

## III-67 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIII. GP

27. 10. 1972

### Bericht an den Nationalrat

#### A. Vorbemerkungen

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die am 14. Oktober 1970 zu ihrer 55. Tagung zusammengetreten ist, hat die nachstehenden internationalen Instrumente angenommen:

**Übereinkommen (Nr. 133)** über die Quartier-  
räume der Besatzung an Bord von Schiffen  
(Zusätzliche Bestimmungen),

**Übereinkommen (Nr. 134)** über den Schutz  
der Seeleute gegen Arbeitsunfälle,

**Empfehlung (Nr. 137)** betreffend die beruf-  
liche Ausbildung der Seeleute,

**Empfehlung (Nr. 138)** betreffend die soziale  
Betreuung der Seeleute auf See und im  
Hafen,

**Empfehlung (Nr. 139)** betreffend Beschäfti-  
gungsprobleme, die sich aus der technischen  
Entwicklung an Bord ergeben,

**Empfehlung (Nr. 140)** betreffend die Klimati-  
sierung der Quartierräume der Besatzung  
und einiger anderer Räume an Bord von  
Schiffen,

**Empfehlung (Nr. 141)** betreffend die Bekämp-  
fung gesundheitsschädlichen Lärms in den  
Quartier- und Arbeitsräumen an Bord von  
Schiffen,

und

**Empfehlung (Nr. 142)** betreffend den Schutz  
der Seeleute gegen Arbeitsunfälle.

Der amtliche deutsche Wortlaut der voran-  
geführten internationalen Urkunden ist in der  
Anlage beigegeben.

Jedes Mitglied der Internationalen Arbeits-  
organisation ist gemäß Artikel 19 der Verfas-  
sung der Organisation, BGBl. Nr. 223/1949, ver-  
pflichtet, die anlässlich der Tagungen der Inter-  
nationalen Arbeitskonferenz angenommenen  
internationalen Instrumente den zuständigen  
Stellen im Hinblick auf ihre Verwirklichung  
durch die Gesetzgebung oder durch andere Maß-  
nahmen vorzulegen.

#### B. Die internationalen Urkunden

Das **Übereinkommen Nr. 133**, das nur für  
Seeschiffe gilt, enthält nach einer Reihe von Defi-  
nitionen detaillierte Bestimmungen über die  
Größe, Beschaffenheit und Ausgestaltung der  
Quartierräume der Besatzungen sowie über die  
Anwendung des Übereinkommens auf schon be-  
stehende Schiffe.

Das **Übereinkommen Nr. 134** gilt ebenfalls nur  
für Personen, die auf Schiffen beschäftigt sind,  
die regelmäßig für die Seeschifffahrt verwendet  
werden. Es enthält Bestimmungen über die Ver-  
hütung von Arbeitsunfällen sowie über die Füh-  
rung der erforderlichen Statistiken.

Die **Empfehlung Nr. 137** umschreibt die Ziele  
der Ausbildung von Seeleuten und bringt Vor-  
schläge über deren Organisation, Koordinierung,  
Finanzierung, über Ausbildungsnormen, Ausbil-  
dungsprogramme, Ausbildungsmethoden, über  
die Fortbildung und über die Internationale Zu-  
sammenarbeit auf dem Gebiete der Ausbildung  
von Seeleuten.

Die **Empfehlung Nr. 138** enthält Anregungen  
über die Organisation und Finanzierung der  
Sozialarbeit für Seeleute, über deren Unterkunft  
in den Häfen und ihre soziale Betreuung in den  
Häfen und an Bord sowie über Erholungs-, Infor-  
mations- und Bildungseinrichtungen in den  
Häfen und an Bord.

Die gleichfalls nur für die Seeschifffahrt gel-  
tende **Empfehlung Nr. 139** bringt Vorschläge  
über die Arbeitskraftplanung, die Anwerbung  
und Arbeitsvermittlung, die Ausbildung und  
Umschulung, die Regelmäßigkeit der Beschäfti-  
gung und des Einkommens sowie über die Inter-  
nationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet.

Die **Empfehlung Nr. 140** enthält Anregungen  
über die Klimatisierung der Quartierräume der  
Besatzung sowie bestimmter anderer Räume an  
Bord von Schiffen und die **Empfehlung Nr. 141**  
über die Bekämpfung gesundheitsschädlichen  
Lärms in den Quartier- und Arbeitsräumen an  
Bord von Schiffen.



Die **Empfehlung Nr. 142** schließlich bringt ergänzende Vorschläge zum Übereinkommen (Nr. 134) über den Schutz der Seeleute gegen Arbeitsunfälle.

### C. Rechtslage und Folgerungen

Zur Frage der Ratifikation der vorangeführten Übereinkommen sowie der Durchführung der Empfehlungen wurden die Stellungnahmen der Zentralstellen des Bundes und der Länder sowie der Interessenvertretungen der Arbeitnehmer und der Arbeitgeber eingeholt, von denen angenommen werden konnte, daß die Angelegenheit ihre Zuständigkeit bzw. ihr Interessengebiet berührt.

Wenngleich die befragten Stellen im großen und ganzen — mit Ausnahme des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie und der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft — keine Bedenken oder Einwände gegen eine Ratifikation der Übereinkommen Nr. 133 und 134 vorbringen, weist der Österreichische Arbeiterkammertag zu Recht darauf hin, daß sich Österreich als Binnenland mit den in den gegenständlichen internationalen Dokumenten behandelten Fragen bisher kaum auseinandersetzen mußte und es daher auch an entsprechenden seeschiffsrechtlichen Bestimmungen fehlt, welche den Forderungen und Anregungen der gegenständlichen Übereinkommen und Empfehlungen gegenübergestellt werden könnten. Der Österreichische Arbeiterkammertag ist jedoch der Ansicht, daß die Schaffung eines umfassenden Seeschiffsrechtes, das den in den IAO-Übereinkommen enthaltenen Mindestvoraussetzungen und Empfehlungen gerecht wird, notwendig ist, da die Zahl der unter österreichischer Flagge fahrenden Handelsschiffe ständig zunimmt. Ein solches umfassendes Seeschiffahrtsgesetz wird derzeit vom Bundesministerium für Verkehr ausgearbeitet. Alle Bestimmungen der die Seeschiffahrt be-

treffenden Übereinkommen und Empfehlungen der Internationalen Arbeitskonferenz — sofern diese nicht durch eigene Erfüllungsgesetze transformiert werden — sollen entweder in diesem Gesetz selbst geregelt oder aber durch auf Grund dieses Gesetzes erlassene Verordnungen erfüllt werden. Da die Ratifikation eines Übereinkommens die Verpflichtung mit sich bringt, die in ihr enthaltenen Bestimmungen auch innerhalb eines angemessenen Zeitraumes nach der Ratifikation durchzuführen, im Augenblick aber wegen des großen Umfangs der Gesetzesmaterie sowie der noch ausständigen Klärung einiger Zuständigkeitsfragen nicht absehbar ist, wann mit der endgültigen Durchführung gerechnet werden kann, erscheint im gegenwärtigen Zeitpunkt eine Ratifikation unrealistisch und könnte dem Ansehen Österreichs eher abträglich sein. Es wäre daher von einer Ratifikation der in Rede stehenden Übereinkommen durch Österreich derzeit Abstand zu nehmen.

Die Bundesregierung hat in der Sitzung des Ministerrates vom 26. September 1972 den Bericht über die Übereinkommen Nr. 133 und 134 und die Empfehlungen Nr. 137, 138, 139, 140, 141 und 142, die auf der 55. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz (Oktober 1970) angenommen worden sind, zur Kenntnis genommen und beschlossen, die beteiligten Bundesminister einzuladen, bei der Gestaltung des gegenständlichen Rechtsgebietes die Bestimmungen, Vorschläge und Anregungen der vorliegenden Instrumente zu berücksichtigen und den angeschlossenen Bericht dem Nationalrat zur Kenntnisnahme vorzulegen.

Die Bundesregierung stellt daher den

#### A n t r a g,

der Nationalrat wolle den vorstehenden Bericht zur Kenntnis nehmen.



## INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

Übereinkommen 133**ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE QUARTIERRÄUME DER BESATZUNG AN BORD VON SCHIFFEN (ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN)**

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 14. Oktober 1970 zu ihrer fünfundfünfzigsten Tagung zusammengetreten ist, stellt fest, daß das Übereinkommen über die Quarterräume der Schiffsbesatzungen (Neufassung), 1949, ausführliche Bestimmungen über Schlafräume, Meß- und Erholungsräume, Lüftung, Heizung, Beleuchtung und sanitäre Einrichtungen an Bord enthält,

ist der Ansicht, daß auf Grund des raschen Wandels in der Bau- und Betriebsart moderner Schiffe weitere Verbesserungen der Quarterräume der Schiffsbesatzungen möglich sind,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Quarterräume der Schiffsbesatzungen, eine Frage, die den zweiten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form eines internationalen Übereinkommens zur Ergänzung des Übereinkommens über die Quarterräume der Schiffsbesatzungen (Neufassung), 1949, erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 30. Oktober 1970, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über die Quarterräume der Schiffsbesatzungen (zusätzliche Bestimmungen), 1970, bezeichnet wird.

**TEIL I. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN****Artikel 1**

1. Dieses Übereinkommen gilt für alle Seeschiffe, gleichviel ob sie in öffentlichem oder privatem Eigentum stehen, die der gewerbsmäßigen Beförderung von Fracht oder von Fahrgästen oder anderen gewerblichen Zwecken dienen, die in einem Gebiet eingetragen sind, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist, und die bei oder nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens für das betreffende Gebiet bereits auf Kiel gelegt sind oder sich in einer ähnlichen Bauphase befinden.

2. Die innerstaatliche Gesetzgebung hat die Voraussetzungen zu bestimmen, unter denen ein Schiff als Seeschiff im Sinne dieses Übereinkommens zu gelten hat.

3. Dieses Übereinkommen gilt für Schlepper, soweit tunlich und durchführbar.

4. Dieses Übereinkommen gilt nicht für

- a) Schiffe mit weniger als 1000 Tonnen,
- b) Segelschiffe mit oder ohne Hilfsmotoren,
- c) Schiffe, die zur Fischerei, zur Walfischjagd oder zu ähnlichen Zwecken verwendet werden,
- d) Tragflügelboote und Luftkissenfahrzeuge.

5. Jedoch ist das Übereinkommen, soweit tunlich und durchführbar, anzuwenden auf

- a) Schiffe von 200 bis 1000 Tonnen,
- b) die Quarterräume von Personen, die im normalen Borddienst auf zur Walfischjagd oder zu ähnlichen Zwecken verwendeten Schiffen beschäftigt sind.

6. Ferner kann in bezug auf jedes Schiff von der vollen Anwendung jeder auf Grund von Artikel 3 dieses Übereinkommens anzuwendenden Norm abgewichen werden, falls die zuständige Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Reeder und/oder der Reeder sowie der bona fide anerkannten Berufsverbände der Seeleute die beabsichtigten Abweichungen als derart vorteilhaft erachtet, daß die dadurch geschaffenen Bedingungen im ganzen nicht ungünstiger sind als die Bedingungen, die sich aus der vollen Anwendung des Übereinkommens ergeben würden. Das betreffende Mitglied hat eingehende Auskünfte über alle Abweichungen dieser Art dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes zu übermitteln.

7. Die zuständige Stelle hat ferner nach Anhörung der Berufsverbände der Reeder und/oder der Reeder sowie der bona fide anerkannten Berufsverbände der Seeleute zu entscheiden, inwieweit es zweckmäßig erscheint, unter Berücksichtigung des Bedarfs an Räumen für die Besatzung während der dienstfreien Zeit für folgende Schiffe Ausnahmen zuzulassen oder von den Bestimmungen dieses Übereinkommens abzuweichen:

- a) Fährschiffe, Zubringerschiffe und ähnliche Schiffe, die nicht dauernd mit der gleichen ständigen Besatzung bemannt sind;
- b) Seeschiffe, wenn vorübergehend Instandsetzungspersonal neben der Schiffsbesatzung mitgeführt wird;
- c) Seeschiffe, die zu kurzen Fahrten verwendet werden, so daß die Besatzungsmitglieder jeden Tag ihre Heime aufsuchen oder ähnliche Vorteile genießen können.



## Artikel 2

In diesem Übereinkommen bedeuten die Ausdrücke

- a) „Schiff“ jedes Fahrzeug, auf das dieses Übereinkommen Anwendung findet;
- b) „Tonnen“ den Raumgehalt an Bruttoregistertonnen;
- c) „Passagierschiff“ jedes Schiff, das i) entweder ein gültiges Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe nach den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner in dem betreffenden Zeitpunkt geltenden Fassung oder ii) einen zur Beförderung von Fahrgästen berechtigenden Ausweis besitzt;
- d) „Offizier“ jede Person mit Ausnahme des Kapitäns, die nach der innerstaatlichen Gesetzgebung oder, in deren Ermangelung, nach Gesamtarbeitsvertrag oder Gewohnheit den Dienstgrad eines Schiffsoffiziers besitzt;
- e) „Mannschaftsmitglieder“ alle Mitglieder der Besatzung mit Ausnahme der Offiziere;
- f) „Unteroffizier“ ein Mannschaftsmitglied mit Aufsichtsbefugnissen oder besonderer Verantwortung, das nach der innerstaatlichen Gesetzgebung oder, in deren Ermangelung, nach Gesamtarbeitsvertrag oder Gewohnheit den Dienstgrad eines Unteroffiziers besitzt;
- g) „erwachsen“ eine Person im Alter von mindestens 18 Jahren;
- h) „Quartieräume der Besatzung“ die zur Verwendung durch die Besatzung bestimmten Schlaf-, Meß-, Kranken- und Erholungsräume sowie die zugehörigen sanitären Einrichtungen;
- i) „vorgeschrieben“ durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder durch die zuständige Stelle vorgeschrieben;
- j) „genehmigt“ durch die zuständige Stelle genehmigt;
- k) „neu eingetragen“ bei gleichzeitigem Wechsel der Flagge und des Reeders neu eingetragen.

## Artikel 3

Jedes Mitglied, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist, verpflichtet sich in bezug auf Schiffe, für die dieses Übereinkommen gilt, zur Durchführung

- a) der Bestimmungen der Teile II und III des Übereinkommens über die Quartieräume der Schiffsbesatzungen (Neufassung), 1949; und
- b) der Bestimmungen von Teil II dieses Übereinkommens.

## Artikel 4

1. Jedes Mitglied, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist, verpflichtet sich, eine Gesetzgebung in Kraft zu halten, die seine Durchführung gewährleistet.

2. Diese Gesetzgebung hat

- a) die zuständige Stelle zu verpflichten, sie allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen;
- b) die für ihre Durchführung verantwortlichen Personen zu bezeichnen;
- c) angemessene Zwangsmaßnahmen gegen jede Übertretung vorzuschreiben;
- d) die Einrichtung und Aufrechterhaltung einer die wirksame Durchführung ausreichend gewährleistenden Aufsicht vorzusehen;
- e) die zuständige Stelle zu verpflichten, die Berufsverbände der Reeder und/oder die Reeder sowie die bona fide anerkannten Berufsverbände der Seeleute bei der Ausarbeitung von Vorschriften anzuhören und, soweit möglich, bei deren Durchführung mit den Beteiligten zusammenzuarbeiten.

## TEIL II. BESTIMMUNGEN ÜBER DIE QUARTIERÄUME DER BESATZUNGEN

## Artikel 5

1. Die Bodenfläche je Person darf in Schlafräumen für Mannschaftsmitglieder nicht geringer sein als

- a) 3,75 Quadratmeter (40,36 Quadratfuß) auf Schiffen von 1000 Tonnen oder mehr, aber weniger als 3000 Tonnen;
- b) 4,25 Quadratmeter (45,75 Quadratfuß) auf Schiffen von 3000 Tonnen oder mehr, aber weniger als 10 000 Tonnen;
- c) 4,75 Quadratmeter (51,13 Quadratfuß) auf Schiffen von 10 000 Tonnen oder mehr.

2. Jedoch darf die Bodenfläche je Person in Schlafräumen, in denen zwei Mannschaftsmitglieder untergebracht sind, nicht geringer sein als

- a) 2,75 Quadratmeter (29,60 Quadratfuß) auf Schiffen von 1000 Tonnen oder mehr, aber weniger als 3000 Tonnen;
- b) 3,25 Quadratmeter (34,98 Quadratfuß) auf Schiffen von 3000 Tonnen oder mehr, aber weniger als 10 000 Tonnen;
- c) 3,75 Quadratmeter (40,36 Quadratfuß) auf Schiffen von 10 000 Tonnen oder mehr.

3. Ferner darf die Bodenfläche in Schlafräumen für Mannschaftsmitglieder auf Passagierschiffen

- a) von 1000 Tonnen oder mehr, aber weniger als 3000 Tonnen, je Person nicht geringer sein als 2,35 Quadratmeter (25,30 Quadratfuß),



## III-67 der Beilagen

5

b) von 3000 Tonnen oder mehr nicht geringer sein als

- i) 3,75 Quadratmeter (40,36 Quadratfuß) für Räume, in denen eine Person,
- ii) 6,00 Quadratmeter (64,58 Quadratfuß) für Räume, in denen zwei Personen,
- iii) 9,00 Quadratmeter (96,88 Quadratfuß) für Räume, in denen drei Personen und
- iv) 12,00 Quadratmeter (129,17 Quadratfuß) für Räume, in denen vier Personen untergebracht sind.

4. In einem Schlafräum dürfen nicht mehr als zwei Mannschaftsmitglieder untergebracht werden, außer auf Passagierschiffen, wo die zulässige Höchstzahl vier Personen je Raum nicht überschreiten darf.

5. Unteroffiziere müssen entweder in Einbett- oder in Zweibettsschlafräumen untergebracht werden.

6. In Schlafräumen für Offiziere, denen kein eigener Aufenthalts- oder Tagesraum zur Verfügung steht, darf die Bodenfläche je Person nicht geringer sein als 6,50 Quadratmeter (69,96 Quadratfuß) auf Schiffen von weniger als 3000 Tonnen und nicht geringer als 7,50 Quadratmeter (80,73 Quadratfuß) auf Schiffen von 3000 Tonnen oder mehr.

7. Auf Schiffen, die keine Passagierschiffe sind, ist für jedes erwachsene Mitglied der Besatzung ein Einzelschlafraum vorzusehen, soweit dies im Hinblick auf die Größe des Schiffes, seinen Verwendungszweck und die Raumanordnung tunlich und durchführbar ist.

8. Sofern auf Schiffen von 3000 Tonnen oder mehr durchführbar, ist für den Ersten Offizier des Maschinendienstes und den Ersten Offizier des Decksdienstes ein mit ihrem Schlafräum unmittelbar in Verbindung stehender Aufenthalts- oder Tagesraum vorzusehen.

9. Die von den Kojen, Spinden, Seekisten und Sitzgelegenheiten eingenommene Fläche ist in die Berechnung der Bodenfläche einzubeziehen. Auszunehmen sind kleine oder unregelmäßige Flächen, die den Bewegungsraum nicht wirksam vergrößern und nicht als Stellraum verwendet werden können.

10. Die Mindestinnenmaße einer Koje haben 198 cm zu 80 cm (6 Fuß 6 Zoll zu 2 Fuß 7,50 Zoll) zu betragen.

## Artikel 6

1. Die Bodenfläche der Meßräume für Offiziere und Mannschaftsmitglieder darf nicht geringer sein als 1 Quadratmeter (10,76 Quadratfuß) für jeden eingeplanten Sitzplatz.

2. Die Meßräume sind mit Tischen und genehmigten Sitzgelegenheiten, die fest oder beweglich sein können, in einer für die Höchstzahl von Besatzungsmitgliedern, die sie wahrscheinlich gleichzeitig benutzen, ausreichenden Zahl auszustatten.

3. Die folgenden Einrichtungen haben zu jeder Zeit, zu der sich Mitglieder der Besatzung an Bord befinden, zur Verfügung zu stehen:

- a) ein leicht zugänglicher Kühlschrank, dessen Fassungsraum für die Anzahl der Personen, die den Meßraum oder die Meßräume benutzen, ausreicht;
- b) Einrichtungen für heiße Getränke;
- c) Einrichtungen für kaltes Trinkwasser.

4. Die zuständige Stelle kann von den Bestimmungen der Absätze 1 und 2 dieses Artikels betreffend die Einrichtung der Meßräume die zur Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse auf Passagierschiffen etwa notwendigen Ausnahmen zulassen.

## Artikel 7

1. Für Offiziere und Mannschaftsmitglieder sind geeignet gelegene und angemessen ausgestattete Erholungsräume vorzusehen. Stehen hierfür keine anderen Räume als die Meßräume zur Verfügung, so haben diese so geplant, möbliert und ausgestattet zu sein, daß sie als Erholungsräume dienen können.

2. Die Erholungsräume sind mindestens mit einem Bücherschrank sowie mit Möglichkeiten zum Lesen und Schreiben und, wenn durchführbar, für Spiele einzurichten.

3. Auf Schiffen von 8000 Tonnen oder mehr ist ein Rauchsalon oder Leseraum, wo Filme oder Fernsehsendungen gezeigt werden können, und ein Hobby- und Spielraum vorzusehen; die Bereitstellung eines Schwimmbeckens ist in Erwägung zu ziehen.

4. Im Zusammenhang mit der Planung der Erholungsräume hat die zuständige Stelle die Einrichtung einer Schiffskantine in Erwägung zu ziehen.

## Artikel 8

1. Auf allen Schiffen ist für je sechs oder weniger Personen, für die keine Einrichtungen gemäß Absatz 2 bis 4 dieses Artikels vorhanden sind, an einer geeigneten Stelle mindestens ein Wasserklosett und eine Badewanne und/oder Brause für Offiziere und Mannschaftsmitglieder vorzusehen. Sind Frauen an Bord beschäftigt, so sind für sie getrennte sanitäre Einrichtungen vorzusehen.

2. Auf Schiffen von 5000 Tonnen oder mehr, aber weniger als 15 000 Tonnen ist neben den



Einzelschlafräumen von mindestens fünf Offizieren je ein eigener privater Baderaum mit Wasserklosett sowie einer Badewanne und/oder Brause und einem Waschbecken mit fließendem warmen und kalten Süßwasser vorzusehen; das Waschbecken kann sich im Schlafräum befinden. Außerdem haben auf Schiffen von 10 000 Tonnen oder mehr, aber weniger als 15 000 Tonnen die Schlafräume aller anderen Offiziere über ähnlich ausgestattete private oder von beiden Seiten zugängliche Baderäume zu verfügen.

3. Auf Schiffen von 15 000 Tonnen oder mehr ist neben den Einzelschlafräumen für Offiziere ein eigener privater Baderaum mit Wasserklosett sowie einer Badewanne und/oder Brause und einem Waschbecken mit fließendem warmen und kalten Süßwasser vorzusehen; das Waschbecken kann sich im Schlafräum befinden.

4. Auf Schiffen von 25 000 Tonnen oder mehr, die keine Passagierschiffe sind, ist für je zwei Mannschaftsmitglieder entweder in einem von beiden Seiten zugänglichen Raum zwischen anstoßenden Schlafräumen oder gegenüber deren Eingang ein Baderaum vorzusehen, der mit Wasserklosett sowie einer Badewanne und/oder Brause und einem Waschbecken mit fließendem warmen und kalten Süßwasser ausgestattet ist.

5. Auf Schiffen von 5000 Tonnen oder mehr, die keine Passagierschiffe sind, hat jeder Schlafräum für Offiziere oder Mannschaftsmitglieder mit einem Waschbecken mit fließendem warmen und kalten Süßwasser ausgestattet zu sein, sofern sich ein solches Waschbecken nicht in einem gemäß Absatz 2, 3 oder 4 dieses Artikels vorgesehenen Baderaum befindet.

6. Auf allen Schiffen sind für Offiziere und Mannschaftsmitglieder Vorrichtungen zum Waschen, Trocknen und Bügeln der Kleidung in einem der Besatzungsstärke und der gewöhnlichen Fahrtdauer entsprechenden Umfang vorzusehen. Diese Einrichtungen müssen, wenn immer dies möglich ist, von ihren Quarterräumen aus leicht zugänglich sein.

7. Folgende Vorrichtungen sind bereitzustellen:

- a) Waschmaschinen;
- b) Wäschetrockner oder angemessen beheizte und gelüftete Trockenkammern;
- c) Bügeleisen und Bügelbretter oder gleichwertige Vorrichtungen.

#### Artikel 9

1. Auf Schiffen von 1600 Tonnen oder mehr sind vorzusehen:

- a) ein Wasserklosett und ein Waschbecken mit fließendem warmen und kalten Süßwasser in einem gesonderten Raum, der von der

Brücke aus leicht zugänglich und hauptsächlich für die dort Dienst tuenden Personen bestimmt ist;

- b) ein Wasserklosett und ein Waschbecken mit fließendem kalten und warmen Süßwasser, die vom Maschinenraum aus leicht zugänglich sind, sofern sich solche Einrichtungen nicht in der Nähe des Maschinenleites befinden.

2. Auf Schiffen von 1600 Tonnen oder mehr, auf denen keine eigenen Schlafräume und keine eigenen privaten oder mit anderen gemeinsam benutzten Baderäume für das gesamte Maschinenraumpersonal vorhanden sind, sind Umkleideinrichtungen vorzusehen, die

- a) außerhalb des Maschinenraumes liegen, aber von dort aus leicht zugänglich sind; und
- b) mit Einzelspinden sowie mit Badewannen und/oder Brausen und Waschbecken mit fließendem warmen und kalten Süßwasser ausgestattet sind.

#### Artikel 10

Die freie Höhe in allen Quarterräumen, in denen volle Bewegungsfreiheit erforderlich ist, hat mindestens 198 Zentimeter (6 Fuß 6 Zoll) zu betragen; die zuständige Stelle kann jedoch in begrenztem Umfang eine Verringerung der freien Höhe in jedem Raum oder Raumteil dieser Quarterräume zulassen, wenn dies nach ihrer Überzeugung tunlich ist und das Wohlbefinden der Besatzung dadurch nicht beeinträchtigt wird.

#### Artikel 11

1. Die Quarterräume der Besatzung sind ausreichend zu beleuchten.

2. Unter Vorbehalt der Sondervorkehrungen, die auf Passagierschiffen zugelassen werden können, ist in den Schlafräumen und Meßräumen, Beleuchtung durch natürliches Licht und eine angemessene künstliche Beleuchtung vorzusehen.

3. Auf allen Schiffen sind die Quarterräume der Besatzung mit elektrischem Licht zu versehen. Wenn nicht zwei unabhängige elektrische Kraftquellen vorhanden sind, ist für Notfälle eine zusätzliche Beleuchtung mit angemessen gebauten Lampen oder Beleuchtungsgeräten vorzusehen.

4. In den Schlafräumen ist jede Kojen am Kopfende mit einer elektrischen Leselampe zu versehen.

5. Die zuständige Stelle hat geeignete Normen für die Beleuchtung durch natürliches und künstliches Licht festzusetzen.



## III-67 der Beilagen

7

## Artikel 12

Für Schiffe, bei deren Bemannung die Interessen von Besatzungen mit unterschiedlichen religiösen und sozialen Gepflogenheiten zu berücksichtigen sind, ohne daß damit eine Diskriminierung verbunden ist, kann die zuständige Stelle nach Anhörung der beteiligten Berufsverbände der Reeder und/oder der Reeder sowie der bona fide anerkannten Berufsverbände der Seeleute und vorbehaltlich einer Einigung zwischen den beiden Parteien Abweichungen von den Bestimmungen des Artikels 5 Absätze 1 bis 4 und 7 und des Artikels 8 Absätze 1 und 4 dieses Übereinkommens zulassen, sofern die dadurch entstehenden Verhältnisse im ganzen nicht ungünstiger sind als die Verhältnisse, die sich aus der Anwendung des Übereinkommens ergeben würden. Das betreffende Mitglied hat eingehende Auskünfte über alle Abweichungen dieser Art dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes zu übermitteln, der hiervon die Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation verständigt.

### TEIL III. ANWENDUNG DES ÜBEREINKOMMENS AUF SCHON BESTEHENDE SCHIFFE

## Artikel 13

1. Für ein Schiff, das bei Inkrafttreten dieses Übereinkommens für das Eintragungsgebiet völlig fertiggestellt ist und hinter den Normen dieses Übereinkommens zurückbleibt, kann die zuständige Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Reeder und/oder der Reeder sowie der bona fide anerkannten Berufsverbände der Seeleute die ihr tunlich und durchführbar scheinenden Änderungen zur Anpassung des Schiffes an die Bestimmungen des Übereinkommens anordnen, insbesondere unter Würdigung der technischen, wirtschaftlichen und sonstigen Probleme, die sich bei der Anwendung der Artikel 5, 8 und 10 ergeben, wenn

- a) das Schiff neu eingetragen wird,
- b) wesentliche bauliche Veränderungen oder größere Ausbesserungen an dem Schiff auf Grund eines vorgefaßten Planes und nicht wegen eines Unfalls oder Notstandes vorgenommen werden.

2. Für ein Schiff, das sich bei Inkrafttreten dieses Übereinkommens für das Eintragungsgebiet im Bau oder Umbau befindet, kann die zuständige Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Reeder und/oder der Reeder sowie der bona fide anerkannten Berufsverbände der Seeleute die ihr tunlich und durchführbar scheinenden Änderungen zur Anpassung des Schiffes an die Bestimmungen des Übereinkommens anordnen, insbesondere unter Würdigung der technischen, wirtschaftlichen und sonstigen Probleme,

die sich bei der Anwendung der Artikel 5, 8 und 10 ergeben; solche Änderungen gelten als endgültige Durchführung der Bestimmungen dieses Übereinkommens.

3. Wird ein Schiff — außer es handelt sich um ein Schiff, das in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels bezeichnet ist oder für das dieses Übereinkommen während seines Baues Geltung hatte — in einem Gebiet neu eingetragen, und zwar nach dem Tag, an dem dieses Übereinkommen für das Gebiet in Kraft getreten ist, so kann die zuständige Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Reeder und/oder der Reeder sowie der bona fide anerkannten Berufsverbände der Seeleute die ihr tunlich und durchführbar scheinenden Änderungen zur Anpassung des Schiffes an die Bestimmungen des Übereinkommens anordnen, insbesondere unter Würdigung der technischen, wirtschaftlichen und sonstigen Probleme, die sich bei der Anwendung der Artikel 5, 8 und 10 ergeben; solche Änderungen gelten als endgültige Durchführung der Bestimmungen dieses Übereinkommens.

### TEIL IV. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

## Artikel 14

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

## Artikel 15

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

2. Dieses Übereinkommen tritt zwölf Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, in dem die Ratifikationen von zwölf Mitgliedern mit einer Handelsflotte von mindestens je 1 Million Tonnen eingetragen worden sind, unter denen sich mindestens vier Mitglieder mit einer Handelsflotte von mindestens je 2 Millionen Tonnen befinden müssen.

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

## Artikel 16

1. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, kann es nach Ablauf von zehn Jahren, gerechnet von dem Tag, an dem es zum erstenmal in Kraft getreten ist, durch Anzeige an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes kündigen. Die Kündigung wird von diesem eingetragen. Ihre Wirkung tritt erst ein Jahr nach der Eintragung ein.



2. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat und innerhalb eines Jahres nach Ablauf des im vorigen Absatz genannten Zeitraumes von zehn Jahren von dem in diesem Artikel vorgesehenen Kündigungsrecht keinen Gebrauch macht, bleibt für einen weiteren Zeitraum von zehn Jahren gebunden. In der Folge kann es dieses Übereinkommen jeweils nach Ablauf eines Zeitraumes von zehn Jahren nach Maßgabe dieses Artikels kündigen.

#### Artikel 17

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

2. Der Generaldirektor wird die Mitglieder der Organisation, wenn er ihnen von der Eintragung der letzten für das Inkrafttreten des Übereinkommens notwendigen Ratifikation Kenntnis gibt, auf den Zeitpunkt aufmerksam machen, in dem dieses Übereinkommen in Kraft tritt.

#### Artikel 18

Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes übermittelt dem Generalsekretär der Vereinten Nationen zwecks Eintragung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen vollständige Auskünfte über alle von ihm nach Maßgabe der vorausgehenden Artikel eingetragenen Ratifikationen und Kündigungen.

#### Artikel 19

Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes hat, sooft er es für nötig erachtet, der Allgemeinen Konferenz einen Bericht über die Durchführung dieses Übereinkommens zu erstatten und zu prüfen, ob die Frage seiner gänzlichen oder teilweisen Abänderung auf die Tagesordnung der Konferenz gesetzt werden soll.

#### Artikel 20

1. Nimmt die Konferenz ein neues Übereinkommen an, welches das vorliegende Übereinkommen ganz oder teilweise abändert, und sieht das neue Übereinkommen nichts anderes vor, so gelten folgende Bestimmungen:

- a) Die Ratifikation des neugefaßten Übereinkommens durch ein Mitglied schließt ohne weiteres die sofortige Kündigung des vorliegenden Übereinkommens in sich ohne Rücksicht auf Artikel 16, vorausgesetzt, daß das neugefaßte Übereinkommen in Kraft getreten ist.
- b) Vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des neugefaßten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

2. Indessen bleibt das vorliegende Übereinkommen nach Form und Inhalt jedenfalls in Kraft für die Mitglieder, die dieses, aber nicht das neugefaßte Übereinkommen ratifiziert haben.

#### Artikel 21

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

### INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

#### Übereinkommen 134

#### ÜBEREINKOMMEN ÜBER DEN SCHUTZ DER SEELEUTE GEGEN ARBEITSUNFÄLLE

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 14. Oktober 1970 zu ihrer fünf- und fünfzigsten Tagung zusammengetreten ist,

nimmt Kenntnis von den Bestimmungen der bestehenden internationalen Arbeitsübereinkommen und Empfehlungen, die für die Arbeit an Bord und im Hafen gelten und für den Schutz der Seeleute gegen Arbeitsunfälle von Belang sind, insbesondere der

Empfehlung betreffend Arbeitsaufsicht (Schiffsleute), 1926, der Empfehlung betreffend die Verhütung von Arbeitsunfällen, 1929, des Übereinkommens über den Unfallschutz der Hafenarbeiter (abgeänderter Wortlaut), 1932, des Übereinkommens über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute, 1946, und des Übereinkommens und der Empfehlung über den Maschinenschutz, 1963;

nimmt Kenntnis von den Bestimmungen des Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, 1960, und von den Vorschriften im Anhang zum Internatio-



## III-67 der Beilagen

9

nenalen Freibord-Übereinkommen in seiner Neufassung von 1966, die eine Anzahl von Sicherheitsvorkehrungen an Bord zum Schutz der dort beschäftigten Personen vorsehen;

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Unfallverhütung an Bord von Schiffen, auf See und im Hafen, eine Frage, die den fünften Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

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

Die Konferenz stellt fest, daß es für den Erfolg der Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung an Bord wichtig ist, daß die Internationale Arbeitsorganisation und die Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffahrts-Organisation in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen eng zusammenarbeiten, stellt weiter fest, daß die nachstehenden Normen demzufolge unter Mitwirkung der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation ausgearbeitet wurden und daß beabsichtigt ist, die Mitarbeit dieser Organisation bei der Durchführung dieser Normen fortlaufend in Anspruch zu nehmen.

Die Konferenz nimmt heute, am 30. Oktober 1970, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, bezeichnet wird.

## Artikel 1

1. Als „Seemann“ im Sinne dieses Übereinkommens gilt jede Person, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes beschäftigt ist, sofern das Schiff kein Kriegsschiff ist, in einem Gebiet eingetragen ist, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist, und regelmäßig in der Seeschifffahrt verwendet wird.

2. Im Zweifelsfalle hat die zuständige Stelle jedes Landes nach Anhörung der beteiligten Berufsverbände der Reeder und der Seeleute zu entscheiden, ob bestimmte Personengruppen als Seeleute im Sinne dieses Übereinkommens anzusehen sind oder nicht.

3. Als „Arbeitsunfälle“ im Sinne dieses Übereinkommens gelten Unfälle von Seeleuten, die sich infolge oder bei ihrer Beschäftigung ereignen.

## Artikel 2

1. Die zuständige Stelle jedes Seeschiffahrtslandes hat durch die erforderlichen Maßnahmen dafür zu sorgen, daß Arbeitsunfälle in angemessener Weise gemeldet und untersucht und daß umfassende Statistiken über solche Unfälle geführt und ausgewertet werden.

2. Alle Arbeitsunfälle sind zu melden, wobei sich die Statistiken nicht auf tödliche Unfälle oder auf Unfälle des Schiffes beschränken dürfen.

3. Die Statistiken haben Aufschluß zu geben über die Zahl, die Art, die Ursachen und die Folgen von Arbeitsunfällen, wobei klar anzugeben ist, in welchem Schiffsteil — z. B. auf Deck, im Maschinenraum oder in Wirtschafts- und Speiseräumen — und an welchem Ort, z. B. auf See oder im Hafen, sich der Unfall ereignet hat.

4. Die zuständige Stelle hat eine Untersuchung über die Ursachen und Begleitumstände von Arbeitsunfällen, die Verluste an Menschenleben oder schwere Verletzungen zur Folge haben, sowie gegebenenfalls von anderen von der innerstaatlichen Gesetzgebung bezeichneten Unfällen durchzuführen.

## Artikel 3

Um eine feste Grundlage für die Verhütung von Unfällen zu schaffen, die auf die besonderen Berufsrisiken der seemannischen Arbeit zurückzuführen sind, sind Forschungen über die allgemeinen Unfalltendenzen und die an Hand der Statistiken erkennbaren Risiken durchzuführen.

## Artikel 4

1. Durch die Gesetzgebung, Sammlungen von Richtlinien für die Praxis oder andere geeignete Mittel sind Bestimmungen über die Verhütung von Arbeitsunfällen festzusetzen.

2. Diese Bestimmungen haben auf alle allgemeinen Arbeitsschutz-Bestimmungen zu verweisen, die gegebenenfalls für die Arbeit der Seeleute gelten, und Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen anzugeben, die nur bei der seemannischen Arbeit vorkommen.

3. Diese Bestimmungen haben insbesondere folgende Sachgebiete zu behandeln:

- a) allgemeine und grundlegende Vorschriften;
- b) bautechnische Merkmale des Schiffes;
- c) Maschinenanlagen;
- d) besondere Sicherheitsmaßnahmen an Deck und unter Deck;
- e) Lade- und Löschvorrichtungen;
- f) Feuerschutz und Feuerbekämpfung;
- g) Anker, Ketten und Trossen;
- h) gefährliche Fracht und Ballast;
- i) persönliche Schutzausrüstung für Seeleute.

## Artikel 5

1. Die in Artikel 4 erwähnten Arbeitsschutz-Bestimmungen haben klar anzugeben, daß die Reeder, die Seeleute und die anderen beteiligten Personen zu ihrer Einhaltung verpflichtet sind.

2. Im allgemeinen ist jede dem Reeder auferlegte Verpflichtung zur Bereitstellung von



Schutzausrüstung und anderen der Unfallverhütung dienenden Mitteln mit Bestimmungen zu verbinden, wonach die Seeleute verpflichtet sind, diese Ausrüstung und diese Mittel zu verwenden und sich an die einschlägigen Unfallverhütungsmaßnahmen zu halten.

#### Artikel 6

1. Durch geeignete Maßnahmen im Wege einer angemessenen Aufsicht oder sonstiger Mittel ist für die ordnungsgemäße Durchführung der in Artikel 4 erwähnten Bestimmungen zu sorgen.

2. Es sind zweckentsprechende Maßnahmen zu treffen, um die Einhaltung dieser Bestimmungen zu gewährleisten.

3. Durch alle erforderlichen Maßnahmen ist dafür zu sorgen, daß die Aufsichtsstellen sowie die für die Durchführung der in Artikel 4 erwähnten Bestimmungen verantwortlichen Stellen mit der seemännischen Arbeit und ihren Gepflogenheiten vertraut sind.

4. Zur Erleichterung der Durchführung sind die in Artikel 4 erwähnten Bestimmungen den Seeleuten im Wortlaut oder in zusammenfassender Form zur Kenntnis zu bringen, z. B. durch Anschlag an gut sichtbarer Stelle an Bord.

#### Artikel 7

Es sind Vorkehrungen zu treffen, um unter den Mitgliedern der Besatzung eine oder mehrere geeignete Personen oder einen geeigneten Ausschuß zu bestellen, die unter der Autorität des Kapitäns für die Unfallverhütung verantwortlich sind.

#### Artikel 8

1. Programme zur Verhütung von Arbeitsunfällen sind von der zuständigen Stelle in Zusammenarbeit mit den Berufsverbänden der Reeder und der Seeleute aufzustellen.

2. Die Durchführung dieser Programme ist so zu organisieren, daß die zuständige Stelle, die Reeder und die Seeleute oder deren Vertreter sowie andere geeignete Stellen daran aktiv teilnehmen können.

3. Insbesondere sind auf gesamtstaatlicher oder örtlicher Ebene paritätische Unfallverhütungsausschüsse oder besondere Arbeitsgruppen zu errichten, in denen die Berufsverbände der Reeder und der Seeleute vertreten sind.

#### Artikel 9

1. Die zuständige Stelle hat die Aufnahme eines Arbeitsschutz-Unterrichts in die Lehrpläne der Berufsausbildungsanstalten für alle Kategorien und Dienstgrade von Seeleuten zu fördern und, soweit dies nach den innerstaatlichen Verhält-

nissen angebracht ist, zu gewährleisten; dieser Unterricht hat einen Bestandteil des Unterrichts über die beruflichen Pflichten zu bilden.

2. Ferner sind alle zweckdienlichen und durchführbaren Maßnahmen zu treffen, um die Seeleute auf bestimmte Gefahren aufmerksam zu machen, z. B. durch amtliche Mitteilungen mit entsprechenden Weisungen.

#### Artikel 10

Die Mitglieder haben sich, nötigenfalls mit Unterstützung zwischenstaatlicher und anderer internationaler Organisationen, in Zusammenarbeit miteinander um die größtmögliche Vereinheitlichung aller anderen Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen zu bemühen.

#### Artikel 11

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

#### Artikel 12

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

2. Es tritt in Kraft zwölf Monate nachdem die Ratifikationen zweier Mitglieder durch den Generaldirektor eingetragen worden sind.

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

#### Artikel 13

1. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, kann es nach Ablauf von zehn Jahren, gerechnet von dem Tag, an dem es zum erstenmal in Kraft getreten ist, durch Anzeige an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes kündigen. Die Kündigung wird von diesem eingetragen. Ihre Wirkung tritt erst ein Jahr nach der Eintragung ein.

2. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat und innerhalb eines Jahres nach Ablauf des im vorigen Absatz genannten Zeitraumes von zehn Jahren von dem in diesem Artikel vorgesehenen Kündigungsrecht keinen Gebrauch macht, bleibt für einen weiteren Zeitraum von zehn Jahren gebunden. In der Folge kann es dieses Übereinkommen jeweils nach Ablauf eines Zeitraumes von zehn Jahren nach Maßgabe dieses Artikels kündigen.

#### Artikel 14

1. Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes gibt allen Mitgliedern der Inter-



nationalen Arbeitsorganisation Kenntnis von der Eintragung aller Ratifikationen und Kündigungen, die ihm von den Mitgliedern der Organisation mitgeteilt werden.

2. Der Generaldirektor wird die Mitglieder der Organisation, wenn er ihnen von der Eintragung der zweiten Ratifikation, die ihm mitgeteilt wird, Kenntnis gibt, auf den Zeitpunkt aufmerksam machen, in dem dieses Übereinkommen in Kraft tritt.

#### Artikel 15

Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes übermittelt dem Generalsekretär der Vereinten Nationen zwecks Eintragung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen vollständige Auskünfte über alle von ihm nach Maßgabe der vorausgehenden Artikel eingetragenen Ratifikationen und Kündigungen.

#### Artikel 16

Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes hat, sooft er es für nötig erachtet, der Allgemeinen Konferenz einen Bericht über die Durchführung dieses Übereinkommens zu erstatten und zu prüfen, ob die Frage seiner gänzlichen oder teilweisen Abänderung auf die Tagesordnung der Konferenz gesetzt werden soll.

#### Artikel 17

1. Nimmt die Konferenz ein neues Übereinkommen an, welches das vorliegende Übereinkommen ganz oder teilweise abändert, und sieht das neue Übereinkommen nichts anderes vor, so gelten folgende Bestimmungen:

- a) Die Ratifikation des neugefaßten Übereinkommens durch ein Mitglied schließt ohne weiteres die sofortige Kündigung des vorliegenden Übereinkommens in sich ohne Rücksicht auf Artikel 13, vorausgesetzt, daß das neugefaßte Übereinkommen in Kraft getreten ist.
- b) Vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des neugefaßten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

2. Indessen bleibt das vorliegende Übereinkommen nach Form und Inhalt jedenfalls in Kraft für die Mitglieder, die dieses, aber nicht das neugefaßte Übereinkommen ratifiziert haben.

#### Artikel 18

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

### INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

#### Empfehlung 137

#### EMPFEHLUNG BETREFFEND DIE BERUFLICHE AUSBILDUNG DER SEELEUTE

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 14. Oktober 1970 zu ihrer fünf- und fünfzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die berufliche Ausbildung der Seeleute, eine Frage, die den sechsten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form einer Empfehlung erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 28. Oktober 1970, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend die berufliche Ausbildung (Seeleute), 1970, bezeichnet wird.

#### I. GELTUNGSBEREICH

1. (1) Diese Empfehlung gilt für jede Ausbildung, die darauf abzielt, Personen für die

Arbeit an Bord eines in öffentlichem oder privatem Eigentum stehenden Seeschiffes vorzubereiten, das der gewerbsmäßigen Beförderung von Fracht oder von Fahrgästen, der Ausbildung oder der wissenschaftlichen Forschung dient. Die Frage, wann ein Schiff als Seeschiff zu gelten hat, ist je nach den innerstaatlichen Verhältnissen durch die innerstaatliche Gesetzgebung, Schiedssprüche oder Gesamtarbeitsverträge zu entscheiden.

(2) Diese Empfehlung gilt für die Ausbildung von Personen, die bei Arbeiten im Decks-, Maschinen-, Funk- oder Verpflegungsdienst oder in mehreren dieser Dienste eingesetzt werden sollen. Sie gilt nicht für Fischer.

#### II. ZIELE DER AUSBILDUNG

2. Die Politik in bezug auf die berufliche Ausbildung von Seeleuten sollte folgende grundlegende Ziele anstreben:

- a) die Leistungsfähigkeit der Seeschifffahrt und das berufliche Können und die Verwendbarkeit der Seeleute unter gebührender



Berücksichtigung ihrer Bildungsbedürfnisse und der wirtschaftlichen und sozialen Interessen des betreffenden Landes aufrechtzuerhalten und zu verbessern;

- b) die Unfallverhütungsnormen auf Handelsschiffen auf See und im Hafen aufrechtzuerhalten und zu verbessern, um die Unfallgefahren zu verringern;
- c) eine ausreichende Zahl geeigneter Personen zu veranlassen, sich für eine berufliche Laufbahn in der Handelsmarine zu entscheiden;
- d) sicherzustellen, daß allen Neueintretenden eine angemessene Grundausbildung an Land, soweit dies möglich ist, oder an Bord vermittelt wird;
- e) für Ausbildungs- und Umschulungseinrichtungen zu sorgen, die dem laufenden und vorausgeschätzten Bedarf der Seeschifffahrt an Seeleuten aller Kategorien und Dienstgrade entsprechen;
- f) für die erforderlichen Ausbildungseinrichtungen zu sorgen, damit technische Fortschritte im Bereich des Schiffsbetriebs, der Navigation und der Sicherheit auf See in die Praxis umgesetzt werden können;
- g) allen Seeleuten, die die erforderlichen Fähigkeiten besitzen, eine Ausbildung für den Erwerb höherer Qualifikationen und für den Aufstieg bis zu den höchsten Dienstgraden an Bord zu vermitteln und ihnen auf diese Weise zu helfen, ihre Leistungsfähigkeit, ihr Produktivitätspotential und die Freude an ihrer Arbeit zu erhöhen;
- h) Seeleuten der verschiedenen Kategorien und Dienstgrade eine geeignete praktische Ausbildung zu vermitteln;
- i) nach Möglichkeit zu gewährleisten, daß allen Ausgebildeten nach Abschluß ihrer Lehrgänge eine Beschäftigung vermittelt wird.

### III. INNERSTAATLICHE PLANUNG UND VERWALTUNG

#### A. Organisation und Koordination

3. In Ländern, die Schifffahrt treiben oder diese zu entwickeln beabsichtigen, sollten die zuständigen Stellen bei der Planung der innerstaatlichen Unterrichts- und Ausbildungspolitik sicherstellen, daß im Rahmen des allgemeinen Netzes von Ausbildungseinrichtungen ausreichende Vorkehrungen für die Ausbildung von Seeleuten getroffen werden, damit die in Absatz 2 dieser Empfehlung genannten Ziele erreicht werden.

4. Sofern die innerstaatlichen Verhältnisse die Entwicklung von Einrichtungen für die Ausbil-

dung von Seeleuten aller erforderlichen Kategorien und Dienstgrade nicht gestatten, sollte eine Zusammenarbeit mit anderen Ländern sowie mit internationalen Organisationen bei der Schaffung gemeinsamer Ausbildungsprogramme für diejenigen Seeleute in Erwägung gezogen werden, die im Rahmen der innerstaatlichen Programme nicht erfaßt werden können.

5. (1) Die Ausbildungsprogramme aller öffentlichen und privaten Einrichtungen, die sich mit der Ausbildung von Seeleuten befassen, sollten in jedem Land auf Grund geltender gesamtstaatlicher Normen koordiniert und ausgebaut werden.

(2) Diese Programme sollten in Zusammenarbeit mit den staatlichen Dienststellen, den Unterrichtsanstalten und anderen Stellen, die mit der beruflichen Ausbildung der Seeleute besonders vertraut sind, aufgestellt werden und sollten so konzipiert sein, daß sie den — in Beratung mit Berufsverbänden der Reeder und der Seeleute bestimmten — betrieblichen Erfordernissen der Seeschifffahrt entsprechen.

6. Die Stellen, denen die Aufstellung solcher Programme obliegt, sollten insbesondere

- a) enge Fühlung zwischen den Ausbildungsanstalten und allen Beteiligten aufrechterhalten, damit die Ausbildung den Erfordernissen der Seeschifffahrt entspricht;
- b) die Ausbildungsanstalten, mit denen sie sich befassen, regelmäßig aufsuchen und sich über die Programme in allen Einzelheiten auf dem laufenden halten;
- c) gewährleisten, daß Informationen über die verfügbaren Ausbildungsmöglichkeiten in allen beteiligten Kreisen verbreitet werden;
- d) an der Ausarbeitung und Durchführung praktischer Ausbildungsprogramme für die Seeschifffahrt mitarbeiten;
- e) bei der Aufstellung der in Absatz 11 vorgesehenen allgemeinen Ausbildungsnormen mitwirken;
- f) bei der Aufstellung entsprechender gesamtstaatlicher Normen für den Erwerb von Befähigungsnachweisen, wie sie für die verschiedenen Dienstgrade und Kategorien von Seeleuten erforderlich sind, mitzuwirken;
- g) eine direkte Zusammenarbeit zwischen den Ausbildungsanstalten und den für die Personalanwerbung und -einstellung Verantwortlichen fördern.

7. Die zuständigen Stellen und Organe sollten in Zusammenarbeit mit Berufsverbänden der Reeder und der Seeleute dafür sorgen, daß den mit der Berufs- und Arbeitsberatung befaßten Dienststellen, der öffentlichen Arbeitsmarktver-



waltung und den berufsbildenden und technischen Lehranstalten umfassende Informationen über die öffentlichen und privaten Ausbildungsprogramme für Seeleute und über die Bedingungen für den Zugang zu Seeschiffsberufen zur Verfügung stehen.

8. Die zuständigen Stellen und Organe sollten zu gewährleisten suchen, daß

- a) die Einrichtungen von Schiffswerften, Maschinenwerkstätten, der Hersteller von Ausrüstungen, Marineanlagen usw. nach Möglichkeit und wenn dies angebracht ist, zur Ausbildung von Offizieren und Mannschaftsmitgliedern verwendet werden;
- b) Regelungen getroffen werden, damit unter sonst gleichen Voraussetzungen bei der Einstellung die Personen bevorzugt werden, die eine geeignete und anerkannte Ausbildung erhalten haben.

9. (1) Die Ausbildungsprogramme sollten regelmäßig überprüft und entsprechend den sich ändernden Erfordernissen der Seeschifffahrt auf dem neuesten Stand gehalten werden.

(2) Bei der Überprüfung der Ausbildungsprogramme sollte das von der Internationalen Arbeitsorganisation und der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschifffahrts-Organisation gemeinsam ausgearbeitete und von beiden Organisationen angenommene Richtlinienokument, 1968, mit allen späteren Abänderungen oder Ergänzungen berücksichtigt werden, das die technischen Einzelheiten für die Fächer, die für die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See unmittelbar von Belang sind, näher festlegt.

#### B. Finanzierung

10. (1) Die Programme für die Ausbildung von Seeleuten sollten planmäßig organisiert sein; ihre Finanzierung sollte auf einer regelmäßigen und ausreichenden Grundlage erfolgen und auf den gegenwärtigen und vorausgeplanten Bedarf und Entwicklungsstand der Seeschifffahrt Bedacht nehmen.

(2) Wo dies angebracht ist, sollte die Regierung für Ausbildungsprogramme, die von örtlichen Behörden oder privaten Stellen durchgeführt werden, finanzielle Beiträge gewähren. Diese Beiträge können in Form von allgemeinen Zuschüssen, Bereitstellung von Grundstücken, Gebäuden oder Anschaffungsmaterial, wie z. B. Booten, Motoren, Navigations- und anderen Geräten, durch unentgeltliche Bereitstellung von Ausbildern, durch Zahlung von Ausbildungsbeihilfen oder Übernahme der Ausbildungsgebühren für die in Schulen, Internaten oder auf Schulschiffen ausgebildeten Personen geleistet werden.

(3) Den Seeleuten sollte nicht wegen mangelnder finanzieller Mittel oder Ausbildungsgelegenheiten die Möglichkeit versagt werden, bis zu den höchsten Dienstgraden an Bord aufzusteigen. Darum sollte Seeleuten die Möglichkeit geboten werden, ausreichende finanzielle Mittel zu erwerben oder zu erhalten, damit sie sich einer geeigneten Ausbildung unterziehen können.

(4) Die Ausbildung in öffentlichen Ausbildungsanstalten für Seeleute sollte den auszubildenden Personen nach Möglichkeit kostenlos gewährt werden.

(5) Macht die Einführung technischer Neuerungen eine Umschulung erforderlich, so sollte diese den beteiligten Seeleuten kostenlos gewährt werden. Während der Dauer dieser Umschulung sollten die Seeleute angemessene Beihilfen erhalten; Seeleute, die von einem Reeder zu solchen Umschulungskursen entsandt werden, sollten ihren vollen Grundlohn erhalten.

#### C. Ausbildungsnormen

11. Es sollten Ausbildungsnormen festgelegt werden, die mit den innerstaatlichen Voraussetzungen für den Erwerb der verschiedenen Befähigungsnachweise für Seeleute im Einklang stehen. Insbesondere sollte folgendes festgelegt werden:

- a) die Art der ärztlichen Untersuchungen, einschließlich Röntgenuntersuchung des Brustkorbs, Untersuchung auf Zuckerkrankheit, Prüfung des Hör- und Sehvermögens, denen sich die auszubildenden Personen bei Beginn der Ausbildung zu unterziehen haben; die Normen für diese Untersuchungen, insbesondere die Prüfung des Hör- und Sehvermögens, können je nach dem Schiffsdienst, in dem die betreffenden Personen zu arbeiten beabsichtigen, verschieden sein, sollten aber keinesfalls unter den Gesundheitsnormen liegen, denen bei Aufnahme einer Beschäftigung in der Seeschifffahrt entsprochen werden muß;
- b) der Grad der allgemeinen Schulbildung, der für die Zulassung zu den Lehrgängen gefordert wird, in denen eine mit dem Erwerb von Befähigungsnachweisen abschließende berufliche Ausbildung vermittelt wird;
- c) die in die Lehrpläne aufzunehmenden Fächer, wie Navigation, Seemannschaft, Funken, Elektronik, Maschinenkunde, Verpflegung und zwischenmenschliche Beziehungen;
- d) die Art der gegebenenfalls nach Abschluß der prüfungspflichtigen Lehrgänge abzulegenden Prüfungen;



- e) ein Verfahren, durch das die Behörden dafür sorgen, daß die Lehrkräfte an den Ausbildungsanstalten die nötige Erfahrung und Befähigung besitzen, einschließlich angemessener theoretischer und praktischer Kenntnisse in bezug auf die Entwicklung der Technik und des Schiffsbetriebs.

#### IV. AUSBILDUNGSPROGRAMME

12. Die verschiedenen Ausbildungsprogramme sollten praxisbezogen und auf die tatsächlich an Bord zu verrichtenden Arbeiten abgestellt sein. Sie sollten regelmäßig überprüft und auf den neuesten Stand gebracht werden, damit sie mit den technischen Entwicklungen Schritt halten. Sie sollten je nach Sachlage folgendes umfassen:

- a) Ausbildung in Navigation, Seemannschaft, Manövrieren, Signalisieren, Laden, Stauen, und Löschen von Frachten, Schiffspflege und andere mit dem Betrieb von Handelsschiffen zusammenhängende Gegenstände;
- b) Ausbildung in der Verwendung elektronischer und mechanischer Navigationshilfen, wie Funk- und Radaranlagen, Funkpeilanlagen und Kompaß;
- c) Theorie und Praxis der Rettungs- und Feuerlöschgeräte, Methoden des Überlebens auf See und andere Aspekte der Sicherheit des menschlichen Lebens auf See;
- d) Theorie und Praxis der Bedienung, Wartung und Reparatur der Antriebs- und Hilfsmaschinen, unter besonderer Berücksichtigung der auf den Schiffen des betreffenden Landes gebräuchlichen Ausrüstung, einschließlich elektronischer Anlagen;
- e) Ausbildung für angehende Stewards, Köche, Kellner und Küchenhelfer, unter Berücksichtigung etwaiger Verschiedenheiten in den Ausbildungserfordernissen für verschiedene Schiffstypen;
- f) Ausbildung in der Unfallverhütung an Bord, insbesondere in sicheren Arbeitsmethoden in allen Diensten, einschließlich der persönlichen Sicherheit, als Teil der Ausbildung in allen Berufsfächern, Ausbildung in Erster Hilfe, ärztlicher Betreuung und anderen damit zusammenhängenden Fragen sowie Gesundheitspflege und Leibesübungen, insbesondere Schwimmen; die Ausbildung für die ärztliche Betreuung, insbesondere die Spezialausbildung der mit der ärztlichen Betreuung an Bord betrauten Personen, sollte auf jeden Fall auf den Inhalt der von den zuständigen Stellen zusammengestellten medizinischen Richtlinien und auf die volle Nutzung des funktionsärztlichen Beratungsdienstes abgestellt sein;

- g) Unterricht in allgemeinbildenden Gegenständen, insbesondere für Jugendliche unter 18 Jahren;
- h) Unterweisung in den Grundbegriffen der Sozial- und Arbeitsgesetzgebung in Zusammenhang mit dem Betrieb von Handelsschiffen und den Arbeitsbeziehungen, Rechtsvorschriften betreffend Seeleute, Verkehrswirtschaft, Seeverversicherung, Seerecht usw.;
- i) Unterricht in Betriebsführungsmethoden, einschließlich Gegenständen wie innerbetriebliche Arbeitsbeziehungen und Arbeitsstudien.

13. Die Ausbildungsprogramme sollten u. a. darauf gerichtet sein, die auszubildenden Personen auf den Erwerb von Befähigungsnachweisen vorzubereiten, und sollten, wo dies angebracht ist, unmittelbar auf die gesamtstaatlichen Normen für Befähigungsnachweise bezogen sein. Sie sollten eine angemessene praktische Ausbildung umfassen und das Mindestalter und die Mindestberufserfahrung berücksichtigen, die von den zuständigen Stellen allenfalls in bezug auf die verschiedenen Grade der Befähigungsnachweise festgelegt worden sind. Auch andere auf gesamtstaatlicher Ebene anerkannte Zeugnisse sollten berücksichtigt werden.

14. Die Dauer der verschiedenen Ausbildungsprogramme sollte ausreichend sein, um es den auszubildenden Personen zu gestatten, den vermittelten Lehrstoff aufzunehmen, und sollte unter anderem nach folgenden Gesichtspunkten bestimmt werden:

- a) dem für den Seeschiffsberuf, für den der Lehrgang bestimmt ist, erforderlichen Ausbildungsgrad;
- b) der Allgemeinbildung und dem Lebensalter, die für die Teilnahme am Lehrgang erforderlich sind;
- c) der von den auszubildenden Personen bereits erworbenen praktischen Erfahrung.

#### V. ALLGEMEINE AUSBILDUNGSPROGRAMME FÜR SEELEUTE

15. Für Jugendliche ohne Erfahrung zur See sollten Einführungskurse, die sie mit dem Leben an Bord vertraut machen und ihnen sichere Arbeitsmethoden beibringen, oder, wo dies angebracht und durchführbar ist, vorberufliche Ausbildungslehrgänge vorgesehen werden, die sie in zweckentsprechender Weise auf die Aufgaben vorbereiten, die in der Regel dem Mannschaftsmitgliedern im Decks-, Maschinen- und Verpflegungsdienst zugewiesen werden, und die ihren Charakter festigen und ihnen Selbstzucht und Verantwortungssinn beibringen sollen.



16. Ferner sollten geeignete Lehrgänge oder ein Unterricht organisiert werden, um entsprechend begabten Jugendlichen die Möglichkeit zu bieten, sich auf den Erwerb der amtlichen Zeugnisse oder Befähigungsnachweise vorzubereiten, wie sie in der Handelsmarine ihres Landes sowohl für Offiziere wie für Mannschaftsmitglieder üblich sind.

17. Die auf den Erwerb höherer Qualifikationen und den beruflichen Aufstieg gerichtete Ausbildung sollte u. a. in Kurzlehrgängen in nautischen Schulen und technischen Lehranstalten und durch Fernkurse erfolgen, die besonders auf die Bedürfnisse bestimmter Kategorien von Offizieren und Mannschaftsmitgliedern und auf die von ihnen angestrebten Dienstgrade abgestellt sind.

#### VI. FORTBILDUNG

18. (1) Für geeignete Offiziere und Mannschaftsmitglieder sollten nach Bedarf Umschulungs-, Auffrischungs-, Einführungs- und Fortbildungskurse organisiert werden, damit sie ihr fachliches Können und Wissen verbessern und erweitern, mit den technischen Neuerungen, insbesondere in der Entwicklung der Automatisierung an Bord von Schiffen, Schritt halten und den durch neue Methoden des Schiffsbetriebs bedingten Erfordernissen gerecht werden können.

(2) Solche Kurse können z. B. dazu dienen, die allgemeinen Lehrgänge zu ergänzen und durch eine fortgeschrittene spezialisierte Ausbildung den Weg zum Aufstieg im Beruf zu eröffnen, sowie dazu, Personen mit entsprechender Eignung höhere Kenntnisse auf dem Gebiet der Elektronik zu vermitteln.

(3) Der Befähigung der Kapitäne und anderen Offiziere und der Mannschaftsmitglieder, neue Schiffstypen sicher zu navigieren und zu manövrieren, sollte besondere Beachtung geschenkt werden.

19. Sofern die Ausbildung dadurch erleichtert wird, sollten die Reeder die auf ihren Schiffen beschäftigten Seeleute, die die Eignung dafür besitzen, vom Dienst freistellen, damit sie geeignete Schulen an Land besuchen können, um ihre Fertigkeiten zu verbessern, sich mit neuen Techniken und Geräten vertraut zu machen und sich für den Aufstieg im Beruf zu qualifizieren. Personen, die an Bord eine Vorgesetztenfunktion ausüben, sollten eine solche Ausbildung aktiv fördern.

#### VII. AUSBILDUNGSMETHODEN

20. Für die Ausbildung sollten Methoden gewählt werden, die bei Berücksichtigung der Natur des Unterrichts, der beruflichen Erfahrung, der Allgemeinbildung und des Alters der auszubil-

denden Personen sowie der zur Verfügung stehenden Anschauungsmaterialien und Finanzmittel den besten Erfolg versprechen.

21. Die praktische Ausbildung, die eine aktive Mitarbeit der auszubildenden Personen erfordert, sollte ein wichtiger Bestandteil jedes Ausbildungsprogramms sein. Sie kann in der Weise erteilt werden, daß Seeleute Ausbildungszeiten auf See auf Handelsschiffen zurücklegen bzw. an Maschinenwerkstätten, Schiffswerften oder Büros von Schiffahrtsgesellschaften abgestellt werden.

22. Auf den von den Ausbildungsanstalten verwendeten Schulschiffen sollte ein praktischer Unterricht in Navigation, Seemannschaft, Bedienung und Wartung von Maschinen und in anderen nautischen Fächern sowie eine umfassende Erziehung zur Sicherheit an Bord erteilt werden.

23. In den Ausbildungsprogrammen sollte geeignetes Anschauungsmaterial, wie z. B. Simulatoren, Motoren, Schiffsmodelle, Ausrüstungsgegenstände, Rettungsgeräte, Navigationshilfen und Ladegeschirr, verwendet werden. Bei der Auswahl dieses Materials sollten Maschinen und Geräte in Betracht gezogen werden, die die auszubildenden Personen gegebenenfalls zu verwenden haben werden.

24. Filme und andere audiovisuelle Unterrichtsmittel sollten, wo dies angebracht ist, verwendet werden

- a) zur Ergänzung des Anschauungsmaterials, bei dessen Verwendung sich die auszubildenden Personen selbst betätigen, aber nicht als Ersatz für dieses Material;
- b) als Ausbildungsbehelfe in besonderen Lehrfächern, zum Beispiel im Fremdsprachenunterricht.

25. Der im Rahmen eines Ausbildungslehrgangs erteilte theoretische und allgemeinbildende Unterricht sollte auf die theoretischen und praktischen Kenntnisse, deren die Seeleute bedürfen, bezogen sein.

#### VIII. INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

26. Die einzelnen Länder sollten bei der Förderung der beruflichen Ausbildung der Seeleute zusammenarbeiten; in manchen Fällen könnte eine Zusammenarbeit auf regionaler Grundlage besonders wertvoll sein.

27. Hierbei könnten sie in Zusammenarbeit mit der Internationalen Arbeitsorganisation und anderen internationalen Institutionen, insbesondere mit der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation, oder mit anderen Ländern

- a) Lehrkräfte anwerben und ausbilden;



- b) Ausbildungseinrichtungen für Offiziere und Mannschaftsmitglieder errichten und verbessern;
- c) nötigenfalls zusammen mit anderen Ländern gemeinsame Ausbildungseinrichtungen errichten;
- d) Ausbildungseinrichtungen für hierzu ausgewählte auszubildende Personen oder angehende Ausbilder aus anderen Ländern zur Verfügung stellen oder angehende Ausbilder in andere Länder schicken;
- e) einen internationalen Austausch von Personal, Informationen und Lehrmitteln so-

wie internationale Seminare und Arbeitsgruppen organisieren;

- f) den Seeschiffahrtsschulen anderer Länder befähigte und erfahrene Ausbilder zur Verfügung stellen.

#### IX. AUSWIRKUNG AUF FRÜHERE EMPFEHLUNGEN

28. Diese Empfehlung tritt an die Stelle der Empfehlung betreffend die berufliche Ausbildung (Schiffsleute), 1946.

### INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

#### Empfehlung 138

#### EMPFEHLUNG BETREFFEND DIE SOZIALE BETREUUNG DER SEELEUTE AUF SEE UND IM HAFEN

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 14. Oktober 1970 zu ihrer fünf- und fünfzigsten Tagung zusammengetreten ist,

nimmt Kenntnis von den Bestimmungen der Empfehlung betreffend die Aufenthaltsverhältnisse der Schiffsleute in den Häfen, 1936,

ist sich bewußt, daß es unbedingt notwendig ist, Sozialeinrichtungen für Seeleute sowohl in den Häfen wie auch an Bord bereitzustellen, und insbesondere — angesichts der sich ändernden Eigenart der Seeschifffahrt — solche Einrichtungen in den Häfen ständig auszubauen, und daß derartigen Einrichtungen auch an Bord wachsende Bedeutung zukommt,

hält es für wichtig, daß die Rolle der amtlichen Organe der sozialen Betreuung sowie der freiwilligen Organisationen auf diesem Gebiet anerkannt und ihre sachkundige Hilfe in Anspruch genommen wird,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Aufenthaltsverhältnisse der Seeleute auf See und im Hafen, eine Frage, die den siebenten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form einer Empfehlung erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 29. Oktober 1970, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend die soziale Betreuung der Seeleute, 1970, bezeichnet wird.

#### I. ORGANISATION UND FINANZIERUNG DER SOZIALARBEIT

1. Sozialprogramme sollten systematisch organisiert und auf angemessener, regelmäßiger Grundlage finanziert werden.

2. Sozialdienste sollten häufig überprüft werden, um sicherzustellen, daß sie mit den Bedürfnissen der Seeleute Schritt halten, wenn diese sich infolge technischer, betrieblicher und sonstiger Entwicklungen in der Seeschifffahrt ändern.

3. Auf gesamtstaatlicher oder regionaler Ebene oder in den Häfen sollten Sozialbeiräte bestehen, in denen die maßgebenden Berufsverbände der Reeder und der Seeleute, die zuständigen Stellen und, wo dies angebracht und erwünscht ist, die beteiligten freiwilligen Organisationen und Organe der sozialen Betreuung vertreten sein sollten.

4. Zu den Aufgaben dieser Beiräte sollte es gehören, den Bedarf an Sozialeinrichtungen in dem Gebiet, für das sie zuständig sind, zu prüfen und unterstützend und koordinierend mitzuwirken.

5. Die Konsuln und die örtlichen Vertreter ausländischer Sozialorganisationen sollten, soweit angebracht, mit den regionalen und in den Häfen tätigen Sozialbeiräten zusammenarbeiten.

6. Es sollten Maßnahmen getroffen werden, um zu gewährleisten, daß je nach Notwendigkeit in den Sozialeinrichtungen für Seeleute neben freiwilligen Mitarbeitern fachkundiges Personal vollzeitig beschäftigt wird.

7. Müssen für zahlreiche Seeleute verschiedener Staatsangehörigkeit Einrichtungen wie Hotels,



Klubs und Sportanlagen in einem bestimmten Hafen bereitgestellt werden, so sollten die zuständigen amtlichen und sonstigen Stellen der Herkunftsländer der Seeleute und der Flaggenstaaten mit den zuständigen amtlichen und sonstigen Stellen des Landes, in dem der Hafen liegt, beratend zusammenarbeiten, um ihre Mittel zusammenzulegen und unnötige Doppelarbeit zu vermeiden.

8. Zur besseren Organisation der sozialen Betreuung und der Freizeittätigkeiten sowie zur Förderung der Verwendung von Freizeitmaterial an Bord sollten die Ausbildungslehrgänge für Offiziere und Mannschaftsmitglieder einen Unterricht über die Organisation der sozialen Betreuung an Bord umfassen. Es sollte die Möglichkeit erwogen werden, Handelsschiffen in regelmäßigen Zeitabständen einen hierfür eigens ausgebildeten Offizier zuzuteilen.

## II. UNTERKUNFT IN DEN HÄFEN

9. In allen für die internationale Seeschifffahrt wichtigen Häfen sollten je nach Bedarf Seemannshotels oder -heime geführt werden. Sie sollten wie ein Hotel guter Klasse eingerichtet sein und nach Möglichkeit in einer ansprechenden Umgebung und nicht in unmittelbarer Nähe der Hafenanlagen gelegen sein.

10. Diese Unterkünfte sollten Seeleuten jeder Staatsangehörigkeit, ungeachtet der Hautfarbe, der Rasse und des Glaubensbekenntnisses, offenstehen. Unbeschadet dieses Grundsatzes kann sich in bestimmten Häfen die Notwendigkeit ergeben, mehrerlei verschiedenartige Einrichtungen bereitzustellen, die zwar den gleichen Normen entsprechen, aber den Gebräuchen und Bedürfnissen verschiedener Gruppen von Seeleuten angepaßt sind.

11. Falls dies notwendig und möglich ist, sollten Vorkehrungen für die Unterbringung der Familien von Seeleuten in Seemannshotels und -heimen getroffen werden.

12. Die Preise für Unterkunft und Verpflegung in Seemannshotels und -heimen sollten auf einem angemessenen Stand gehalten werden.

13. Seemannshotels und -heime sollten auf der gleichen Grundlage wie andere vergleichbare Einrichtungen in geeigneter Weise überprüft werden.

## III. ALLGEMEINE MASSNAHMEN FÜR DIE SOZIALE BETREUUNG IN DEN HÄFEN UND AN BORD

14. Die Regierungen sollten Maßnahmen treffen, um den freien Verkehr von Freizeitmaterial, wie Filme, Bücher, Zeitungen und Sportgeräte, für Seeleute an Bord oder in Sozial-

zentren an Land zwischen Schiffen, Ausgabezentralen und Sozialeinrichtungen zu fördern und von Einschränkungen zu befreien.

15. Es sollte alles getan werden, um sicherzustellen, daß die Post der Seeleute möglichst verläßlich und rasch zugestellt wird. Ferner sollte angestrebt werden, daß Seeleute kein Nachporto zu zahlen haben, wenn ihre Post aus Gründen, die sich ihrem Einfluß entziehen, umadressiert werden muß.

16. Den Seeleuten sollten bei Bedarf zu jeder vertretbaren Zeit angemessene Beförderungsmittel zu mäßigen Preisen zur Verfügung stehen, damit sie vom Hafenbereich ins Stadtzentrum fahren können.

17. Die Verantwortlichen sollten sich bemühen, nach der Ankunft des Schiffes im Hafen den Offizieren und Mannschaftsmitgliedern so rasch als möglich Landgang zu ermöglichen.

18. Damit die Seeleute unter Berücksichtigung ihrer besonderen Beschäftigungsbedingungen ihre Familienbindungen aufrechterhalten können, sollte die Gewährung von Heimaturlaub in angemessenen Zeitabständen gefördert werden.

19. Sofern es möglich und vertretbar ist, sollten vorbehaltlich etwaiger innerstaatlicher oder internationaler Rechtsvorschriften Maßnahmen getroffen werden, um zu gewährleisten, daß Offiziere und Mannschaftsmitglieder rasch die Erlaubnis erhalten, bei Hafenaufenthalten ihre Ehefrauen, Verwandten und Freunde an Bord zu empfangen.

20. Sofern dies durchführbar und vertretbar ist, sollte die Möglichkeit geprüft werden, den Ehefrauen der Seeleute zu gestatten, ihre Ehgatten gelegentlich auf Fahrten zu begleiten. Die an Bord mitreisenden Ehefrauen sollten gegen Unfall und Krankheit ausreichend versichert sein; der Reeder sollte den Seeleuten beim Abschluß einer solchen Versicherung in jeder Weise behilflich sein.

21. Soweit dies möglich und angebracht ist und nicht mit nationalen, religiösen oder sozialen Gepflogenheiten in Widerspruch steht, sollte die Einrichtung von Schiffskantinen für Offiziere und Mannschaftsmitglieder in Erwägung gezogen werden.

22. Soweit dies möglich ist, sollte in Erwägung gezogen werden, an Bord Möglichkeiten zur Vorführung von Filmen, zum Empfang von Fernsehprogrammen, zum Basteln und Lesen zu schaffen.

## IV. ERHOLUNGSEINRICHTUNGEN IN DEN HÄFEN UND AN BORD

23. In allen für die internationale Seeschifffahrt wichtigen Häfen, in denen ein entsprechender



Bedarf besteht, sollten Versammlungs- und Erholungsräume für Seeleute jeder Staatsangehörigkeit eingerichtet oder ausgebaut werden.

24. Gesunde Freizeitbeschäftigungen für Seeleute an Land und an Bord, wie Turnen, Sport, Spiel und Betreiben eines Hobbys sowie Ausflüge zum Besuch von Sehenswürdigkeiten, sollten gefördert und von den Seeleuten selbst und für sie, gegebenenfalls mit Unterstützung der Organe der sozialen Betreuung in den Häfen, organisiert werden. Wo dies möglich ist, sollten Schwimmgelegenheiten an Bord zur Verfügung gestellt werden.

25. Alle Seeleute, die einen Hafen besuchen, sollten, soweit dies durchführbar und möglich ist, Gelegenheit zu sportlicher Betätigung und Erholung im Freien erhalten; hiezu sollten geeignete Einrichtungen bereitgestellt werden, z. B. indem Sportplätze für Seeleute angelegt werden oder ihnen Zugang zu vorhandenen Sportplätzen gewährt wird.

26. Die zuständigen Stellen verschiedener Länder, die Berufsverbände der Reeder und der Seeleute, die Sozialorganisationen und die Schiffs-kapitäne sollten bei der Veranstaltung von internationalen Sportwettkämpfen für Seeleute, z. B. Rettungsbootrennen, Leichtathletikwettkämpfen und Fußballspielen, zusammenarbeiten.

## V. INFORMATIONS- UND BILDUNGSEINRICHTUNGEN IN DEN HAFEN UND AN BORD

27. Zweckentsprechende Programme zur beruflichen Ausbildung von Seeleuten sollten einen Unterricht und Informationen über Fragen umfassen, die das persönliche Wohl der Seeleute einschließlich allgemeiner Gesundheitsgefahren betreffen.

28. Die Seeleute sollten über die öffentlichen Einrichtungen in Anlegehäfen — insbesondere Verkehrsmittel, Sozial- und Bildungseinrichtungen und Andachtsstätten — und über eigens für Seeleute geschaffene Einrichtungen informiert werden. Dies könnte in Form einer in mehreren Sprachen gedruckten Broschüre geschehen, die auch einen Stadt- und Hafenplan enthält.

29. Interessante und kulturell bereichernde Freizeitbeschäftigungen an Bord sollten dadurch gefördert werden, daß den Seeleuten geeignete Lektüre zur Verfügung gestellt und ihnen geholfen wird, ihren üblichen Zerstreuungen und Hobbys nachzugehen.

30. Fernkurse über verschiedene Sachgebiete, die für Seeleute von Interesse sind, sollten zur Verfügung stehen; ferner sollten die einzelnen Schiffe, sofern dies angebracht ist, mit weiteren Unterrichtshilfen wie Filmvorführgeräten, Filmarchiven und einem Tonbandgerät ausgestattet werden.

## INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

### Empfehlung 139

#### EMPFEHLUNG BETREFFEND BESCHÄFTIGUNGSPROBLEME, DIE SICH AUS DER TECHNISCHEN ENTWICKLUNG AN BORD ERGEBEN

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 14. Oktober 1970 zu ihrer fünf- und fünfzigsten Tagung zusammengetreten ist,

ist der Ansicht, daß in Zeiten immer rascher aufeinander folgender Änderungen im Betrieb von Handelsschiffen, sowohl was die technischen und organisatorischen Methoden als auch was die wirtschaftlichen Aspekte dieses Betriebs betrifft, den sich aus solchen Änderungen möglicherweise ergebenden Beschäftigungsproblemen besondere Beachtung geschenkt werden muß, um die Lage der Seeleute zu sichern und zu verbessern, die Seeschifffahrt mit einer ausreichenden Zahl geeigneter Arbeitskräfte zu versorgen und ganz allgemein sicherzustellen, daß alle Be-

teiligten aus dem technischen Fortschritt den größten Nutzen ziehen;

ist der Ansicht, daß bei der Aufstellung und Durchführung innerstaatlicher und regionaler Arbeitskraftpläne im Rahmen des Weltbeschäftigungsprogramms der Internationalen Arbeitsorganisation der sich ändernde Arbeitskräftebedarf der Seeschifffahrt gebührend berücksichtigt werden sollte;

verweist darauf, daß die Internationale Arbeitsorganisation technische Zusammenarbeit für Zwecke der Arbeitskraftplanung und -erschließung in der Seeschifffahrt anbieten kann, insbesondere für die Einführung und Anpassung von Ausbildungsprogrammen, die den Erfordernissen moderner Handelsschiffe entsprechen;

nimmt Kenntnis von den Bestimmungen bestehender internationaler Arbeitsübereinkommen und Empfehlungen, die von Be-



deutung für die sich aus der technischen Entwicklung ergebenden Beschäftigungsprobleme sein können, insbesondere denjenigen des Übereinkommens über Arbeitsvermittlung für Schiffsleute, 1920, des Übereinkommens über Altersrenten der Schiffsleute, 1946, des Übereinkommens und der Empfehlung über die Arbeitsmarktverwaltung, 1948, der Empfehlung betreffend die Beendigung des Arbeitsverhältnisses, 1963, und des Übereinkommens und der Empfehlung über die Beschäftigungspolitik, 1964;

hält es für wichtig, ein Aktionsprogramm anzunehmen, das ausdrücklich dazu bestimmt ist, den Erfordernissen der Seeschifffahrt nachzukommen;

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend Probleme, die sich aus der technischen Entwicklung und der Modernisierung an Bord ergeben, eine Frage, die den vierten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form einer Empfehlung erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 29. Oktober 1970, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend die Beschäftigung von Seeleuten (technische Entwicklung), 1970, bezeichnet wird.

#### I. ARBEITSKRAFTPLANUNG

1. Jedes Seeschifffahrt treibende Mitglied sollte die Aufstellung gesamtstaatlicher Arbeitskraftpläne für diesen Wirtschaftszweig im Rahmen seiner innerstaatlichen Beschäftigungspolitik sicherstellen.

2. Bei der Aufstellung solcher Arbeitskraftpläne sollten berücksichtigt werden:

- a) Schlußfolgerungen aus periodischen Untersuchungen über die Größe des Arbeitskräftebestandes der Seeschifffahrt, über Art und Umfang der Beschäftigung, über die Verteilung der Arbeitskräfte, insbesondere nach Alter und Berufsgruppen, und über die voraussichtlichen Entwicklungstendenzen in diesen Bereichen;
- b) Untersuchungen über Tendenzen der Entwicklung neuer Techniken in der Seeschifffahrt im In- und Ausland, insbesondere im Zusammenhang mit strukturellen Änderungen in Form von
  - i) technischen und organisatorischen Änderungen in den Methoden des Schiffsbetriebs und
  - ii) Änderungen der Bemannungsordnung und der Berufsbilder an Bord verschiedener Schiffstypen;

c) auf den vorerwähnten Untersuchungen beruhende Vorausschätzungen des Bedarfs an Seeleuten verschiedener Kategorien und Dienstgrade zu verschiedenen Zeitpunkten in der Zukunft.

3. Diese Arbeitskraftpläne sollten so beschaffen sein, daß die Reeder und die Seeleute sowie die Allgemeinheit aus dem technischen Fortschritt den größten Nutzen ziehen und die Seeleute, deren Beschäftigung davon betroffen wird, vor Härten geschützt werden.

4. (1) Sofern sie die Arbeitskraftpläne nicht selbst aufstellen, sollten die Vertreter der Berufsverbände der Reeder und der Seeleute im Zusammenhang mit ihrer Aufstellung und späteren Abänderungen angehört und zur Mitarbeit und Beteiligung an der praktischen Durchführung der Pläne herangezogen werden.

(2) Zwischen den Reedern und den Seeleuten und ihren verschiedenen Verbänden sollten regelmäßige Beratungen über Beschäftigungsprobleme im Zusammenhang mit dem technischen Wandel stattfinden.

#### II. ANWERBUNG UND ARBEITSVERMITTLUNG

5. Die Anwerbung von Arbeitskräften für die Seeschifffahrt sollte den bestehenden Arbeitskraftplänen und den darin enthaltenen Vorausschätzungen Rechnung tragen.

6. (1) Die Mobilität der Arbeitskräfte in der Seeschifffahrt sollte durch eine wirksam funktionierende Arbeitsmarktverwaltung gefördert werden.

(2) Ist die Arbeitsvermittlung der Seeleute Aufgabe besonderer Heuerstellen, die auch für die Vermittlung von Seeleuten auf Arbeitsplätze an Land zuständig sind, so sollte die Vermittlung solcher Arbeitsplätze durch eine enge Zusammenarbeit zwischen diesen Stellen und der allgemeinen öffentlichen Arbeitsmarktverwaltung erleichtert werden.

7. (1) Die Verantwortlichen sollten unter Berücksichtigung des natürlichen Personalabgangs zweckentsprechende Maßnahmen treffen, um die Auswirkungen jeder erheblichen Verminderung der Beschäftigtenzahl in der Seeschifffahrt soweit wie möglich abzuwenden oder abzuschwächen, beispielsweise durch ein differenziertes Angebot von Beschäftigungsmöglichkeiten auf so vielen Schiffstypen wie die Umstände es gestatten und gegebenenfalls durch Umschulung.

(2) Die Auswahl der von einer Personalverminderung betroffenen Seeleute sollte nach vereinbarten Kriterien und auf einer Grundlage erfolgen, die den besonderen Verhältnissen in der Seeschifffahrt entsprechen.



8. Zur Unterrichtung von Seeleuten und Personen, die sich für den Seemannsberuf interessieren, sollten die neuesten Informationen über die Art der technischen Veränderungen an Bord zur Verfügung gestellt werden.

### III. AUSBILDUNG UND UMSCHULUNG

9. Machen technische Veränderungen eine Prüfung der Notwendigkeit erforderlich, Seeleute auszubilden und ihnen bei der Anpassung an diese Veränderungen zu helfen, so sollten die Bestimmungen der Empfehlung betreffend die berufliche Ausbildung (Seeleute), 1970, berücksichtigt werden.

10. Führen technische Entwicklungen zu Änderungen der Aufgaben und Befähigungen, deren Folgen die Seeleute voraussichtlich zu spüren bekommen, so sollte die Grundausbildung der Beteiligten, einschließlich der Inhaber von Befähigungsnachweisen, überprüft werden, um diesen Änderungen Rechnung zu tragen und sicherzustellen, daß die Seeleute für die Aufgaben, die sie zu erfüllen haben werden, eine angemessene Ausbildung erhalten.

11. Wo die Art der technischen Entwicklungen dies erfordert, sollte die Möglichkeit erwogen werden, Seeleute umzuschulen, damit sie die ihnen durch diese Entwicklungen gebotenen Gelegenheiten in vollem Maße nutzen können.

12. Beratungen mit den Berufsverbänden der Reeder und der Seeleute sowie zwischen diesen Verbänden sollten immer dann stattfinden, wenn technische Entwicklungen voraussichtlich Änderungen der Bemannungsordnung oder der Anforderungen bezüglich der Befähigungsnachweise oder bedeutsame Änderungen der Pflichten und Aufgaben verschiedener Kategorien von Seeleuten zur Folge haben werden.

13. Änderungen der Pflichten und Aufgaben der verschiedenen Kategorien von Seeleuten sollten den Beteiligten deutlich erklärt und rechtzeitig vorher angekündigt werden.

### IV. REGELMÄSSIGKEIT DER BESCHÄFTIGUNG UND DES EINKOMMENS

14. (1) Es sollten Programme in Erwägung gezogen werden, die den Seeleuten eine regel-

mäßige Beschäftigung und ein regelmäßiges Einkommen verschaffen und die Bemannung der Schiffe mit geeigneten Arbeitskräften sichern.

(2) Solche Programme könnten z. B. den Abschluß von Dauerheuerverträgen bei einer Reederei oder im Seeschiffahrtsgewerbe für Seeleute mit entsprechenden Befähigungen vorsehen.

15. Ferner sollten Vorkehrungen zu dem Zweck in Erwägung gezogen werden, Seeleuten im Rahmen des staatlichen Systems der Sozialen Sicherheit oder in anderer geeigneter Form bei Arbeitslosigkeit Leistungen zu gewähren.

16. (1) Es sollten Anstrengungen unternommen werden, um den Bedürfnissen von Seeleuten, insbesondere älteren Personen, gerecht zu werden, denen die Anpassung an technische Veränderungen besondere Schwierigkeiten bereitet.

(2) Unter den in Frage kommenden Maßnahmen sollten die folgenden in Erwägung gezogen werden:

- a) Umschulung dieser Seeleute für andere Wirtschaftszweige im Rahmen der bestehenden staatlichen und anderen Programme;
- b) Gewährung angemessener Leistungen für Seeleute, die vor Erreichung der üblichen Altersgrenze aus der Seeschiffahrt ausscheiden müssen, im Rahmen von Systemen der Sozialen Sicherheit oder anderen Programmen.

### V. INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

17. Um diejenigen auf ausländischen Schiffen beschäftigten Seeleute, die voraussichtlich von technischen Veränderungen an Bord betroffen werden, vor Härten zu schützen, sollten die beteiligten Regierungen und Berufsverbände der Reeder und der Seeleute frühzeitig Beratungen pflegen und miteinander zusammenarbeiten, um

- a) das Angebot an solchen Seeleuten allmählich dem sich ändernden Bedarf in den Ländern, auf deren Schiffen sie beschäftigt sind, anzupassen;
- b) die Auswirkungen der Freisetzungen durch die gemeinsame Anwendung der einschlägigen Bestimmungen dieser Empfehlung auf ein Mindestmaß herabzusetzen.



## INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

Empfehlung 140

## EMPFEHLUNG BETREFFEND DIE KLIMATISIERUNG DER QUARTIERRÄUME DER BESATZUNG UND EINIGER ANDERER RÄUME AN BORD VON SCHIFFEN

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 14. Oktober 1970 zu ihrer fünf- und fünfzigsten Tagung zusammengetreten ist,

stellt fest, daß das Übereinkommen über die Quarterräume der Schiffsbesatzungen (Neufassung), 1949, Mindestnormen für die Quarterräume der Schiffsbesatzungen an Bord aufstellt,

ist der Ansicht, daß angesichts des raschen Wandels in der Bau- und Betriebsart moderner Schiffe weitere Verbesserungen der Quarterräume der Schiffsbesatzungen möglich sind,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Quarterräume der Schiffsbesatzungen, eine Frage, die den zweiten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form einer Empfehlung erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 30. Oktober 1970, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend die Quarterräume der Schiffsbesatzungen (Klimatisierung), 1970, bezeichnet wird.

1. (1) Auf allen Schiffen von 1000 Bruttoregistertonnen oder mehr, die nach der Annahme dieser Empfehlung gebaut werden, mit Ausnahme derer, die regelmäßig Gebiete befahren, in denen

dies auf Grund des gemäßigten Klimas nicht erforderlich ist, sollten die Quarterräume der Schiffsbesatzungen mit Klimaanlage ausgestattet sein.

(2) Nach Möglichkeit sollten auf solchen Schiffen auch der Funkraum und gegebenenfalls der Raum, in dem sich der Maschinenleitstand befindet, klimatisiert sein.

2. Die zuständige Stelle sollte

a) die Möglichkeit prüfen, Klimaanlage auf Schiffen mit weniger als 1000 Tonnen, die nach der Annahme dieser Empfehlung gebaut werden, einbauen zu lassen;

b) die Möglichkeit in Erwägung ziehen, auf schon vorhandenen Schiffen alle oder einige Quarterräume der Besatzung zu klimatisieren, indem die mechanischen Lüftungsanlagen auf Vollklimatisierung umgebaut werden, sobald größere bauliche Änderungen der Quarterräume vorgenommen werden.

3. Die Klimaanlage sollte, gleichviel ob es sich um ein zentralisiertes oder ein aus einzelnen Einheiten bestehendes System handelt, so konstruiert sein, daß

a) im Vergleich zu den Außenluftbedingungen eine befriedigende Temperatur und relative Luftfeuchtigkeit aufrechterhalten und eine ausreichende Lüfterneuerung in allen klimatisierten Räumen gewährleistet wird;

b) sie den Besonderheiten des Schiffsbetriebs auf See Rechnung trägt und keine störenden Geräusche oder Vibrationen verursacht.

## INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

Empfehlung 141

## EMPFEHLUNG BETREFFEND DIE BEKÄMPFUNG GESUNDHEITSSCHÄDLICHEN LÄRMS IN DEN QUARTIER- UND ARBEITSRÄUMEN AN BORD VON SCHIFFEN

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 14. Oktober 1970 zu ihrer fünf- und fünfzigsten Tagung zusammengetreten ist,

stellt fest, daß das Übereinkommen über die Quarterräume der Schiffsbesatzungen (Neufassung), 1949, Mindestnormen für die Quarterräume der Schiffsbesatzungen aufstellt,

ist der Ansicht, daß angesichts des raschen Wandels in der Bau- und Betriebsart moderner Schiffe weitere Verbesserungen der Quarterräume der Schiffsbesatzungen möglich sind,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Quarterräume der



Schiffsbesatzungen, eine Frage, die den zweiten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form einer Empfehlung erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 30. Oktober 1970, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend die Quartierreäume der Schiffsbesatzungen (Lärmbekämpfung), 1970, bezeichnet wird.

1. (1) Die zuständige Stelle in jedem Seeschiffahrtsland sollte gemeinsam mit den zuständigen internationalen Stellen und mit Vertretern von Berufsverbänden der Reeder und der Seeleute die Ergebnisse der Forschungen über das Problem des Lärms an Bord von Schiffen prüfen, um Daten zu ermitteln und zusammenzustellen, die als Grundlage für die baldige Aufstellung maßgebender Kriterien und Normen dienen können, so daß innerstaatliche Vorschriften zu dem Zweck erlassen werden können, die Seeleute soweit nötig vor den schädlichen Auswirkungen des Lärms zu schützen.

(2) Diese Forschungen sollten sich beziehen

- a) auf die Auswirkungen übermäßigen Lärms auf das Gehör, die Gesundheit und das Wohlbefinden der Seeleute;

- b) auf die Maßnahmen, die vorgeschrieben werden sollten, um den Lärm an Bord von Schiffen zu dämpfen und/oder das Gehör der Seeleute zu schützen.

2. Die zuständige Stelle in jedem Seeschiffahrtsland sollte auf Grund dieser Forschungen, sobald dies in vertretbarem Maße möglich ist, Bestimmungen für die Dämpfung übermäßigen und schädlichen Lärms an Bord von Schiffen und den Schutz der Seeleute vor solchem Lärm erlassen.

3. Die Maßnahmen, die auf Grund der Forschungen in Erwägung zu ziehen wären, könnten die folgenden umfassen:

- a) Aufklärung der Seeleute über die Gefahren für das Gehör und die Gesundheit, die sich bei langdauernder Einwirkung starken Lärms ergeben, und über die richtige Verwendung von Lärmschutzmitteln;

- b) Ausgabe von durch die zuständige Stelle genehmigten Gehörschutzmitteln oder Ohrenschützern an die Seeleute im Maschinenraum, wenn dies nötig ist;

- c) Dämpfung des Lärms in den Schlafräumen, Meßräumen, Erholungsräumen und anderen Quartierreäumen durch

- i) die Anordnung solcher Räume in möglichst großer Entfernung vom Maschinenraum, Ruderhaus, von den Ladewinden, den Lüftungs-, Heizungs- und Klimaanlageanlagen und anderen lärmerzeugenden Maschinen und Geräten;

- ii) die Verwendung von Schallabdichtungen und anderen geeigneten schallschluckenden Materialien beim Bau und bei der Verkleidung der Schotten, Plafonds und Decks in den Lärmquellen aufweisenden Räumen, sowie von selbstschließenden schalldichten Türen im Maschinenraum;

- d) die Senkung und Kontrolle des Lärmpegels im Maschinenraum und anderen Räumen, in denen sich Maschinen befinden, durch

- i) Bereitstellung schalldichter Leitstände für das Maschinenraumpersonal, soweit dies durchführbar ist;

- ii) Isolierung der Arbeitsräume, wie z. B. der Maschinenwerkstatt, vom allgemeinen Maschinenraumlärm, soweit dies durchführbar ist;

- iii) Maßnahmen zur Verringerung des Betriebslärms der Maschinen.

## INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

### Empfehlung 142

#### EMPFEHLUNG BETREFFEND DEN SCHUTZ DER SEELEUTE GEGEN ARBEITSUNFÄLLE

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 14. Oktober 1970 zu ihrer fünfundfünfzigsten Tagung zusammengetreten ist, ist der Ansicht, daß in einer Anzahl von Ländern zwar viel zur Verringerung der Arbeitsunfälle von Seeleuten getan wird, daß aber eine weitere Erforschung dieser

Unfälle und weitere Maßnahmen zu ihrer Verhütung nötig sind und daher internationale Normen angenommen werden sollten, die ein entsprechendes Aktionsprogramm für die Seeschifffahrt darstellen,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Unfallverhütung an Bord von Schiffen, auf See und im Hafen, eine Frage, die den fünften Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und



dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form einer Empfehlung zur Ergänzung des Übereinkommens über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, erhalten sollen.

Die Konferenz stellt fest, daß die nachstehenden Normen unter Mitwirkung der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation ausgearbeitet wurden und daß beabsichtigt ist, bei der Förderung und Sicherung der Durchführung dieser Normen mit dieser Organisation fortlaufend zusammenzuarbeiten.

Die Konferenz nimmt heute, am 30. Oktober 1970, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, bezeichnet wird.

1. Im Sinne dieser Empfehlung

- a) gilt als „Seemann“ jede Person, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes beschäftigt ist, sofern das Schiff kein Kriegsschiff ist und regelmäßig in der Seeschifffahrt verwendet wird;
- b) gelten als „Arbeitsunfälle“ Unfälle von Seeleuten, die sich infolge oder bei ihrer Beschäftigung ereignen.

2. Bei der Durchführung von Artikel 2 Absatz 3 des Übereinkommens über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, sollten die Mitglieder jedes von der Internationalen Arbeitsorganisation gegebenenfalls eingeführte internationale System für die Aufzeichnung von Unfällen von Seeleuten gebührend berücksichtigen.

3. Die auf Grund von Artikel 3 des Übereinkommens über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, durchzuführenden Forschungen könnten sich auf folgende Sachgebiete erstrecken:

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

4. Bei der Ausarbeitung der in Artikel 4 des Übereinkommens über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, erwähnten Arbeitsschutz-

stimmungen sollten die Mitglieder jede gegebenenfalls vom Internationalen Arbeitsamt veröffentlichte Sammlung von Richtlinien für den Arbeitsschutz der Seeleute gebührend berücksichtigen.

5. Bei der Durchführung von Artikel 5 des Übereinkommens über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, sollten die Artikel 7 und 11 des Übereinkommens über den Maschinenschutz, 1963, und die entsprechenden Bestimmungen der Empfehlung betreffend den Maschinenschutz, 1963, berücksichtigt werden; danach obliegt dem Arbeitgeber die Verpflichtung zur Durchführung der Bestimmung, daß nur Maschinen mit geeigneten Schutzvorrichtungen verwendet werden dürfen und ihre Verwendung ohne geeignete Schutzvorrichtungen zu verhindern ist, während der Arbeitnehmer keine Maschine verwenden darf, deren Schutzvorrichtungen nicht ordnungsgemäß angebracht sind, und Schutzvorrichtungen nicht unwirksam machen darf.

6. (1) Die in Artikel 8 Absatz 3 des Übereinkommens über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, erwähnten Ausschüsse und anderen Organe könnten u. a. folgende Aufgaben haben:

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

(2) Bei der Ausarbeitung von Texten für Unfallverhütungsmaßnahmen und/oder empfehlenswerte Verhaltensregeln sollten die einschlägigen Richtlinien oder Empfehlungen der in Betracht kommenden innerstaatlichen Stellen oder Organisationen oder der zuständigen internationalen Seeschiffahrtsorganisationen berücksichtigt werden.

7. Die Lehrpläne für den in Artikel 9 des Übereinkommens über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, erwähnten Unterricht sollten regelmäßig überprüft und auf den neuesten Stand gebracht werden, unter Berücksichtigung der Entwicklungen bezüglich der Typen, Größe und Ausrüstung der Schiffe und der Veränderungen, die in bezug auf Bemannungspraxis, Staatsangehörigkeit, Sprache und Organisation der Arbeit an Bord eingetreten sind.

8. (1) Es sollte eine fortlaufende Aufklärung über die Unfallverhütung stattfinden.



(2) Diese Aufklärung könnte sich folgender Mittel bedienen:

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

(3) Bei der Aufklärung sollte darauf Bedacht genommen werden, daß sich oft Seeleute verschiedener Staatsangehörigkeit und Sprache und verschiedener Lebensgewohnheiten an Bord befinden.

9. (1) Bei der Durchführung von Artikel 10 des Übereinkommens über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, sollten die Mitglieder die vom Internationalen Arbeitsamt veröffentlichten einschlägigen Mustersicherheitsvorschriften oder Sammlungen von Richtlinien für die Praxis und

die entsprechenden Normen internationaler Normungsorganisationen berücksichtigen.

(2) Die Mitglieder sollten ferner die Notwendigkeit einer internationalen Zusammenarbeit bei der fortlaufenden Förderung von Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen berücksichtigen; diese Zusammenarbeit könnte folgende Formen annehmen:

- a) bilaterale oder multilaterale Abmachungen zur Vereinheitlichung der Normen und Sicherheitsvorkehrungen auf dem Gebiet der Unfallverhütung;
- b) Austausch von Informationen über die den Seeleuten drohenden besonderen Gefahren und über Mittel zur Verhütung von Unfällen;
- c) Unterstützung bei der Erprobung von Ausrüstungen und bei der Aufsicht gemäß den innerstaatlichen Vorschriften des Landes, in dem das Schiff eingetragen ist;
- d) Zusammenarbeit bei der Ausarbeitung und Bekanntmachung von Bestimmungen, Regeln oder Handbüchern über die Unfallverhütung;
- e) Zusammenarbeit bei der Herstellung und Verwendung von Ausbildungshilfen;
- f) gemeinsame Einrichtungen für die Ausbildung von Seeleuten in der Unfallverhütung und in sicheren Arbeitsgewohnheiten oder gegenseitige Unterstützung bei dieser Ausbildung.