

**DE**

**DE**

**DE**



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 2.7.2008  
KOM(2008) 422 endgültig

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES RATES**

**zur Durchführung der Vereinbarung zwischen den Verbänden der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über das Seearbeitsübereinkommen 2006 und zur Änderung der Richtlinie 1999/63/EG**

(von der Kommission vorgelegt)

## BEGRÜNDUNG

### 1) KONTEXT DES VORSCHLAGS

- **Gründe und Ziele des Vorschlags**

Der Zweck dieses Vorschlags besteht darin, die Vereinbarung über das Seearbeitsübereinkommen 2006 durchzuführen, die die Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände der Seeverkehrswirtschaft (Verbände der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft, nachstehend „ECSA“, und die Europäische Transportarbeiter-Föderation, nachstehend „ETF“) am 19. Mai 2008 geschlossen haben.

Die Kommission ist der Auffassung, dass die Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens 2006 nach ihrer Übernahme in das Gemeinschaftsrecht die Arbeit für europäische Seeleute in der Seeverkehrswirtschaft attraktiver machen und somit dazu beitragen werden, mehr und bessere Arbeitsplätze zu schaffen und allgemein ausgewogenere Ausgangsbedingungen im Interesse aller Beteiligten zu ermöglichen.

- **Allgemeiner Kontext**

Bei der Seeverkehrswirtschaft handelt es sich um einen Wirtschaftszweig, dessen Unternehmen weltweit tätig sind. Insofern ist es von ausschlaggebender Bedeutung, in den Bereichen Arbeitsschutz und Beschäftigung allgemeingültige Mindestnormen für Seeleute festzulegen und durchzusetzen, die auf einem Seeschiff beschäftigt sind oder arbeiten.

Die Internationale Arbeitsorganisation nahm am 23. Februar 2006 das Seearbeitsübereinkommen 2006 an, um ein einziges, in sich geschlossenes Instrument zu schaffen, das alle aktuellen Normen hinsichtlich der Arbeit auf See umfasst. Daher werden mit dem Übereinkommen die bisherigen Übereinkommen und Empfehlungen über die Arbeit auf See, die von der IAO seit 1919 angenommen wurden, in einem einzigen konsolidierten Text zusammengefasst, der als Grundlage für das erste Internationale Arbeitsgesetzbuch für den Seeverkehr dienen soll.

Die Kommission wirkte von Anfang an aktiv an den Arbeiten zum Seearbeitsübereinkommen mit.

Der Rat erließ am 7. Juni 2007 eine Entscheidung zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, das Seearbeitsübereinkommen 2006 der IAO im Interesse der Europäischen Gemeinschaft, vorzugsweise vor dem 31. Dezember 2010, zu ratifizieren<sup>1</sup>.

Im Bereich der Sozialpolitik erkennt der Vertrag den Sozialpartnern auf Gemeinschaftsebene eine grundlegende Rolle sui generis zu. In Artikel 138 heißt es, dass die Kommission vor Unterbreitung von Vorschlägen in diesem Bereich die

---

<sup>1</sup> ABl. L 161 vom 22.6.2007.

Sozialpartner zunächst zu der Frage hört, wie eine Gemeinschaftsaktion gegebenenfalls ausgerichtet werden sollte, und später dann auch zum Inhalt des in Aussicht genommenen Vorschlags. Dementsprechend hörte die Kommission die Vertreter der Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu der Frage, ob es zweckmäßig ist, den bestehenden gemeinschaftlichen Besitzstand unter Berücksichtigung des Seearbeitsübereinkommens 2006 durch entsprechende Anpassung, Konsolidierung oder Ergänzung weiterzuentwickeln<sup>2</sup>.

Die Sozialpartner beschlossen, in Verhandlungen im Sinne von Artikel 139 Absatz 1 EG-Vertrag einzutreten; am 19. Mai 2008 – anlässlich des ersten „Europäischen Tages der Meere“ – unterzeichneten sie eine gemeinsame Vereinbarung über das Seearbeitsübereinkommen 2006.

Die Sozialpartner haben die Kommission ersucht, eine Richtlinie des Rates vorzuschlagen, mit der ihre Vereinbarung einschließlich des Anhangs A im Rahmen des EU-Rechts gemäß Artikel 139 EG-Vertrag durchgeführt wird. Mit dem vorliegenden Vorschlag wird diesem Ersuchen nachgekommen.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Mit dem Vorschlag wird der Wortlaut der Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999 zu der vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association ECSA) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (Federation of Transport Workers' Unions in the European Union FST) getroffenen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten<sup>3</sup> geändert. Darüber hinaus wird eine ergänzende Regelung hinsichtlich der Seeverkehrswirtschaft hinzugefügt, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 94/33/EG des Rates vom 22. Juni 1994 über den Jugendarbeitsschutz fällt.

Der Großteil der Gemeinschaftsvorschriften über Gesundheitsschutz und Sicherheit am Arbeitsplatz, die nach Artikel 137 EG-Vertrag erlassen wurden, gelten uneingeschränkt für den Anwendungsbereich des Vorschlags, insbesondere die Richtlinie 89/391/EWG des Rates vom 12. Juni 1989 über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit sowie die entsprechenden Einzelrichtlinien im Sinne von Artikel 16 Absatz 1 der genannten Richtlinie. Das Gleiche gilt für die Richtlinie 92/29/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zum Zweck einer besseren medizinischen Versorgung auf Schiffen und für die Richtlinie 83/477/EWG des Rates vom 19. September 1983 über den Schutz der Arbeitnehmer gegen Gefährdung durch Asbest am Arbeitsplatz in der durch die Richtlinien 91/382/EWG und 2003/18/EG geänderten Fassung.

Insbesondere werden die Bestimmungen des Vorschlags über die medizinische Betreuung von Seeleuten, über den Schutz der Gesundheit und Sicherheit sowie die Unfallverhütung von den Richtlinien 92/29/EWG bzw. 89/391/EWG erfasst.

---

<sup>2</sup> KOM(2006) 287 endg.  
<sup>3</sup> ABl. L 167 vom 2.7.1999.

- **Kohärenz mit anderen Politikbereichen und Zielen der Union**

Der vorliegende Vorschlag fügt sich in den Rahmen der erneuerten Lissabon-Strategie ein, die darauf abzielt, Wachstum und Beschäftigung zu fördern, insbesondere durch die Schaffung von mehr und besseren Arbeitsplätzen für ein dynamischeres und wettbewerbsfähigeres Europa.

Im Rahmen einer integrierten Meerespolitik für die EU<sup>4</sup> hat die Kommission zugesichert, den sozialen Dialog über die Integration des Übereinkommens der Internationalen Arbeitsorganisation über Mindestarbeitsnormen im Seeverkehr ins Gemeinschaftsrecht vollumfänglich zu unterstützen.

Ferner hob die Kommission in ihrer Mitteilung KOM(2007) 591 endg. hervor, dass sie „ihre Arbeit zur Stärkung des internationalen Rechtsrahmens fortsetzen“ würde, „insbesondere durch Förderung der Ratifizierung und Durchsetzung internationaler Normen und durch Abschluss internationaler, Sozial- und Gleichbehandlungsklauseln enthaltender Vereinbarungen mit Drittstaaten“<sup>5</sup>.

## 2) ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Anhörung von interessierten Kreisen**

Artikel 139 Absatz 1 EG-Vertrag räumt den Sozialpartnern auf Gemeinschaftsebene die Möglichkeit zur Herstellung vertraglicher Beziehungen ein, u. a. durch den Abschluss von Vereinbarungen. In diesem Fall besteht keine vertragliche Verpflichtung zu einer vorherigen Anhörung.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Externes Expertenwissen war nicht erforderlich.

- **Folgenabschätzung**

Entfällt.

## 3) RECHTLICHE ASPEKTE

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahmen**

Der Zweck dieses Vorschlags besteht darin, die Vereinbarung über das

---

<sup>4</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Eine integrierte Meerespolitik für die Europäische Union“ (KOM(2007) 575 endg.).

<sup>5</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Mehr und bessere Arbeitsplätze in der Seefahrt der EU durch Überprüfung des sozialrechtlichen Rahmens (Erste Phase der Anhörung der Sozialpartner auf Gemeinschaftsebene gemäß Artikel 138 Absatz 2 EG-Vertrag)“.

Seearbeitsübereinkommen 2006 durchzuführen, die ECSA und ETF, die Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände in der Seeverkehrswirtschaft, am 19. Mai 2008 geschlossen haben.

Mit diesem Vorschlag wird gleichzeitig die Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999 geändert, wobei die Änderungen ausnahmslos Punkte betreffen, die das Seearbeitsübereinkommen 2006 regelt.

- **Rechtsgrundlage**

Nach Artikel 139 Absatz 2 EG-Vertrag erfolgt die „Durchführung der auf Gemeinschaftsebene geschlossenen Vereinbarungen [...] – in den durch Artikel 137 erfassten Bereichen – auf gemeinsamen Antrag der Unterzeichnerparteien durch einen Beschluss des Rates auf Vorschlag der Kommission.“ Die von ECSA und ETF geschlossene Vereinbarung über das Seearbeitsübereinkommen 2006 betrifft die Arbeitsbedingungen sowie die Gesundheit und Sicherheit von Arbeitnehmern, also Bereiche, die von Artikel 137 Absatz 1 EG-Vertrag erfasst sind. Unter anderem kann der Rat in diesen Bereichen mit qualifizierter Mehrheit entscheiden. Infolgedessen ist Artikel 139 Absatz 2 die angemessene Rechtsgrundlage für den Vorschlag der Kommission.

Gemäß ihrer Mitteilung „Anpassung und Förderung des sozialen Dialogs auf Gemeinschaftsebene“<sup>6</sup> nimmt die Kommission, bevor dem Rat ein Vorschlag für Rechtsvorschriften zur Durchführung einer Vereinbarung vorgelegt wird, eine Bewertung vor, „was die Prüfung der Repräsentativität der Vertragsparteien und ihres Mandats sowie der Rechtmäßigkeit jeder einzelnen Klausel des Tarifvertrags nach Gemeinschaftsrecht und der Bestimmungen über kleine und mittlere Unternehmen einschließt“.

Diese Bewertung wird im Folgenden vorgenommen.

1. Repräsentativität und Mandat der Vertragsparteien

Die Legitimation der Sozialpartner, angehört und mit dem Mandat ausgestattet zu werden, Vereinbarungen auszuhandeln, die voraussichtlich mittels eines Beschlusses oder einer Richtlinie des Rates durchgeführt werden, beruht auf ihrer Repräsentativität. Aus der Studie der Kommission von 2006 über die Repräsentativität der Sozialpartner in der Seeverkehrswirtschaft und Küstenschifffahrt geht hervor, dass ECSA und ETF die Kriterien erfüllen, die in der Mitteilung KOM(1998) 322 endg. vom 20. Mai 1998 festgelegt sind, und daher als europäische Sozialpartner in diesen Wirtschaftszweigen anerkannt werden.

- a) ETF

Laut der Studie gibt es in jedem der untersuchten Länder zumindest ein Mitglied. In vielen Ländern gibt es mehrere Mitglieder. Insgesamt verzeichnet ETF in den

---

<sup>6</sup> Mitteilung der Kommission „Anpassung und Förderung des sozialen Dialogs auf Gemeinschaftsebene“, KOM(1998) 322 endg. vom 20. Mai 1998; siehe auch die Mitteilung der Kommission über die Anwendung des Protokolls über die Sozialpolitik an den Rat und das Europäische Parlament, KOM(93) 600 endg. vom 14.12.1993.

untersuchten Ländern 54 unmittelbare Mitgliedschaften. Von den in der Studie untersuchten Gewerkschaften sind 70,7 % unmittelbar oder mittelbar (über Vertretungen auf höherer Ebene) ETF-Mitglied.

Insofern, als sich aus den Daten über branchenbezogene Mitgliedschaften einzelstaatlicher Gewerkschaften hinreichende Angaben über deren relative Stärke ableiten lassen, kann der Schluss gezogen werden, dass ETF die wichtigsten Arbeitnehmervertreter des Wirtschaftszweigs umfasst. Jedoch gibt es in Zypern und Schweden große Gewerkschaften, die nicht ETF-Mitglied sind und daher Ausnahmen bilden. Allerdings gibt es selbst in diesen Ländern andere wichtige Gewerkschaften, die ETF angehören. Mit Ausnahme zweier ETF-Mitglieder in der Branche (LJS in Litauen und OFICIAISMAR-FSM in Portugal) beteiligen sich alle ETF-Mitglieder, über die geeignete Informationen vorliegen, an Kollektivverhandlungen.

Andere europäische Verbände als ETF repräsentieren nur eine geringe Anzahl an Ländern und branchenbezogenen Gewerkschaften.

Zu diesen gehören: UNI-Europa mit sechs Mitgliedern in drei Ländern; die Nordische Transportarbeiter-Föderation (Nordic Transport Workers' Federation, NTF) mit fünf Mitgliedern in drei Ländern; der Europäische Gewerkschaftsverband für den öffentlichen Dienst (EGÖD) mit vier Mitgliedern in drei Ländern; die Europäische Gewerkschafts-Föderation für den Landwirtschafts-, Nahrungsmittel- und Tourismussektor (EFFAT) und die Europäische Föderation der Bergbau-, Chemie- und Energiegewerkschaften (EMCEF) mit jeweils drei Mitgliedern in drei Ländern; der Europäische Metallgewerkschaftsbund (EMB) mit drei Mitgliedern in zwei Ländern; der Nordische Verband der Schiffsoffiziere (Nordic Ship Officers' Congress, NFBK) mit zwei Mitgliedern in zwei Ländern; die Europäische Föderation der Bau- und Holzarbeiter (EFBH) und der Europäische Verband der Rentnerinnen und Rentner und älteren Menschen (FERPA) mit jeweils zwei Mitgliedern in einem Land; sowie der Europäische Gewerkschaftsverband Textil, Bekleidung und Leder (EGV:TBL), EuroWEA, NordIng, EMPA und der Europäische Verband für Führungskräfte in der Energiewirtschaft und der zugehörigen Forschung (FECER) mit jeweils einem Mitglied.

Das Ergebnis dieser Erhebung unterstreicht die Rolle von ETF als Arbeitnehmervertreter in der Branche, besonders insofern, als viele der oben genannten Mitgliedschaften in anderen europäischen Verbänden nicht eine wirkliche Verbindung zur Seeverkehrswirtschaft und Küstenschifffahrt belegen, sondern vielmehr die sich überlappenden Branchen der Mitglieder widerspiegeln, die diese abdecken.

#### b) ECSA

In 21 der 24 untersuchten Länder gibt es ECSA-Mitglieder. Keine Mitgliedschaft besteht in der Tschechischen Republik, in Lettland und Rumänien. Die Tatsache, dass es in drei Mitgliedstaaten keine Mitglieder gibt, könnte zu Zweifeln darüber führen, ob die Repräsentativität gemäß dem Kriterium der Kommission gegeben ist, was eine ausreichende Anzahl von Mitgliedstaaten betrifft. Sowohl angeschlossene als auch nicht angeschlossene Verbände existieren in Zypern, Dänemark, Finnland, Griechenland, Irland, Italien und Schweden.

Da keine vergleichbaren Daten über Mitgliedschaften verfügbar sind, ist es schwierig,

die relative Bedeutung angeschlossener und nicht angeschlossener Verbände in diesen Ländern zu beziffern. Wird auch die Rolle eines Verbandes bei Kollektivverhandlungen als Indikator für seine Bedeutung herangezogen, so ist eindeutig ersichtlich, dass die wichtigsten Verbände Zyperns, Dänemarks, Finnlands und Italiens ECSA-Mitglieder sind. In Griechenland, Irland und Schweden sind wichtige Arbeitgeberverbände, die Kollektivverhandlungen führen (EEA und Nationale Fährschiffsvereinigung, IBEC sowie SARF), nicht vertreten.

Auch gibt es einige Länder (Estland, Irland, Litauen, Malta, Polen, Portugal, Schweden, Slowenien und das Vereinigte Königreich), in denen die ECSA-Mitglieder nicht an Kollektivverhandlungen mitwirken. Mit Ausnahme von Irland und Schweden gibt es in keinem dieser Länder einen Verband, der Kollektivverhandlungen führt. Dies ist darauf zurückzuführen, dass in diesen Ländern (mit Ausnahme Schwedens) keine branchenbezogenen Kollektivverhandlungen auf Verbandsebene stattfinden, sondern die Unternehmen selbst die Kollektivverhandlungen führen. In Irland (Kollektivverhandlungen auf Unternehmensebene) und Schweden (Kollektivverhandlungen auf Verbandsebene) führt ein Arbeitgeberverband die Kollektivverhandlungen, der nicht ECSA angehört.

Im Vergleich zu ETF umfasst ECSA mehr Mitgliedsverbände, die nicht an Kollektivverhandlungen mitwirken. Daher liegt das Hauptaugenmerk dieser Verbände nicht auf den Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern. Manche ECSA-Mitglieder sind an den Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern nur mittels Anhörung und Teilnahme in Dreiergremien beteiligt. Tatsächlich sehen sie sich möglicherweise nicht als Sozialpartner, sondern als reine Berufsverbände. Umgekehrt sind in zehn Ländern (Österreich, Belgien, Zypern, Deutschland, Dänemark, Spanien, Finnland, Frankreich, Italien und den Niederlanden) ECSA-Mitglieder für Kollektivverhandlungen zuständig.

Bei der Betrachtung der Mitgliedschaften der Arbeitgeberverbände zeigt sich, dass es zwischen branchenbezogenen Arbeitgeberverbänden und anderen europäischen Verbänden als ECSA keine organisatorischen Verbindungen gibt. Mitgliedschaften gibt es nur in Verbänden auf internationaler Ebene, wie zum Beispiel in der Internationalen Schifffahrtskammer (ICS), der International Shipping Federation (ISF), dem Baltic and International Maritime Council (BIMCO) sowie in INTERTANKO und INTERCARGO.

Dies unterstreicht die Bedeutung von ECSA als repräsentativer europäischer Sozialpartner, der die Arbeitgeber in der Branche vertritt.

### c) Verhandlungsmandat

Sowohl ETF als auch ECSA sind mit dem Mandat ausgestattet, über Angelegenheiten des europäischen sozialen Dialogs zu verhandeln. Allerdings verfügt ETF über kein entsprechendes permanentes Mandat. Stattdessen erhält ETF das Mandat, im Namen seiner Mitglieder zu verhandeln, von Fall zu Fall vorübergehend zuerkannt.

## 2. Rechtmäßigkeit der Vereinbarungsklauseln

Die Kommission hat jede einzelne Klausel der Vereinbarung sorgfältig geprüft und keinen Widerspruch zum Gemeinschaftsrecht festgestellt. Die Pflichten der

Mitgliedstaaten ergeben sich nicht unmittelbar aus der Vereinbarung zwischen den Sozialpartnern, sondern aus der Durchführung der Vereinbarung gemäß der Richtlinie.

Der Inhalt der Vereinbarung fällt unter Artikel 137 EG-Vertrag.

Insoweit, als Teile der Vereinbarung Änderungen der geltenden EU-Rechtsvorschriften erfordern, enthält der Vorschlag diese Änderungen.

Sofern Teile der Vereinbarung Angelegenheiten betreffen, die bereits von bestehenden Gemeinschaftsvorschriften erfasst sind, heißt es in den Schlussbestimmungen der Vereinbarung, dass etwaige Gesetze, Gewohnheitsrechte oder Vereinbarungen, die günstigere Bedingungen für die betreffenden Seeleute enthalten, von dieser Vereinbarung unberührt bleiben. Zusätzlich wurden die nötigen Schutzklauseln hinsichtlich des gemeinschaftlichen Besitzstandes, insbesondere eine Begünstigungsklausel, in den Vorschlag aufgenommen.

Die Kommission hält somit alle Bedingungen für erfüllt, um einen Vorschlag zur Durchführung dieser Vereinbarung im Wege eines Ratsbeschlusses vorzulegen.

### 3. Bestimmungen über kleine und mittlere Unternehmen

Gemäß Artikel 137 Absatz 2 EG-Vertrag sollen sozialpolitische Rechtsvorschriften keine verwaltungsmäßigen, finanziellen oder rechtlichen Auflagen vorschreiben, die der Gründung und Entwicklung von kleinen und mittleren Unternehmen entgegenstehen. In diesem Zusammenhang unterscheidet die Vereinbarung nicht zwischen Arbeitnehmern kleiner und mittlerer Unternehmen und sonstigen Arbeitnehmern; sie sieht auch keine zusätzlichen verwaltungsmäßigen, finanziellen oder rechtlichen Auflagen vor, die strenger sind als die geltenden Gemeinschaftsvorschriften. Daher gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Vereinbarung die Bestimmungen für die kleinen und mittleren Unternehmen erfüllt.

In Artikel 139 Absatz 2 EG-Vertrag ist eine Konsultation des Europäischen Parlaments zu den an die Kommission gerichteten Anträgen der Sozialpartner nicht vorgesehen. Die Kommission hat diesen Vorschlag dennoch dem Parlament übermittelt, damit es gegenüber der Kommission und dem Rat hierzu Stellung nehmen kann, falls es dies wünscht. Entsprechendes gilt für den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und für den Ausschuss der Regionen.

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgendem Grund (aus folgenden Gründen) nicht ausreichend verwirklicht werden:

Die Notwendigkeit, auf Gemeinschaftsebene tätig zu werden, ergibt sich nicht nur aus der Tatsache, dass die Sozialpartner nach dem Verfahren des Artikels 139 Absatz 1 EG-Vertrag der Zweckmäßigkeit einer Gemeinschaftsmaßnahme zugestimmt, eine Vereinbarung auf Gemeinschaftsebene geschlossen und die Durchführung dieser Vereinbarung durch einen Ratsbeschluss auf Vorschlag der Kommission gemäß

Artikel 139 Absatz 2 EG-Vertrag beantragt haben, sondern auch aus der Schaffung von Normen für die Seeverkehrswirtschaft, die deren weltweiten Tätigkeiten Rechnung tragen.

Darüber hinaus ergänzt die vorgeschlagene Richtlinie die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten durch Mindestnormen, mit denen die Arbeitsbedingungen von Seeleuten verbessert werden sollen. Dank seines Beitrags zu eindeutigen und transparenten Verhältnissen begünstigt ein solcher Rahmen das Entstehen eines lautereren Wettbewerbs innerhalb des Binnenmarktes und die Bekämpfung von Phänomenen wie Sozialdumping.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgendem Grund (aus folgenden Gründen) besser durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreicht werden:

Der Vorschlag enthält Änderungen des Wortlauts bestehender EU-Rechtsvorschriften, damit diese entsprechend dem Seearbeitsübereinkommen 2006 auf den neuesten Stand gebracht werden. Dieses Ziel lässt sich nicht durch Maßnahmen einzelstaatlicher Rechtsetzung erreichen.

Der Vorschlag wird in allen Mitgliedstaaten das gleichzeitige Inkrafttreten und die einheitliche Durchführung der Normen des Seearbeitsübereinkommens 2006 ermöglichen, auf die er sich bezieht.

Schließlich schafft der Vorschlag bestimmte Maßnahmen zur Durchsetzung der Vereinbarung im Rahmen des EU-Rechts.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Die Richtlinie entspricht dem Erfordernis der Verhältnismäßigkeit, da sie nur die zu erreichenden Ziele festlegt.

Infolgedessen lässt der Vorschlag einen Spielraum, was die Wahl der konkreten Durchführungsmaßnahmen betrifft. Ferner betrifft er ausnahmslos die Umsetzung aktualisierter Normen, die im Seearbeitsübereinkommen 2006 enthalten sind, in EU-Recht.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagene Instrumente: Richtlinie.

Andere Instrumente wären aus folgendem Grund (aus folgenden Gründen) nicht angemessen:

Mit dem Vorschlag werden geltende EU-Rechtsvorschriften geändert, was einen Rechtsakt erfordert.

Außerdem wird der Ausdruck „Beschluss“ in Artikel 139 Absatz 2 EG-Vertrag in einer allgemeinen Bedeutung gebraucht und lässt daher die Wahl zwischen den Rechtsinstrumenten, die in Artikel 249 EG-Vertrag aufgeführt sind (Verordnung,

Richtlinie oder Beschluss/Entscheidung). Es ist Aufgabe der Kommission, dem Rat das geeignetste dieser drei verbindlichen Instrumente vorzuschlagen. Im vorliegenden Fall ist es angesichts der Art und des Inhalts des Dokuments der Sozialpartner klar, dass die Vereinbarung indirekt durchgeführt werden soll, nämlich im Wege von Vorschriften, die von den Mitgliedstaaten und/oder den Sozialpartnern in innerstaatliches Recht umzusetzen sind. Das geeignetste Instrument ist hier eine Richtlinie des Rates. Ferner ist die Kommission gemäß ihren Zusagen der Ansicht, dass der Wortlaut der Vereinbarung nicht Teil der Richtlinie sein sollte, sondern dieser als Anhang beizufügen ist.

#### **4) AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

#### **5) WEITERE ANGABEN**

- **Entsprechungstabelle**

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften, mit denen sie diese Richtlinie umgesetzt haben, sowie eine Entsprechungstabelle zu übermitteln.

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

- **Einzelerläuterung zum Vorschlag**

Der Vorschlag ist wie folgt strukturiert:

##### Artikel 1

Dieser Artikel beschränkt sich darauf, die zwischen den Sozialpartnern geschlossene Vereinbarung verbindlich zu machen, denn dies ist der Zweck eines Ratsbeschlusses nach Artikel 139 Absatz 2 EG-Vertrag.

##### Artikel 2

Mit diesem Artikel wird die Richtlinie 1999/63/EG des Rates gemäß der Vereinbarung der Sozialpartner geändert.

##### Artikel 3

Artikel 3 besagt, dass die Bestimmungen der Richtlinie nur Mindestvorschriften darstellen, sodass die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, in dem entsprechenden Bereich Maßnahmen zu beschließen, die für die Arbeitnehmer günstiger sind. Der Zweck dieses Artikels besteht darin, das bestehende Schutzniveau für Arbeitnehmer ausdrücklich zu gewährleisten und sicherzustellen, dass jeweils die günstigeren Arbeitsschutznormen zur Anwendung kommen. In diesem Zusammenhang soll

Artikel 3 Absatz 4 des Vorschlags sicherstellen, dass der allgemeine Grundsatz der Verantwortung des Arbeitgebers gemäß Artikel 5 der Rahmenrichtlinie 89/391/EWG von der Norm A4.2 Absatz 5 Buchstabe b, wonach die Verpflichtung des Reeders unter bestimmten Umständen beschränkt werden kann, nicht berührt wird.

#### Artikel 4 bis 7

Die Artikel 4 bis 7 enthalten die üblichen Vorschriften für die Umsetzung in einzelstaatliches Recht, einschließlich der Verpflichtung, wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen vorzusehen. Insbesondere ist in Artikel 6 festgelegt, an welchem Datum die Richtlinie in Kraft tritt. Die Vereinbarung der Sozialpartner tritt nicht in Kraft, bevor das Seearbeitsübereinkommen 2006 in Kraft tritt. Damit dem entsprechenden Wunsch der Sozialpartner Rechnung getragen wird, sollte das Datum des Inkrafttretens der Richtlinie, das dieser Vorschlag enthält, dem Datum entsprechen, an dem das Seearbeitsübereinkommen 2006 in Kraft tritt. Da dieses Datum noch festzulegen ist, enthält der Vorschlag zu diesem Zweck einen Platzhalter mit einer kurzen Erklärung.

Vorschlag für eine

## **RICHTLINIE DES RATES**

**zur Durchführung der Vereinbarung zwischen den Verbänden der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über das Seearbeitsübereinkommen 2006 und zur Änderung der Richtlinie 1999/63/EG**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 139 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Sozialpartner können nach Artikel 139 Absatz 2 EG-Vertrag gemeinsam beantragen, dass die auf Gemeinschaftsebene geschlossenen Vereinbarungen durch einen Beschluss des Rates auf Vorschlag der Kommission durchgeführt werden.
- (2) Die Internationale Arbeitsorganisation nahm am 23. Februar 2006 das Seearbeitsübereinkommen 2006 an, um ein einziges, in sich geschlossenes Instrument zu schaffen, das soweit wie möglich alle aktuellen Normen der bestehenden internationalen Seearbeitsübereinkommen und -empfehlungen sowie die grundlegenden, in anderen internationalen Arbeitsübereinkommen enthaltenen Prinzipien umfasst.
- (3) Gemäß Artikel 138 Absatz 2 EG-Vertrag hörte die Kommission die Sozialpartner zu der Frage, ob es zweckmäßig ist, den bestehenden gemeinschaftlichen Besitzstand unter Berücksichtigung des Seearbeitsübereinkommens 2006 durch entsprechende Anpassung, Konsolidierung oder Ergänzung weiterzuentwickeln<sup>7</sup>.
- (4) Die Verbände der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) haben die Kommission am 29. September 2006 von ihrem Wunsch in Kenntnis gesetzt, gemäß Artikel 138 Absatz 4 EG-Vertrag Verhandlungen aufzunehmen.

---

<sup>7</sup> KOM(2006) 287 endg.

- (5) Am 19. Mai 2008 haben die besagten Organisationen eine Vereinbarung über das Seearbeitsübereinkommen 2006 geschlossen, um gleiche Ausgangsbedingungen in der gesamten Seeverkehrswirtschaft zu schaffen; diese Vereinbarung und ihr Anhang enthalten einen an die Kommission gerichteten gemeinsamen Antrag, die Vereinbarung und ihren Anhang gemäß Artikel 139 Absatz 2 EG-Vertrag durch einen Beschluss des Rates auf Vorschlag der Kommission durchzuführen.
- (6) Die Vereinbarung gilt für Seeleute auf Schiffen, die in einem Mitgliedstaat eingetragen sind und/oder die Flagge eines Mitgliedstaats führen.
- (7) Mit der Vereinbarung wird die Europäische Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten geändert, die der Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und der Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (FST) am 30. September 1998 in Brüssel geschlossen haben.
- (8) Daher sollte die Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999<sup>8</sup>, die im Anhang die Europäische Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten enthält, entsprechend geändert werden.
- (9) Im Sinne von Artikel 249 EG-Vertrag ist eine Richtlinie das geeignete Rechtsinstrument zur Durchführung der Vereinbarung.
- (10) Die Vereinbarung soll gleichzeitig mit dem Seearbeitsübereinkommen 2006 in Kraft treten; auf Wunsch der Sozialpartner sollen die einzelstaatlichen Maßnahmen zur Umsetzung dieser Richtlinie nicht vor dem Datum in Kraft treten, an dem das Seearbeitsübereinkommen 2006 in Kraft tritt.
- (11) Bezüglich der in der Vereinbarung verwendeten Ausdrücke, die jedoch nicht genauer definiert sind, überlässt es die Richtlinie – wie andere im Sozialbereich erlassene Richtlinien, in denen ähnliche Ausdrücke vorkommen – den Mitgliedstaaten, diese nach dem innerstaatlichen Recht und/oder der innerstaatlichen Praxis zu definieren, vorausgesetzt, diese Definitionen entsprechen inhaltlich der Vereinbarung.
- (12) Da die Ziele der beabsichtigten Maßnahmen auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (13) Die Kommission hat ihren Richtlinienvorschlag in Übereinstimmung mit ihrer Mitteilung vom 20. Mai 1998 über die Anpassung und Förderung des sozialen Dialogs auf Gemeinschaftsebene ausgearbeitet; dabei hat sie die Repräsentativität der Vertragsparteien und die Rechtmäßigkeit der Vereinbarungsklauseln berücksichtigt.
- (14) Gemäß Nummer 34 der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, für ihre eigenen Zwecke und im Interesse der Gemeinschaft eigene Tabellen auszuarbeiten, denen im Rahmen des Möglichen die

---

<sup>8</sup> ABl. L 167 vom 2.7.1999.

Entsprechungen zwischen dieser Richtlinie und den Umsetzungsmaßnahmen zu entnehmen sind, und diese zu veröffentlichen.

- (15) Die Mitgliedstaaten können den Sozialpartnern auf deren gemeinsamen Antrag die Durchführung dieser Richtlinie übertragen, vorausgesetzt, sie treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um jederzeit gewährleisten zu können, dass die durch diese Richtlinie vorgeschriebenen Ergebnisse erzielt werden.
- (16) Diese Richtlinie gilt unbeschadet etwaiger bestehender Gemeinschaftsvorschriften, die spezifischer sind und/oder ein höheres Schutzniveau für Seeleute garantieren, und insbesondere unbeschadet derjenigen, die Teil des gemeinschaftlichen Besitzstandes sind.
- (17) Es sollte sichergestellt werden, dass der allgemeine Grundsatz der Verantwortung des Arbeitgebers gemäß Artikel 5 der Rahmenrichtlinie 89/391/EWG<sup>9</sup>, insbesondere gemäß den Absätzen 1 und 3, eingehalten wird.
- (18) Diese Richtlinie darf nicht dazu dienen, eine Senkung des allgemeinen Schutzniveaus für Arbeitnehmer in dem von ihr erfassten Bereich zu rechtfertigen.
- (19) Diese Richtlinie und die Vereinbarung legen Mindestnormen fest; die Mitgliedstaaten und/oder Sozialpartner sollten günstigere Bestimmungen beibehalten oder einführen können.
- (20) Im Einklang mit ihrer Mitteilung vom 14. Dezember 1993 über die Anwendung des Protokolls über die Sozialpolitik hat die Kommission das Europäische Parlament und den Wirtschafts- und Sozialausschuss unterrichtet und ihnen ihren Richtlinienvorschlag mit der Vereinbarung übermittelt.
- (21) Dieses Rechtsinstrument entspricht den Grundrechten und den Grundsätzen, die in der Charta der Grundrechte der Europäischen Union festgelegt sind; insbesondere entspricht es Artikel 31, der besagt, dass alle Arbeitnehmer das Recht auf gesunde, sichere und würdige Arbeitsbedingungen, auf eine Begrenzung der Höchstarbeitszeit, auf tägliche und wöchentliche Ruhezeiten sowie auf bezahlten Jahresurlaub haben.
- (22) Die Durchführung der Vereinbarung trägt zur Erreichung der Ziele des Artikels 136 EG-Vertrag bei –

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Mit dieser Richtlinie wird die im Anhang enthaltene Vereinbarung über das Seearbeitsübereinkommen durchgeführt, die die Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände in der Seeverkehrswirtschaft, ECSA und ETF, am 19. Mai 2008 geschlossen haben.

---

<sup>9</sup> ABl. L 183 vom 29.6.1989.

## Artikel 2

Der Anhang der Richtlinie 1999/63/EG wird wie folgt geändert:

1. In Paragraf 1 wird folgende Nummer 3 angefügt:

*„3. Im Zweifelsfall hat die zuständige Stelle jedes Mitgliedstaats nach Anhörung der mit dieser Frage befassten Verbände der Reeder und der Seeleute zu entscheiden, ob bestimmte Personengruppen als Seeleute im Sinne dieser Vereinbarung anzusehen sind. In diesem Zusammenhang ist die Entschließung der 94. (Seeschiffahrts-)Tagung der Allgemeinen Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation über Hinweise zu Berufsgruppen gebührend zu berücksichtigen.“*

2. Buchstaben c und d in Paragraf 2 erhalten folgende Fassung:

*„c) bezeichnet der Ausdruck „Seeleute“ alle Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes, für das diese Vereinbarung gilt, beschäftigt oder angeheuert sind oder arbeiten;*

*d) bezeichnet der Ausdruck „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 dieser Vereinbarung auferlegt werden, ungeachtet dessen, ob andere Organisationen oder Personen bestimmte dieser Aufgaben oder Pflichten im Auftrag des Reeders erfüllen.“*

3. Paragraf 6 erhält folgende Fassung:

*„1. Nachtarbeit von Seeleuten unter 18 Jahren ist verboten. Im Sinne dieses Paragrafen ist der Begriff der Nacht nach dem innerstaatlichen Recht und der innerstaatlichen Praxis zu bestimmen. Als „Nacht“ gilt ein Zeitraum von mindestens neun aufeinanderfolgenden Stunden, der die Zeit zwischen Mitternacht und fünf Uhr morgens einschließt.*

*2. Die zuständige Stelle kann von der strikten Einhaltung der Nachtarbeit Ausnahmen zulassen, wenn*

- a) die wirksame Ausbildung der betreffenden Seeleute nach festgelegten Programmen und Zeitplänen beeinträchtigt würde, oder*
- b) die Besonderheit der Aufgabe oder eines anerkannten Ausbildungsprogramms es erforderlich macht, dass die von der Ausnahme erfassten Seeleute Aufgaben in der Nacht verrichten und die zuständige Stelle nach Beratung mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute festgestellt hat, dass die Arbeit sich nicht nachteilig auf ihre Gesundheit oder ihr Wohlbefinden auswirkt.*

*3. Die Beschäftigung, Anheuerung oder Arbeit von Seeleuten unter 18 Jahren ist verboten, wenn die Arbeiten ihre Gesundheit oder Sicherheit gefährden können. Die Arbeiten sind durch innerstaatliche 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.“*

4. Paragraf 13 erhält folgende Fassung:

*„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 in dieser Vereinbarung vorgesehenen Fällen zulässig.*

*3. 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.*

*4. Die zuständige Stelle hat nach Beratung mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute und unter gebührender Berücksichtigung der 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.*

*5. 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 Vereinbarung unberührt. Die zuständige Stelle hat ein ärztliches Zeugnis, das nach den Anforderungen des STCW ausgestellt worden ist, für Zwecke der Nummern 1 und 2 dieses Paragrafen anzuerkennen. Bei Seeleuten, die nicht in den Geltungsbereich des STCW fallen, ist ein ärztliches Zeugnis, das dessen Anforderungen im Wesentlichen entspricht, ebenfalls anzuerkennen.*

*6. 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.*

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

*8. Jedes ärztliche Zeugnis hat insbesondere Angaben darüber zu enthalten,*

- a) *dass das Hör- und Sehvermögen der betreffenden Seeleute und die Farbentüchtigkeit, wenn Seeleute in Dienstzweigen beschäftigt werden sollen, in denen ihre Tauglichkeit für die zu leistenden Aufgaben bei Farbenblindheit beeinträchtigt wird, sämtlich zufriedenstellend sind;*

- b) *dass die betreffenden Seeleute sich nicht in einem Krankheitszustand befinden, 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.*

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

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

*10. 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.*

*11. 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.*

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

*13. Die Art der vorzunehmenden Gesundheitsbewertung und die in die ärztliche Bescheinigung einzubeziehenden Elemente werden nach Anhörung der entsprechenden Verbände der Reeder und der Seeleute festgelegt.*

*14. Alle Seeleute haben sich regelmäßig einer Gesundheitsbewertung zu unterziehen. Wachegehende Seeleute mit gesundheitlichen Problemen, die laut ärztlicher Bescheinigung auf die Nacharbeit zurückzuführen sind, müssen, sofern irgend möglich, auf eine geeignete Stelle am Tag versetzt werden.*

*15. Die in den Nummern 13 und 14 genannte Bewertung des Gesundheitszustands ist kostenfrei und unterliegt der ärztlichen Schweigepflicht. Untersuchungen dieser Art können im Rahmen des nationalen Gesundheitssystems durchgeführt werden.“*

5. Paragraf 16 erhält folgende Fassung:

*„Alle Seeleute haben Anspruch auf bezahlten Jahresurlaub. Der bezahlte Jahresurlaub ist auf der Grundlage von mindestens 2,5 Kalendertagen je*

*Beschäftigungsmonat beziehungsweise für nicht vollständige Monate anteilig zu berechnen.*

*Der Mindestzeitraum für bezahlten Jahresurlaub darf nicht durch eine finanzielle Vergütung ersetzt werden, es sei denn, das Beschäftigungsverhältnis wird anschließend beendet.“*

### *Artikel 3*

1. Die Mitgliedstaaten können günstigere Bestimmungen beibehalten oder einführen als diejenigen, die in dieser Richtlinie vorgesehen sind.

2. Die Durchführung dieser Richtlinie darf unter keinen Umständen als Rechtfertigung für eine Senkung des allgemeinen Schutzniveaus für Arbeitnehmer in dem von ihr erfassten Bereich dienen. Das Recht der Mitgliedstaaten und/oder der Sozialpartner, bei veränderten Gegebenheiten andere Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder kollektivvertragliche Regelungen festzulegen als diejenigen, die zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie gelten, bleibt hiervon unberührt, sofern die Mindestanforderungen der Richtlinie eingehalten werden.

3. Etwaige Gemeinschafts- oder einzelstaatliche Rechtsvorschriften, Gewohnheitsrechte und jede entsprechende Praxis, mit denen den Seeleuten günstigere Bedingungen gewährt werden, bleiben von der Umsetzung und/oder Auslegung dieser Richtlinie unberührt.

4. Der Grundsatz der Verantwortung des Arbeitgebers gemäß Artikel 5 der Richtlinie 89/391/EWG bleibt von Norm A4.2 Absatz 5 Buchstabe b unberührt.

### *Artikel 4*

Die Mitgliedstaaten legen fest, welche Sanktionen bei einem Verstoß gegen die innerstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die entsprechenden Bestimmungen spätestens an dem in Artikel 5 Absatz 1 genannten Tag mit und melden ihr umgehend alle Änderungen dieser Bestimmungen.

### *Artikel 5*

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie binnen zwölf Monaten ab ihrem Inkrafttreten nachzukommen, oder sie vergewissern sich spätestens zu diesem Zeitpunkt, dass die Sozialpartner mittels einer Vereinbarung die erforderlichen Vorkehrungen getroffen haben.

2. Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten legen die Einzelheiten der Bezugnahme fest. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit und fügen eine Tabelle der Entsprechungen zwischen der Richtlinie und diesen innerstaatlichen Rechtsvorschriften bei.

3. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

*Artikel 6*

Diese Richtlinie tritt am [\*] [„\*“ steht für das Datum des Inkrafttretens des Seearbeitsübereinkommens 2006] in Kraft.

*Artikel 7*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates  
Der Präsident  
[...]*

**ANHANG: Vereinbarung zwischen ECSA und ETF über das Seearbeitsübereinkommen  
2006**

PRÄAMBEL

Die Unterzeichnerparteien –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (nachstehend „EG-Vertrag“ genannt), insbesondere auf Artikel 137, 138 und 139,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Das IAO-Seearbeitsübereinkommen 2006 (nachstehend „das Übereinkommen“ genannt) verpflichtet jedes Mitglied, sich zu vergewissern, dass seine Rechtsvorschriften im Rahmen des Übereinkommens die grundlegenden Rechte in Bezug auf die Vereinigungsfreiheit und die effektive Anerkennung des Rechts zu Kollektivverhandlungen, die Beseitigung aller Formen von Zwangs- oder Pflichtarbeit, die effektive Abschaffung der Kinderarbeit sowie die Beseitigung der Diskriminierung in Beschäftigung und Beruf achten.

Gemäß dem Übereinkommen haben alle Seeleute das Recht auf einen sicheren und gefahrlosen Arbeitsplatz, der den Sicherheitsnormen entspricht, auf angemessene Beschäftigungsbedingungen, auf menschenwürdige Arbeits- und Lebensbedingungen und auf Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung, Sozialmaßnahmen und andere Formen des Sozialschutzes.

Das Übereinkommen verpflichtet die Mitglieder, innerhalb der Grenzen ihrer Rechtshoheit sicherzustellen, dass die in dem vorstehenden Absatz dieser Präambel aufgeführten Beschäftigungs- und Sozialrechte der Seeleute im Einklang mit den Anforderungen des Übereinkommens in vollem Umfang verwirklicht werden. Sofern in dem Übereinkommen nichts anderes bestimmt wird, kann diese Verwirklichung durch innerstaatliche Rechtsvorschriften, durch geltende Gesamtarbeitsverträge oder durch andere Maßnahmen oder in der Praxis erreicht werden.

Die Unterzeichnerparteien möchten insbesondere auf die „Erläuternden Anmerkungen zu den Regeln und dem Code des Seearbeitsübereinkommens“ hinweisen, die die Form und den Aufbau des Übereinkommens darlegen.

Nach Artikel 139 Absatz 2 EG-Vertrag können die Unterzeichnerparteien einen gemeinsamen Antrag auf Durchführung der auf Gemeinschaftsebene geschlossenen Vereinbarungen durch einen Beschluss des Rates auf Vorschlag der Kommission stellen.

Die Unterzeichnerparteien stellen hiermit diesen Antrag.

Das geeignete Rechtsinstrument zur Durchführung der Vereinbarung ist eine Richtlinie im Sinne von Artikel 249 EG-Vertrag. Sie ist für die Mitgliedstaaten hinsichtlich des zu erreichenden Ergebnisses verbindlich, überlässt jedoch den innerstaatlichen Stellen die Wahl der Form und der Mittel. Artikel VI des Übereinkommens erlaubt es Mitgliedern der IAO, Maßnahmen durchzuführen, die den Normen des Übereinkommens im Wesentlichen gleichwertig sind, wenn sich die Mitglieder vergewissert haben, dass diese der vollen Erreichung des allgemeinen Ziels und Zwecks des Übereinkommens förderlich sind und die betreffenden Bestimmungen des Übereinkommens umsetzen. Die Durchführung der

Vereinbarung im Wege einer Richtlinie und der im Übereinkommen festgelegte Grundsatz der „wesentlichen Gleichwertigkeit“ sind deshalb darauf gerichtet, den Mitgliedstaaten die Möglichkeit zu geben, Rechte und Grundsätze in der in Artikel VI Absätze 3 und 4 des Übereinkommens dargelegten Weise zu verwirklichen –

haben Folgendes vereinbart:

#### BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND GELTUNGSBEREICH

1. Im Sinne dieser Vereinbarung und soweit in einzelnen Bestimmungen nichts anderes festgelegt ist,

- a) bezeichnet der Ausdruck „zuständige Stelle“ den Minister, die Regierungsstelle oder eine andere von einem Mitgliedstaat benannte Stelle mit der Befugnis, Vorschriften, Anordnungen oder sonstige Weisungen mit bindender Wirkung bezüglich des Gegenstands der betreffenden Bestimmung zu erlassen und durchzusetzen;
- b) bezeichnet der Ausdruck „Bruttoreaumzahl“ den gemäß den Regeln für die Ermittlung der Raumzahlen berechneten Bruttoreumgehalt, die in Anlage 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 Bruttoreumzahl diejenige, die im Internationalen Schiffsmessbrief (1969) in der Spalte BEMERKUNGEN aufgeführt ist;
- c) bezeichnet der Ausdruck „Seeleute“ alle Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes, für das diese Vereinbarung gilt, beschäftigt oder angeheuert sind oder arbeiten;
- d) bezeichnet der Ausdruck „Beschäftigungsvertrag für Seeleute“ sowohl einen Arbeitsvertrag als auch einen Heuervertrag;
- e) bezeichnet der Ausdruck „Schiff“ ein Schiff, das nicht ausschließlich auf Binnengewässern, in geschützten Gewässern oder in deren unmittelbarer Nähe oder in Gebieten verkehrt, die einer Hafenordnung unterliegen;
- f) bezeichnet der Ausdruck „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 dieser Vereinbarung auferlegt werden, ungeachtet dessen, ob andere Organisationen oder Personen bestimmte dieser Aufgaben oder Pflichten im Auftrag des Reeders erfüllen.

2. Sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird, gilt diese Vereinbarung für alle Seeleute.

3. Im Zweifelsfall hat die zuständige Stelle jedes Mitgliedstaats nach Anhörung der mit dieser Frage befassten Verbände der Reeder und der Seeleute zu entscheiden, ob bestimmte Personengruppen als Seeleute im Sinne dieser Vereinbarung anzusehen sind. In diesem Zusammenhang ist die EntschlieÙung der 94. (Seeschiffahrts-)Tagung der Allgemeinen

Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation über Hinweise zu Berufsgruppen gebührend zu berücksichtigen.

4. Sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird, gilt diese Vereinbarung 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. Diese Vereinbarung gilt nicht für Kriegsschiffe oder Flottenhilfsschiffe.

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

## REGELN UND NORMEN

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

#### *Regel 1.1 – Mindestalter*

1. Personen unterhalb des Mindestalters dürfen nicht auf Schiffen beschäftigt oder angeheuert werden oder arbeiten.

2. Für bestimmte in dieser Vereinbarung geregelte Fälle gilt ein höheres Mindestalter.

#### *Norm A1.1 – Mindestalter*

Das Mindestalter ist in der Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999 (zu ändern) zu der Europäischen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten (zu ändern gemäß Anhang A dieser Vereinbarung) geregelt.

#### *Regel 1.2 – Ärztliches Zeugnis*

Ärztliche Zeugnisse (ärztliche Bescheinigungen) sind in der Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999 (zu ändern) zu der Europäischen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten (zu ändern gemäß Anhang A dieser Vereinbarung) geregelt.

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

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.

### TITEL 2. BESCHÄFTIGUNGSBEDINGUNGEN

### *Regel 2.1 – Beschäftigungsverträge für Seeleute*

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 dieser Vereinbarung zu entsprechen.
2. Die Seeleute müssen in der Lage sein, die Bedingungen in ihren Beschäftigungsverträgen vor deren Unterzeichnung zu prüfen, Rat hierzu einzuholen und über deren Annahme frei zu entscheiden.
3. In dem Umfang, wie dies mit dem innerstaatlichen Recht und der innerstaatlichen Praxis des Mitgliedstaats vereinbar ist, sind geltende Gesamtarbeitsverträge in die Beschäftigungsverträge für Seeleute einzubeziehen.

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

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

- a) Seeleute auf Schiffen unter seiner Flagge müssen über einen von den Seeleuten und dem Reeder oder einem Vertreter des Reeders unterzeichneten Beschäftigungsvertrag für Seeleute (oder, wenn sie keine Arbeitnehmer sind, Nachweise über vertragliche oder ähnliche Vereinbarungen) verfügen, der angemessene Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord vorsieht, wie sie diese Vereinbarung verlangt;
- b) Seeleuten, die einen Beschäftigungsvertrag für Seeleute unterschreiben, muss Gelegenheit gegeben werden, dessen Bedingungen zuvor zu prüfen, Rat hierzu einzuholen sowie andere Hilfen in Anspruch zu nehmen, durch die sichergestellt wird, dass sie freiwillig eine Vereinbarung eingegangen sind und von ihren Rechten und Pflichten ausreichend Kenntnis genommen haben;
- c) der Reeder und die Seeleute müssen jeweils im Besitz eines unterzeichneten Originals des Beschäftigungsvertrags für Seeleute sein;
- d) es sind Maßnahmen zu treffen, durch die sichergestellt ist, dass die Seeleute, einschließlich des Kapitäns, an Bord auf einfache Weise klare Informationen über ihre Beschäftigungsbedingungen erhalten können und dass diese Informationen, einschließlich einer Kopie des Beschäftigungsvertrags für Seeleute, auch für eine Einsichtnahme durch Bedienstete der zuständigen Stelle, einschließlich solcher in den anzulaufenden Häfen, zur Verfügung stehen;
- e) Seeleuten ist eine Bescheinigung über ihren Dienst an Bord des Schiffes auszuhändigen.

2. Soweit der Beschäftigungsvertrag für Seeleute ganz oder teilweise auf einem Gesamtarbeitsvertrag basiert, hat ein Exemplar dieses Vertrags an Bord verfügbar zu sein. Soweit der Beschäftigungsvertrag für Seeleute und jeder geltende Gesamtarbeitsvertrag nicht in englischer Sprache abgefasst sind, muss Folgendes auch in englischer Übersetzung vorliegen (mit Ausnahme auf Schiffen, die nur in der Inlandfahrt eingesetzt sind):

- a) ein Exemplar eines Mustervertrags;

b) die Teile des Gesamtarbeitsvertrags, die der Hafenstaatskontrolle unterliegen.

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

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

- a) den vollständigen Namen der Seeleute, ihr Geburtsdatum oder Alter und ihren Geburtsort;
- b) den Namen und die Anschrift des Reeders;
- c) den Ort und das Datum, an dem der Beschäftigungsvertrag abgeschlossen ist;
- d) die Tätigkeiten, für die die Seeleute eingestellt werden;
- e) die Höhe der Heuer der Seeleute oder gegebenenfalls die für ihre Berechnung zugrunde gelegte Formel;
- f) den Anspruch auf bezahlten Jahresurlaub oder gegebenenfalls die für seine Berechnung zugrunde gelegte Formel;
- g) die Beendigung des Vertrags und deren Voraussetzungen, insbesondere:
  - i) wenn der Vertrag auf unbestimmte Zeit geschlossen ist, die Voraussetzungen, die jede Partei zur Kündigung berechtigen, sowie die maßgebliche Kündigungsfrist, wobei die Frist für die Kündigung durch den Reeder nicht kürzer sein darf als die für die Kündigung durch die Seeleute;
  - ii) wenn der Vertrag auf bestimmte Zeit geschlossen ist, den Tag des Ablaufs des Vertrags;
  - iii) wenn der Vertrag für eine Reise geschlossen ist, den Bestimmungshafen und die Angabe der Frist nach Ankunft, nach deren Ablauf die Seeleute abmustern können;
- h) die Leistungen des Gesundheitsschutzes und der sozialen Sicherheit, die der Reeder den Seeleuten zu gewähren hat;
- i) den Heimschaffungsanspruch der Seeleute;
- j) gegebenenfalls die Verweisung auf den Gesamtarbeitsvertrag;
- k) alle sonstigen Angaben, die durch innerstaatliche Rechtsvorschriften vorgeschrieben sind.

5. Jeder Mitgliedstaat 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 geltenden Gesamtarbeitsverträgen die Beendigung des Beschäftigungsvertrags mit kürzerer Kündigungsfrist oder ohne Kündigungsfrist rechtfertigen. Bei der Festlegung der Bedingungen hat jeder Mitgliedstaat 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.

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

Die Arbeitszeiten und Ruhezeiten für Seeleute sind in der Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999 (zu ändern) zu der Europäischen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten (zu ändern gemäß Anhang A dieser Vereinbarung) geregelt.

#### *Regel 2.4 – Urlaubsanspruch*

1. Jeder Mitgliedstaat hat vorzuschreiben, dass die auf Schiffen unter seiner Flagge beschäftigten Seeleute bezahlten Jahresurlaub unter angemessenen Bedingungen im Einklang mit dieser Vereinbarung und der Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999 (zu ändern) zu der Europäischen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit der Seeleute (zu ändern gemäß Anhang A dieser Vereinbarung) erhalten.

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

#### *Regel 2.5 – Heimschaffung*

1. Seeleute haben ein Recht auf für sie kostenfreie Heimschaffung.

2. Jeder Mitgliedstaat hat für Schiffe unter seiner Flagge vorzuschreiben, dass eine finanzielle Sicherheit für die ordnungsgemäße Heimschaffung besteht.

#### *Norm A2.5 – Heimschaffung*

1. Jeder Mitgliedstaat 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. Jeder Mitgliedstaat hat sicherzustellen, dass durch seine Rechtsvorschriften, sonstige Maßnahmen oder Gesamtarbeitsverträge geeignete Bestimmungen festgelegt sind, die Folgendes vorschreiben:

- a) die Umstände, unter denen Seeleute einen Anspruch auf Heimschaffung in Übereinstimmung mit Absatz 1 Buchstaben 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. Jeder Mitgliedstaat 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 geltenden Gesamtarbeitsverträgen einer schweren Verletzung ihrer beruflichen Pflichten für schuldig befunden worden.

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

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

- a) hat die zuständige Stelle des Mitgliedstaats, 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 Mitgliedstaat, dessen Flagge das Schiff führt, erstatten lassen;
- b) kann sich der Mitgliedstaat, 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 Mitgliedstaat, der die Heimschaffungskosten getragen hat, Schiffe des betreffenden Reeders festhalten oder deren Festhalten verlangen, bis die Erstattung nach Absatz 5 dieser Norm erfolgt ist.

7. Jeder Mitgliedstaat 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 Mitgliedstaat Seeleuten das Recht auf Heimschaffung nicht wegen der finanziellen Verhältnisse eines Reeders oder wegen dessen Unfähigkeit oder Unwilligkeit, die Seeleute zu ersetzen, verweigern.

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

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

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. Jeder Mitgliedstaat hat Regelungen zu treffen, durch die sichergestellt ist, dass in jedem Fall des Verlustes eines Schiffes oder von Schiffbruch der Reeder allen auf diesem Schiff beschäftigten Seeleuten eine Entschädigung für die Arbeitslosigkeit zu gewähren hat, die infolge des Verlustes des Schiffes oder von Schiffbruch entsteht.

2. Durch die in Absatz 1 dieser Norm genannten Regelungen bleiben etwaige anderweitige Ansprüche der Seeleute aufgrund der innerstaatlichen Rechtsvorschriften des betreffenden Mitgliedstaats wegen Schäden oder Verletzungen durch Schiffsverlust oder Schiffbruch unberührt.

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

Vorschriften über die ausreichende, sichere und effiziente Besatzung der Schiffe sind in der Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999 (zu ändern) zu der Europäischen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten (zu ändern gemäß Anhang A dieser Vereinbarung) enthalten.

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

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

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

3. Jeder Mitgliedstaat 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.

### TITEL 3. UNTERKÜNFTE, FREIZEITEINRICHTUNGEN, VERPFLEGUNG UND VERPROVIANANTIERUNG

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

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

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

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

4. 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.

#### *Regel 3.2 – Verpflegung und Verproviantierung*

1. Jeder Mitgliedstaat 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 und Verproviantierung*

1. Jeder Mitgliedstaat 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. Jeder Mitgliedstaat hat sicherzustellen, dass Schiffe unter seiner Flagge die folgenden Mindestnormen erfüllen:

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

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

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

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

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

7. Die zuständige Stelle hat vorzuschreiben, dass häufige dokumentierte Überprüfungen durch den Kapitän oder unter seiner Verantwortung durchgeführt werden in Bezug auf:

- a) die Verpflegungs- und Trinkwasservorräte;

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

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

#### TITEL 4. GESUNDHEITSSCHUTZ, MEDIZINISCHE UND SOZIALE BETREUUNG

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

1. Jeder Mitgliedstaat 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. Jeder Mitgliedstaat hat sicherzustellen, dass Seeleute auf Schiffen, die sich in seinem Hoheitsgebiet aufhalten, Zugang zu den medizinischen Einrichtungen an Land des Mitgliedstaats haben, wenn sie der unverzüglichen medizinischen Betreuung bedürfen.

3. Die Maßnahmen für den Gesundheitsschutz und die medizinische Betreuung an Bord schließen Normen für Maßnahmen ein, die darauf abzielen, den Seeleuten soweit wie möglich einen Gesundheitsschutz und eine medizinische Betreuung zu gewährleisten, wie sie im Allgemeinen den Arbeitnehmern an Land zur Verfügung stehen.

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

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

- a) sicherstellen, dass alle allgemeinen Bestimmungen über den Gesundheitsschutz bei der Arbeit und über die medizinische Betreuung, die für ihre Aufgaben von Belang sind, sowie alle die Arbeit an Bord betreffenden besonderen Bestimmungen angewendet werden;
- b) sicherstellen, dass Seeleute soweit wie möglich einen Gesundheitsschutz und eine medizinische Betreuung erhalten, wie sie im Allgemeinen den Arbeitnehmern an Land zur Verfügung stehen, einschließlich des unverzüglichen Zugangs zu den notwendigen Medikamenten, medizinischen Geräten und Einrichtungen für Diagnose und Behandlung und zu medizinischen Informationen und Fachauskünften;
- c) den Seeleuten das Recht geben, in den Anlaufhäfen unverzüglich einen qualifizierten Arzt oder Zahnarzt aufzusuchen, soweit dies möglich ist;
- d) nicht auf die Behandlung kranker oder verletzter Seeleute beschränkt sind, sondern auch vorbeugende Maßnahmen wie Programme zur Gesundheitsförderung und zur Gesundheitserziehung umfassen.

2. Die zuständige Stelle hat ein einheitliches ärztliches Berichtsformular für die Verwendung durch die Kapitäne und das zuständige medizinische Personal an Land und an Bord vorzusehen. Das ausgefüllte Berichtsformular und die darin enthaltenen Angaben sind vertraulich zu behandeln und dürfen nur genutzt werden, damit die Behandlung der Seeleute erleichtert wird.

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

4. Die innerstaatlichen Rechtsvorschriften haben folgende Mindestanforderungen vorzusehen:

- a) alle Schiffe sind mit einer Schiffsapotheke, medizinischer Ausrüstung und einem medizinischen Handbuch auszustatten, deren Anforderungen von der zuständigen Stelle vorzuschreiben und von dieser regelmäßig zu überprüfen sind; die innerstaatlichen Anforderungen haben den Schiffstyp, die Anzahl der an Bord befindlichen Personen sowie Art, Dauer und Ziel der Reisen und einschlägige auf nationaler und internationaler Ebene empfohlene ärztliche Normen zu berücksichtigen;
- b) auf Schiffen mit 100 oder mehr Personen an Bord, die gewöhnlich zu internationalen Reisen mit einer Fahrtdauer von mehr als 72 Stunden eingesetzt werden, muss sich ein qualifizierter Arzt an Bord befinden, 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 sich mindestens eine Person an Bord befinden, der im Rahmen ihrer normalen Pflichten die medizinische Betreuung und die Verabreichung von Arzneimitteln obliegt, oder mindestens eine Person, die für die Erteilung von medizinischer Erster Hilfe zuständig ist; 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 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;
- 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.

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

1. Jeder Mitgliedstaat hat sicherzustellen, dass für Seeleute auf Schiffen unter seiner Flagge 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. Jeder Mitgliedstaat hat in seinen innerstaatlichen Rechtsvorschriften vorzusehen, dass auf Schiffen unter seiner Flagge die Reeder für den Gesundheitsschutz und die medizinische Betreuung aller an Bord tätigen Seeleute entsprechend den folgenden Mindestnormen verantwortlich sind:

- a) die Reeder haben die durch Krankheit und Verletzung der an Bord ihrer Schiffe tätigen Seeleute entstehenden Kosten zwischen dem Dienstbeginn und dem Tag, an dem sie als ordnungsgemäß heimgeschafft gelten oder die als Folge ihrer Tätigkeit in diesem Zeitraum entstanden sind, zu tragen;
- b) die Reeder haben finanzielle Sicherheiten zu stellen, um eine Entschädigung bei Tod oder Erwerbsunfähigkeit der Seeleute aufgrund von Arbeitsunfällen, Krankheiten oder Gefährdungen gemäß den innerstaatlichen Rechtsvorschriften, dem Beschäftigungsvertrag für Seeleute oder dem Gesamtarbeitsvertrag sicherzustellen;
- c) die Reeder haben die Kosten für die medizinische Betreuung, einschließlich der medizinischen Behandlung und der Versorgung mit den notwendigen Arzneimitteln und Heilmitteln, sowie Verpflegung und Unterkunft außerhalb des Wohnorts der Seeleute zu tragen, bis die erkrankten oder verletzten Seeleute wieder gesund sind oder bis die Krankheit oder Erwerbsunfähigkeit als dauernd eingestuft ist;
- d) die Reeder haben die Kosten der Bestattung zu tragen, wenn der Tod während des Bestehens des Beschäftigungsverhältnisses an Bord oder an Land eingetreten ist.

2. Innerstaatliche Rechtsvorschriften können vorsehen, dass die Fürsorgeleistungen des Reeders auf einen Zeitraum beschränkt werden, der nicht weniger als 16 Wochen vom Tag der Verletzung oder des Krankheitsbeginns an betragen darf.

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

- a) die volle Heuer zu zahlen, solange die kranken oder verletzten Seeleute sich an Bord befinden oder bis die Seeleute gemäß dieser Vereinbarung 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, bis sie Anspruch auf Geldleistungen nach dem Recht des betreffenden Mitgliedstaats haben, wenn dies vorher zutrifft.

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

5. Innerstaatliche Rechtsvorschriften können Ausnahmen von der Verpflichtung des Reeders zur Fürsorge vorsehen, wenn

- a) die Verletzung außerhalb des Schiffsdienstes eingetreten ist;
- b) die Verletzung oder Krankheit aufgrund des vorsätzlichen Fehlverhaltens der erkrankten, verletzten oder verstorbenen Seeleute eingetreten ist;
- c) Krankheiten oder Gebrechen bei Abschluss des Heuervertrags absichtlich verschwiegen worden sind.

6. Der Reeder kann durch innerstaatliche Rechtsvorschriften von der Pflicht, die Kosten für die medizinische Betreuung, Verpflegung und Unterkunft und die Bestattung zu tragen, befreit werden, soweit solche Verpflichtungen von staatlichen Stellen übernommen werden.

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

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

1. Jeder Mitgliedstaat 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. Jeder Mitgliedstaat hat nach Beratung mit den in Betracht kommenden repräsentativen Verbänden der Reeder und der Seeleute und unter Berücksichtigung anwendbarer Kodizes, Richtlinien und Normen, die von internationalen Organisationen, nationalen Behörden und Seeschiffahrtsorganisationen empfohlen werden, innerstaatliche Richtlinien für das Management des Arbeitsschutzes an Bord der Schiffe unter seiner Flagge auszuarbeiten und bekannt zu machen.

3. Jeder Mitgliedstaat hat Rechtsvorschriften und andere Maßnahmen zu erlassen, durch die die in dieser Vereinbarung 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 sowie 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 Mitgliedstaats, einschließlich Risikobewertung sowie Ausbildung und Unterweisung von Seeleuten;

- b) 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;
- c) Anforderungen an die Überprüfung, Meldung und Beseitigung von unsicheren Arbeitsbedingungen sowie die Untersuchung und Meldung von Arbeitsunfällen an Bord.

2. Die in Absatz 1 dieser Norm genannten Bestimmungen haben

- a) die einschlägigen internationalen Instrumente, die sich allgemein mit Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sowie mit besonderen Gefährdungen befassen, zu berücksichtigen und auf alle Angelegenheiten einzugehen, die für die Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten relevant sind, die gegebenenfalls bei der Arbeit der Seeleute auftreten, und insbesondere jene, die nur bei der Arbeit an Bord vorkommen;
- b) die Verpflichtung 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;
- c) die Befugnisse anzugeben, über die die als Sicherheitsbeauftragte des Schiffes ernannten oder gewählten Seeleute im Hinblick auf die Teilnahme an Tagungen des Sicherheitsausschusses des Schiffes verfügen; ein solcher Ausschuss ist auf Schiffen mit fünf oder mehr Seeleuten einzurichten.

3. Die Rechtsvorschriften und anderen Maßnahmen, die in der Regel 4.3 Absatz 3 genannt werden, sind in Beratung mit den Vertretern der Verbände der Reeder und der Seeleute regelmäßig zu überprüfen und, falls erforderlich, zu überarbeiten, damit sich ändernden Technologien und neuen Forschungserkenntnissen Rechnung getragen wird, somit 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 Mitgliedstaats sichergestellt wird.

4. Die Anforderungen dieser Vereinbarung 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;
- b) umfassende Statistiken über solche Unfälle und Krankheiten geführt, ausgewertet und veröffentlicht werden, gegebenenfalls mit anschließenden Untersuchungen über allgemeine Unfalltendenzen und die ermittelten Gefahren;

c) Arbeitsunfälle untersucht werden.

6. Die Berichte und Untersuchungen über Arbeitsschutzbelange sind so zu gestalten, dass der Schutz der personenbezogenen Daten der Seeleute sichergestellt ist.

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.

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.

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

Jeder Mitgliedstaat hat sicherzustellen, dass Sozialeinrichtungen an Land, soweit vorhanden, leicht zugänglich sind. Der Mitgliedstaat hat auch die Entwicklung von Sozialeinrichtungen in bezeichneten Häfen zu fördern, damit Seeleute, deren Schiffe sich in seinen Häfen befinden, Zugang zu angemessenen Sozialeinrichtungen und -diensten für Seeleute haben.

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

1. Jeder Mitgliedstaat hat vorzuschreiben, 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. Jeder Mitgliedstaat hat die Entwicklung von Sozialeinrichtungen in geeigneten Häfen zu fördern und nach Beratung mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute zu bestimmen, welche Häfen als geeignet anzusehen sind.

3. Jeder Mitgliedstaat 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 Seeschiffverkehrssektor entsprechen.

### TITEL 5. EINHALTUNG UND DURCHSETZUNG

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

1. Jeder Mitgliedstaat 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 des Übereinkommens (einschließlich der Rechte der Seeleute) verfügen.

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

3. Die Bestimmungen dieser Regel 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 des Übereinkommens (einschließlich der Rechte der Seeleute) darstellt.
2. Jeder Mitgliedstaat hat in seinen innerstaatlichen Rechtsvorschriften sicherzustellen, dass es geeignete Beschwerdeverfahren an Bord gibt, die den Anforderungen der Regel 5.1.5 entsprechen. Ziel dieser Verfahren muss es sein, 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.
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 bösartige 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 Flaggenstaat und Wohnsitzstaat der Seeleute nicht identisch sind – 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.

### SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Nach erfolgten Änderungen von Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens 2006, oder wenn dies von einer der Parteien dieser Vereinbarung gewünscht wird, ist eine Überprüfung dieser Vereinbarung durchzuführen.

Die Sozialpartner schließen diese Vereinbarung unter der Bedingung, dass sie nicht vor dem Datum in Kraft tritt, an dem das Seearbeitsübereinkommen 2006 in Kraft tritt. Es handelt sich hierbei um das Datum zwölf Monate nach dem Tag, an dem die Ratifikationen von mindestens 30 Mitgliedern eingetragen sind, die zusammen über eine Bruttoreaumzahl von mindestens 33 Prozent der Welthandelstonnage verfügen.

Die Mitgliedstaaten und/oder Sozialpartner können günstigere Bestimmungen beibehalten oder einführen als diejenigen, die in dieser Vereinbarung vorgesehen sind.

Strengere und/oder spezifischere Gemeinschaftsvorschriften bleiben von dieser Vereinbarung unberührt.

Etwaige Gesetze, Gewohnheitsrechte oder Vereinbarungen, die günstigere Bedingungen für die betreffenden Seeleute enthalten, bleiben von dieser Vereinbarung unberührt. Unter anderem werden von dieser Vereinbarung nicht berührt: die Richtlinie 89/391/EWG des Rates

über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit; die Richtlinie 92/29/EWG des Rates über Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zum Zweck einer besseren medizinischen Versorgung auf Schiffen; die Richtlinie 1999/63/EG des Rates zu der Europäischen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten (zu ändern gemäß Anhang A dieser Vereinbarung).

Die Durchführung dieser Vereinbarung darf nicht als Rechtfertigung für eine Senkung des allgemeinen Schutzniveaus für Seeleute in dem von der Vereinbarung erfassten Bereich dienen.

EUROPÄISCHE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION (ETF)

VERBÄNDE DER REEDER IN DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT (ECSA)

VORSITZENDER DES AUSSCHUSSES FÜR DEN SEKTORALEN DIALOG – SEEVERKEHR

BRÜSSEL, 19. MAI 2008

## ANHANG A

### **ÄNDERUNGEN DER AM 30. SEPTEMBER 1998 GESCHLOSSENEN VEREINBARUNG ÜBER DIE REGELUNG DER ARBEITSZEIT VON SEELEUTEN**

Bei ihren Erörterungen, die zum Abschluss ihrer Vereinbarung über das Seearbeitsübereinkommen 2006 führten, haben die Sozialpartner zusätzlich die am 30. September 1998 geschlossene Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten überprüft, um festzustellen, ob diese den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens entspricht, und um erforderliche Änderungen zu vereinbaren.

Im Ergebnis haben sich die Sozialpartner auf die folgenden Änderungen der Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten geeinigt:

#### **1. Paragraf 1**

Folgende Nummer 3 wird angefügt:

„3. Im Zweifelsfall hat die zuständige Stelle jedes Mitgliedstaats nach Anhörung der mit dieser Frage befassten Verbände der Reeder und der Seeleute zu entscheiden, ob bestimmte Personengruppen als Seeleute im Sinne dieser Vereinbarung anzusehen sind. In diesem Zusammenhang ist die Entschließung der 94. (Seeschiffahrts-)Tagung der Allgemeinen Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation über Hinweise zu Berufsgruppen gebührend zu berücksichtigen.“

#### **2. Paragraf 2 Buchstabe c**

Paragraf 2 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) bezeichnet der Ausdruck „Seeleute“ alle Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes, für das diese Vereinbarung gilt, beschäftigt oder angeheuert sind oder arbeiten;“

#### **3. Paragraf 2 Buchstabe d**

Paragraf 2 Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) bezeichnet der Ausdruck „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 dieser Vereinbarung auferlegt werden, ungeachtet dessen, ob andere Organisationen oder Personen bestimmte dieser Aufgaben oder Pflichten im Auftrag des Reeders erfüllen.“

#### **4. Paragraf 6**

Paragraf 6 erhält folgende Fassung:

„1. Nachtarbeit von Seeleuten unter 18 Jahren ist verboten. Im Sinne dieses Paragraphen ist der Begriff der Nacht nach dem innerstaatlichen Recht und der innerstaatlichen Praxis zu bestimmen. Als „Nacht“ gilt ein Zeitraum von mindestens neun aufeinanderfolgenden Stunden, der die Zeit zwischen Mitternacht und fünf Uhr morgens einschließt.

2. Die zuständige Stelle kann von der strikten Einhaltung der Nachtarbeit Ausnahmen zulassen, wenn

- a) die wirksame Ausbildung der betreffenden Seeleute nach festgelegten Programmen und Zeitplänen beeinträchtigt würde, oder
- b) die Besonderheit der Aufgabe oder eines anerkannten Ausbildungsprogramms es erforderlich macht, dass die von der Ausnahme erfassten Seeleute Aufgaben in der Nacht verrichten und die zuständige Stelle nach Beratung mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute festgestellt hat, dass die Arbeit sich nicht nachteilig auf ihre Gesundheit oder ihr Wohlbefinden auswirkt.

3. Die Beschäftigung, Anheuerung oder Arbeit von Seeleuten unter 18 Jahren ist verboten, wenn die Arbeiten ihre Gesundheit oder Sicherheit gefährden können. Die Arbeiten sind durch innerstaatliche 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.“

## **5. Paragraph 13**

Paragraph 13 Nummer 1 Satz 1 wird ersetzt durch:

„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 in dieser Vereinbarung vorgesehenen Fällen zulässig.

3. 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.

4. Die zuständige Stelle hat nach Beratung mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder und der Seeleute und unter gebührender Berücksichtigung der 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.

5. 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 Vereinbarung unberührt. Die zuständige Stelle hat ein ärztliches Zeugnis, das nach den Anforderungen des STCW ausgestellt worden ist, für Zwecke der Nummern 1 und 2 dieses Paragraphen anzuerkennen. Bei Seeleuten, die nicht in den Geltungsbereich des STCW fallen, ist ein ärztliches Zeugnis, das dessen Anforderungen im Wesentlichen entspricht, ebenfalls anzuerkennen.

6. 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.

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

8. Jedes ärztliche Zeugnis hat insbesondere Angaben darüber zu enthalten,

- a) dass das Hör- und Sehvermögen der betreffenden Seeleute und die Farbentüchtigkeit, wenn Seeleute in Dienstzweigen beschäftigt werden sollen, in denen ihre Tauglichkeit für die zu leistenden Aufgaben bei Farbenblindheit beeinträchtigt wird, sämtlich zufriedenstellend sind;
- b) dass die betreffenden Seeleute sich nicht in einem Krankheitszustand befinden, 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.

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

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

10. 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.

11. 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.

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

Paragraf 13 Nummer 1 Sätze 2 und 3 und Paragraf 13 Nummer 2 werden als Nummern 13 bis 15 angefügt.

## **6. Paragraf 16**

Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Alle Seeleute haben Anspruch auf bezahlten Jahresurlaub. Der bezahlte Jahresurlaub ist auf der Grundlage von mindestens 2,5 Kalendertagen je Beschäftigungsmonat beziehungsweise für nicht vollständige Monate anteilig zu berechnen.“