



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 13.3.2014
COM(2014) 161 final

ANNEX 1

ANHANG

Vorschläge für den Wortlaut der Änderungen des Codes des Seearbeitsübereinkommens (2006), die dem Generaldirektor des IAA zwecks Prüfung durch die IAO-Mitglieder und den gemäß Artikel XIII eingesetzten Dreigliedrigen Sonderausschuss im Hinblick auf eine Annahme gemäß Artikel XV des Seearbeitsübereinkommens (2006) vorgelegt werden

des

Beschlusses des Rates

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 103. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz zu den Änderungen des Codes des Seearbeitsübereinkommens zu vertreten ist

ANHANG

I – ERSTES BÜNDEL GEMEINSAMER VORSCHLÄGE: VORSCHLAG FÜR ÄNDERUNGEN DES CODES DES SEEARBEITSÜBEREINKOMMENS (2006) IN BEZUG AUF REGEL 2.5

Dieser Vorschlag spiegelt die Grundsätze wider, die die gemeinsame Ad-hoc-Arbeitsgruppe von IMO und IAO, die sich aus Sachverständigen für Verpflichtungen und Entschädigungen im Zusammenhang mit Forderungen infolge von Todesfällen, Verletzungen und der Zurücklassung von Seeleuten zusammensetzt, auf ihrer neunten Sitzung (2.-6. März 2009) angenommen hat.¹ Die Fußnoten in diesem Vorschlag dienen lediglich der Information und sind nicht Teil des Textvorschlags für die Änderungen.

A. Vorschläge für die Norm A2.5

1. In der aktuellen Fassung des Titels „Norm A2.5 – Heimschaffung“ soll „A2.5“ durch „A2.5.1“ ersetzt werden.

2. Nach Absatz 9 der aktuellen Fassung der Norm A2.5 sollen folgender Titel und Text eingefügt werden:

Norm A2.5.2 – Finanzielle Sicherheit²

1. Zur Durchführung der Regel 2.5 Absatz 2 legt diese Norm Anforderungen zur Gewährleistung eines schnellen und wirksamen Systems finanzieller Sicherheiten fest, um Seeleute im Falle einer Zurücklassung zu unterstützen.

2. Für die Zwecke dieser Norm gelten Seeleute als zurückgelassen, wenn der Reeder in Verletzung der Anforderungen dieses Übereinkommens oder der Bedingungen des Beschäftigungsvertrags für Seeleute

a) die Kosten für die Heimschaffung der Seeleute nicht trägt; oder

b) die Seeleute ohne Gewährleistung des nötigen Unterhalts und der nötigen Unterstützung zurückgelassen hat; oder

c) auf andere Weise einseitig die Verbindung zu den Seeleuten beendet hat; darunter fällt auch die Nichtzahlung vertraglich vereinbarter Heuern für einen Zeitraum von mindestens zwei Monaten.

¹ ILO-IMO-WGPS/9/2009/10, Abschlussbericht der gemeinsamen IMO-/IAO-Ad-hoc-Arbeitsgruppe von Sachverständigen für Verpflichtungen und Entschädigungen im Zusammenhang mit Forderungen infolge von Todesfällen, Verletzungen und der Zurücklassung von Seeleuten, neunte Sitzung. Siehe: http://www.ilo.org/sector/activities/sectoral-meetings/WCMS_161446/lang--en/index.htm. Die Bedeutung dieser Arbeitsgruppe im Rahmen der Folgemaßnahmen nach der Verabschiedung des Seearbeitsübereinkommens 2006 wurde auch in einer Entschließung auf der 94. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz, auf der das Seearbeitsübereinkommen 2006 angenommen wurde, anerkannt. Siehe: Entschließung betreffend die gemeinsame IMO-/IAO-Ad-hoc-Arbeitsgruppe von Sachverständigen für Verpflichtungen und Entschädigungen im Zusammenhang mit Forderungen infolge von Todesfällen, Verletzungen und der Zurücklassung von Seeleuten, Internationale Arbeitskonferenz, Provisional Record Nr. 3-1 (Rev.), 94. Tagung (Seeverkehr), Genf, 2006, S. 3-1/16. Siehe: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_088130/lang--en/index.htm.

² Der vorgeschlagene Titel stellt die Verbindung her zwischen der Gewährleistung finanzieller Sicherheit für die Heimschaffung gemäß Regel 2.5 Absatz 2 und dem Konzept der Zurücklassung gemäß der Definition in der vorgeschlagenen neuen Norm A2.5.2 Absatz 2 (vormals Absatz 5 in den „Grundsätzen“ der Ad-hoc-Arbeitsgruppe von Sachverständigen der IMO/IAO).

3. Jedes Mitglied stellt sicher, dass für Schiffe unter seiner Flagge ein System finanzieller Sicherheiten besteht, das die Anforderungen dieser Norm erfüllt. Das System finanzieller Sicherheiten kann ein System der sozialen Sicherheit, eine Versicherung, ein nationaler Fonds oder ein anderes vergleichbares Instrument sein. Seine Ausgestaltung wird von dem Mitglied nach Beratung mit den betreffenden Verbänden der Reeder und der Seeleute bestimmt.

4. Das System der finanziellen Sicherheit muss im Einklang mit dieser Norm allen zurückgelassenen Seeleuten, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes unter der Flagge des Mitglieds beschäftigt oder angeheuert waren oder arbeiteten, direkten Zugang, ausreichende Abdeckung und unverzügliche finanzielle Unterstützung gewähren.

5. Für die Zwecke dieser Norm gehören zu den notwendigen Unterhalts- und Unterstützungsleistungen für Seeleute angemessene Nahrung, Kleidung, Unterbringung, notwendige ärztliche Versorgung und die Übernahme anderer vertretbarer Kosten oder Aufwendungen, die sich aus der Zurücklassung ergeben.

6. Jedes Mitglied schreibt den unter seiner Flagge fahrenden Schiffen, für die Regel 5.1.3 Absätze 1 und 2 gilt, vor, dass sie einen Nachweis über die finanzielle Sicherheit bereitstellen, den der entsprechende Sicherheitsanbieter ausgestellt hat³. Der Nachweis wird an prominenter Stelle in den Räumlichkeiten der Seeleute angebracht. Gibt es mehrere Anbieter finanzieller Sicherheiten, ist das Dokument eines jeden Anbieters an Bord mitzuführen.

7. Der Nachweis der finanziellen Sicherheit muss die in Anhang A2-I geforderten Informationen enthalten. Er wird in englischer Sprache abgefasst oder von einer Übersetzung ins Englische begleitet.

8. Die Unterstützung aus dem System der finanziellen Sicherheit wird auf einen Antrag, der von den betreffenden Seeleuten oder in ihrem Namen gestellt wird und den erforderlichen Nachweis über den Anspruch gemäß Absatz 2 enthält, unverzüglich gewährt.

9. In Bezug auf die Regeln 2.2 und 2.5 reicht die Unterstützung aus dem System der finanziellen Sicherheit aus, um Folgendes abzudecken:

a) noch ausstehende Heuern und sonstige Ansprüche, die die Seeleute gegenüber dem Reeder aufgrund ihres Beschäftigungsvertrags, des Gesamtarbeitsvertrags oder des innerstaatlichen Rechts des Flaggenstaates haben, begrenzt auf vier Monate für sämtliche ausstehenden Heuern und sonstigen Ansprüche;

b) alle den Seeleuten entstandenen vertretbaren Aufwendungen, einschließlich der in Absatz 10 genannten Heimschaffungskosten; und

³ Die gemeinsame IMO-/IAO-Ad-hoc-Arbeitsgruppe von Sachverständigen hat im Jahr 2009 vereinbart, dass dieser Punkt in die Liste von Bereichen aufgenommen werden sollte, die der Kontrolle des Hafenstaates unterliegen, und mithin für Schiffe, die einer Überprüfung und Zertifizierung zu unterziehen sind, bescheinigt werden müsste. Siehe den in Fußnote 1 erwähnten Abschlussbericht, Absatz 106. Die Bezeichnung „Nachweis“ wurde verwendet, um unterschiedlichen Auffassungen hinsichtlich der genauen Beschaffenheit dieser Dokumentation zum Nachweis der finanziellen Sicherheit Rechnung zu tragen. Dieser Wortlaut steht auch im Einklang mit den *IAO-Leitlinien zu Überprüfungen der Flaggenstaaten*, die 2008 auf einer internationalen dreigliedrigen Expertensitzung ausgearbeitet wurden.

c) die notwendigen Unterhalts- und Unterstützungskosten, und zwar vom Zeitpunkt der Handlung oder Unterlassung, die die Zurücklassung begründet, bis zur Rückkehr der betreffenden Seeleute nach Hause.

10. Die Heimschaffungskosten umfassen die Kosten für die Reise mit geeigneten und schnellen Transportmitteln, in der Regel mit dem Flugzeug, und schließen die Kosten für Verpflegung und Unterbringung der Seeleute vom Zeitpunkt des Verlassens des Schiffes bis zur Rückkehr an den Bestimmungsort ihrer Heimschaffung ein; abgedeckt sind auch die notwendige medizinische Versorgung, die Beförderung der persönlichen Habe sowie jegliche anderen vertretbaren Kosten oder Aufwendungen, die sich aus der Zurücklassung ergeben.

11. Hat der Anbieter einer Versicherung oder einer anderen finanziellen Sicherheit eine Zahlung gemäß dieser Norm an Seeleute geleistet, so erwirbt dieser Anbieter bis zum gezahlten Betrag im Wege der Abtretung, der Übertragung oder auf andere Weise die Rechte, auf die die Seeleute Anspruch gehabt hätten.

12. Diese Norm berührt in keiner Weise etwaige Rückgriffsrechte des Versicherers oder Sicherheitsanbieters gegenüber Dritten.

13. Die Bestimmungen dieser Norm zielen nicht auf Ausschließlichkeit ab; andere Rechte, Ansprüche oder Rechtsbehelfe, die ebenfalls zur Entschädigung zurückgelassener Seeleute zur Verfügung stehen, bleiben davon unberührt. Innerstaatliche Rechtsvorschriften können vorsehen, dass jegliche nach dieser Norm zahlbaren Beträge mit aus anderen Quellen erhaltenen Beträgen verrechnet werden können, die auf Rechte, Ansprüche oder Rechtsbehelfe zurückgehen, die Gegenstand von Entschädigungen im Rahmen der vorliegenden Norm sein können.

B. Vorschlag für Leitlinie B2.5

Am Ende der aktuellen Fassung der Leitlinie B2.5 sollen folgender Titel und Text eingefügt werden:

Leitlinie B2.5.3 – Finanzielle Sicherheit

1. Bei der Durchführung der Norm A2.5.2 Absatz 8 sollte in Fällen, in denen für die Überprüfung der Gültigkeit bestimmter Aspekte des Antrags der Seeleute zusätzlich Zeit benötigt wird, gewährleistet sein, dass die betreffenden Seeleute oder ihre Vertreter umgehend den Teil der beantragten Unterstützung erhalten, der für gerechtfertigt befunden wurde.

C. Vorschlag für einen neuen Anhang

Vor Anhang A5-I soll folgender Anhang eingefügt werden:

ANHANG A2-I

Nachweis der finanziellen Sicherheit gemäß Regel 2.5 Absatz 2

Die Bescheinigung oder⁴ ein sonstiger schriftlicher Nachweis gemäß der Norm A2.5.2 Absatz 7 umfasst folgende Angaben:

- a) Name des Schiffes;
- b) Heimathafen des Schiffes;
- c) Rufzeichen des Schiffes;
- d) IMO-Nummer des Schiffes;
- e) Name und Anschrift des Anbieters der finanziellen Sicherheit;
- f) Kontaktdaten der Personen oder der Stelle, die für die Bearbeitung der Unterstützungsanträge der Seeleute zuständig sind;
- g) Name des Reeders;
- h) Gültigkeitsdauer der finanziellen Sicherheit; und
- i) Bescheinigung, dass die finanzielle Sicherheit die Anforderungen der Norm A2.5.2 erfüllt.

D. Vorschläge für die Anhänge A5-I, A5-II und A5-III⁵

1. Am Ende des Anhangs A5-I soll folgender Eintrag eingefügt werden:

Finanzielle Sicherheit für die Heimschaffung

2. In Anhang A5-II soll unter dem Titel *Seearbeits-Konformitätserklärung – Teil I* nach Punkt 14 folgender Eintrag hinzugefügt werden:

15. Finanzielle Sicherheit für die Heimschaffung (Regel 2.5)

3. In Anhang A5-II soll unter dem Titel *Seearbeits-Konformitätserklärung – Teil II* nach Punkt 14 folgender Eintrag hinzugefügt werden:

15. Finanzielle Sicherheit für die Heimschaffung (Regel 2.5)

4. Am Ende des Anhangs A5-III soll folgender Bereich hinzugefügt werden:

Finanzielle Sicherheit für die Heimschaffung

⁴ Wie oben erwähnt gab es in der gemeinsamen IMO-/IAO-Ad-hoc-Arbeitsgruppe von Sachverständigen unterschiedliche Ansichten bezüglich der Beschaffenheit des Nachweises über die Sicherheit. Die Formulierung mit „oder“ wurde vorgeschlagen, um eine gewisse Flexibilität einzuräumen.

⁵ Wie in Fußnote 3 erwähnt, kam die gemeinsame IMO-/IAO-Ad-hoc-Arbeitsgruppe von Sachverständigen überein, dass diese Anforderungen in das Zertifizierungssystem für Schiffe aufgenommen werden sollen.

II – ZWEITES BÜNDEL GEMEINSAMER VORSCHLÄGE: VORSCHLAG FÜR ÄNDERUNGEN DES CODES DES SEEARBEITSÜBEREINKOMMENS (2006) IN BEZUG AUF REGEL 4.2

Dieser Vorschlag spiegelt die Grundsätze wider, die die gemeinsame Ad-hoc-Arbeitsgruppe von IMO und IAO, die sich aus Sachverständigen für Verpflichtungen und Entschädigungen im Zusammenhang mit Forderungen infolge von Todesfällen, Verletzungen und der Zurücklassung von Seeleuten zusammensetzt, auf ihrer neunten Sitzung (2.-6. März 2009) angenommen hat.⁶ Die Fußnoten in diesem Vorschlag dienen lediglich der Information und sind nicht Teil des Textvorschlags für die Änderungen.

A. Vorschläge für die Norm A4.2

1. In der aktuellen Fassung des Titels „Norm A4.2 – Verpflichtungen der Reeder“ soll „A4.2“ durch „A4.2.1“ ersetzt werden.

2. Nach Absatz 7 der aktuellen Fassung der Norm A4.2 soll folgender Text eingefügt werden:

8. Die innerstaatlichen Rechtsvorschriften gewährleisten, dass das System der finanziellen Sicherheit zur Sicherstellung einer Entschädigung gemäß Absatz 1 Buchstabe b dieser Norm bei vertraglichen Ansprüchen gemäß der Norm A4.2.2 nachstehende Mindestanforderungen erfüllt:

a) die vertragliche Entschädigung wird – sofern im Beschäftigungsvertrag für Seeleute festgehalten und unbeschadet von Buchstabe c – in voller Höhe und unverzüglich gezahlt;

b) es darf keinen Druck geben, eine Zahlung unterhalb des vertraglich vereinbarten Betrags zu akzeptieren;

c) lässt sich der vollständige Entschädigungsbetrag, auf den die Seeleute Anspruch haben, aufgrund der Art ihrer Erwerbsunfähigkeit nur schwer ermitteln, sollen ihnen eine oder mehrere Zwischenzahlungen geleistet werden, um unbillige Härten zu vermeiden;

d) gemäß der Regel 4.2 Absatz 2 erhalten die Seeleute die Zahlungen unbeschadet anderer rechtlicher Ansprüche, jedoch kann der Reeder diese Zahlungen mit jeglichen anderen Schadensersatzforderungen verrechnen, die Seeleute gegenüber dem Reeder geltend machen und die auf dem gleichen Ereignis beruhen;

⁶ ILO-IMO-WGPS/9/2009/10, *Abschlussbericht* der gemeinsamen IMO-/IAO-Ad-hoc-Arbeitsgruppe von Sachverständigen für Verpflichtungen und Entschädigungen im Zusammenhang mit Forderungen infolge von Todesfällen, Verletzungen und der Zurücklassung von Seeleuten, neunte Sitzung. Die Bedeutung dieser Arbeitsgruppe im Rahmen der Folgemaßnahmen nach der Verabschiedung des Seearbeitsübereinkommens 2006 wurde auch in einer Entschließung auf der 94. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz, auf der das Seearbeitsübereinkommen 2006 angenommen wurde, anerkannt. Siehe Entschließung betreffend die gemeinsame IMO-/IAO-Ad-hoc-Arbeitsgruppe von Sachverständigen für Verpflichtungen und Entschädigungen im Zusammenhang mit Forderungen infolge von Todesfällen, Verletzungen und der Zurücklassung von Seeleuten, Internationale Arbeitskonferenz, *Provisional Record* Nr. 3-1 (Rev.), 94. Tagung (Seeverkehr), Genf, 2006, S. 3-1/16. Siehe: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_088130/lang-en/index.htm.

e) der Anspruch auf vertragsgemäße Entschädigung kann unmittelbar von den betreffenden Seeleuten, ihren nächsten Angehörigen oder einem Vertreter der Seeleute oder einem benannten Begünstigten geltend gemacht werden.⁷

9. Alle Mitglieder stellen in ihren Rechtsvorschriften sicher, dass die Seeleute im Voraus informiert werden, wenn die finanzielle Sicherheit eines Reeders aufgehoben werden soll, und dass sie umgehend unterrichtet werden, wenn diese nicht erneuert wird.

10. Alle Mitglieder stellen in ihren Rechtsvorschriften sicher, dass der Flaggenstaat vom Versicherungsanbieter unterrichtet wird, wenn die finanzielle Sicherheit eines Reeders aufgehoben werden soll und wenn sie aufgehoben bzw. nicht erneuert wird.

11. Jedes Mitglied schreibt vor, dass Schiffe unter seiner Flagge einen Nachweis über die finanzielle Sicherheit bereitstellen, der vom entsprechenden Sicherheitsanbieter ausgestellt wurde. Der Nachweis wird an prominenter Stelle in den Räumlichkeiten der Seeleute angebracht. Gewährleisten mehrere Anbieter finanzielle Sicherheit, ist das Dokument eines jeden Anbieters an Bord mitzuführen.

12. Durch die finanzielle Sicherheit wird die Zahlung aller davon abgedeckten vertraglichen Ansprüche gewährleistet, die während der Gültigkeit des Dokuments entstehen.

13. Der Nachweis der finanziellen Sicherheit muss die in Anhang A4-I geforderten Informationen enthalten. Er wird in englischer Sprache abgefasst oder von einer Übersetzung ins Englische begleitet.

Nach der aktuellen Fassung der Norm A4.2 sollen folgender Titel und Text eingefügt werden:

Norm A4.2.2 – Behandlung vertraglicher Ansprüche⁸

1. Für die Zwecke der Norm A4.2.1 und der vorliegenden Norm bezeichnet der Begriff „vertraglicher Anspruch“ jeden Anspruch im Zusammenhang mit Krankheit, Verletzung oder Tod, der sich entweder aus der Dienstausbung im Rahmen eines Beschäftigungsvertrags für Seeleute oder als Folge aus ihrer Beschäftigung im Rahmen eines solchen Vertrags ergibt.

2. Alle Mitglieder stellen in ihren Rechtsvorschriften sicher, dass wirksame Mechanismen bestehen, um vertragliche Ansprüche im Zusammenhang mit Entschädigungen gemäß der Norm A4.2.1 im Wege schneller und fairer Verfahren entgegennehmen, bearbeiten und klären zu können.

⁷ Der Wortlaut der Grundsätze, der von der gemeinsamen IMO-/IAO-Ad-hoc-Arbeitsgruppe von Sachverständigen vorgeschlagen wurde (siehe Abschlussbericht, auf den in Fußnote 6 verwiesen wird, Absätze 149-152, und Anhang II, „Grundsätze“, Absatz 4), wurde aus rechtlichen Erwägungen angepasst. Wengleich der Wortlaut Gegenstand der Vereinbarung war (siehe Absatz 152), ersuchte der Sprecher der Gruppe der Seeleute darum, den Absatz in eckige Klammern zu setzen (siehe Absatz 151). Es sei darauf hingewiesen, dass der vorliegende Vorschlag keine eckigen Klammern enthält.

⁸ Die von der gemeinsamen IMO-/IAO-Ad-hoc-Arbeitsgruppe von Sachverständigen vorgeschlagenen Grundsätze bezogen sich auf zwei Punkte. Siehe den in Fußnote 6 erwähnten Abschlussbericht, Absätze 133-134.

B. Vorschlag für Leitlinie B4.2

1. In der aktuellen Fassung des Titels „Leitlinie B4.2 – Verpflichtungen der Reeder“ soll „B4.2“ durch „B4.2.1“ ersetzt werden.
2. In Absatz 1 der aktuellen Fassung der Leitlinie B4.2 soll „Norm A4.2“ durch „Norm A4.2.1“ ersetzt werden.
3. Nach Absatz 3 der aktuellen Fassung der Leitlinie B4.2 sollen folgender Titel und Text eingefügt werden:

Leitlinie B4.2.2 – Behandlung vertraglicher Ansprüche

1. Innerstaatliche Rechtsvorschriften sollten vorsehen, dass die Parteien der Zahlung einer vertraglichen Forderung die Formblätter in Anhang B4-I (Bestätigung des Zahlungseingangs bzw. Entbindung von den Verpflichtungen) verwenden können.

C. Vorschläge für neue Anhänge

1. Nach Anhang A2-I soll folgender Anhang eingefügt werden:

ANHANG A4-I

Nachweis der finanziellen Sicherheit gemäß Regel 2.5 Absatz 2

Der schriftliche Nachweis der finanziellen Sicherheit gemäß der Norm A4.2.1 Absatz 13 muss folgende Angaben enthalten:

- a) Name des Schiffes;
- b) Heimathafen des Schiffes;
- c) Rufzeichen des Schiffes;
- d) IMO-Nummer des Schiffes;
- e) Name und Kontaktdaten des/der Anbieter/s der finanziellen Sicherheit;
- f) Sitz des/der Anbieter/s der finanziellen Sicherheit;
- g) Name des Reeders;
- h) Gültigkeitsdauer der finanziellen Sicherheit;
- i) Bescheinigung der zuständigen Behörde, dass die finanzielle Sicherheit die Anforderungen dieser Norm erfüllt.

2. Nach Anhang A4-I soll folgender Anhang eingefügt werden:

ANHANG B4-I

Formblätter (Bestätigung des Zahlungseingangs bzw. Entbindung von den Verpflichtungen) gemäß Leitlinie B4.2.2

Schiff:

.....

Vorfall:

.....
Seemann/gesetzlicher Erbe und/oder anspruchsberechtigte Person:
.....

Reeder:

.....
Ich, [Seemann] [gesetzlicher Erbe und/oder anspruchsberechtigte Person des Seemannes]*, bestätige hiermit den Eingang eines Betrags von [Währung und Höhe des Betrags] zur Erfüllung der Pflicht des Reeders, die vertraglich festgelegte Entschädigung für Verletzungen und/oder Tod gemäß den Bedingungen meines Beschäftigungsvertrags/des Beschäftigungsvertrags des Seemannes zu zahlen, und entbinde den Reeder hiermit von seinen Verpflichtungen aus den genannten Beschäftigungsbedingungen.

Die Zahlung erfolgt ohne Anerkennung der Begründetheit jeglicher Ansprüche und wird angenommen; diese Annahme lässt jedoch mein Recht/das Recht des gesetzlichen Erben des Seemannes und/oder der anspruchsberechtigten Person unberührt, eine Forderung im Zusammenhang mit Fahrlässigkeit oder einer unerlaubten Handlung rechtlich geltend zu machen oder andere verfügbare und sich aus dem obigen Vorfall ergebende Rechtsbehelfe zu nutzen.

Datum:

.....
Seemann/gesetzlicher Erbe und/oder anspruchsberechtigte Person:
.....

Unterschrift:

.....
Zur Kenntnisnahme:

Reeder/Vertreter des Reeders:

Unterschrift:

.....
Versicherer/Vertreter des Versicherers:

Unterschrift:

.....
* Unzutreffendes streichen.

D. Vorschläge für die Anhänge A5-I, A5-II und A5-III⁹

1. Am Ende des Anhangs A5-I soll folgender Eintrag hinzugefügt werden:

Finanzielle Sicherheit für die Verpflichtungen der Reeder

2. In Anhang A5-II soll unter dem Titel *Seearbeits-Konformitätserklärung – Teil I* nach Punkt 15 folgender Eintrag eingefügt werden:

16. Finanzielle Sicherheit für die Verpflichtungen der Reeder (Satz 4.2).

3. In Anhang A5-II soll unter dem Titel *Seearbeits-Konformitätserklärung – Teil II* nach Punkt 15 folgender Eintrag hinzugefügt werden:

16. Finanzielle Sicherheit für die Verpflichtungen der Reeder (Satz 4.2).

4. Am Ende des Anhangs A5-III soll folgender Bereich hinzugefügt werden:

Finanzielle Sicherheit für die Verpflichtungen der Reeder

⁹ Die gemeinsame IMO-/IAO-Ad-hoc-Arbeitsgruppe von Sachverständigen hat im Jahr 2009 vereinbart, dass dieser Punkt in die Liste von Bereichen aufgenommen werden sollte, die der Kontrolle des Hafenstaates unterliegen, und mithin für Schiffe, die einer Überprüfung und Zertifizierung zu unterziehen sind, bescheinigt werden müsste. Siehe den in Fußnote 1 erwähnten Abschlussbericht, Absatz 126. Dieser Wortlaut steht auch im Einklang mit den *IAO-Leitlinien zu Überprüfungen der Flaggenstaaten*, die 2008 auf einer internationalen dreigliedrigen Expertensitzung ausgearbeitet wurden. Siehe: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_101788/lang-en/index.htm