
- b) les inspecteurs devraient disposer de locaux convenablement situés ainsi que de moyens matériels et de transport adéquats pour pouvoir s'acquitter de manière efficace de leurs tâches.

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. The competent authority should develop a compliance and enforcement policy to ensure consistency and otherwise guide inspection and enforcement activities related to this Convention. Copies of this policy should be provided to all inspectors and relevant law-enforcement officials and should be made available to the public and shipowners and seafarers.

3. The competent authority should establish simple procedures to enable it to receive information in confidence concerning possible breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) presented by seafarers directly or by representatives of the seafarers, and permit inspectors to investigate such matters promptly, including:

- (a) enabling masters, seafarers or representatives of the seafarers to request an inspection when they consider it necessary; and
- (b) supplying technical information and advice to shipowners and seafarers and organizations concerned as to the most effective means of complying with the requirements of this Convention and of bringing about a continual improvement in seafarers' on-board conditions.

4. Inspectors should be fully trained and sufficient in numbers to secure the efficient discharge of their duties with due regard to:

- (a) the importance of the duties which the inspectors have to perform, in particular the number, nature and size of ships subject to inspection and the number and complexity of the legal provisions to be enforced;
- (b) the resources placed at the disposal of the inspectors; and
- (c) the practical conditions under which inspections must be carried out in order to be effective.

5. Subject to any conditions for recruitment to the public service which may be prescribed by national laws and regulations, inspectors should have qualifications and adequate training to perform their duties and where possible should have a maritime education or experience as a seafarer. They should have adequate knowledge of seafarers' working and living conditions and of the English language.

6. Measures should be taken to provide inspectors with appropriate further training during their employment.

2. L'autorité compétente devrait élaborer une politique en matière de conformité et de mise en application en vue de garantir une certaine cohérence et de guider les activités d'inspection et de mise en application relatives à la présente convention. L'énoncé de cette politique devrait être communiqué à tous les inspecteurs et aux représentants de la loi concernés et tenu à la disposition du public ainsi que des armateurs et des gens de mer.

3. L'autorité compétente devrait instituer des procédures simples lui permettant d'être saisie de façon confidentielle de toute information relative à des infractions éventuelles aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, soumise par les gens de mer directement ou par l'intermédiaire de leurs représentants et faire en sorte que les inspecteurs puissent enquêter sans délai à ce sujet, y compris:

- a) en habilitant le capitaine, les gens de mer ou les représentants de ces derniers à demander une inspection lorsqu'ils le jugent nécessaire;
- b) en fournissant aux armateurs et aux gens de mer ainsi qu'aux organisations intéressées des informations et conseils techniques au sujet des moyens les plus efficaces de donner effet aux prescriptions de la présente convention et d'œuvrer à une amélioration continue des conditions faites aux gens de mer à bord des navires.

4. Les inspecteurs devraient être pleinement formés et suffisamment nombreux pour pouvoir s'acquitter efficacement de leurs tâches compte dûment tenu des éléments suivants:

- a) l'importance des tâches leur incombant, en particulier le nombre, la nature et la taille des navires soumis à l'inspection ainsi que le nombre et la complexité des dispositions légales à appliquer;
- b) les ressources mises à la disposition des inspecteurs;
- c) les conditions pratiques dans lesquelles l'inspection doit être effectuée pour être efficace.

5. Sous réserve des conditions établies par la législation nationale pour le recrutement dans le service public, les inspecteurs devraient posséder des qualifications et une formation adéquate pour exercer leurs fonctions et, autant que possible, avoir une formation maritime ou une expérience de marin. Ils devraient posséder une connaissance adéquate des conditions de travail et de vie des gens de mer ainsi que de la langue anglaise.

6. Des mesures devraient être prises pour assurer aux inspecteurs un perfectionnement approprié en cours d'emploi.

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. All inspectors should have a clear understanding of the circumstances in which an inspection should be carried out, the scope of the inspection to be carried out in the various circumstances referred to and the general method of inspection.

8. Inspectors provided with proper credentials under the national law should at a minimum be empowered:

- (a) to board ships freely and without previous notice; however, when commencing the ship inspection, inspectors should provide notification of their presence to the master or person in charge and, where appropriate, to the seafarers or their representatives;
- (b) to question the master, seafarer or any other person, including the shipowner or the shipowner's representative, on any matter concerning the application of the requirements under laws and regulations, in the presence of any witness that the person may have requested;
- (c) to require the production of any books, log books, registers, certificates or other documents or information directly related to matters subject to inspection, in order to verify compliance with the national laws and regulations implementing this Convention;
- (d) to enforce the posting of notices required under the national laws and regulations implementing this Convention;
- (e) to take or remove, for the purpose of analysis, samples of products, cargo, drinking water, provisions, materials and substances used or handled;
- (f) following an inspection, to bring immediately to the attention of the shipowner, the operator of the ship or the master, deficiencies which may affect the health and safety of those on board ship;
- (g) to alert the competent authority and, if applicable, the recognized organization to any deficiency or abuse not specifically covered by existing laws or regulations and submit proposals to them for the improvement of the laws or regulations; and
- (h) to notify the competent authority of any occupational injuries or diseases affecting seafarers in such cases and in such manner as may be prescribed by laws and regulations.

9. When a sample referred to in paragraph 8(e) of this Guideline is being taken or removed, the shipowner or the shipowner's

7. Tous les inspecteurs devraient connaître précisément les circonstances dans lesquelles il y a lieu de procéder à une inspection, l'étendue de l'inspection à effectuer dans les différentes circonstances visées et la méthode générale d'inspection.

8. Les inspecteurs, munis des pouvoirs nécessaires en application de la loi nationale, devraient au moins être autorisés:

- a) à monter à bord des navires librement et à l'improviste. Cependant, au moment d'engager l'inspection du navire, les inspecteurs devraient informer de leur présence le capitaine ou la personne assumant le commandement et, selon le cas, les gens de mer ou leurs représentants;
- b) à interroger le capitaine, les gens de mer ou toute autre personne, y compris l'armateur ou son représentant, sur toute question concernant l'application des prescriptions de la législation, en présence de tout témoin que la personne peut avoir demandé;
- c) à exiger communication de tous les livres, journaux de bord, registres, certificats ou autres documents ou informations ayant directement trait à l'objet de l'inspection en vue de vérifier que la législation nationale assurant la mise en œuvre de la présente convention est respectée;
- d) à s'assurer de l'affichage des avis requis par la législation nationale mettant en œuvre la présente convention;
- e) à prélever et à emporter, aux fins d'analyse, des échantillons de produits, de marchandises, d'eau potable, de vivres, de matériaux et de substances utilisés ou manipulés;
- f) à la suite d'une inspection, à porter immédiatement à l'attention de l'armateur, de l'exploitant du navire ou du capitaine les manquements pouvant porter préjudice à la santé et à la sécurité des personnes à bord;
- g) à alerter l'autorité compétente et, s'il y a lieu, l'organisme reconnu sur tous manquements ou abus que la législation en vigueur ne prend pas spécifiquement en compte et à les saisir de propositions pour l'amélioration de cette législation;
- h) à aviser l'autorité compétente de tout accident du travail ou maladie professionnelle affectant des gens de mer dans les cas et selon la manière prescrits par la législation.

9. Lorsqu'un échantillon est prélevé ou emporté conformément au paragraphe 8 e) du présent principe directeur, l'armateur ou

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 Überprüfungsmethode 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 Proviants und der verwendeten oder gehandhabten Stoffe und Substanzen zu Analyse-zwecken 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 Ree-

representative, and where appropriate a seafarer, should be notified or should be present at the time the sample is taken or removed. The quantity of such a sample should be properly recorded by the inspector.

10. The annual report published by the competent authority of each Member, in respect of ships that fly its flag, should contain:

- (a) a list of laws and regulations in force relevant to seafarers' working and living conditions and any amendments which have come into effect during the year;
- (b) details of the organization of the system of inspection;
- (c) statistics of ships or other premises subject to inspection and of ships and other premises actually inspected;
- (d) statistics on all seafarers subject to its national laws and regulations;
- (e) statistics and information on violations of legislation, penalties imposed and cases of detention of ships; and
- (f) statistics on reported occupational injuries and diseases affecting seafarers.

Regulation 5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Each Member shall require that ships that fly its flag have on-board procedures for the fair, effective and expeditious handling of seafarer complaints alleging breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Each Member shall prohibit and penalize any kind of victimization of a seafarer for filing a complaint.

3. The provisions in this Regulation and related sections of the Code are without prejudice to a seafarer's right to seek redress through whatever legal means the seafarer considers appropriate.

Standard A5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Without prejudice to any wider scope that may be given in national laws or regulations or collective agreements, the on-board procedures may be used by seafarers to lodge complaints relating to any matter that is alleged to constitute a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Each Member shall ensure that, in its laws or regulations, appropriate on board

son représentant et, selon le cas, un marin devraient assister à l'opération ou en être avisés. La quantité de l'échantillon devrait être dûment consignée par l'inspecteur.

10. Le rapport annuel publié par l'autorité compétente de tout Membre en ce qui concerne les navires battant le pavillon de ce Membre devrait inclure:

- a) une liste des lois et des règlements en vigueur relatifs aux conditions de travail et de vie des gens de mer, ainsi que tous les amendements devenus applicables pendant l'année;
- b) des informations détaillées sur l'organisation du système d'inspection;
- c) des statistiques des navires ou autres locaux assujettis à l'inspection et des navires ou autres locaux effectivement inspectés;
- d) des statistiques de l'ensemble des gens de mer assujettis à la législation nationale;
- e) des statistiques et des informations sur les violations de la législation, les sanctions infligées et les cas où des navires ont été immobilisés;
- f) des statistiques des accidents du travail et des maladies professionnelles affectant des gens de mer et ayant fait l'objet d'une déclaration.

Règle 5.1.5 – Procédures de plainte à bord

1. Tout Membre exige qu'il existe à bord des navires battant son pavillon des procédures permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.

2. Tout Membre interdit et sanctionne toute forme de victimisation d'un marin ayant porté plainte.

3. Les dispositions de la présente règle et des sections correspondantes du code sont sans préjudice du droit du marin de chercher réparation par tout moyen légal lui paraissant approprié.

Norme A5.1.5 – Procédures de plainte à bord

1. Sans préjudice d'une portée plus large que la législation ou les conventions collectives nationales pourront préciser, les gens de mer pourront avoir recours aux procédures à bord pour porter plainte sur toute question constituant selon eux une infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.

2. Tout Membre veille à ce que la législation prévoit l'établissement de procédures

der 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 Schikanierung 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

complaint procedures are in place to meet the requirements of Regulation 5.1.5. Such procedures shall seek to resolve complaints at the lowest level possible. However, in all cases, seafarers shall have a right to complain directly to the master and, where they consider it necessary, to appropriate external authorities.

3. The on-board complaint procedures shall include the right of the seafarer to be accompanied or represented during the complaints procedure, as well as safeguards against the possibility of victimization of seafarers for filing complaints. The term “victimization” covers any adverse action taken by any person with respect to a seafarer for lodging a complaint which is not manifestly vexatious or maliciously made.

4. In addition to a copy of their seafarers’ employment agreement, all seafarers shall be provided with a copy of the on-board complaint procedures applicable on the ship. This shall include contact information for the competent authority in the flag State and, where different, in the seafarers’ country of residence, and the name of a person or persons on board the ship who can, on a confidential basis, provide seafarers with impartial advice on their complaint and otherwise assist them in following the complaint procedures available to them on board the ship.

Guideline B5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Subject to any relevant provisions of an applicable collective agreement, the competent authority should, in close consultation with shipowners’ and seafarers’ organizations, develop a model for fair, expeditious and well-documented on-board complaint-handling procedures for all ships that fly the Member’s flag. In developing these procedures the following matters should be considered:

- (a) many complaints may relate specifically to those individuals to whom the complaint is to be made or even to the master of the ship. In all cases seafarers should also be able to complain directly to the master and to make a complaint externally; and
- (b) in order to help avoid problems of victimization of seafarers making complaints about matters under this Convention, the procedures should encourage the nomination of a person on board who can advise seafarers on the procedures available to them and, if requested by the complainant seafarer,

de plainte à bord appropriées en vue de satisfaire aux prescriptions de la règle 5.1.5. Ces procédures doivent viser à ce que le litige à l’origine de la plainte soit réglé au niveau le plus bas possible. Cependant, dans tous les cas, les gens de mer ont le droit de porter plainte directement auprès du capitaine et, s’ils le jugent nécessaire, auprès d’autorités extérieures appropriées.

3. Les gens de mer ont le droit d’être accompagnés ou représentés pendant la procédure de plainte à bord et des mesures seront prévues pour prévenir la victimisation de gens de mer ayant porté plainte. Le terme «victimisation» désigne tout acte malveillant, quel qu’en soit l’auteur, à l’encontre d’un marin ayant présenté une plainte qui n’est pas manifestement abusive ni calomnieuse.

4. Tous les gens de mer doivent recevoir, outre un exemplaire de leur contrat d’engagement maritime, un document décrivant les procédures de plainte en vigueur à bord du navire. Le document doit mentionner notamment les coordonnées de l’autorité compétente dans l’Etat du pavillon et, si ce n’est pas le même, dans le pays de résidence des gens de mer, ainsi que le nom d’une ou de plusieurs personnes se trouvant à bord qui seraient susceptibles, à titre confidentiel, de les conseiller de manière impartiale quant à leur plainte et de les aider de toute autre manière à mettre en œuvre la procédure de plainte qui leur est ouverte tandis qu’ils sont à bord.

Principe directeur B5.1.5 – Procédures de plainte à bord

1. Sous réserve de toutes dispositions pertinentes d’une convention collective applicable, l’autorité compétente devrait, en étroite consultation avec les organisations d’armateurs et de gens de mer, établir un modèle en vue de l’établissement de procédures équitables, rapides et étayées par des documents pour le traitement des plaintes à bord des navires battant le pavillon du Membre concerné. Les éléments suivants devraient être pris en compte lors de l’établissement de ces procédures:

- a) de nombreuses plaintes peuvent viser précisément les personnes à qui elles doivent être soumises, voire le capitaine du navire. En tout état de cause, les gens de mer devraient aussi pouvoir se plaindre directement au capitaine ou auprès d’instances extérieures;
- b) afin d’éviter toute victimisation des gens de mer ayant présenté une plainte relative à des questions relevant de la présente convention, les procédures devraient encourager la désignation à bord du navire d’une personne à même de conseiller les gens de mer sur les procédures auxquelles ils peuvent avoir re-

len, 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 Schikanie 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 Ver-

also attend any meetings or hearings into the subject matter of the complaint.

cours et, si le marin auteur de la plainte le lui demande, d'assister à tout entretien ou audience se rapportant au motif du litige.

fahren beraten und, falls dies von den beschwerdeführenden Seeleuten gewünscht wird, auch den Sitzungen oder Anhörungen zum Gegenstand der Beschwerde beiwohnen kann.

2. At a minimum the procedures discussed during the consultative process referred to in paragraph 1 of this Guideline should include the following:

2. Les procédures examinées pendant les consultations visées au paragraphe 1 du présent principe directeur devraient au minimum prévoir ce qui suit:

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

- (a) complaints should be addressed to the head of the department of the seafarer lodging the complaint or to the seafarer's superior officer;
- (b) the head of department or superior officer should then attempt to resolve the matter within prescribed time limits appropriate to the seriousness of the issues involved;
- (c) if the head of department or superior officer cannot resolve the complaint to the satisfaction of the seafarer, the latter may refer it to the master, who should handle the matter personally;
- (d) seafarers should at all times have the right to be accompanied and to be represented by another seafarer of their choice on board the ship concerned;
- (e) all complaints and the decisions on them should be recorded and a copy provided to the seafarer concerned;
- (f) if a complaint cannot be resolved on board, the matter should be referred ashore to the shipowner, who should be given an appropriate time limit for resolving the matter, where appropriate, in consultation with the seafarers concerned or any person they may appoint as their representative; and
- (g) in all cases seafarers should have a right to file their complaints directly with the master and the shipowner and competent authorities.

- a) les plaintes devraient être soumises au chef de service du marin qui porte plainte ou à son responsable hiérarchique;
- b) le chef de service ou le responsable hiérarchique du marin devrait s'efforcer de régler le problème dans un délai prescrit, adapté à la gravité de l'objet du litige;
- c) si le chef de service ou le responsable hiérarchique ne parvient pas à régler le litige à la satisfaction du marin, celui-ci peut en référer au capitaine, qui devrait s'occuper personnellement de la question;
- d) les gens de mer devraient en tout temps avoir le droit d'être accompagnés et représentés par un autre marin de leur choix à bord du navire concerné;
- e) les plaintes et les décisions auxquelles elles ont donné lieu devraient être enregistrées et copie devrait en être remise aux gens de mer concernés;
- f) si une plainte ne peut être réglée à bord, elle devrait être soumise à terre à l'armateur, qui devrait disposer d'un délai suffisant pour régler le problème, s'il y a lieu en consultation avec les gens de mer concernés ou toute personne qu'ils peuvent nommer pour les représenter;
- g) dans tous les cas, les gens de mer devraient avoir le droit d'adresser leur plainte directement au capitaine et à l'armateur ainsi qu'aux autorités compétentes.

- 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.

Regulation 5.1.6 – Marine casualties

1. Each Member shall hold an official inquiry into any serious marine casualty, leading to injury or loss of life, that involves a ship that flies its flag. The final report of an inquiry shall normally be made public.

2. Members shall cooperate with each other to facilitate the investigation of serious marine casualties referred to in paragraph 1 of this Regulation.

Standard A5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

Règle 5.1.6 – Accidents maritimes

1. Tout Membre diligente une enquête officielle sur tout accident maritime grave ayant entraîné blessure ou perte de vie humaine qui implique un navire battant son pavillon. Le rapport final de cette enquête est en principe rendu public.

2. Les Membres doivent coopérer en vue de faciliter les enquêtes sur les accidents maritimes graves visés au paragraphe 1 de la présente règle.

Norme A5.1.6 – Accidents maritimes

(Pas de dispositions)

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)

Guideline B5.1.6 – Marine casualties

Principe directeur B5.1.6 – Accidents maritimes

Leitlinie B5.1.6 – Seeunfälle

(No provisions)

(Pas de dispositions)

(Keine Bestimmungen)

Regulation 5.2**Règle 5.2****Regel 5.2****Port State responsibilities****Responsabilités de l'Etat du port****Verantwortlichkeiten des Hafenstaates**

Purpose: To enable each Member to implement its responsibilities under this Convention regarding international cooperation in the implementation and enforcement of the Convention standards on foreign ships

Objet: permettre à tout Membre d'assumer les responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention en ce qui concerne la coopération internationale nécessaire pour assurer la mise en œuvre et le respect des normes de la convention à bord de navires étrangers

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

Regulation 5.2.1 – Inspections in port**Règle 5.2.1 – Inspections dans le port****Regel 5.2.1 – Überprüfungen im Hafen**

1. Every foreign ship calling, in the normal course of its business or for operational reasons, in the port of a Member may be the subject of inspection in accordance with paragraph 4 of Article V for the purpose of reviewing compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights) relating to the working and living conditions of seafarers on the ship.

1. Chaque navire étranger faisant escale, dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, dans le port d'un Membre est susceptible d'être inspecté, conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article V, pour vérifier la conformité aux prescriptions de la présente convention relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire, y compris les droits des gens de mer.

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. Each Member shall accept the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance required under Regulation 5.1.3 as prima facie evidence of compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Accordingly, the inspection in its ports shall, except in the circumstances specified in the Code, be limited to a review of the certificate and declaration.

2. Tout Membre accepte le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime exigés par la règle 5.1.3 comme attestant, sauf preuve contraire, la conformité aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer. En conséquence, sauf dans les cas précisés dans le code, l'inspection dans ses ports est limitée à un contrôle du certificat et de la déclaration.

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. Inspections in a port shall be carried out by authorized officers in accordance with the provisions of the Code and other applicable international arrangements governing port State control inspections in the Member. Any such inspection shall be limited to verifying that the matter inspected is in conformity with the relevant requirements set out in the Articles and Regulations of this Convention and in Part A only of the Code.

3. Les inspections dans les ports sont effectuées par des fonctionnaires autorisés, conformément aux dispositions du code et des autres accords internationaux applicables régissant les inspections menées sur le territoire du Membre au titre du contrôle des navires par l'Etat du port. Ces inspections se limitent à vérifier que les aspects examinés sont conformes aux prescriptions applicables des articles et des règles de la présente convention ainsi que de la seule partie A du code.

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. Inspections that may be carried out in accordance with this Regulation shall be based on an effective port State inspection and monitoring system to help ensure that the working and living conditions for seafarers on ships entering a port of the Member concerned meet the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

4. Les inspections effectuées en application de la présente règle se fondent sur un système efficace d'inspection et de surveillance relevant de l'Etat du port et propre à contribuer à assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires relâchant dans le port du Membre intéressé sont conformes aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.

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. Information about the system referred to in paragraph 4 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

5. Des informations relatives au système visé au paragraphe 4 de la présente règle, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, figurent dans les rapports soumis par les Membres en application de l'article 22 de la Constitution.

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.

Standard A5.2.1 – Inspections in port

1. Where an authorized officer, having come on board to carry out an inspection and requested, where applicable, the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, finds that:

- (a) the required documents are not produced or maintained or are falsely maintained or that the documents produced do not contain the information required by this Convention or are otherwise invalid; or
- (b) there are clear grounds for believing that the working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention; or
- (c) there are reasonable grounds to believe that the ship has changed flag for the purpose of avoiding compliance with this Convention; or
- (d) there is a complaint alleging that specific working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention;

a more detailed inspection may be carried out to ascertain the working and living conditions on board the ship. Such inspection shall in any case be carried out where the working and living conditions believed or alleged to be defective could constitute a clear hazard to the safety, health or security of seafarers or where the authorized officer has grounds to believe that any deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Where a more detailed inspection is carried out on a foreign ship in the port of a Member by authorized officers in the circumstances set out in subparagraph (a), (b) or (c) of paragraph 1 of this Standard, it shall in principle cover the matters listed in Appendix A5-III.

3. In the case of a complaint under paragraph 1(d) of this Standard, the inspection shall generally be limited to matters within the scope of the complaint, although a complaint, or its investigation, may provide clear grounds for a detailed inspection in accordance with paragraph 1(b) of this Standard. For the purpose of paragraph 1(d) of this Standard, "complaint" means information submitted by a seafarer, a professional body, an association, a trade union or, generally, any person with an interest in the safety of the ship, including an interest in safety or health hazards to seafarers on board.

Norme A5.2.1 – Inspections dans le port

1. Lorsqu'un fonctionnaire autorisé, s'étant présenté à bord pour effectuer une inspection et ayant demandé, le cas échéant, le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime, constate que:

- a) les documents requis ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour, ou le sont de façon mensongère, ou que les documents présentés ne contiennent pas les informations exigées par la présente convention ou ne sont pas valables pour une autre raison; ou
- b) il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention; ou
- c) il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de se conformer aux dispositions de la présente convention; ou
- d) une plainte a été déposée au motif que certaines conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention;

une inspection plus approfondie peut être effectuée afin de vérifier les conditions de travail et de vie à bord du navire. Une telle inspection sera en tout état de cause effectuée lorsque les conditions de travail et de vie dont il est jugé ou allégué qu'elles ne sont pas conformes pourraient constituer un réel danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, ou lorsque le fonctionnaire autorisé a des raisons de croire que tout manquement constitue une infraction grave aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.

2. Lorsqu'une inspection plus approfondie est effectuée sur un navire étranger dans le port d'un Membre par des fonctionnaires autorisés dans les circonstances indiquées au paragraphe 1 a), b) ou c) de la présente norme, elle porte, en principe, sur les points énumérés à l'annexe A5-III.

3. Lorsqu'une plainte est déposée en vertu du paragraphe 1 d) de la présente norme, l'inspection doit se limiter en général à l'objet de la plainte, à moins que la plainte ou son instruction ne fournisse de solides raisons de procéder à une inspection approfondie, conformément au paragraphe 1 b) de la présente norme. Aux fins du paragraphe 1 d) de la présente norme, il faut entendre par «plainte» toute information soumise par un marin, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, de manière générale, toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris sous l'aspect des risques pour la sécurité ou la santé des gens de mer à bord.

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

4. Where, following a more detailed inspection, the working and living conditions on the ship are found not to conform to the requirements of this Convention, the authorized officer shall forthwith bring the deficiencies to the attention of the master of the ship, with required deadlines for their rectification. In the event that such deficiencies are considered by the authorized officer to be significant, or if they relate to a complaint made in accordance with paragraph 3 of this Standard, the authorized officer shall bring the deficiencies to the attention of the appropriate seafarers' and shipowners' organizations in the Member in which the inspection is carried out, and may:

- (a) notify a representative of the flag State;
- (b) provide the competent authorities of the next port of call with the relevant information.

5. The Member in which the inspection is carried out shall have the right to transmit a copy of the officer's report, which must be accompanied by any reply received from the competent authorities of the flag State within the prescribed deadline, to the Director-General of the International Labour Office with a view to such action as may be considered appropriate and expedient in order to ensure that a record is kept of such information and that it is brought to the attention of parties which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.

6. Where, following a more detailed inspection by an authorized officer, the ship is found not to conform to the requirements of this Convention and:

- (a) the conditions on board are clearly hazardous to the safety, health or security of seafarers; or
- (b) the non-conformity constitutes a serious or repeated breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights);

the authorized officer shall take steps to ensure that the ship shall not proceed to sea until any non-conformities that fall within the scope of subparagraph (a) or (b) of this paragraph have been rectified, or until the authorized officer has accepted a plan of action to rectify such non-conformities and is satisfied that the plan will be implemented in an expeditious manner. If the ship is prevented from sailing, the authorized officer shall forthwith notify the flag State accordingly and invite a representative of the flag State to be present, if possible, requesting the flag State to reply within a prescribed deadline. The authorized officer

4. Lorsque, à la suite d'une inspection plus détaillée, il est constaté que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention, le fonctionnaire autorisé doit immédiatement porter à la connaissance du capitaine du navire les manquements constatés et les délais dans lesquels il doit y être remédié. Au cas où le fonctionnaire autorisé considère que les manquements constatés sont importants, ou si ces manquements ont un rapport avec une plainte déposée en vertu du paragraphe 3 de la présente norme, le fonctionnaire autorisé les porte à la connaissance des organisations d'armateurs et de gens de mer présentes sur le territoire du Membre ou l'inspection est effectuée, et il peut:

- a) informer un représentant de l'Etat du pavillon;
- b) communiquer les informations pertinentes aux autorités compétentes du port d'escale suivant.

5. Le Membre sur le territoire duquel l'inspection est effectuée a le droit d'adresser au Directeur général du Bureau international du Travail une copie du rapport d'inspection accompagnée, le cas échéant, de la réponse communiquée dans le délai prescrit par les autorités compétentes de l'Etat du pavillon, afin que soit prise toute mesure pouvant être considérée comme appropriée et utile pour s'assurer que cette information est consignée et qu'elle est portée à la connaissance des parties susceptibles d'utiliser les moyens de recours pertinents.

6. Au cas où, après une inspection plus approfondie de la part du fonctionnaire autorisé, il est constaté que le navire n'est pas conforme aux prescriptions de la présente convention et que:

- a) les conditions à bord présentent un danger évident pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer; ou
- b) la non-conformité constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer,

le fonctionnaire autorisé prend des mesures pour assurer que le navire ne prendra pas la mer tant que les non-conformités visées aux alinéas a) ou b) du présent paragraphe n'auront pas été rectifiées, ou encore tant qu'il n'aura pas accepté un plan visant à les rectifier et ne sera pas convaincu que le plan sera mis en œuvre rapidement. Si le navire est interdit d'appareiller, le fonctionnaire autorisé en informe sans délai l'Etat du pavillon et invite un de ses représentants à être présent, si possible, et demande une réponse de l'Etat du pavillon dans le délai prescrit. Le fonctionnaire autorisé informe également, sans délai, les organisations

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 Ergriffung 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, in-

shall also inform forthwith the appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State in which the inspection was carried out.

7. Each Member shall ensure that its authorized officers are given guidance, of the kind indicated in Part B of the Code, as to the kinds of circumstances justifying detention of a ship under paragraph 6 of this Standard.

8. When implementing their responsibilities under this Standard, each Member shall make all possible efforts to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is found to be unduly detained or delayed, compensation shall be paid for any loss or damage suffered. The burden of proof in each case shall be on the complainant.

d'armateurs et de gens de mer appropriées de l'Etat du port ou a eu lieu l'inspection.

7. Tout Membre veille à ce que ses fonctionnaires autorisés reçoivent des orientations, du type indiqué dans la partie B du code, concernant la nature des circonstances qui justifient l'immobilisation d'un navire en vertu du paragraphe 6 de la présente norme.

8. Dans l'exercice des responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente norme, tout Membre évite, dans toute la mesure possible, d'immobiliser ou de retarder indûment un navire. S'il est établi qu'un navire a été indûment immobilisé ou retardé, des dommages et intérêts sont payés pour toute perte ou tout préjudice subi. La charge de la preuve incombe dans chaque cas au plaignant.

nerhalb 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.

Guideline B5.2.1 – Inspections in port

1. The competent authority should develop an inspection policy for authorized officers carrying out inspections under Regulation 5.2.1. The objective of the policy should be to ensure consistency and to otherwise guide inspection and enforcement activities related to the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Copies of this policy should be provided to all authorized officers and should be available to the public and shipowners and seafarers.

2. When developing a policy relating to the circumstances warranting a detention of the ship under Standard A5.2.1, paragraph 6, of the competent authority should consider that, with respect to the breaches referred to in Standard A5.2.1, paragraph 6(b), the seriousness could be due to the nature of the deficiency concerned. This would be particularly relevant in the case of the violation of fundamental rights and principles or seafarers' employment and social rights under Articles III and IV. For example, the employment of a person who is under age should be considered as a serious breach even if there is only one such person on board. In other cases, the number of different defects found during a particular inspection should be taken into account: for example, several instances of defects relating to accommodation or food and catering which do not threaten safety or health might be needed before they should be considered as constituting a serious breach.

Principe directeur B5.2.1 – Inspection dans le port

1. L'autorité compétente devrait élaborer une politique d'inspection à l'intention des fonctionnaires autorisés qui procèdent à des inspections en vertu de la règle 5.2.1. Cette politique devrait viser à assurer une certaine cohérence et à guider par ailleurs les activités d'inspection et de mise en application liées aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer. L'énoncé de cette politique devrait être communiqué à tous les fonctionnaires autorisés et tenu à la disposition du public ainsi que des armateurs et des gens de mer.

2. Aux fins de l'élaboration d'une politique relative aux circonstances justifiant l'immobilisation d'un navire en vertu du paragraphe 6 de la norme A5.2.1, l'autorité compétente devrait tenir compte que, en ce qui concerne les infractions visées au paragraphe 6 b) de la norme A5.2.1, la gravité de la violation peut être due à la nature du manquement en question. Cela s'applique particulièrement aux cas de violation des droits et principes fondamentaux ou des droits en matière d'emploi et des droits sociaux des gens de mer tels qu'établis par les articles III et IV. Par exemple, l'emploi d'une personne d'un âge inférieur à l'âge prescrit devrait être considéré comme une infraction grave, même si cela ne concerne qu'une seule personne à bord. Dans d'autres cas, le nombre de manquements différents constatés au cours d'une inspection donnée devrait être pris en compte: par exemple, il faudrait éventuellement plusieurs manquements concernant le logement ou l'alimentation et le service de table qui ne menacent pas la sécurité ou la santé pour que cela soit considéré comme constitutif d'une infraction grave.

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. Members should cooperate with each other to the maximum extent possible in the adoption of internationally agreed guidelines on inspection policies, especially those relating to the circumstances warranting the detention of a ship.

3. Les Membres devraient, autant que possible, coopérer les uns avec les autres pour l'adoption de directives relatives aux politiques d'inspection, reconnues au niveau international, notamment en ce qui concerne les circonstances justifiant l'immobilisation d'un navire.

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

Regulation 5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships calling at a port in the Member's territory who allege a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) have the right to report such a complaint in order to facilitate a prompt and practical means of redress.

Règle 5.2.2 – Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer

1. Tout Membre veille à ce que les gens de mer se trouvant à bord de navires faisant escale dans un port situé sur son territoire qui font état d'une infraction à des prescriptions de la convention, y compris les droits des gens de mer, aient le droit de déposer une plainte pour y remédier de façon rapide et concrète.

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.

Standard A5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. A complaint by a seafarer alleging a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) may be reported to an authorized officer in the port at which the seafarer's ship has called. In such cases, the authorized officer shall undertake an initial investigation.

Norme A5.2.2 – Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer

1. Une plainte d'un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, peut être déposée auprès d'un fonctionnaire autorisé au port ou le navire fait escale. Dans ce cas, ledit fonctionnaire doit entreprendre une enquête initiale.

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. Where appropriate, given the nature of the complaint, the initial investigation shall include consideration of whether the on-board complaint procedures provided under Regulation 5.1.5 have been explored. The authorized officer may also conduct a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.

2. Dans les cas appropriés, eu égard à la nature de la plainte, l'enquête initiale doit vérifier si les procédures de plaintes à bord prévues à la règle 5.1.5 ont été envisagées. Le fonctionnaire autorisé peut également mener une inspection plus détaillée conformément à la norme A5.2.1.

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. The authorized officer shall, where appropriate, seek to promote a resolution of the complaint at the ship-board level.

3. Le fonctionnaire autorisé doit, dans les cas appropriés, encourager le règlement de la plainte à bord du navire.

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

4. In the event that the investigation or the inspection provided under this Standard reveals a non-conformity that falls within the scope of paragraph 6 of Standard A5.2.1, the provisions of that paragraph shall be applied.

4. Si l'enquête ou l'inspection menée au titre de la présente norme révèle la non-conformité avec le paragraphe 6 de la norme A5.2.1, les dispositions de ce paragraphe sont appliquées.

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. Where the provisions of paragraph 4 of this Standard do not apply, and the complaint has not been resolved at the ship-board level, the authorized officer shall forthwith notify the flag State, seeking, within a prescribed deadline, advice and a corrective plan of action.

5. Lorsque les dispositions du paragraphe 4 de la présente norme ne s'appliquent pas et que la plainte n'a pas été réglée à bord du navire, le fonctionnaire autorisé doit sans délai en aviser l'Etat du pavillon, en cherchant à obtenir, dans un délai prescrit, des conseils et un plan de mesures correctives.

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. Where the complaint has not been resolved following action taken in accordance with paragraph 5 of this Standard, the port State shall transmit a copy of the authorized officer's report to the Director-General. The report must be accompanied by any reply received within the prescribed deadline from the competent authority of the flag State. The appropriate shipowners' and

6. Lorsque la plainte n'a pas été réglée malgré les mesures prises conformément au paragraphe 5 de la présente norme, l'Etat du port doit communiquer une copie du rapport établi par le fonctionnaire autorisé au Directeur général. Le rapport doit être accompagné de toute réponse reçue dans les délais prescrits de la part de l'autorité compétente de l'Etat du pavillon. Les

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 bei-

seafarers' organizations in the port State shall be similarly informed. In addition, statistics and information regarding complaints that have been resolved shall be regularly submitted by the port State to the Director-General. Both such submissions are provided in order that, on the basis of such action as may be considered appropriate and expedient, a record is kept of such information and is brought to the attention of parties, including shipowners' and seafarers' organizations, which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.

7. Appropriate steps shall be taken to safeguard the confidentiality of complaints made by seafarers.

Guideline B5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Where a complaint referred to in Standard A5.2.2 is dealt with by an authorized officer, the officer should first check whether the complaint is of a general nature which concerns all seafarers on the ship, or a category of them, or whether it relates only to the individual case of the seafarer concerned.

2. If the complaint is of a general nature, consideration should be given to undertaking a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.

3. If the complaint relates to an individual case, an examination of the results of any on-board complaint procedures for the resolution of the complaint concerned should be undertaken. If such procedures have not been explored, the authorized officer should suggest that the complainant take advantage of any such procedures available. There should be good reasons for considering a complaint before any on-board complaint procedures have been explored. These would include the inadequacy of, or undue delay in, the internal procedures or the complainant's fear of reprisal for lodging a complaint.

4. In any investigation of a complaint, the authorized officer should give the master, the shipowner and any other person involved in the complaint a proper opportunity to make known their views.

5. In the event that the flag State demonstrates, in response to the notification by the port State in accordance with paragraph 5 of Standard A5.2.2, that it will handle the matter, and that it has in place effective procedures for this purpose and has submitted an acceptable plan of action, the authorized officer may refrain from any further involvement with the complaint.

organisations d'armateurs et de gens de mer appropriées de l'Etat du port sont également informées. En outre, des statistiques et des informations concernant les plaintes réglées doivent être régulièrement communiquées par l'Etat du port au Directeur général. Ces deux communications sont faites afin que, sur la base d'une action appropriée et rapide, un registre de ces informations soit tenu et porté à la connaissance des parties, y compris les organisations d'armateurs et de gens de mer qui sont susceptibles d'utiliser les moyens de recours pertinents.

7. Des mesures appropriées doivent être prises pour garantir la confidentialité des plaintes déposées par les gens de mer.

Principe directeur B5.2.2 – Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer

1. Lorsqu'une plainte visée à la norme A5.2.2 est traitée par un fonctionnaire autorisé, celui-ci devrait déterminer dans un premier temps s'il s'agit d'une plainte de nature générale qui concerne tous les gens de mer à bord du navire ou une catégorie d'entre eux, ou d'une plainte relative au cas particulier du marin concerné.

2. Si la plainte est de nature générale, le recours à une inspection plus détaillée, conformément à la norme A5.2.1, devrait être envisagé.

3. Si la plainte concerne un cas particulier, il convient de prendre connaissance de l'issue des procédures d'examen de la plainte éventuellement menées à bord du navire pour son règlement. Si de telles procédures n'ont pas été envisagées, le fonctionnaire autorisé devrait encourager le plaignant à avoir recours à toutes procédures disponibles à bord du navire. De bonnes raisons doivent exister pour justifier l'examen d'une plainte avant que toute procédure de plainte à bord du navire ait été envisagée. Celles-ci incluent l'inadéquation ou la lenteur des procédures internes ou encore la crainte du plaignant de subir des représailles pour avoir déposé une plainte.

4. Dans toute enquête relative à une plainte, le fonctionnaire autorisé devrait donner au capitaine, à l'armateur et à toute personne impliquée dans la plainte la possibilité de faire connaître leurs vues.

5. Le fonctionnaire autorisé peut s'abstenir d'intervenir davantage dans le règlement de la plainte dans le cas où l'Etat du pavillon, répondant à la notification de l'Etat du port conformément au paragraphe 5 de la norme A5.2.2, démontre qu'il est en mesure de traiter la question et dispose de procédures adéquates à cette fin, et qu'il a présenté un plan d'action acceptable.

gefügt 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.

Regulation 5.3**Labour-supplying responsibilities**

Purpose: To ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention as pertaining to seafarer recruitment and placement and the social protection of its seafarers

1. Without prejudice to the principle of each Member's responsibility for the working and living conditions of seafarers on ships that fly its flag, the Member also has a responsibility to ensure the implementation of the requirements of this Convention regarding the recruitment and placement of seafarers as well as the social security protection of seafarers that are its nationals or are resident or are otherwise domiciled in its territory, to the extent that such responsibility is provided for in this Convention.

2. Detailed requirements for the implementation of paragraph 1 of this Regulation are found in the Code.

3. Each Member shall establish an effective inspection and monitoring system for enforcing its labour-supplying responsibilities under this Convention.

4. Information about the system referred to in paragraph 3 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.3**Labour-supplying responsibilities**

1. Each Member shall enforce the requirements of this Convention applicable to the operation and practice of seafarer recruitment and placement services established on its territory through a system of inspection and monitoring and legal proceedings for breaches of licensing and other operational requirements provided for in Standard A1.4.

Guideline B5.3**Labour-supplying responsibilities**

1. Private seafarer recruitment and placement services established in the Member's territory and securing the services of a seafarer for a shipowner, wherever located, should be required to assume obligations to ensure the proper fulfilment by shipowners of the terms of their employment agreements concluded with seafarers.

Règle 5.3**Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre**

Objet: assurer que tout Membre s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention en ce qui concerne le recrutement et le placement des gens de mer ainsi que leur protection sociale

1. Sans préjudice du principe de sa responsabilité en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires battant son pavillon, tout Membre a également la responsabilité de veiller à l'application des prescriptions de la présente convention relatives au recrutement, au placement et à la protection en matière de sécurité sociale des gens de mer qui sont ses nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur son territoire, dans la mesure où cette responsabilité est prévue dans la présente convention.

2. Des précisions détaillées pour la mise en œuvre du paragraphe 1 de la présente règle figurent dans le code.

3. Tout Membre met en place un système efficace d'inspection et de surveillance pour s'acquitter de ses responsabilités en tant que fournisseur de main-d'œuvre en vertu de la présente convention.

4. Des informations relatives au système mentionné au paragraphe 3 de la présente règle, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, devront figurer dans les rapports soumis par les Membres en application de l'article 22 de la Constitution.

Norme A5.3**Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre**

1. Tout Membre assure le respect des prescriptions de la présente convention applicables à l'administration et aux activités des services de recrutement et de placement des gens de mer établis sur son territoire au moyen d'un système d'inspection et de surveillance et par des procédures légales en cas d'infraction aux dispositions en matière de licence et autres prescriptions prévues dans la norme A1.4.

Principe directeur B5.3**Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre**

1. Les services privés de recrutement et de placement des gens de mer établis sur le territoire du Membre et fournissant les services d'un marin à un armateur, où qu'ils se trouvent, devraient être tenus de s'engager à veiller au respect par l'armateur des termes des contrats d'engagement maritime conclus avec les gens de mer.

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 Anwerbs- 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 Anwerbs- 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.

Appendix A5-I

The working and living conditions of seafarers that must be inspected and approved by the flag State before certifying a ship in accordance with Standard A5.1.3, paragraph 1:

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

Appendix A5-II
Maritime Labour Certificate

(Note: This Certificate shall have a Declaration of Maritime Labour Compliance attached)

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the Maritime Labour Convention, 2006
(referred to below as "the Convention")
under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by
(full designation and address of the competent authority or recognized organization
duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship
Distinctive number or letters
Port of registry
Date of registry
Gross tonnage¹
IMO number
Type of ship
Name and address of the shipowner²
.....
.....

This is to certify:

- 1. That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.
- 2. That the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.

This Certificate is valid until subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued at on is attached.

Completion date of the inspection on which this Certificate is based was

Issued at on

Signature of the duly authorized official issuing the Certificate
(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

¹ For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

² *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

Endorsements for mandatory intermediate inspection and, if required, any additional inspection

This is to certify that the ship was inspected in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention.

Intermediate inspection:

(to be completed between the second and third anniversary dates)

Signed

(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional endorsements (if required)

This is to certify that the ship was subject of an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accommodation) or for other reasons.

Additional inspection:

(if required)

Signed

(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional inspection:

(if required)

Signed

(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional inspection:

(if required)

Signed

(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Maritime Labour Convention, 2006
Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

(Note: This Declaration must be attached to the ship's Maritime Labour Certificate)

Issued under the authority of: *(insert name of competent authority as defined in Article II, paragraph 1(a), of the Convention)*

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

- (a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;
- (b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;
- (c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;
- (d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and
- (e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.
 - 1. Minimum age (Regulation 1.1)
 - 2. Medical certification (Regulation 1.2)
 - 3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)
 - 4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)
 - 5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)
 - 6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)
 - 7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7)
 - 8. Accommodation (Regulation 3.1)
 - 9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1)
 - 10. Food and catering (Regulation 3.2)
 - 11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)
 - 12. On-board medical care (Regulation 4.1)
 - 13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)
 - 14. Payment of wages (Regulation 2.2)

Name:

Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Substantial equivalencies
(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following substantial equivalencies, as provided under Article VI, paragraphs 3 and 4, of the Convention, except where stated above, are noted (insert description if applicable):

.....
.....

No equivalency has been granted.

Name:

Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Exemptions
(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following exemptions granted by the competent authority as provided in Title 3 of the Convention are noted:

.....
.....

No exemption has been granted.

Name:

Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

- 1. Minimum age (Regulation 1.1)
.....
- 2. Medical certification (Regulation 1.2)
.....
- 3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)
.....
- 4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)
.....
- 5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)
.....
- 6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)
.....
- 7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7)
.....
- 8. Accommodation (Regulation 3.1)
.....
- 9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1)
.....
- 10. Food and catering (Regulation 3.2)
.....
- 11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)
.....
- 12. On-board medical care (Regulation 4.1)
.....
- 13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)
.....
- 14. Payment of wages (Regulation 2.2)
.....

I hereby certify that the above measures have been drawn up to ensure ongoing compliance, between inspections, with the requirements listed in Part I.

Name of shipowner:¹.....

 Company address:

 Name of the authorized signatory:

 Title:
 Signature of the authorized signatory:

 Date:
 (Stamp or seal of the shipowner¹)

The above measures have been reviewed by *(insert name of competent authority or duly recognized organization)* and, following inspection of the ship, have been determined as meeting the purposes set out under Standard A5.1.3, paragraph 10(b), regarding measures to ensure initial and ongoing compliance with the requirements set out in Part I of this Declaration.

Name:
 Title:
 Address:

 Signature:
 Place:
 Date:
 (Seal or stamp of the authority, as appropriate)

¹ *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

Interim Maritime Labour Certificate

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the Maritime Labour Convention, 2006
(referred to below as "the Convention")
under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by
(full designation and address of the competent authority or recognized organization
duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

- Name of ship
- Distinctive number or letters
- Port of registry
- Date of registry
- Gross tonnage¹
- IMO number
- Type of ship
- Name and address of the shipowner².....

This is to certify, for the purposes of Standard A5.1.3, paragraph 7, of the Convention, that:

- (a) this ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I to the Convention, taking into account verification of items under (b), (c) and (d) below;
- (b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with the Convention;
- (c) the master is familiar with the requirements of the Convention and the responsibilities for implementation; and
- (d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a *Declaration of Maritime Labour Compliance*.

This Certificate is valid until subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4.

Completion date of the inspection referred to under (a) above was

Issued at on

Signature of the duly authorized official
issuing the interim certificate

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

¹ For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

² *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

Appendix A5-III

General areas that are subject to a detailed inspection by an authorized officer in a port of a Member carrying out a port State inspection pursuant to Standard A5.2.1:

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

Appendix B5-I

Example of a national Declaration

See Guideline B5.1.3, paragraph 5

Maritime Labour Convention, 2006

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

(Note: This Declaration must be attached to the ship's Maritime Labour Certificate)

Issued under the authority of: **The Ministry of Maritime Transport of Xxxxxx**

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage
M.S. EXAMPLE	12345	1,000

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

- (a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;
- (b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;
- (c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;
- (d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and
- (e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1. Minimum age (Regulation 1.1)

Shipping Law, No. 123 of 1905, as amended ("Law"), Chapter X; Shipping Regulations ("Regulations"), 2006, Rules 1111-1222.

Minimum ages are those referred to in the Convention.

"Night" means 9 p.m. to 6 a.m. unless the Ministry of Maritime Transport ("Ministry") approves a different period.

Examples of hazardous work restricted to 18-year-olds or over are listed in Schedule A hereto. In the case of cargo ships, no one under 18 may work in the areas marked on the ship's plan (to be attached to this Declaration) as "hazardous area".

2. Medical certification (Regulation 1.2)

Law, Chapter XI; Regulations, Rules 1223-1233.

Medical certificates shall conform to the STCW requirements, where applicable; in other cases, the STCW requirements are applied with any necessary adjustments.

Qualified opticians on list approved by Ministry may issue certificates concerning eyesight.

Medical examinations follow the ILO/WHO Guidelines referred to in Guideline B1.2.1

.....
.....

Declaration of Maritime Labour Compliance - Part II

Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

1. Minimum age (Regulation 1.1)

Date of birth of each seafarer is noted against his/her name on the crew list.

The list is checked at the beginning of each voyage by the master or officer acting on his or her behalf ("competent officer"), who records the date of such verification.

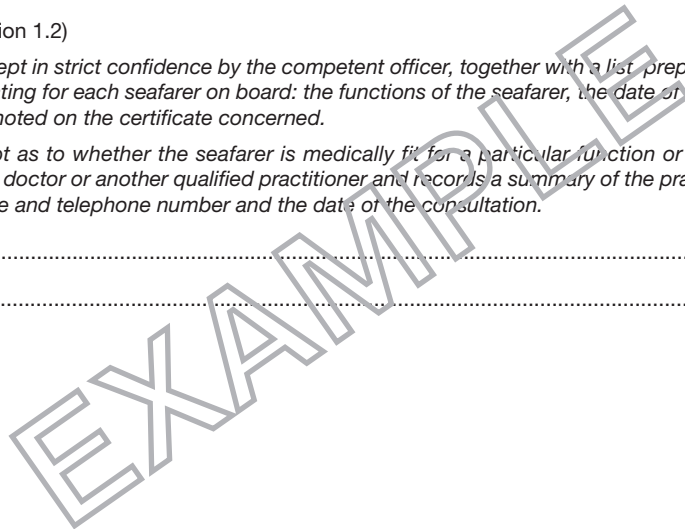
Each seafarer under 18 receives, at the time of engagement, a note prohibiting him/her from performing night work or the work specifically listed as hazardous (see Part I, section 1, above) and any other hazardous work, and requiring him/her to consult the competent officer in case of doubt. A copy of the note, with the seafarer's signature under "received and read", and the date of signature, is kept by the competent officer.

2. Medical certification (Regulation 1.2)

The medical certificates are kept in strict confidence by the competent officer, together with a list prepared under the competent officer's responsibility and stating for each seafarer on board: the functions of the seafarer, the date of the current medical certificate(s) and the health status noted on the certificate concerned.

In any case of possible doubt as to whether the seafarer is medically fit for a particular function or functions, the competent officer consults the seafarer's doctor or another qualified practitioner and records a summary of the practitioner's conclusions, as well as the practitioner's name and telephone number and the date of the consultation.

.....
.....



Annexe A5-I

Conditions de travail et de vie des gens de mer devant être inspectées et approuvées par l'Etat du pavillon avant la certification d'un navire conformément à la norme A5.1.3, paragraphe 1:

Age minimum

Certificat médical

Qualifications des gens de mer

Contrats d'engagement maritime

Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé

Durée du travail ou du repos

Effectifs du navire

Logement

Installations de loisirs à bord

Alimentation et service de table

Santé et sécurité et prévention des accidents

Soins médicaux à bord

Procédures de plainte à bord

Paiement des salaires

Annexe A5-II
Certificat de travail maritime

(Note: le présent certificat doit être accompagné en annexe d'une déclaration de conformité du travail maritime)

Délivré en vertu des dispositions de l'article V et du titre 5 de la convention du travail maritime, 2006
(ci-après «la convention»)
sous l'autorité du gouvernement de:

.....
(dénomination exacte de l'Etat dont le navire est autorisé à battre pavillon)

par
(désignation exacte et adresse complète de l'autorité compétente ou de l'organisme
reconnu dûment habilité en vertu des dispositions de la convention)

Caractéristiques du navire

Nom du navire:

Lettres ou numéro distinctifs:

Port d'immatriculation:

Date d'immatriculation:

Jauge brute¹:

Numéro OMI:

Type de navire:

Nom et adresse de l'armateur²:

.....

.....

Il est certifié:

- 1. Que ce navire a été inspecté et que sa conformité aux prescriptions de la convention et aux dispositions de la déclaration de conformité du travail maritime ci-jointe a été vérifiée.
- 2. Que les conditions de travail et de vie des gens de mer telles que spécifiées à l'annexe A5-I de la convention ont été jugées correspondre aux prescriptions nationales adoptées par le pays susmentionné pour mettre en œuvre la convention. La déclaration de conformité du travail maritime figurant en annexe contient dans sa partie I un récapitulatif des ces prescriptions nationales.

Le présent certificat est valide jusqu'au sous réserve d'inspections réalisées conformément aux dispositions des normes A5.1.3 et A5.1.4 de la convention.

Le présent certificat n'est valide que s'il est accompagné de la déclaration de conformité du travail maritime délivrée

à le

Date de l'inspection sur la base de laquelle le présent certificat est établi

Etabli à le

Signature du fonctionnaire dûment autorisé qui délivre le certificat
(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

¹ Pour les navires couverts par les dispositions transitoires concernant le jaugeage adoptées par l'OMI, la jauge brute est celle qui est indiquée dans la rubrique OBSERVATIONS du Certificat international de jaugeage des navires (1969). (Article II.1 c) de la convention)

² *Armateur* désigne le propriétaire du navire ou une autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités. (Article II.1 j) de la convention)

Inspection intermédiaire obligatoire et, le cas échéant, inspection supplémentaire

Il est certifié que le navire a été inspecté conformément aux dispositions des normes A.5.1.3 et A5.1.4 de la convention et que les conditions de travail et de vie des gens de mer spécifiées à l'annexe A5-I de la convention ont été jugées correspondre aux prescriptions nationales adoptées par le pays susmentionné pour mettre en œuvre la convention.

Inspection intermédiaire:

(à effectuer entre le deuxième et le troisième anniversaire de la date d'établissement du certificat)

Signé:

(Signature du fonctionnaire autorisé)

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Mentions supplémentaires (le cas échéant)

Il est certifié que le navire a fait l'objet d'une inspection supplémentaire pour vérifier qu'il continuait d'être en conformité avec les prescriptions nationales mettant en œuvre la convention, conformément aux dispositions de la norme A3.1, paragraphe 3, de la convention (nouvelle immatriculation ou modification substantielle du logement) ou pour d'autres raisons.

Inspection supplémentaire:

(le cas échéant)

Signé:

(Signature du fonctionnaire autorisé)

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Inspection supplémentaire:

(le cas échéant)

Signé:

(Signature du fonctionnaire autorisé)

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Inspection supplémentaire:

(le cas échéant)

Signé:

(Signature du fonctionnaire autorisé)

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Convention du travail maritime, 2006

Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I

(Note: la présente déclaration doit être annexée au certificat de travail maritime du navire)

Délivrée sous l'autorité de: (insérer le nom de l'autorité compétente telle que définie à l'article II, paragraphe 1 a), de la convention)

Le navire répondant aux caractéristiques suivantes:

Nom du navire	Numéro OMI	Jauge brute

est exploité conformément aux prescriptions de la norme A5.1.3 de la convention du travail maritime, 2006.

Le soussigné déclare, au nom de l'autorité compétente susmentionnée, que:

- a) les dispositions de la convention du travail maritime sont pleinement incorporées dans les prescriptions nationales visées ci-dessous;
- b) ces prescriptions nationales sont contenues dans les dispositions nationales auxquelles il est fait référence ci-dessous; des explications concernant la teneur de ces dispositions sont fournies si nécessaire;
- c) les détails de toute disposition équivalente dans l'ensemble applicable en vertu de l'article VI, paragraphes 3 et 4, sont fournis < sous la rubrique correspondante des prescriptions nationales énumérées ci-après > < dans la section prévue à cet effet ci-après > (biffer la mention inutile);
- d) toutes dérogations octroyées par l'autorité compétente conformément au titre 3 sont clairement indiquées dans la section prévue à cet effet ci-après;
- e) les prescriptions relatives à une catégorie spécifique de navires prévues par la législation nationale sont également mentionnées sous la rubrique correspondante.

- 1. Age minimum (règle 1.1)
- 2. Certificat médical (règle 1.2)
- 3. Qualifications des gens de mer (règle 1.3)
- 4. Contrats d'engagement maritime (règle 2.1)
- 5. Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé (règle 1.4)
- 6. Durée du travail ou du repos (règle 2.3)
- 7. Effectifs du navire (règle 2.7)
- 8. Logement (règle 3.1)
- 9. Installations de loisirs à bord (règle 3.1)
- 10. Alimentation et service de table (règle 3.2)
- 11. Santé et sécurité et prévention des accidents (règle 4.3)
- 12. Soins médicaux à bord (règle 4.1)
- 13. Procédures de plainte à bord (règle 5.1.5)
- 14. Paiement des salaires (règle 2.2)

Nom:

Titre:

Signature:

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Dispositions équivalentes dans l'ensemble

(Note: biffer le paragraphe sans objet)

Les dispositions équivalentes dans l'ensemble applicables conformément aux paragraphes 3 et 4 de l'article VI de la convention, à l'exception de celles mentionnées ci-dessus, sont indiquées ci-après (donner une description s'il y a lieu):

.....
.....

Aucune disposition équivalente dans l'ensemble n'est applicable.

Nom:

Titre:

Signature:

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Dérogations conformément au titre 3

(Note: biffer le paragraphe sans objet)

Les dérogations octroyées par l'autorité compétente conformément au titre 3 de la convention sont indiquées ci-après:

.....
.....

Aucune dérogation n'a été octroyée.

Nom:

Titre:

Signature:

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II

Mesures adoptées pour assurer la conformité continue entre deux inspections

Les mesures ci-après ont été établies par l'armateur dont le nom figure dans le certificat de travail maritime auquel est annexée la présente déclaration pour assurer la conformité continue entre les inspections:

(Veuillez mentionner ci-dessous les mesures établies pour assurer la conformité à chacun des éléments énoncés dans la partie I)

1. Age minimum (règle 1.1)
.....
2. Certificat médical (règle 1.2)
.....
3. Qualifications des gens de mer (règle 1.3)
.....
4. Contrats d'engagement maritime (règle 2.1)
.....
5. Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé (règle 1.4)
.....
6. Durée du travail ou du repos (règle 2.3)
.....
7. Effectifs du navire (règle 2.7)
.....
8. Logement (règle 3.1)
.....
9. Installations de loisirs à bord (règle 3.1)
.....
10. Alimentation et service de table (règle 3.2)
.....
11. Santé et sécurité et prévention des accidents (règle 4.3)
.....
12. Soins médicaux à bord (règle 4.1)
.....
13. Procédures de plainte à bord (règle 5.1.5)
.....
14. Paiement des salaires (règle 2.2)
.....

Je soussigné certifie que les mesures ci-dessus ont été établies afin d'assurer entre les inspections la conformité continue aux prescriptions citées dans la partie I.

Nom de l'armateur¹:

.....

Adresse de la société:

.....

Nom de la personne habilitée à signer:

.....

Titre:

Signature de la personne habilitée à signer:

.....

Date:

(Sceau ou cachet de l'armateur)¹

Les mesures susvisées ont été vérifiées par (indiquer le nom de l'autorité compétente ou de l'organisme dûment reconnu) et, après inspection du navire, ont été jugées conformes aux objectifs visés à l'alinéa b) du paragraphe 10 de la norme A5.1.3 en ce qui concerne les mesures visant à garantir la conformité initiale et continue aux prescriptions énoncées dans la partie I de la présente déclaration.

Nom:

Titre:

Adresse:

.....

.....

Signature:

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

¹ Armateur désigne le propriétaire du navire ou une autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités. (Article II.1 j) de la convention)

Certificat de travail maritime provisoire

Etabli en vertu des dispositions de l'article V et du titre 5 de la convention du travail maritime, 2006
(ci-après «la convention»)
sous l'autorité du gouvernement de:

.....
(dénomination exacte de l'Etat dont le navire est autorisé à battre pavillon)

par

(désignation exacte et adresse complète de l'autorité compétente ou de l'organisme
reconnu dûment habilité en vertu des dispositions de la convention)

Caractéristiques du navire

Nom du navire:

Lettres ou numéro distinctifs:

Port d'immatriculation:

Date d'immatriculation:

Jauge brute¹:

Numéro OMI:

Type de navire:

Nom et adresse de l'armateur²:

Il est certifié, aux fins du paragraphe 7 de la norme A5.1.3 de la convention, que:

- a) ce navire a été inspecté, dans la mesure de ce qui est raisonnable et possible, au regard des rubriques énumérées à l'annexe A5-I de la convention, compte tenu de la vérification des éléments spécifiés sous b), c) et d) ci-dessous;
- b) l'armateur a démontré à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu que des procédures adéquates sont mises en œuvre à bord du navire en vue d'assurer la conformité avec les dispositions de la convention;
- c) le capitaine est averti des prescriptions de la convention et des obligations relatives à sa mise en œuvre;
- d) les informations requises ont été présentées à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

Le présent certificat est valide jusqu'au sous réserve d'inspections effectuées conformément aux dispositions des normes A5.1.3 et A5.1.4 de la convention.

Date de l'inspection visée au point a) ci-dessus

Etabli à..... le

Signature du fonctionnaire dûment autorisé
ayant établi le présent certificat provisoire

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

¹ Pour les navires couverts par les dispositions transitoires concernant le jaugeage adoptées par l'OMI, la jauge brute est celle qui est indiquée dans la rubrique OBSERVATIONS du Certificat international de jaugeage des navires (1969). (Article II.1 c) de la convention)

² *Armateur* désigne le propriétaire du navire ou une autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités. (Article II.1 j) de la convention)

Annexe A5-III

Eléments généraux sujets à un contrôle détaillé par un fonctionnaire autorisé de l'Etat du port effectuant une inspection au titre de la norme A5.2.1:

Age minimum

Certificat médical

Qualifications des gens de mer

Contrats d'engagement maritime

Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé

Durée du travail ou du repos

Effectifs du navire

Logement

Installations de loisirs à bord

Alimentation et service de table

Santé et sécurité et prévention des accidents

Soins médicaux à bord

Procédures de plainte à bord

Paiement des salaires

Annexe B5-I

Exemple de déclaration nationale

Voir principe directeur B5.1.3, paragraphe 5

Convention du travail maritime, 2006

Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I

(Note: la présente déclaration doit être annexée au certificat de travail maritime du navire)

Délivrée sous l'autorité du: **ministère des Transports maritimes de Xxxxx**

Le navire répondant aux caractéristiques suivantes:

Nom du navire	Numéro OMI	Jauge brute
EXEMPLE	12345	1 000

est exploité conformément à la norme A5.1.3 de la convention du travail maritime, 2006.

Le soussigné déclare, au nom de l'autorité compétente susmentionnée, que:

- a) les dispositions de la convention du travail maritime sont pleinement incorporées dans les prescriptions nationales visées ci-dessous;
- b) ces prescriptions nationales sont contenues dans les dispositions nationales auxquelles il est fait référence ci-dessous; des explications concernant la teneur de ces dispositions sont fournies si nécessaire;
- c) les détails de toute disposition équivalente dans l'ensemble applicable en vertu de l'article VI, paragraphes 3 et 4, sont fournis < sous la rubrique correspondante des prescriptions nationales énumérées ci-après > < dans la section prévue à cet effet ci-après > (biffer la mention inutile);
- d) toutes dérogations octroyées par l'autorité compétente conformément au titre 3 sont clairement indiquées dans la section prévue à cet effet ci-après; et
- e) les prescriptions relatives à une catégorie spécifique de navires prévues par la législation nationale sont également mentionnées sous la rubrique correspondante.

1. Age minimum (règle 1.1)

Loi maritime n° 123 de 1905, telle qu'amendée («Loi»), Chapitre X; Réglementation maritime («Réglementation»), 2006, Règles 1111-1222.

Les âges minima sont ceux énoncés dans la convention.

Le terme «nuit» s'entend de la période comprise entre 21 heures et 6 heures, à moins que le ministère des Transports maritimes (le «ministère») n'en dispose autrement.

L'annexe A donne des exemples de travaux dangereux interdits aux personnes de moins de 18 ans. Dans le cas des navires de charge, aucune personne de moins de 18 ans ne travaille dans les zones indiquées comme dangereuses sur le plan du navire (annexé à la présente déclaration).

2. Certificat médical (règle 1.2)

Loi, Chapitre XI; Réglementation, Règles 1223-1233.

Les certificats médicaux doivent être conformes aux prescriptions de la STCW, lorsqu'elles sont applicables; dans les autres cas, les prescriptions de la STCW sont appliquées avec les ajustements nécessaires.

Les opticiens qualifiés figurant sur la liste approuvée par le ministère peuvent établir des certificats relatifs à l'acuité visuelle.

Les examens médicaux répondent aux prescriptions des directives OIT/OMS mentionnées dans le principe directeur B1.2.1

.....

.....

Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II

Mesures adoptées pour assurer la conformité permanente entre deux inspections

Les mesures ci-après ont été établies par l'armateur dont le nom figure dans le certificat de travail maritime auquel est annexée la présente déclaration pour assurer la conformité permanente entre les inspections:

(Veuillez mentionner ci-dessous les mesures établies pour assurer la conformité à chacun des éléments énoncés dans la partie I)

1. Age minimum (règle 1.1)

La date de naissance de chaque marin est mentionnée à côté de son nom sur le rôle d'équipage.

Le capitaine ou un officier agissant en son nom («l'officier compétent») vérifie le rôle au début de chaque voyage et note la date de cette vérification.

Chaque marin de moins de 18 ans reçoit, au moment de son engagement, une note qui lui interdit de travailler de nuit ou d'effectuer les travaux jugés dangereux énumérés dans l'annexe (voir partie I, section 1) ou tout autre travail dangereux. Cette note prescrit également au marin de consulter l'officier compétent en cas de doute en la matière. L'officier compétent conserve une copie de la note portant la signature du marin au-dessous de la mention «reçu et lu» ainsi que la date du jour de signature.

2. Certificat médical (règle 1.2)

L'officier compétent conserve les certificats médicaux à titre strictement confidentiel, ainsi qu'une liste, élaborée sous sa responsabilité, qui indique pour chaque marin à bord: les fonctions, la date du certificat médical/des certificats médicaux en cours de validité ainsi que l'état de santé indiqué sur le certificat.

En cas de doute quant à l'aptitude du marin à exercer une fonction ou des fonctions particulières, l'officier compétent consulte le médecin traitant du marin ou tout autre praticien qualifié et consigne un résumé de ses conclusions, ainsi que son nom, son numéro de téléphone et la date de la consultation.

.....
.....

EXEMPLE

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

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
Bruttoreumzahl¹
IMO-Nummer
Schiffstyp
Name und Anschrift des Reeders²
.....
.....

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)

¹ 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.

² 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.

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:

Unterszeichnet

(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

.....

(zwischen dem zweiten und dritten Jahrestag abzuschließen)

Ort

Datum

(Siegel bzw. Stempel der Behörde)

Weitere Vermerke (falls erforderlich)

Hiermit wird bescheinigt, dass das Schiff zwecks Nachprüfung, dass es die innerstaatlichen Vorschriften zur Durchführung des Übereinkommens weiterhin erfüllte, wie durch die Norm A3.1 Absatz 3 des Übereinkommens (erneute Eintragung im Schiffsregister oder wesentliche Veränderungen der Unterkünfte) vorgeschrieben, oder aus anderen Gründen Gegenstand einer zusätzlichen Überprüfung war.

Zusätzliche Überprüfung:

(falls erforderlich)

Unterszeichnet

(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

.....

Ort

Datum

(Siegel bzw. Stempel der Behörde)

Zusätzliche Überprüfung:

(falls erforderlich)

Unterszeichnet

(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

.....

Ort

Datum

(Siegel bzw. Stempel der Behörde)

Zusätzliche Überprüfung:

(falls erforderlich)

Unterszeichnet

(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

.....

Ort

Datum

(Siegel bzw. Stempel der Behörde)

Seearbeitsübereinkommen, 2006
Seearbeits-Konformitätserklärung – Teil I

(Diese Erklärung muss dem Seearbeitszeugnis des Schiffes beigelegt 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)

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)
.....

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 Reeders¹:

.....

Anschrift des Unternehmens:

.....

Name des Unterschriftsberechtigten:

.....

Titel:

Unterschrift des Unterschriftsberechtigten:

.....

Datum:

(Stempel bzw. Siegel des Reeders)

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:

Datum:

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

¹ 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.

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

Bruttoreaumzahl¹

IMO-Nummer

Schiffstyp

Name und Anschrift des Reeders²

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)

¹ 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.

² *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.

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

Anhang B5-I
Beispiel einer nationalen Erklärung

Siehe Leitlinie B5.1.3 Absatz 5

Seearbeitsübereinkommen, 2006
Seearbeits-Konformitätserklärung – Teil I

(Diese Erklärung muss dem Seearbeitszeugnis beigefügt sein)

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

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

Name des Schiffs	IMO-Nummer	Bruttoraumzahl
M.S. MUSTER	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 erhalten 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 den 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 vom 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 beigefügt 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.

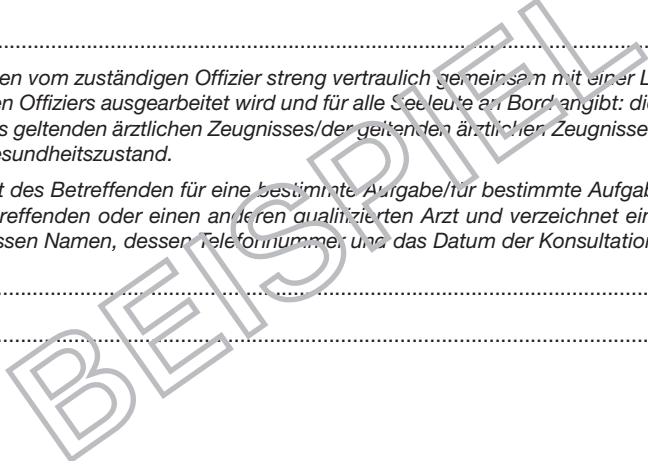
Seeleuten unter 18 Jahren wird bei der Anheuerung ein Merkblatt ausgehändigt, in dem ihnen die Durchführung von Nacharbeit oder als gefährlich betrachteten Arbeiten, die im Anhang (siehe Teil I Abschnitt 1) aufgeführt werden, oder jeder anderen gefährlichen Arbeit untersagt wird und sie aufgefordert 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.

.....
.....



Denkschrift

I. Allgemeines

Das Seearbeitsübereinkommen ist von der Allgemeinen Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) am 23. Februar 2006 angenommen worden. Am 20. August 2012 hatten folgende für das Inkrafttreten des Seearbeitsübereinkommens erforderliche 30 IAO-Mitgliedstaaten mit einem Anteil von mehr als 33 Prozent der Welthandelstonnage das Übereinkommen ratifiziert: Antigua und Barbuda, Australien, Bahamas, Benin, Bosnien und Herzegovina, Bulgarien, Dänemark, Gabun, Kanada, Kiribati, Kroatien, Lettland, Liberia, Luxemburg, Marshallinseln, Niederlande, Norwegen, Palau, Panama, Philippinen, Polen, Russische Föderation, St. Kitts und Nevis, St. Vincent und die Grenadinen, Schweden, Schweiz, Singapur, Spanien, Togo und Tuvalu.

Mit dem Seearbeitsübereinkommen beschreitet die IAO neue Wege. Es besteht nicht, wie sonst üblich, aus einem verbindlichen Übereinkommen und einer ergänzenden unverbindlichen Empfehlung. Stattdessen umfasst das Seearbeitsübereinkommen drei verschiedene zusammenhängende Teile: die Artikel, die Regeln und den Code. Die Artikel und die Regeln legen die grundlegenden Rechte und Prinzipien sowie die grundlegenden Verpflichtungen der Mitglieder dar, die das Übereinkommen ratifizieren (Vertragspartei). Der Code enthält die Einzelheiten zur Durchführung der Regeln. Er umfasst in Teil A verbindliche Normen (Norm A) und in Teil B unverbindliche Leitlinien (Leitlinie B).

Neu für ein Übereinkommen der IAO ist insbesondere, dass im Seearbeitsübereinkommen der Erfüllung und Durchsetzung ein umfassender Abschnitt (Titel 5) eingeräumt ist. Jede Vertragspartei ist verpflichtet, die Einhaltung der Regeln und der sie konkretisierenden Normen des Teils A des Codes auf Schiffen unter seiner Flagge sicherzustellen (Flaggenstaatkontrolle). Dasselbe gilt in Bezug auf die Kontrolle der Schiffe unter ausländischer Flagge, die ihre Häfen anlaufen (Hafenstaatkontrolle).

Das Seearbeitsübereinkommen ist 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.

Jeder Titel (Abschnitt) ist in weitere fachlich zusammenhängende Regelungsabschnitte unterteilt (Unterabschnitte), die jeweils in Regeln, konkretisierende verbindliche Normen des Teils A und unverbindliche Leitlinien des Teils B untergliedert sind. Der erste Unterabschnitt zu Titel 1 besteht beispielsweise aus der Regel 1.1, der Norm A1.1 und der Leitlinie B1.1 zum Mindestalter, der zweite Unterabschnitt aus der Regel 1.2, der Norm A1.2 und der Leitlinie B1.2 zum ärztlichen Zeugnis.

Wesentliche Inhalte des Seearbeitsübereinkommens sind:

- das Übereinkommen gilt für alle Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes arbeiten (Seeleute), unabhängig davon, ob es sich um abhängig Beschäftigte oder selbstständig Tätige handelt,
- der Reeder ist verantwortlich für die Einhaltung der Mindeststandards der Arbeits- und Lebensbedingungen aller Seeleute an Bord; er kann diese Verantwortung nicht auf Dritte delegieren,
- verbindliche Festlegung des Mindestalters und der Anforderungen an die Seediensttauglichkeit von Seeleuten sowie einheitliche Normen für ihre Ausbildung und Befähigung,
- einheitliche Anforderungen für private Anwerbungs- und Vermittlungsdienste, die Seeleute an Reeder vermitteln,
- schriftlicher Heuervertrag mit klar bestimmtem Mindestinhalt, regelmäßige monatliche Heuerzahlungen, Höchstarbeits- und Mindestruhezeiten, bezahlter jährlicher Mindesturlaub, Heimschaffung der Seeleute sowie verbindliche Regelung der erforderlichen Besatzungsstärke,
- Mindestanforderungen an Verpflegung, Unterkunft und Freizeiteinrichtungen,
- Mindestmaß an Gesundheitsschutz, medizinischer Betreuung, Arbeitsschutz und sozialer Betreuung, besondere Schutzregelungen für jugendliche Seeleute,
- Zugang aller Seeleute zu mindestens drei Zweigen der sozialen Sicherheit (zum Beispiel ärztliche Betreuung, Renten- und Unfallversicherung) mit schrittweiser Erweiterung um weitere Zweige der sozialen Sicherheit,
- der Flaggenstaat hat die Einhaltung der Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens auf Schiffen unter seiner Flagge zu überwachen; erweiterte Beschwerderechte der Besatzungsmitglieder an Bord und bei geeigneten Stellen an Land,
- der Hafenstaat hat die Einhaltung der Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens auf Schiffen unter fremder Flagge zu überwachen, wenn sie seine Häfen anlaufen; Beschwerderechte der Seeleute auf Schiffen unter fremder Flagge,
- die Erfüllung der Anforderungen des Übereinkommens muss vom Reeder sichergestellt und im Falle von Kontrollen an Bord dokumentiert werden können.

Artikel I normiert die allgemeine Verpflichtung jedes Mitglieds, das das Seearbeitsübereinkommen ratifiziert hat, dessen Bestimmungen in vollem Umfang durchzuführen, um das Recht der Seeleute auf eine menschenwürdige Beschäftigung sicherzustellen.

Artikel II regelt Begriffsbestimmungen und den Geltungsbereich des Seearbeitsübereinkommens. Nach Artikel II Absatz 4 gilt das Seearbeitsübereinkommen vorbehaltlich ausdrücklicher Abweichungen in anderen Bestimmungen für alle Schiffe, die gewöhnlich zu gewerblichen Tätigkeiten verwendet werden. Ausgenommen sind Schiffe, die zur Fischerei oder zu ähnlichen Zwecken verwendet werden, und Schiffe traditioneller Bauweise wie Dauen und Dschunken. Artikel II Absatz 1 Buchstabe f definiert den Begriff Schiff dahin gehend, dass nur solche

Schiffe erfasst sind, die nicht ausschließlich auf Binnengewässern, in geschützten Gewässern oder in deren unmittelbarer Nähe oder in Hafengebieten verkehren. Artikel II Absatz 5 sieht vor, dass in Zweifelsfällen die zuständige Stelle jedes Mitglieds nach Anhörung der in Betracht kommenden Verbände der Reeder und der Seeleute entscheidet, ob das Übereinkommen für ein Schiff oder eine bestimmte Gruppe von Schiffen gilt.

Der so vorgegebene Anwendungsbereich der Umsetzungsbestimmungen wird durch § 1 des Seearbeitsgesetzes abgedeckt. Das Seearbeitsgesetz wird als Artikel 1 des „Entwurfs eines Gesetzes zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation“ derzeit im Bundestag (Drucksache 17/10959) beraten. Die abschließende Lesung im Bundestag soll am 31. Januar 2013 erfolgen. Die abschließende Bundesratsbeteiligung ist für den 1. März 2013 vorgesehen. Das Gesetz regelt die Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten an Bord von Kaufahrtschiffen. Erfasst sind damit neben den eigentlichen Handelsschiffen alle sonstigen Schiffe, die zu Erwerbszwecken bestimmt sind. Schiffe, die ausschließlich in Binnengewässern verkehren, sind nach dessen § 1 Absatz 1 vom Anwendungsbereich des Seearbeitsgesetzes ausgenommen. Ausgeschlossen bleiben außerdem Sportboote mit einer Länge unter 24 Metern und bis zu zwei Besatzungsmitgliedern an Bord. Deren Einbeziehung in das Seearbeitsgesetz wäre nicht sachgerecht, und die für Sportboote in Betracht kommenden Verbände haben die Ausnahme befürwortet.

Nach Artikel II Absatz 2 in Verbindung mit der Begriffsdefinition in Absatz 1 Buchstabe f gilt das Übereinkommen für alle Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes, für das das Übereinkommen gilt, beschäftigt oder angeheuert sind oder arbeiten. Diese Personen werden Seeleute genannt. Absatz 3 sieht vor, dass die zuständige Stelle jedes Mitglieds nach Anhörung der mit der Frage befassten Verbände der Reeder und der Seeleute zu entscheiden hat, ob bestimmte Personengruppen als Seeleute im Sinne dieses Übereinkommens anzusehen sind.

Das Seearbeitsgesetz folgt in § 3 Absatz 1 der weiten Definition durch das Seearbeitsübereinkommen, verwendet aber anstatt „Seeleute“ synonym den Begriff „Besatzungsmitglieder“. Das Gesetz stellt ausdrücklich klar, dass auch die zu ihrer Berufsausbildung Beschäftigten sowie Selbstständige Besatzungsmitglieder sind. Einzelne, klar abgrenzbare Personengruppen, die nur vorübergehend an Bord tätig sind oder nicht zum gewöhnlichen Schiffsbetrieb gehören, werden auf Grundlage von Artikel II Absatz 3 des Seearbeitsübereinkommens sowie der dazu ergangenen Resolution Nummer 7 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 22. Februar 2006 vom Begriff des Besatzungsmitgliedes ausgenommen. Diese eng begrenzten Zweifelsfälle wurden eingehend mit den Sozialpartnern der deutschen Seeschifffahrt erörtert.

Nach Artikel II Absatz 1 Buchstabe j bedeutet nach dem Seearbeitsübereinkommen 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 dem Übereinkommen auferlegt werden, ungeachtet dessen, ob andere

Organisationen oder Personen bestimmte dieser Aufgaben oder Pflichten im Auftrag des Reeders erfüllen. Mit dieser Formulierung soll sichergestellt werden, dass der Reeder auch dann für die Einhaltung der ordnungsgemäßen Arbeits- und Lebensbedingungen verantwortlich bleibt, wenn er einzelne Aufgaben an Dritte delegiert.

Das Seearbeitsgesetz folgt diesem Ansatz. § 4 Absatz 1 des Seearbeitsgesetzes übernimmt weitgehend die Definition des Reederbegriffs aus dem Seearbeitsübereinkommen, allerdings unter Auslassung der dort angefügten Beispiele. Die fortbestehende Verantwortung des Reeders für Besatzungsmitglieder, die arbeitsvertraglich an eine andere Person als den Reeder gebunden sind, ist in § 4 Absatz 2 des Seearbeitsgesetzes normiert. Danach bleibt der Reeder auch gegenüber solchen Arbeitnehmern oder Auszubildenden für die Erfüllung der Reederpflichten nach dem Seearbeitsgesetz oder anderen Vorschriften zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens verantwortlich.

Für Zahlungsverpflichtungen des anderen Arbeitgebers ist in § 4 Seearbeitsgesetz vorgesehen, dass der Reeder kraft Gesetzes haftet, wenn die andere Person ihre Arbeitgeberpflicht auf Zahlung der Heuer nicht erfüllt. Da der Reeder nicht selbst Vertragspartner des bei einem anderen Arbeitgeber beschäftigten Besatzungsmitglieds ist, haftet er wie ein Bürge, der auf die Einrede der Vorausklage verzichtet hat. Dies bedeutet, dass der Reeder unmittelbar in Anspruch genommen werden kann, wenn der andere Arbeitgeber einen fälligen Heueranspruch nicht erfüllt.

Nach Artikel III hat sich jedes Mitglied im Rahmen des Übereinkommens zu vergewissern, dass grundlegende Rechte und Prinzipien beachtet werden:

- 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.

Diese Rechte und Prinzipien sind in der Bundesrepublik Deutschland gewährleistet. Die Vereinigungs- und Koalitionsfreiheit ist in Artikel 9 des Grundgesetzes verfassungsrechtlich garantiert; das Verbot der Zwangsarbeit ergibt sich aus Artikel 12 Absatz 3 des Grundgesetzes. § 10 Absatz 1 Seearbeitsgesetz verbietet die Beschäftigung oder Arbeit von Personen unter 16 Jahren sowie Personen, die der Vollzeitschulpflicht unterliegen. Darüber hinaus enthält das Gesetz besondere Schutzvorschriften für Personen unter 18 Jahren. Diskriminierungen in Beschäftigung und Beruf sind insbesondere nach Maßgabe des Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes unzulässig.

Artikel IV verpflichtet jedes Mitglied, innerhalb der Grenzen seiner Rechtshoheit sicherzustellen, dass die Beschäftigungs- und Sozialrechte der Seeleute im Einklang mit den Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens in vollem Umfang verwirklicht werden. Diese Anforderungen werden, wie unten näher dargelegt wird, durch die deutsche Umsetzungsgesetzgebung vollständig erfüllt.

Artikel V statuiert die grundlegende Verpflichtung jeder Vertragspartei, die Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens und die sie umsetzenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften durchzuführen und durchzusetzen. Dies gilt insbesondere gegenüber Schiffen unter der Flagge des Vertragsstaats, aber auch gegenüber Schiffen unter fremder Flagge, die den Hafen einer Vertragspartei anlaufen. Im Rahmen der Hafenstaatkontrolle hat jede Vertragspartei sicherzustellen, dass Schiffe unter der Flagge eines Staates, der das Seearbeitsübereinkommen nicht ratifiziert hat, nicht günstiger behandelt werden, als die Schiffe unter der Flagge eines Staates, der es ratifiziert hat. Die deutsche Umsetzung dieser Anforderungen wird bei den Ausführungen zur Umsetzung von Titel 5 näher erläutert.

Artikel VI enthält die grundlegende Verpflichtung jeder Vertragspartei, die Regeln und die verbindlichen Normen des Teils A des Codes so umzusetzen, wie es in den entsprechenden Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens vorgesehen ist. An die Leitlinien sind die Mitgliedstaaten nicht gebunden. Sie sind jedoch verpflichtet, die Erfüllung ihrer Verantwortlichkeiten in der in Teil B vorgesehenen Weise gebührend in Erwägung zu ziehen.

Artikel VII enthält Vorgaben für den Fall, dass eine vom Übereinkommen vorgeschriebene Beteiligung der Sozialpartner mangels repräsentativer Verbände nicht erfolgen kann. Bei der Umsetzung in deutsches Recht ist dieser Fall nicht eingetreten.

Das Inkrafttreten des Seearbeitsübereinkommens ist in Artikel VIII geregelt. Danach wird das Übereinkommen für jedes Mitglied der Internationalen Arbeitsorganisation, das nach der Erreichung der Mindestanzahl von Ratifikationen am 20. August 2012 ratifiziert, ein Jahr nach Eintragung seiner Ratifikation in Kraft treten. Für die Bundesrepublik Deutschland wird danach das Übereinkommen ein Jahr nach Abschluss des Ratifikationsprozesses verbindlich.

Das Seearbeitsübereinkommen regelt Möglichkeiten, Bestimmungen des Übereinkommens zu ändern. Gegenstand des Artikels XIV ist die Änderung entsprechend den allgemeinen Regeln der Internationalen Arbeitsorganisation. Ein vereinfachtes Änderungsverfahren ist in Artikel XV geregelt. Es ist begrenzt auf den Code, also die konkretisierenden Vorschriften in den Normen und Leitlinien. Artikel und Regeln unterliegen nicht dem vereinfachten Änderungsverfahren. Das vereinfachte Verfahren sieht vor, dass ein aus Regierungsvertretern und Sozialpartnern zusammengesetzter besonderer Ausschuss mit qualifizierter Mehrheit Änderungsvorschläge beschließen kann. Diese gelten als angenommen, wenn sie von der Konferenz ebenfalls mit qualifizierter Mehrheit beschlossen werden und nicht mindestens 40 Prozent der Vertragsparteien binnen einer Frist von regelmäßig zwei Jahren ihr Nichteinverständnis förmlich mitteilen. Eine so angenommene Änderung wird für die Vertragsparteien wirksam, die kein Nichteinverständnis erklärt haben oder daran nicht mehr festhalten wollen. Außerdem kann eine Vertragspartei einen Vorbehalt erklären, dass sie erst nach späterer ausdrücklicher Mitteilung ihrer Annahme an die Änderung gebunden sein wird.

Die übrigen Regelungen in den Artikeln VIII bis XVI betreffen die Dokumentation und die Bekanntmachung der eingetragenen Ratifikationen, die Kündigung des Seearbeitsübereinkommens durch einen Ratifikationsstaat,

den Bezug zu früheren Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation im Bereich des Seearbeitsrechts sowie die Vertragssprachen.

Im Folgenden sollen die wesentlichen Anforderungen der einzelnen Titel (Abschnitte) und Unterabschnitte des Seearbeitsübereinkommens und ihre Umsetzung in das deutsche Recht skizziert werden. Die Leitlinien aus Teil B des Codes sind den Anforderungen des Übereinkommens entsprechend in Erwägung gezogen worden. Übernahmen aus den Leitlinien sind unter II. dokumentiert. Weitergehende und detaillierte Erläuterungen zu der in der Bundesrepublik Deutschland vorgenommenen Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens finden sich im Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation (Bundestagsdrucksache 17/10959).

II. Besonderes

Titel 1

Mindestanforderungen für die Arbeit von Seeleuten auf Schiffen

Regel 1.1 legt das allgemeine Mindestalter von Seeleuten auf 16 Jahre fest; jüngere Personen dürfen nicht auf einem Schiff arbeiten. Wegen spezieller strengerer Anforderungen wird auf den Code verwiesen. Dort ist in Norm A1.1 die Nachtarbeit von jugendlichen Seeleuten unter 18 Jahren verboten sowie deren Beschäftigung auf einem Schiff, wenn die Arbeit die Gesundheit und Sicherheit gefährdet. Unter besonderen Voraussetzungen können Ausnahmen vom Verbot der Nachtarbeit zugelassen werden, z. B. damit die wirksame Ausbildung nicht beeinträchtigt wird.

Das Seearbeitsgesetz setzt diese Vorgaben in § 10 Absatz 1 (Mindestalter), § 53 Absatz 6 (Verbot der Nachtarbeit für Jugendliche) und § 117 (Besonderer Schutz der Jugendlichen vor gesundheitsgefährdenden Arbeiten) um. Als Nachtzeit, in der jugendliche Seeleute grundsätzlich nicht beschäftigt werden dürfen, wird unter Beachtung der Anforderungen aus Norm A1.1 Absatz 2 die Zeit von 20 bis 6 Uhr definiert.

Nach Regel 1.2 in Verbindung mit Norm A1.2 dürfen Seeleute nicht ohne ein ärztliches Zeugnis, in dem ihre medizinische Tauglichkeit für ihre Tätigkeit festgestellt ist, auf einem Schiff arbeiten. Tauglichkeitszeugnisse, die nach den Anforderungen des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (BGBl. 1982 II S. 297, 298) ausgestellt werden, müssen von den Vertragsstaaten des Seearbeitsübereinkommens gegenseitig anerkannt werden. Das ärztliche Zeugnis ist durch einen qualifizierten Arzt auszustellen und muss noch gültig sein. Das Zeugnis darf höchstens für eine Laufzeit von zwei Jahren ausgestellt werden, für jugendliche Seeleute nur für ein Jahr.

Nach § 11 Seearbeitsgesetz darf ein Besatzungsmitglied nur mit einem gültigen Seediensstauglichkeitszeugnis tätig sein. § 12 Absatz 1 Satz 2 Seearbeitsgesetz regelt die Pflicht des Reeders, nur Besatzungsmitglieder mit einem gültigen Tauglichkeitszeugnis zu beschäftigen. Die Anerkennung ausländischer Zeugnisse ist in § 12 Absatz 7 Seearbeitsgesetz enthalten. Seediensstauglichkeitszeugnisse dürfen nur von einem zugelassenen Arzt oder einem Arzt des seeärztlichen Dienstes der Berufs-

genossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft ausgestellt werden, § 12 Absatz 1 und § 14 Absatz 2 Seearbeitsgesetz. Ihre Gültigkeitsdauer beträgt zwei Jahre, für jugendliche Besatzungsmitglieder ein Jahr, § 12 Absatz 5 Seearbeitsgesetz. Die näheren Einzelheiten zur Zulassung von Ärzten wird eine unter der geplanten Bezeichnung „Verordnung über maritime medizinische Anforderungen auf Kauffahrteischiffen“ vorgesehene Rechtsverordnung regeln.

Regel 1.3 bestimmt, dass Seeleute für ihre Aufgaben ausgebildet und befähigt sein müssen. Sie müssen vor Beginn ihrer Tätigkeit auf einem Schiff einen Schiffs-sicherheitslehrgang abgeschlossen haben.

§ 23 Seearbeitsgesetz übernimmt diese Vorgaben und macht die Qualifizierung der Seeleute sowie eine Sicherheitsunterweisung nach Maßgabe der Regel VI/1 der Anlage zum STCW-Übereinkommen zur Voraussetzung einer Tätigkeit an Bord.

Regel 1.4 und Norm A1.4 stellen sicher, dass Seeleute Zugang zu einem geregelten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungssystem haben. Ein Reeder darf einen privaten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienst nur dann in Anspruch nehmen, wenn dieser zugelassen ist oder dessen Tätigkeit reguliert wird. Hat ein solcher Dienst seinen Sitz in einem Staat, der das Seearbeits-übereinkommen nicht ratifiziert hat, muss der Reeder so weit wie möglich sicherstellen, dass dieser Dienst den Anforderungen des Übereinkommens entspricht. Von Seeleuten dürfen für die Inanspruchnahme dieser Dienste keine Kosten erhoben werden.

Durch die §§ 24 bis 27 des Seearbeitsgesetzes wird die Vermittlung von Seeleuten durch private Arbeitsvermittlungsdienste mit Sitz in Deutschland reguliert. Solche Vermittlungsdienste benötigen eine Bescheinigung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft, in der die Einhaltung der in § 25 des Seearbeitsgesetzes aufgeführten Anforderungen bestätigt wird. Die Verpflichtung des Reeders, auch bei der Nutzung von Agenturen aus Nicht-Vertragsstaaten des Seearbeitsübereinkommens für die Einhaltung der Anforderungen zu sorgen, wird in § 24 Absatz 3 Seearbeitsgesetz geregelt. Nach § 25 Absatz 1 Nummer 2 Seearbeitsgesetz darf ein Vermittler von einer Person, die an Bord eines Schiffes tätig werden soll, weder unmittelbar noch mittelbar eine Vergütung für die Vermittlung verlangen.

Titel 2

Beschäftigungsbedingungen

Nach Regel 2.1 müssen die Beschäftigungsbedingungen der Seeleute in einer schriftlichen Vereinbarung niedergelegt sein. Die Beschäftigungsverträge für Seeleute müssen den in der Norm A2.1 Absatz 4 Buchstabe a bis k des Seearbeitsübereinkommens aufgeführten Anforderungen genügen, insbesondere müssen die Arbeitnehmer auf dem Schiff über einen vom Besatzungsmitglied und vom Reeder oder dessen Vertreter unterzeichneten Beschäftigungsvertrag verfügen, der Angaben zu einer Liste von Punkten enthalten muss. Basiert der Beschäftigungsvertrag ganz oder teilweise auf einem Tarifvertrag, muss ein Abdruck dieses Tarifvertrages an Bord verfügbar sein, Norm A2.1 Absatz 2. Seeleuten ist vom Reeder eine Bescheinigung über ihren Dienst an Bord des Schiffes auszuhändigen, Norm A2.1 Absatz 1 Buchstabe e.

In § 28 Absatz 2 Seearbeitsgesetz sind die Mindestinhalte des schriftlichen Heuervertrages einzeln aufgeführt, wobei hinsichtlich einzelner Punkte auf einen Tarifvertrag oder eine Bordvereinbarung verwiesen werden kann. In diesem Fall muss der Tarifvertrag oder die Bordvereinbarung an geeigneter Stelle an Bord ausliegen, § 29 Absatz 2 Seearbeitsgesetz. Auf Schiffen in der internationalen Fahrt muss eine englische Übersetzung der Tarifverträge oder Bordvereinbarungen mitgeführt werden. Der Heuervertrag muss nach § 28 Absatz 1 Satz 5 des Seearbeitsgesetzes vom Reeder unterschrieben sein; im Falle der Beschäftigung bei einem anderen Arbeitgeber, der den Arbeitsvertrag mit dem Besatzungsmitglied schließt, muss der Reeder auf einer an Bord mitzuführenden Ausfertigung des Vertrages durch Unterschrift seine Verantwortung als Reeder bestätigen, § 29 Absatz 1 Satz 4 Seearbeitsgesetz. An die Stelle der bisherigen Eintragung der Seefahrzeiten im Seefahrtbuch eines Besatzungsmitgliedes tritt nach § 33 Seearbeitsgesetz die Dienstbescheinigung, die dem Besatzungsmitglied vom Reeder ausgestellt wird.

Regel 2.2 zusammen mit Norm A2.2 sieht vor, dass Seeleute in nicht größeren als monatlichen Zeitabständen und in voller Höhe für ihre Arbeit die in ihren Beschäftigungsverträgen vereinbarten Heuern erhalten. Seeleute haben eine monatliche Abrechnung über die fälligen und tatsächlich erfolgten Zahlungen zu erhalten. Sie müssen die Möglichkeit haben, ihre Heuer oder Teile davon an ihre Familien oder Unterhaltsberechtigten überweisen zu können.

Die Anforderungen sind in den §§ 37 bis 40 Seearbeitsgesetz umgesetzt. Der Anspruch auf Zahlung der vereinbarten Heuer ist in § 37 Seearbeitsgesetz anerkannt. § 38 Absatz 2 Seearbeitsgesetz ordnet die monatliche Fälligkeit der Heuer an. Die Überweisungsmöglichkeit ist in § 39 Absatz 2 Seearbeitsgesetz geregelt. § 40 Absatz 1 Seearbeitsgesetz verlangt, dass der Reeder dem Besatzungsmitglied bei Fälligkeit der Heuer unverzüglich eine Abrechnung in Textform erteilt und aushändigt.

Von der Heuer dürfen nach § 39 Absatz 4 Seearbeitsgesetz keine Abzüge für die Erlangung oder Beibehaltung einer Beschäftigung vorgenommen werden. Dies entspricht der Empfehlung aus Leitlinie B2.2.2 Absatz 4 Buchstabe i.

Regel 2.3 stellt Anforderungen an die Arbeits- und Ruhezeiten der Seeleute, die in der Norm A2.3 konkretisiert werden. Die Regelungen werden durch den Unterabschnitt 4 (Arbeitszeiten und Ruhezeiten – §§ 42 bis 55) des Seearbeitsgesetzes umgesetzt.

Die Normalarbeitszeit für Seeleute (Norm A.2.3 Absatz 3) wird in Bezug auf den Achtstundentag sowie zur wöchentlichen Ruhezeit und zur Arbeitsruhe an Feiertagen durch die Vorschriften zur Seearbeitszeit (§ 43 Seearbeitsgesetz) und zur Hafendarbeitszeit (§ 44 Seearbeitsgesetz) sowie zum Sonn- und Feiertagsausgleich (§ 52 Seearbeitsgesetz) umgesetzt.

Das Seearbeitsübereinkommen verpflichtet die Mitgliedstaaten, Höchst- und Mindestarbeitszeiten vorzuschreiben (Norm A.2.3 Absatz 2, 5 und 6). Die Höchstarbeitszeit darf 14 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden und 72 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen nicht überschreiten. Die Mindestruhezeit darf 10 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden und 77 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen nicht un-

terschreiten. Die Anforderungen werden in § 48 des Seearbeitsgesetzes umgesetzt. Dabei werden in Deutschland sowohl die Regelungen für die Höchstarbeitszeiten als auch für die Mindestruhezeiten vorgeschrieben. De facto wird damit grundsätzlich die Höchstarbeitszeit geregelt. Auf Schiffen, die in kurzer Aufeinanderfolge mehrere Häfen anlaufen, kann allerdings während dieser Zeit von der Vorgabe der Höchstarbeitszeit abgewichen werden; die Mindestruhezeit ist einzuhalten. § 49 Seearbeitsgesetz sieht weitere Ausnahmen von den Arbeitszeitvorschriften per Tarifvertrag vor. Die Regelungen zur Aufteilung und Lage der Ruhezeit aus Norm A2.3 Absatz 5 wurden in § 45 Absatz 3 Seearbeitsgesetz übernommen. Der Ausgleich für Aufrufe zur Arbeit während Sicherheitsübungen und Notfällen sowie während der Bereitschaft (Norm A.2.3 Absatz 7, 8 und 14) ist in § 47 Absatz 1 bis 3 sowie § 45 Absatz 3 des Seearbeitsgesetzes geregelt.

Norm A.2.3 Absatz 10 bis 12 des Seearbeitsübereinkommens enthält Regelungen zur Übersicht über die Arbeitsorganisation und zu Verzeichnissen der Arbeits- und Ruhezeiten. Diese Regelungen werden durch § 50 Seearbeitsgesetz sowie ergänzend durch die Verordnung betreffend die Übersicht über die Arbeitsorganisation und die Arbeitszeitnachweise in der Seeschifffahrt umgesetzt.

Besondere Regelungen zu Arbeitszeiten und Ruhezeiten für Jugendliche enthalten die §§ 53 und 54 Seearbeitsgesetz. Sie erfüllen die Vorgaben der Leitlinie B2.3.1.

Regel 2.4 legt den Anspruch von Seeleuten auf bezahlten Jahresurlaub fest. Dessen Mindestdauer ist in Norm A2.4 Absatz 2 auf 2,5 Kalendertage für jeden Dienstmonat konkretisiert. Weiter verlangt Regel 2.4, dass Seeleuten im Interesse ihrer Gesundheit und ihres Wohlbefindens entsprechend den betrieblichen Anforderungen ihrer Positionen Landgang zu gewähren ist.

Das Seearbeitsgesetz schreibt in § 56 für Besatzungsmitglieder einen Anspruch auf bezahlten Erholungsurlaub von 30 Kalendertagen für jedes Beschäftigungsjahr vor und entspricht damit den Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens. Der Urlaub darf grundsätzlich nicht abgegolten werden. Nur wenn der zustehende Urlaub wegen der Beendigung des Heuerverhältnisses nicht genommen werden kann, weil das Besatzungsmitglied erkrankt ist oder bereits ein neues Heuerverhältnis eingegangen ist, darf der Urlaub ausnahmsweise abgegolten werden, § 64 Seearbeitsgesetz. Ein Anspruch des Besatzungsmitgliedes auf Landgang ist in § 35 Seearbeitsgesetz normiert.

Die möglichen Urlaubsorte, wie sie für den Beginn des Urlaubs sowie den Reisekostenanspruch maßgebend sind, bestimmt § 59 Seearbeitsgesetz in Übereinstimmung mit Leitlinie B2.4.2 Absatz 3. Entsprechend Absatz 4 Buchstabe a bis d der genannten Leitlinie regelt § 57 Absatz 3 Seearbeitsgesetz, welche Arbeitsausfälle nicht auf den Urlaub anzurechnen sind.

Besonderheiten hinsichtlich des Urlaubs junger Seeleute sind in Leitlinie B2.4.4 enthalten. Diesen Vorgaben wird mit den allgemeinen Urlaubsregelungen und den besonderen Regelungen für jugendliche Seeleute zur Urlaubsdauer und Urlaubsfestlegung in den §§ 57 und 58 Seearbeitsgesetz entsprochen.

Regel 2.5 und Norm A2.5 betreffen den Anspruch des Besatzungsmitgliedes gegen den Reeder auf kostenlose Heimschaffung. Spätestens nach zwölf Monaten Dienst an

Bord haben Seeleute einen Anspruch auf Heimschaffung. Der Heimschaffungsanspruch besteht im Übrigen bei der Beendigung des Heuervertrages im Ausland, bei Beendigung des Heuervertrages durch den Reeder oder bei Beendigung des Heuervertrages durch die Seeleute aus berechtigten Gründen. Darüber hinaus müssen Seeleute heimgeschafft werden, wenn sie 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. Reeder müssen eine finanzielle Sicherheit über die jederzeitige Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Heimschaffung bereithalten. Seeleuten muss ein Abdruck der anwendbaren innerstaatlichen Vorschriften über die Heimschaffung in einer geeigneten Sprache zur Verfügung stehen.

Umsetzungsvorschrift zu dem Heimschaffungsanspruch nach Beendigung des Heuervertrages ist § 73 Seearbeitsgesetz. Die Forderung nach Heimschaffung der Seeleute nach einer Borddienstzeit von längstens zwölf Monaten wird durch § 58 Absatz 1 Satz 2 Seearbeitsgesetz umgesetzt. Zwar regelt diese Vorschrift nur die Gewährung von Urlaub durch den Reeder spätestens zum Ende des Beschäftigungsjahres. Dieser Urlaubsanspruch genügt aber den Anforderungen, da der Reeder nach den §§ 59 und 60 Seearbeitsgesetz die Reisekosten des Besatzungsmitglieds an den Urlaubsort zu tragen hat und hinsichtlich der Auswahl des Urlaubsortes das Besatzungsmitglied dieselben Wahlmöglichkeiten für den Urlaubsort wie für den Bestimmungsort der Heimschaffung hat. Die Vorgabe des Seearbeitsübereinkommens hinsichtlich der Bereithaltung einer finanziellen Sicherheit für Heimschaffungskosten durch den Reeder ist in § 76 Absatz 8, hinsichtlich der Bereitstellung der Heimschaffungsvorschriften in einer für das Besatzungsmitglied geeigneten Sprache in § 78 des Seearbeitsgesetzes umgesetzt.

Die Leitlinie B2.5.1 Absatz 1 Buchstabe b Unterpunkt iv zur Heimschaffung aus Kriegsgebieten ist in § 73 Absatz 4 Seearbeitsgesetz umgesetzt. Den Absätzen 3 und 4 der genannten Leitlinie zu den Kosten der Heimschaffung sowie dem Verhältnis zur Erfüllung des Urlaubsanspruchs wird in § 76 Seearbeitsgesetz entsprochen. Die Regelung in § 75 Seearbeitsgesetz zum Bestimmungsort der Heimschaffung entspricht Absatz 6 Buchstabe a bis d und Absatz 7 der genannten Leitlinie.

Der Leitlinie B2.5.2 Absatz 3 zu besonderen Maßnahmen hinsichtlich der Heimschaffung jugendlicher Besatzungsmitglieder wird in § 74 Seearbeitsgesetz entsprochen. Hier ist ein besonderer Heimschaffungsanspruch für das jugendliche Besatzungsmitglied normiert, das nach dem Berufsstart erst während der ersten vier Monate seines Dienstes an Bord erkennt, dass es für ein Leben auf See aus persönlichen Gründen (zum Beispiel Heimweh, andauernde Seekrankheit) nicht geeignet ist und sich deshalb dazu entschließt, den Seeberuf wieder aufzugeben.

Nach Regel 2.6 haben Seeleute im Fall von Verletzung, Schaden oder Arbeitslosigkeit, die auf Schiffsverlust zurückzuführen sind, einen Anspruch auf eine angemessene Entschädigung. Norm A2.6 sieht vor, dass der Reeder für den Fall des Verlustes eines Schiffes allen auf diesem Schiff beschäftigten Seeleuten eine Entschädigung für die Arbeitslosigkeit zu gewähren hat.

Die Entschädigungspflicht des Reeders bei Arbeitslosigkeit infolge Schiffsverlustes ist in § 70 Seearbeitsgesetz normiert. Eine Entschädigung für die Verletzung durch

Schiffsverlust ist durch die gesetzliche Unfallversicherung gewährleistet. Sachschäden des Besatzungsmitgliedes sind vom Reeder nach den allgemeinen Regelungen zu erstatten.

Regel 2.7 und Norm A2.7 schreiben vor, dass auf Schiffen eine ausreichende Anzahl von Seeleuten vorhanden sein muss, 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. Die Anforderungen aus dem Zeugnis über die sichere Mindestbesatzungsstärke oder einem von der zuständigen Stelle ausgestellten gleichwertigen Zeugnis müssen auf jedem Schiff eingehalten werden.

Diese Verpflichtungen aus dem Seearbeitsübereinkommen sind in § 21 Seearbeitsgesetz übernommen. Darüber hinaus werden die Regelungen zur sicheren Schiffsbesetzung in der Schiffsbesetzungsverordnung, die auf der Grundlage des Seemannsgesetzes erlassen ist, konkretisiert. Nach diesen Vorschriften ist der Reeder verpflichtet, das Schiff nach Anzahl, Qualifikation und Eignung der Besatzungsmitglieder so zu besetzen, dass die Schiffssicherheit, der sichere Wachdienst, die Vorschriften des Arbeitsschutzes und des maritimen Umweltschutzes, die Erhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung an Bord sowie die sprachliche Verständigung der Besatzungsmitglieder untereinander gewährleistet ist. Reeder und Kapitän haben für die sichere Schiffsbesetzung entsprechend dem Schiffsbesetzungszeugnis zu sorgen.

Nach Regel 2.8 sowie Norm A2.8 muss jeder Vertragsstaat über eine innerstaatliche Politik verfügen, durch die die berufliche Entwicklung und Qualifizierung sowie Beschäftigungschancen für in ihrem Hoheitsgebiet wohnende Seeleute gefördert werden. Es sind 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.

Die Vorgaben sind durch § 1 des Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen vom 7. Juli 1978 über die Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, durch § 1 der Schiffsoffiziersausbildungsverordnung sowie durch die §§ 1 bis 3 der Schiffsmechanikerausbildungsverordnung umgesetzt.

Titel 3

Unterkünfte, Freizeiteinrichtungen, Verpflegung einschließlich Bedienung

Nach Regel 3.1 und Norm A3.1 müssen angemessene, den Mindeststandards des Seearbeitsübereinkommens entsprechende Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen für Seeleute an Bord vorhanden sein und instandgehalten werden. Es sind Überprüfungen der Unterkünfte der Seeleute durch oder unter der Verantwortung des Kapitäns vorzuschreiben. Die Ergebnisse solcher Überprüfungen sind schriftlich niederzulegen und für Kontrollen bereitzuhalten.

Der Anspruch des Besatzungsmitgliedes auf sichere, gesunde und menschenwürdige Unterkunft an Bord ist in

§ 93 des Seearbeitsgesetzes geregelt. Die weiteren Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens werden durch die Verordnung über die Unterbringung der Besatzungsmitglieder an Bord von Kauffahrteischiffen konkretisiert. Die Überprüfung der Unterkunftsräume und Freizeiteinrichtungen hat nach § 93 Absatz 3 Seearbeitsgesetz mindestens einmal monatlich durch den Kapitän oder einen von ihm damit beauftragten Schiffsoffizier zu erfolgen.

Die Vorschrift zum Zugang der Besatzungsmitglieder zu an Bord vorhandenen Kommunikationseinrichtungen in § 93 Seearbeitsgesetz beruht auf der Leitlinie B3.1.11 Absatz 4 Buchstabe j und Absatz 5. Die Absätze 6 und 7 der genannten Leitlinie werden durch die Regelung für Besuche an Bord und mitreisende Partner in § 95 Seearbeitsgesetz umgesetzt.

Regel 3.2 verpflichtet die Vertragsstaaten, dafür zu sorgen, dass auf Schiffen 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. Die Seeleute haben während ihrer Tätigkeit an Bord Anspruch auf kostenfreie Verpflegung. Als Schiffsköche beschäftigte Seeleute, die für die Zubereitung von Speisen verantwortlich sind, müssen für ihre Tätigkeiten ausgebildet und qualifiziert sein. Nach Norm A3.2 Absatz 8 dürfen Seeleute unter 18 Jahren nicht als Schiffskoch arbeiten. Nach Norm A3.2 Absatz 7 ist der Kapitän für häufige dokumentierte Überprüfungen der Verpflegungs- und Trinkwasservorräte und der Küchen und anderen Ausrüstungen für die Zubereitung und das Servieren von Speisen verantwortlich.

Den Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens hinsichtlich der Verpflegung einschließlich Bedienung wird in den §§ 97 und 98 des Seearbeitsgesetzes entsprochen. Das Besatzungsmitglied hat für die Dauer des Heuerverhältnisses Anspruch auf kostenfreie, angemessene und ausreichende Speisen und Getränke sowie Trinkwasser. Dabei sind die kulturellen Eigenheiten und religiösen Gebräuche sowie die Dauer und Art der Reise zu berücksichtigen. Der Kapitän oder eine von ihm bestimmte Person muss die Verpflegungs- und Trinkwasservorräte, die entsprechenden Lagerräume sowie die Küchen mindestens einmal monatlich überprüfen. Die Überprüfung ist im Seetagebuch einzutragen. Der Nachweis der Qualifikation als Schiffskoch wird in der Schiffsbesetzungsverordnung geregelt werden. Dort wird auch festgelegt werden, dass Besatzungsmitglieder unter 18 Jahren nicht als Schiffskoch eingesetzt werden dürfen, wie dies bereits in § 10 Absatz 2 Seearbeitsgesetz angeordnet wird.

Titel 4

Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung, soziale Betreuung und Gewährleistung der Sozialen Sicherheit

Regel 4.1 erfordert, dass angemessene Maßnahmen zum Schutz der Gesundheit der Seeleute getroffen werden. Seeleute müssen, während sie an Bord arbeiten, Zugang zu unverzüglicher und angemessener medizinischer Betreuung haben. Der Schutz und die medizinische Betreuung müssen für die Seeleute nach innerstaatlichem Recht kostenfrei sein und dem Standard entsprechen, wie er im Allgemeinen den Arbeitnehmern an Land zur Ver-

fügung steht. Nach Norm A4.1 Absatz 1 Buchstabe c ist Seeleuten das Recht einzuräumen, in den Anlaufhäfen unverzüglich einen qualifizierten Arzt oder Zahnarzt aufzusuchen, soweit dies möglich ist.

Der Regel 4.1 wird durch die §§ 99 bis 103 und 107 bis 110 Seearbeitsgesetz entsprochen. Alle Personen an Bord haben kostenfreien Zugang zu den medizinischen Räumlichkeiten sowie zur medizinischen Ausstattung an Bord. Der Inhalt der medizinischen Ausstattung wird durch einen mit Fachleuten besetzten „Ausschuss für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt“ vorgegeben. Die medizinische Ausstattung muss regelmäßig durch den Kapitän, einen dafür qualifizierten Schiffsoffizier oder auf Schiffen mit Schiffsarzt durch diesen kontrolliert werden. Der Anspruch gegen den Reeder auf kostenfreie medizinische Betreuung umfasst nach § 99 Absatz 3 Seearbeitsgesetz alle erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Gesundheit und der Heilbehandlung einschließlich einer notwendigen Zahnbehandlung. Das Recht des Besatzungsmitgliedes, in den Anlaufhäfen seines Schiffes umgehend einen qualifizierten Arzt oder Zahnarzt aufzusuchen, ist durch § 99 Absatz 4 des Seearbeitsgesetzes verbürgt.

Regel 4.2 und Norm A4.2 verpflichten die Reeder, Seeleute gegen die arbeitsbedingten Folgen von Krankheit, Verletzung oder Tod finanziell zu schützen. 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 Heuervertrag oder dem Tarifvertrag sicherzustellen. Insbesondere hat ein Reeder einem Besatzungsmitglied, dessen Krankheit oder Verletzung die Erwerbsunfähigkeit zur Folge hat, die volle Heuer oder einen Teil davon zu zahlen. Innerstaatliche Rechtsvorschriften können diese Verpflichtung des Reeders auf 16 Wochen vom Tag des Unfalls oder des Krankheitsbeginns begrenzen. Darüber hinaus haben die Reeder die Kosten für die medizinische Betreuung, einschließlich der medizinischen Behandlung und der Versorgung mit den notwendigen Arzneimitteln und Heilmitteln, sowie die Verpflegung und Unterkunft außerhalb des Wohnortes der Seeleute zu tragen, bis die erkrankten oder verletzten Seeleute wieder gesund sind oder bis die Krankheit oder Erwerbsunfähigkeit als dauernd eingestuft ist.

Der Reeder hat weiter dafür zu sorgen, dass das an Bord zurückgelassene Eigentum der erkrankten, verletzten oder verstorbenen Seeleute in Verwahrung genommen wird und es ihnen oder ihren nächsten Angehörigen zurückgegeben wird, Norm A4.2 Absatz 7. Im Falle des Todes eines Seemanns trägt der Reeder die Bestattungskosten, wenn der Tod während des Bestehens eines Beschäftigungsverhältnisses eingetreten ist, Norm A4.2 Absatz 1 Buchstabe d.

Diese Verpflichtungen des Reeders werden durch die Regelungen des Abschnittes 6 des Seearbeitsgesetzes umgesetzt. Der Reeder hat nach den §§ 99 bis 103 Seearbeitsgesetz die Kosten für die medizinische Betreuung der Besatzungsmitglieder an Bord und an Land zu tragen. Die medizinische Betreuung umfasst alle Kosten der medizinischen Behandlung und Versorgung mit Arzneimitteln und Heilmitteln (§ 99 Seearbeitsgesetz) sowie der Verpflegung und Unterkunft auch während der Krankheit (§ 99 Absatz 3 und § 101 Seearbeitsgesetz). Darüber hinaus übernimmt die gesetzliche Unfallversicherung

nach dem Siebten Buch Sozialgesetzbuch sämtliche Kosten für die Heilbehandlung und Rehabilitation bei Arbeitsunfällen von Besatzungsmitgliedern. Die Reeder zahlen dafür entsprechende Unfallversicherungsbeiträge an die gesetzliche Unfallversicherung.

Der Anspruch auf Fortzahlung der Heuer im Krankheitsfall ist in § 104 Seearbeitsgesetz geregelt. Das Besatzungsmitglied hat danach Anspruch auf Weiterzahlung der Heuer für sechs Wochen. Ab der siebten bis zur 16. Woche seit Beginn der Arbeitsunfähigkeit muss der Reeder die Heuer in Höhe des Krankengeldes in der gesetzlichen Krankenversicherung zahlen.

Der Kapitän hat nach § 106 Seearbeitsgesetz dafür zu sorgen, dass Sachen und Heuerguthaben eines an Land zurückgelassenen erkrankten oder verletzten Besatzungsmitgliedes mit dessen Zustimmung an den Vertreter des Reeders zur Aufbewahrung übergeben werden. Die Übernahme der Bestattungskosten im Fall des Todes eines Besatzungsmitgliedes an Bord oder während einer Schiffsreise im Ausland ist in § 79 Seearbeitsgesetz geregelt.

Regel 4.3 und Norm A4.3 enthalten Verpflichtungen zum Schutz der Gesundheit und Sicherheit und Unfallverhütung von Seeleuten an Bord. Die Mitgliedstaaten müssen über ein funktionierendes Arbeitsschutzsystem einschließlich innerstaatlicher Richtlinien und Normen verfügen und sicherstellen, dass die Arbeits-, Lebens- und Ausbildungsbedingungen auf Schiffen sicher und hygienisch sind sowie den innerstaatlichen Rechtsvorschriften bzw. Maßnahmen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung an Bord von Schiffen entsprechen.

Die innerstaatlichen Rechtsvorschriften und Maßnahmen haben 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, zu umfassen. Darüber hinaus müssen die innerstaatlichen Bestimmungen die Verpflichtungen der Reeder, des Kapitäns, der Seeleute sowie die Befugnisse der Sicherheitsbeauftragten des Schiffes angeben, wobei der Gesundheit und Sicherheit der Seeleute unter 18 Jahren besondere Beachtung zu schenken ist, Norm 4.3 Absatz 2 Buchstabe b. Auf Schiffen mit fünf oder mehr Seeleuten sind ein Schiffssicherheitsausschuss einzurichten und ein Sicherheitsbeauftragter zu bestellen.

Den Anforderungen der Regel 4.3 des Seearbeitsübereinkommens wird durch die §§ 114 bis 118 Seearbeitsgesetz sowie durch die Regelungen des Arbeitsschutzgesetzes und des Arbeitssicherheitsgesetzes entsprochen. Der Reeder ist danach verpflichtet, den gesamten Schiffsbetrieb und alle Arbeitsmittel, Geräte und Anlagen an Bord so einzurichten und zu unterhalten sowie die Beschäftigung und den Ablauf der Arbeit so zu regeln, dass die Besatzungsmitglieder gegen arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren sowie gegen sonstige Gefahren für Leben und Gesundheit geschützt sind. Darüber hinaus tragen die Versicherungsbeiträge der Reeder für die gesetzliche Unfallversicherung zur Unfallverhütung und Prävention in der Seeschifffahrt bei. Die Vorgaben des Übereinkommens zum Schiffssicherheitsausschuss und zum Sicherheitsbeauftragten werden durch die §§ 115 und 116 Seearbeitsgesetz umgesetzt. Die Verpflichtung zur Über-

prüfung der Einhaltung der Vorschriften zum Schutz der Sicherheit und Gesundheit der Besatzungsmitglieder folgt aus § 129 in Verbindung mit § 144 Seearbeitsgesetz.

Besondere Regelungen zum Schutz von jugendlichen Besatzungsmitgliedern enthält § 117 Seearbeitsgesetz, der auch den Vorgaben der Leitlinie B4.3.10 entspricht.

Nach Regel 4.4 zusammen mit Norm A4.4 müssen vorhandene Sozialeinrichtungen an Land 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 und leicht zugänglich sein. Die Entwicklung von Sozialeinrichtungen in geeigneten Häfen sowie von Sozialbeiräten soll gefördert werden. Sozialbeiräte sollen die Sozialeinrichtungen und -dienste regelmäßig überprüfen, um sicherzustellen, dass sie den Bedürfnissen der Seeleute unter Berücksichtigung von Entwicklungen im Seeschiffahrtssektor entsprechen.

Diesen Geboten wird durch § 119 Seearbeitsgesetz entsprochen. Danach müssen Sozialeinrichtungen an Land sicherstellen, dass sie allen Seeleuten ungeachtet der Flagge des Schiffes diskriminierungsfrei und leicht zugänglich sind. Die Sozialeinrichtungen sollen Sozialbeiräte einrichten. Die Sozialeinrichtungen in deutschen Häfen sollen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel des Bundes gefördert werden.

Regel 4.5 betrifft die Soziale Sicherheit. Der Vertragsstaat hat sicherzustellen, dass Seeleute, die seiner Gesetzgebung über Soziale Sicherheit unterliegen, sowie die Unterhaltsberechtigten der Seeleute Zugang zu den Systemen der Sozialen Sicherheit haben. Dabei darf ihr Schutz nicht weniger günstig sein als für Arbeitnehmer an Land. Im Zeitpunkt der Ratifizierung müssen die Mitgliedstaaten mindestens für drei von neun Zweigen der sozialen Sicherheit (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) Schutz gewähren.

Die Vorgaben der Regel 4.5 werden durch die im Seearbeitsgesetz geregelten Leistungen sowie die Leistungen der verschiedenen Zweige der gesetzlichen Sozialversicherung in Deutschland abgedeckt. Insbesondere wird allen Seeleuten Schutz gewährt für die Zweige ärztliche Betreuung, Krankengeld, Leistungen bei Alter und Leistungen bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten.

Titel 5

Erfüllung und Durchsetzung

Regel 5.1.1 statuiert den Grundsatz, dass jeder Vertragsstaat für die Sicherstellung und Durchführung seiner Verpflichtungen gemäß dem Seearbeitsübereinkommen auf Schiffen unter seiner Flagge verantwortlich ist. Dazu muss der Vertragsstaat ein wirksames System für die Überprüfung und Zertifizierung der Seearbeitsbedingungen einrichten. Er muss eine ausreichende Anzahl von qualifizierten Inspektoren ernennen, um die Überprüfungs- und Zertifizierungsaufgaben zu erfüllen.

Die Verpflichtung, ein wirksames Überprüfungs- und Zertifizierungssystem für Kauffahrteischiffe unter deutscher

Flagge einzurichten, wird durch Abschnitt 8 des Seearbeitsgesetzes, insbesondere § 129, realisiert. Die Zuständigkeit für dieses System wird der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft mit ihrer Dienststelle Schiffssicherheit übertragen. Sie verfügt aufgrund ihrer bereits seit über 120 Jahren bestehenden Zuständigkeit für schiffssicherheitsrechtliche Kontrollen über umfangreiche Expertise und eine ausreichende personelle Ausstattung mit erfahrenen Kapitänen und Schiffingenieuren.

Nach Regel 5.1.2 können anerkannte Organisationen zur Wahrnehmung bestimmter Überprüfungs- oder Zertifizierungsaufgaben ermächtigt werden. Die anerkannte Organisation muss nachweisen, dass sie über den erforderlichen Sachverstand und die erforderliche Unabhängigkeit verfügt. Der Vertragsstaat muss ein System einrichten, welches gewährleistet, dass die von anerkannten Organisationen durchgeführte Arbeit ausreichend ist, Norm A5.1.2 Absatz 3.

§ 135 Seearbeitsgesetz konkretisiert die Ermächtigung anerkannter Organisationen in Übereinstimmung mit den Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens. Die Einzelheiten der Zusammenarbeit zwischen der Flaggenstaatsverwaltung und einer anerkannten Organisation, auch Klassifikationsgesellschaft genannt, werden im Wege einer schriftlichen Vereinbarung geregelt.

Regel 5.1.3 und Norm A5.1.3 beinhalten Einzelheiten zum Seearbeitszeugnis und zur Seearbeits-Konformitätserklärung. Diese Dokumente müssen auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr in der internationalen Fahrt mitgeführt werden. Mit dem Zeugnis wird bescheinigt, dass die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute auf dem Schiff überprüft worden sind und den Anforderungen der innerstaatlichen Rechtsvorschriften zur Durchführung des Seearbeitsübereinkommens genügen. Das Seearbeitszeugnis wird nach Überprüfung der in Anhang A5-I genannten 14 Punkte für die Dauer von längstens fünf Jahren ausgestellt. In bestimmten Fällen kann einmalig ein vorläufiges Seearbeitszeugnis für einen Zeitraum von höchstens sechs Monaten ausgestellt werden.

Dem Seearbeitszeugnis ist eine Seearbeits-Konformitätserklärung beizufügen. Teil I der Seearbeits-Konformitätserklärung ist von der zuständigen Stelle des Mitgliedsstaates auszufertigen und enthält insbesondere eine Aufstellung der innerstaatlichen Anforderungen, mit denen die Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens umgesetzt werden. Teil II der Seearbeits-Konformitätserklärung ist vom Reeder zu erstellen. Er hat dort die Maßnahmen zu benennen, die getroffen worden sind, um die ständige Einhaltung der innerstaatlichen Anforderungen zwischen den Überprüfungen zu gewährleisten.

Die Form und der Inhalt der Zeugnisse und die Seearbeits-Konformitätserklärung haben dem im Anhang A5-II vorgeschriebenen Muster zu entsprechen. Unter den in der Regel 5.1.3 genannten Voraussetzungen verliert ein Seearbeitszeugnis seine Gültigkeit und muss entzogen werden.

Die Anforderungen werden durch §§ 130 bis 134 Seearbeitsgesetz in innerstaatliches Recht umgesetzt. Seearbeitszeugnisse und Seearbeits-Konformitätserklärungen werden für Schiffe unter deutscher Flagge von der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft ausgestellt. Die Regelungen des Seearbeitsgesetz-

zes zum Seearbeitszeugnis und zur Seearbeits-Konformitätserklärung werden ergänzt durch eine unter der geplanten Bezeichnung „Verordnung über die Einhaltung der Arbeits- und Lebensbedingungen auf Schiffen (SeeArbÜV)“ vorgesehene Rechtsverordnung.

Regel 5.1.4 und Norm A5.1.4 stellen umfangreiche Anforderungen an die Überprüfung und Durchsetzung der Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten. Die zuständige Stelle hat 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 Überprüfung durchzuführen. Der Zeitabstand der Überprüfungen von Schiffen darf drei Jahre nicht überschreiten. Bei Eingang einer nicht offensichtlich unberechtigten Beschwerde oder von Beweismaterial, dass ein Schiff nicht den Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens genügt, ist die Angelegenheit zu untersuchen und sicherzustellen, dass Maßnahmen zur Abstellung der festgestellten Mängel getroffen werden. Bei einer schwerwiegenden Verletzung der Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens (einschließlich der Rechte der Seeleute) oder einer schwerwiegenden Gefahr für die Sicherheit, die Gesundheit oder den Schutz der Seeleute, sind die Inspektoren befugt, die Weiterfahrt eines Schiffes so lange zu untersagen, bis die erforderlichen Maßnahmen getroffen worden sind. Dabei ist zu vermeiden, dass ein Schiff über Gebühr festgehalten oder seine Weiterfahrt über Gebühr verzögert wird. Für erlittene Schäden oder Ausfälle aufgrund einer unrechtmäßigen Ausübung von Befugnissen seitens der Inspektoren ist gemäß den innerstaatlichen Vorschriften Schadensersatz zu leisten. 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. Eine Kopie des Überprüfungsberichtes ist an der Aushangtafel des Schiffes zur Information der Seeleute auszuhängen und auf Verlangen ihren Vertretern zuzusenden. Die zuständige Stelle jedes Mitglieds hat Aufzeichnungen über die Überprüfungen zu führen und in einem Jahresbericht zu veröffentlichen.

Diese Vorgaben werden durch die Abschnitte 8 und 10 des Seearbeitsgesetzes sowie durch die geplante Verordnung über die Einhaltung der Arbeits- und Lebensbedingungen auf Schiffen (SeeArbÜV) in innerstaatliches Recht umgesetzt. § 143 Seearbeitsgesetz regelt die Eingriffsbefugnisse der Berufsgenossenschaft, wie sie sie zum Zwecke der Überwachung der Einhaltung der Arbeits- und Lebensbedingungen einsetzen kann. Die Verpflichtung der Inspektoren, die Quelle einer Beschwerde vertraulich zu behandeln, ist in § 128 Absatz 5 Seearbeitsgesetz enthalten. Die Unabhängigkeit der Bediensteten der zuständigen Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft ergibt sich aus Artikel 33 des Grundgesetzes, den allgemeinen beamtenrechtlichen Vorschriften sowie aus der Dienstordnung der Berufsgenossenschaft. Die Regelung des Amtshaftungsanspruchs für erlittene Schäden in Zusammenhang mit Überprüfungen durch Bedienstete der Berufsgenossenschaft ist in Artikel 34 Grundgesetz in Verbindung mit § 839 Bürgerliches Gesetzbuch geregelt.

Regel 5.1.5 und Norm A5.1.5 betreffen das Beschwerdeverfahren an Bord. Auf Schiffen muss ein Ver-

fahren für eine gerechte, wirksame und zügige Behandlung von Beschwerden von Seeleuten wegen behaupteter Verstöße gegen die Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens vorhanden sein. Ziel der Verfahren ist es, Beschwerden auf der niedrigstmöglichen 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. Die Beschwerdeverfahren 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. Allen Seeleuten ist eine Kopie der an Bord des Schiffes geltenden Beschwerdeverfahren auszuhändigen.

Den Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens zum Beschwerdeverfahren an Bord wird durch die §§ 127 und 128 des Seearbeitsgesetzes entsprochen. Beschwerdestelle an Land ist die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft. Die Berufsgenossenschaft hat sicherzustellen, dass Beschwerden von Besatzungsmitgliedern jederzeit entgegengenommen und untersucht werden sowie nach Möglichkeit abgeholfen wird. Die Besatzungsmitglieder sind vom Reeder zusätzlich zur Aushändigung des Heuervertrages in schriftlicher Form über die an Bord gültigen Beschwerdeverfahren zu informieren. Beschwerden können auch an eine deutsche Auslandsvertretung gerichtet werden, die diese unverzüglich an die genannte Berufsgenossenschaft weiterzuleiten hat.

Die Empfehlungen der Leitlinie B5.1.5 Absatz 2 Buchstabe d und e zu dem Recht des Besatzungsmitglieds, sich während des Beschwerdeverfahrens von anderen Seeleuten an Bord des Schiffes begleiten zu lassen bzw. zur Dokumentation der Beschwerde auch gegenüber dem Besatzungsmitglied, werden in § 127 Absatz 3 bzw. § 128 Absatz 3 Seearbeitsgesetz umgesetzt.

Nach Regel 5.1.6 muss jeder Mitgliedsstaat alle schweren Seeunfälle, bei denen Menschen verletzt wurden oder ums Leben kamen und an denen Schiffe unter seiner Flagge beteiligt waren, amtlich untersuchen. Der abschließende Untersuchungsbericht ist zu veröffentlichen. Die Vertragsstaaten haben bei der Untersuchung von schweren Seeunfällen zusammenzuarbeiten.

Die Regel ist durch das Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz) in innerstaatliches Recht umgesetzt.

Regel 5.2.1 hat Überprüfungen von Schiffen im Hafen durch den Hafenstaat zum Gegenstand. Hafenstaat im Sinne des Seearbeitsübereinkommens ist der Staat, dessen Hafen von einem ausländischen Schiff auf dessen planmäßigen Kurs oder aus betriebstechnischen Gründen angelaufen wird. Die Regel anerkennt die Kompetenz des Hafenstaates zur Überprüfung eines ausländischen Schiffes hinsichtlich der Einhaltung der Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens. Dabei sind auch Schiffe unter der Flagge von Staaten zu überprüfen, die das Seearbeitsübereinkommen nicht ratifiziert haben. Nach Artikel V Absatz 7 des Seearbeitsübereinkommens ist die günstigere Behandlung von Schiffen aus Nicht-ratifikationsstaaten gegenüber Schiffen aus Ratifikationsstaaten verboten.

Die Überprüfungen seitens des Hafenstaates haben auf einem wirksamen Hafenstaatkontroll- und Überwachungssystem zu beruhen. Wenn ein Schiff ein ordnungsgemäßes Seearbeitszeugnis mitführt, sind dieses Zeugnis und die angefügte Seearbeits-Konformitätserklärung als Anscheinbeweis für die Erfüllung der Anforderungen aus dem Seearbeitsübereinkommen anzuerkennen.

Unter den Voraussetzungen aus Norm A.5.2.1 Absatz 1 kann eine genauere Überprüfung durchgeführt werden, um Aufschluss über die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord des Schiffes zu erhalten. So kann eine solche Überprüfung etwa durchgeführt werden, wenn Seearbeitszeugnis und Seearbeits-Konformitätserklärung nicht vorgelegt werden oder die durch das Übereinkommen vorgegebenen Informationen nicht enthalten. Eine genauere 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 des Seearbeitsübereinkommens darstellen. Nach Norm A.5.2.1 Absatz 8 sollen Schiffe nicht über Gebühr festgehalten oder ihre Weiterfahrt über Gebühr verzögert werden. 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.

Abschnitt 9 des Seearbeitsgesetzes setzt die Vorgaben der Regel 5.2 um. § 137 Absatz 1 Seearbeitsgesetz regelt die Verpflichtung des Reeders und des Kapitäns eines ausländischen Schiffes, die Anforderungen aus den verpflichtenden Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens einzuhalten. § 137 Absatz 2 Seearbeitsgesetz ordnet an, dass das von der ausländischen Verwaltung für das Schiff ausgestellte Seearbeitszeugnis den Anscheinbeweis dafür erbringt, dass diese Anforderungen erfüllt werden. § 138 fügt die seearbeitsrechtliche Überprüfung in das europäische System der Hafenstaatkontrolle ein, wie es bereits zur Überprüfung und Durchsetzung insbesondere schiffssicherheitsrechtlicher Übereinkommen etabliert ist. Die Regelung des Amtshaftungsanspruchs für erlittene Schäden in Zusammenhang mit Überprüfungen durch Bedienstete der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft ist in Artikel 34 Grundgesetz in Verbindung mit § 839 Bürgerliches Gesetzbuch geregelt. Die Eingriffsbefugnisse der Berufsge-

nossenschaft im Rahmen der Hafenstaatkontrolle sind wiederum in Abschnitt 10, dort § 143, Seearbeitsgesetz geregelt.

Regel 5.2.2 und Norm A5.2.2 beschreiben das Verfahren für die Behandlung von Beschwerden von Seeleuten an Land. Danach können Beschwerden von Seeleuten, die eine Verletzung der Anforderungen aus dem Seearbeitsübereinkommen behaupten, bei einem ermächtigten Bediensteten in dem Hafen eingereicht werden, den das Schiff der Seeleute angelaufen hat. Der ermächtigte Bedienstete hat in solchen Fällen eine erste Untersuchung durchzuführen. Unter bestimmten Voraussetzungen kann eine genauere Überprüfung durchgeführt werden. Der ermächtigte Bedienstete hat sich, wo es sinnvoll ist, darum zu bemühen, eine Beilegung der Beschwerde an Bord zu fördern. Wenn die Beschwerde nicht an Bord beigelegt worden ist, hat der ermächtigte Bedienstete den Flaggenstaat zu benachrichtigen und sich darum zu bemühen, dass ihm innerhalb einer vorgeschriebenen Frist Ratschläge und ein Aktionsplan mit Abhilfemaßnahmen übermittelt werden. Wenn die Beschwerde noch immer nicht beigelegt worden ist, hat der Hafenstaat dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes eine Kopie des Berichts des ermächtigten Bediensteten zu übermitteln. Die in Frage kommenden Verbände der Reeder und der Seeleute im Hafenstaat sind ebenfalls zu unterrichten. Es sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um die Vertraulichkeit der von Seeleuten eingereichten Beschwerden zu gewährleisten.

Die Vorgaben der Regel 5.2.2 sind in § 139 Seearbeitsgesetz umgesetzt.

Regel 5.3 legt die Verantwortlichkeiten im Bereich der Vermittlung von Arbeitskräften fest. Jeder Mitgliedsstaat ist dafür verantwortlich, ein wirksames Überprüfungs- und Überwachungssystem zur Durchsetzung seiner Verantwortlichkeiten im Bereich der Vermittlung von Arbeitskräften aufgrund des Seearbeitsübereinkommens einzurichten. Er ist darüber hinaus dafür verantwortlich, den sozialen Schutz der Seeleute sicherzustellen, die seine Staatsangehörigen sind oder in seinem Gebiet wohnen oder ansässig sind.

Die §§ 24 bis 27 des Seearbeitsgesetzes entsprechen der staatlichen Verantwortlichkeit im Bereich der privaten Arbeitsvermittlung für Seeleute. Der Verantwortung für den sozialen Schutz der Seeleute wird der deutsche Staat durch die umfassenden Leistungen der gesetzlichen Sozialversicherung gerecht.