

## Anhang 2: ISR-Flottenvertrag\*

*1. Oktober 1995*

### GELTUNGSBEREICH

#### § 1

Dieser ISR-Flottenvertrag wird zwischen der INTERNATIONALEN TRANSPORT-ARBEITER-FÖDERATION, LONDON SE1 1DS (ITF) und

abgeschlossen.

Dieser Vertrag legt die üblichen Bedingungen fest, die für alle Seeleute auf deutschen ISR-Schiffen gelten, für die ein zwischen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (im folgenden »die ITF« genannt) und den Managern/Reedern dieses Schiffes (im folgenden »die Manager/Reeder« genannt) abgeschlossener Sondervertrag (im folgenden »der Sondervertrag« genannt) besteht. Dieser Vertrag ist gültig und in vollem Umfang rechtskräftig und wirksam, unabhängig davon, ob die Manager/Reeder mit irgendeinem Seemann einen persönlichen Arbeitsvertrag abgeschlossen haben oder nicht.

Der Sondervertrag verpflichtet die Manager/Reeder (unter anderem) dazu, die Seeleute entsprechend den im vorliegenden Vertrag festgelegten Bedingungen zu beschäftigen und mit jedem einzelnen Seemann einen persönlichen Arbeitsvertrag zu unterzeichnen, in dem die Bedingungen des vorliegenden Vertrages festgehalten sind (im folgenden »ITF-Arbeitsvertrag« genannt). Die Manager/Reeder kommen ferner mit der ITF überein, allen im vorliegenden Vertrag aufgeführten Bedingungen zu entsprechen.

Für die Zwecke des vorliegenden Vertrages sollen die Worte »Seemann«, »Schiff«, »Sondervertrag«, »ITF« und »Manager/Reeder« die gleiche Bedeutung haben wie im ISR-Flottenvertrag (Sondervertrag).

#### § 2

Ein Seemann, für den der vorliegende Vertrag gemäß § 1 gilt, unterliegt dem Vertrag vom Zeitpunkt seiner Beschäftigung an (unabhängig davon, ob er angemustert worden ist oder nicht) bis zu seiner Abmusterung und/oder dem Zeitpunkt, bis zu dem die Manager/Reeder gemäß dem vorliegenden Vertrag zur Zahlung von Heuern verpflichtet sind, unabhängig davon, ob ein ITF-Arbeitsvertrag zwischen ihm und den Managern/Reedern unterschrieben wurde oder nicht.

\* ISR = Internationales Seeschiffsregister, auch »Zweites Schiffsregister« genannt.

## **DAUER DES ARBEITSVERHÄLTNISSSES**

### **§ 3**

Ein Seemann wird für die Dauer von 9 (neun) Monaten beschäftigt. Dieser Zeitraum kann betriebsbedingt auf 10 (zehn) Monate ausgedehnt oder auf 8 (acht) Monate verkürzt werden. Entsprechend den Bedingungen des vorliegenden Vertrages gilt das Beschäftigungsverhältnis eines Seemannes zu dem Zeitpunkt automatisch als beendet, an dem das Schiff nach Ablauf des genannten Zeitraums oder jedes anderen im ITF-Arbeitsvertrag des Seemannes festgelegten Zeitraumes den ersten Hafen erreicht.

## **HEUERN**

### **§ 4**

Die an jeden Seemann zu zahlende Heuer wird gemäß dem vorliegenden Vertrag und der beiliegenden Tabelle berechnet. Zulässig sind ausschließlich die im Sondervertrag aufgeführten gesetzlich vorgeschriebenen ordentlichen und/oder von dem betreffenden Seemann persönlich genehmigten Abgaben. Der Seemann hat Anspruch auf Barauszahlung der Nettoheuer abzüglich dieser Abgaben in US-Dollar (oder, falls vom Seemann gewünscht, in landesüblicher Währung) jeweils am Ende eines Kalendermonats. Alle nicht auf diese Weise ausgezahlten Heuern werden ihm gutgeschrieben und ihm im Hafen auf sein Verlangen jederzeit ausgezahlt. Ferner hat der Seemann bei Ankunft des Schiffes im Hafen, und danach nicht öfter als alle sieben Tage während seines Aufenthalts im gleichen Land, Anspruch auf Auszahlung der gesamten oder eines Teils der ihm für den laufenden Kalendermonat zustehenden Nettoheuern. Bei der Berechnung der Heuer wird ein Kalendermonat mit dreißig Tagen zugrunde gelegt.

## **ZIEHSCHHEINE**

### **§ 5**

Jeder Seemann erhält auf Wunsch einen in monatlichen Abständen zu zahlenden Ziehschein in Höhe von bis zu 70 % seiner Grundheuer nach Abzug aller gesetzlich vorgeschriebenen Abgaben.

## **ARBEITSZEIT, ÜBERSTUNDEN UND WACHDIENST**

### **§ 6**

Die normale Arbeitszeit aller Seeleute beträgt von Montag bis einschließlich Freitag 8 (acht) Stunden am Tag. Für alle im Tagesdienst beschäftigten Seeleute werden diese 8 (acht) Stunden von Montag bis einschließlich Freitag in der Zeit von 6:00 bis 18:00 Uhr abgeleistet. Alle an diesen Tagen über 8 (acht) Stunden geleisteten Arbeitszeiten sowie – im Falle von im Tagesdienst beschäftigten Seeleuten – alle vor 6:00 Uhr und nach 18:00 Uhr geleisteten Arbeitszeiten werden als Überstunden gemäß der in der beiliegenden Heuerskala aufgeführten Heuer bezahlt. Auf Schiffen mit unbemannten Maschinenräumen (UMS), auf denen nicht ständig eine Maschinenraumwache eingesetzt ist, erhalten die Ingenieure (mit Ausnahme des Leitenden Ingenieurs auf Schiffen mit drei oder mehr Ingenieuren) 1/5 der Stundenheuer für jede Stunde UMS-Wache,

solange sich das Schiff in Fahrt befindet, d.h., nicht vor Anker, im Hafen oder auf Grund liegt (In diesen Fällen beträgt die Bezahlung 1/2 der Stundenheuer.).

- (i) Alle an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen geleistete Arbeitszeit wird als Überstunden gemäß der in der beiliegenden Heuerskala aufgeführten Heuer bezahlt; hiervon ausgenommen ist der Wachdienst, der gemäß der Überstundenbezahlung für Wochentage vergütet wird.
- (ii) Auf Wunsch des Seemanns können diese Arbeitszeiten auch durch zusätzliche Freizeit anstelle von Bezahlung vergütet werden. Für diesen Fall entsprechen 3,8 Überstunden der Tagesheuer plus Unterhaltszuschuß gemäß § 21.

### **§ 7a**

Alle Arbeitsunterbrechungen von weniger als einer Stunde während der Arbeitszeit gelten als Arbeitszeit.

### **§ 7b**

Aufzeichnungen über Überstunden werden für jedes einzelne Besatzungsmitglied in doppelter Ausführung entweder vom Kapitän oder vom Ressortleiter geführt. Diese Aufzeichnungen werden dem Seemann alle zwei Wochen oder in kürzeren Abständen zur Bestätigung vorgelegt. Beide Kopien sind vom Kapitän und/oder dem Ressortleiter sowie dem Seemann zu unterschreiben und danach als abgeschlossen zu betrachten. Eine Kopie ist dem Seemann auszuhändigen. Wenn über die geleisteten Überstunden keine ordnungsgemäßen Aufzeichnungen entsprechend den obigen Bestimmungen geführt werden, wird dem Seemann eine monatliche Pauschale für die geleisteten Überstunden ausgezahlt, die sich auf 40 Stunden gemäß Überstundenbezahlung für Wochentage und 64 Stunden gemäß Überstundenbezahlung für Samstage, Sonntage und Feiertage beläuft. Damit werden jedoch weitere Ansprüche auf Überstundenbezahlung für über diese angenommenen Zahlen hinausgehende Überstunden nicht ausgeschlossen.

### **§ 7c**

Die Feiertagsregelungen des Bundeslandes bzw. des Hafens, wo das Schiff registriert ist, kommen unter dem ISR-Flottenvertrag zur Anwendung.

### **§ 7d**

Schiffsbesatzungen werden ohne die vorherige Zustimmung der betroffenen ITF-Hafenarbeitergewerkschaft nicht dazu aufgefordert bzw. durch Anreize dazu veranlaßt, Verladearbeiten und andere Arbeiten, die traditionell bzw. historisch gesehen von Hafenarbeitern durchgeführt werden, zu verrichten. Eine weitere Voraussetzung für den Einsatz von Seeleuten für diese Tätigkeiten ist, daß sie sich freiwillig dazu bereit erklären und angemessen dafür bezahlt werden.

Die Bezahlung für Arbeiten dieser Art, die während der in § 6 festgelegten normalen Arbeitswoche durchgeführt werden, richtet sich nach dem Überstundenzulagentarif (Überstundentarif/Stunde gemäß der letzten Spalte der in Anlage 1 aufgeführten Heuerskala) für jede Stunde oder für jeden Teil einer Stunde, in der solche Arbeiten verrichtet werden, zusätzlich zur Grundheuer. Falls diese Arbeiten außerhalb der normalen Arbeitswoche durchgeführt werden, richtet sich die Bezahlung nach dem doppelten Überstundenzulagentarif (Überstundentarif/Stunde gemäß der letzten Spalte der in Anlage 1 aufgeführten Heuerskala) für jede Stunde oder für jeden Teil einer Stunde, in der solche Arbeiten verrichtet werden.

Die Reeder stellen sicher, daß kein Seemann, der sich weigert, Arbeiten durchzuführen, die traditionell oder historisch gesehen von Hafenarbeitern verrichtet werden, auf irgendeine Art bestraft oder benachteiligt wird.

## § 8

Für alle zusätzlichen Arbeitsstunden, die im Falle einer drohenden Gefahr, die die unmittelbare Sicherheit des Schiffes, der Passagiere und der Besatzung berührt (wobei der Kapitän die ausschließliche Beurteilungsvollmacht besitzt), für Rettungsbootübungen oder im Zusammenhang mit einer Hilfeleistung für in Seenot geratene andere Schiffe oder Menschen geleistet werden, entfällt der Anspruch auf Überstundenvergütung.

## § 9

Die See- – und falls als notwendig erachtet – Hafenwachen sind auf der Grundlage eines 3-Wachen-Systems zu regeln. Der Kapitän entscheidet, welche Besatzungsmitglieder zum Wachdienst bzw. gegebenenfalls zum Tagesdienst eingeteilt werden. Kapitän und Leitender Ingenieur sind vom Wachdienst befreit.

## RUHEZEITEN

### § 10

Jeder Seemann hat während jedes 24-(vierundzwanzig)Stunden-Zeitraums Anspruch auf 8 (acht) Stunden zusammenhängender Freizeit. Der 24-Stunden-Zeitraum beginnt zu dem Zeitpunkt, an dem ein Seemann direkt im Anschluß an eine Freizeit von mindestens 8 zusammenhängenden Stunden mit der Arbeit beginnt.

Ist es nicht möglich, einem Seemann innerhalb eines 24-Stunden-Zeitraums mindestens einen dienstfreien Zeitraum von wenigstens 8 zusammenhängenden Stunden zu gewähren, erhält er als Entschädigung Überstundenbezahlung in der in der beiliegenden Heuerskala aufgeführten Höhe für die Anzahl der Stunden, um die der längste dienstfreie Zeitraum während des fraglichen 24-Stunden-Zeitraums unter 8 Stunden liegt.

Diese Zahlung wird zusätzlich zur normalen Überstundenbezahlung geleistet, auf die der Seemann möglicherweise Anspruch hat. Diese Verkürzung der zusammenhängenden Freizeit darf nicht häufiger als zweimal in der Woche (sieben Tage) auftreten und insgesamt 4 Stunden in der Woche nicht überschreiten.

## **BEMANNUNG**

### **§ 11**

Ein dem ISR-Flottenvertrag unterliegendes Schiff muß gemäß den deutschen Schiffsbesetzungsvorschriften (SchBesV und UVV Bemannung) bemannt sein. Das deutsche Schiffsbesetzungszeugnis muß an Bord des Schiffes mitgeführt werden.

## **UNTERBESETZUNG**

### **§ 12**

Wenn, aus welchen Gründen auch immer, Personalmangel entsteht und die Besatzungsstärke unter dem vereinbarten Bemannungsniveau liegt, werden die für die fehlenden Besatzungsmitglieder normalerweise zu zahlenden Heuern an die betroffenen Besatzungsmitglieder des entsprechenden Dienstzweiges gezahlt. Ein derartiger Personalmangel muß vor Verlassen des nächsten Anlaufhafens beseitigt werden. Diese Bestimmung schließt Ansprüche auf Zahlung von Überstundenvergütung gemäß § 6 und 7 nicht aus.

## **MEDIZINISCHE BETREUUNG**

### **§ 13**

Ein wegen Krankheit oder einer Verletzung abgemusterter Seemann hat Anspruch auf medizinische Betreuung (einschließlich Krankenhausbehandlung) auf Kosten der Manager/Reeder, solange eine solche Betreuung erforderlich ist. Der Reeder hat die Kosten der ärztlichen Behandlung und der Verpflegung bis zur Genesung der erkrankten oder verletzten Person oder bis zu dem Zeitpunkt zu tragen, an dem die Krankheit oder Behinderung für chronisch oder andauernd erklärt wird.

Der obige Absatz verliert seine Gültigkeit ab dem Zeitpunkt, an dem entsprechende Zahlungen von der in der Bundesrepublik Deutschland gültigen gesetzlichen Sozialversicherung erfolgen.

Die Manager/Reeder sind verpflichtet, sich durch Abschluß einer entsprechenden Versicherung in ausreichendem Maße für die erwähnten Notfälle abzusichern.

## **KRANKENGELD**

### **§ 14**

Wenn ein Seemann wegen Krankheit oder Verletzung abgemustert und in einem Hafen an Land gebracht wird, hat er Anspruch auf Fortzahlung seiner Heuer, bis er auf Kosten des Managers/Reeders heimgeschafft wurde oder an seinem Heimatort oder Anmusterungsort angelangt ist, wobei der Seemann den für ihn günstigsten Ort wählen kann.

Von diesem Zeitpunkt an hat er Anspruch auf Krankengeld in Höhe seiner Grundheuer und Unterhaltszuschuß (gemäß § 21) für die Dauer seiner Krankheit oder Verletzung, höchstens jedoch 112 Tage. Der Nachweis seines fortgesetzten Anspruches auf Krankengeld erfolgt durch Einreichen eines ordentlichen ärztlichen Attestes. Bei Verlassen

des Schiffes wird dem Seemann im voraus das Krankengeld für die von einem Arzt attestierte zu erwartende Dauer (geschätzte Anzahl von Tagen) seiner Krankheit oder Verletzung ausgezahlt.

Der obige Absatz verliert seine Gültigkeit ab dem Zeitpunkt, an dem entsprechende Zahlungen von der in der Bundesrepublik Deutschland gültigen gesetzlichen Sozialversicherung erfolgen.

## **BEZAHLTER URLAUB**

### **§ 15**

Jeder dem vorliegenden Vertrag unterliegende Seemann hat bei Beendigung seines Beschäftigungsverhältnisses, ganz gleich aus welchem Grund, Anspruch auf 6 Tage Urlaub für jeden voll abgeleisteten Dienstmonat. Abgeleistete Dienstzeiten von 15 Tagen oder weniger berechtigen zu 3 Tagen Urlaub; abgeleistete Dienstzeiten von mehr als 15, jedoch weniger als 30 Tagen zu 6 Urlaubstagen. Der der Berechnung des Urlaubsanspruches zugrundeliegende Zeitraum beginnt mit dem Zeitpunkt der ursprünglichen Arbeitsaufnahme unabhängig davon, ob angemustert wurde oder nicht, und endet mit der endgültigen Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses. Das Urlaubsgeld beläuft sich auf die Höhe der zum Zeitpunkt der Beendigung des Arbeitsverhältnisses geltenden Heuer gemäß der beiliegenden Heuerskala plus Unterhaltszuschuß gemäß den in § 21 festgelegten Bestimmungen. Während der Dauer seines Arbeitsverhältnisses kann dem Seemann nur auf seinen ausdrücklichen Wunsch und wenn dies keine unzumutbaren Auswirkungen auf den normalen Arbeitsablauf an Bord des Schiffes hat, Urlaub gewährt werden. Der zum Zeitpunkt der Beendigung des Arbeitsverhältnisses eventuell verbleibende Urlaubsanspruch ist in Bargeld zu dem in der beiliegenden Heuerskala aufgeführten Tagesheuersatz abzugelen.

## **TODESFALL WÄHREND DES HEUERVERHÄLTNISSES**

### **§ 16**

Wenn ein Seemann während der Dauer seiner Beschäftigung bei einem Reeder stirbt (darunter fallen auch Todesfälle während der Reise vom und zum Schiff sowie im Zusammenhang mit Seenot und ähnlichen Gefahren), zahlen die Reeder seiner Witwe und jedem abhängigen Kind unter 21 Jahren die in der beiliegenden Tabelle (Anlage 2) festgesetzten Summen aus. Falls der Seemann keine Witwe hinterläßt, wird die oben erwähnte Summe an die vom Gesetz oder auf andere Weise zur Verwaltung der Hinterlassenschaft des Seemanns bevollmächtigte Person oder Einrichtung ausgezahlt.

Der obige Absatz verliert seine Gültigkeit ab dem Zeitpunkt, an dem entsprechende Zahlungen von der in der Bundesrepublik Deutschland gültigen gesetzlichen Sozialversicherung erfolgen.

Entsprechend dieser Bestimmung geleistete Zahlungen schließen weitere rechtliche Ansprüche auf Entschädigungszahlungen nicht aus, doch werden Zahlungen dieser Art von jeglicher Schadensersatzzahlung abgezogen.

## DIENT IN KRIEGSGEBIETEN

### § 17

- (a) Während der Dauer seines Beschäftigungsverhältnisses werden dem Seemann umfassende Informationen über die Einbeziehung von Kriegsgebieten in das Fahrtgebiet des Schiffes zur Verfügung gestellt. Er hat das Recht, die Fahrt in Kriegsgebiete zu verweigern. In diesem Fall wird er auf Kosten des Managers/Reeders heimbefördert. Sein Anspruch auf alle ihm zustehenden Leistungen bleibt bis zum Datum seiner Rückkehr in den Anmusterungshafen bestehen.
- (b) Wenn sich ein Schiff in einem Kriegsgebiet aufhält, wird dem Seemann für die Dauer des Aufenthalts des Schiffes in diesem Gebiet, mindestens aber für fünf Tage, eine Zulage in Höhe der doppelten Grundheuer gezahlt. Entsprechend werden Entschädigungen bei Invalidität oder im Todesfall verdoppelt.
- (c) Als Kriegsgebiete gelten die von Lloyds als solche bezeichneten Gebiete.
- (d) Ein Seemann hat das Recht, diesem Einsatz zuzustimmen oder ihn abzulehnen, ohne die Aufhebung seines Arbeitsverhältnisses oder andere negative Folgen befürchten zu müssen.

## INVALIDITÄT

### § 18

Wenn ein Seemann während der Dauer seiner Beschäftigung bei einem Manager/Reeder einen Unfall erleidet (darunter fallen auch Unfälle während der Reise vom und zum Schiff sowie im Zusammenhang mit Seenot und ähnlichen Gefahren), der zu einer ständigen Einschränkung seiner Arbeitsfähigkeit führt, erhält er vom Manager/Reeder zusätzlich zum Krankengeld (s. § 13 und 14 oben) eine Entschädigung wie folgt:

Entschädigung:	1) Offiziere und Dienstgrade über Matrose	– US\$ 120.000,–
	2) Matrosendienstgrad und darunter	– US\$ 80.000,–

Berufsunfähigkeit als Folge der Invalidität (Unfall) wird mit 100%iger Zahlung der Entschädigungssumme abgesichert.

Grad der Invalidität	Zahlung der obigen Entschädigungssumme
%	%
100	100
75	75
60	60
50	50
40	40
30	30
20	20
10	10

Kann keine Einigung über den Grad der Arbeitsunfähigkeit und die davon abhängige Zahlung der Entschädigungssumme erzielt werden, wird die Angelegenheit an einen

für beide Seiten akzeptablen Dritten verwiesen, dessen Entscheidung verbindlich ist. Kann keine Einigung über einen Dritten erzielt werden, steht es dem Manager/Reeder, dem Seemann und der ITF frei, alle ihres Erachtens erforderlichen Schritte zu unternehmen.

Der obige Absatz verliert seine Gültigkeit ab dem Zeitpunkt, an dem entsprechende Zahlungen von der in der Bundesrepublik Deutschland gültigen gesetzlichen Sozialversicherung erfolgen.

Entsprechend dieser Bestimmung geleistete Zahlungen schließen weitere rechtliche Ansprüche auf Entschädigungszahlungen nicht aus, doch werden Zahlungen dieser Art von jeglicher Schadensersatzzahlung abgezogen.

Die Manager/Reeder sind verpflichtet, sich durch Abschluß einer entsprechenden Versicherung in ausreichendem Maße gegen mögliche Eventualitäten, die sich aus § 16 und 18 ergeben, abzusichern.

## **HEIMSCHAFFUNG**

### **§ 19**

Ein Seemann hat Anspruch auf Heimschaffung auf Kosten des Managers/Reeders entweder an seinen Heimatort oder an den Ort seiner ursprünglichen Beschäftigungsaufnahme, wobei die Wahl des Ortes beim Seemann liegt:

- (a) nach 9 zusammenhängenden Monaten Dienstzeit an Bord, immer gemäß den Bestimmungen in § 3;
- (b) bei Abmusterung aufgrund von Krankheit oder Verletzung;
- (c) bei Abmusterung wegen Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch den Manager/Reeder;
- (d) bei Verlust, Auflegen oder Verkauf des Schiffes;
- (e) bei Arrestierung des Schiffes (sei es durch einen Seemann oder Andere), wenn das Schiff länger als 14 Tage an die Kette gelegt wird;
- (f) bei Entlassung gemäß § 23, Absatz (b) und (c) unten.

Die Art und Weise der Heimschaffung muß vernünftigen Ansprüchen hinsichtlich des Komforts genügen. Die Manager/Reeder sind verpflichtet, die Unterhaltskosten des an Land befindlichen Seemannes bis zum Zeitpunkt seiner Heimschaffung zu tragen.

Wenn die Ehefrau, oder im Falle eines alleinstehenden Seemannes, ein Elternteil des Seemannes schwer erkrankt, während sich der Seemann auf See befindet, ist dafür zu sorgen, daß der betreffende Seemann so schnell wie möglich heimgeschafft wird. Die Kosten der Heimschaffung werden vom Manager/Reeder getragen.

## **VERPFLEGUNG, UNTERKUNFT, BETTZEUG, EINRICHTUNGEN USW.**

### **§ 20**

Die Manager/Reeder sind verpflichtet, für alle an Bord befindlichen Seeleute folgendes bereitzustellen:

- (a) ausreichende und gute Nahrung;
- (b) Unterkunft in angemessener Größe und Qualität;
- (c) eine Matratze und mindestens ein Kopfkissen, drei Decken, zwei Laken, einen

- Kopfkissenbezug und zwei Handtücher. (Laken, Kopfkissenbezug und Handtücher sind mindestens einmal in der Woche zu wechseln);
- (d) erforderliches Eßbesteck und Geschirr;
  - (e) Waschmaschinen;
  - (f) Freizeiteinrichtungen gemäß IAO-Empfehlung Nr. 138 (1970).
- Ferner sind die Manager/Reeder verpflichtet, die Kombüse mit allen üblicherweise zur Zubereitung von Mahlzeiten benötigten Geräten auszustatten. Die unter Punkt (c) und (d) aufgeführten Gegenstände müssen von guter Qualität sein. Der Zustand der Unterkünfte sollte generell den in den einschlägigen IAO-Dokumenten aufgeführten Kriterien für die Besatzungsunterkünfte entsprechen.

## **UNTERHALTSZUSCHUB**

### **§ 21**

Während seines bezahlten Urlaubs hat der Seemann Anspruch auf Zahlung eines täglichen Unterhaltszuschusses gemäß der beiliegenden Tabelle (Anlage 2). Falls Unterkunft und/oder Verpflegung nicht an Bord bereitgestellt werden, sind die Manager/Reeder verpflichtet, für qualitativ hochwertige Unterkunft und/oder Verpflegung an Land zu sorgen.

## **PERSÖNLICHE HABE DER BESATZUNGSMITGLIEDER**

### **§ 22**

Wenn die persönliche Habe eines Seemannes, aus welchen Gründen auch immer, während der Dauer seines Arbeitsverhältnisses an Bord oder während der Reise zum oder vom Schiff vollständig oder teilweise verlorengeht oder beschädigt wird, sind die Manager/Reeder verpflichtet, ihm eine Entschädigung zu zahlen, deren Höhe nicht über den in der beiliegenden Tabelle (Anlage 2) festgelegten Betrag hinausgeht. Der Seemann versichert nach bestem Wissen und Gewissen, daß alle Angaben über die verlorene Habe der Wahrheit entsprechen.

## **BEENDIGUNG DES ARBEITSVERHÄLTNISSES**

### **§ 23**

- (a) Der Seemann kann das Arbeitsverhältnis schriftlich gegenüber dem Manager/Reeder oder dem Kapitän des Schiffes unter Einhaltung einer einmonatigen Kündigungsfrist beenden (vergl. auch § 3 oben).
- (b) Heuert ein Seemann für eine bestimmte Fahrt an, und ist diese Fahrt später entweder hinsichtlich der Dauer oder des Fahrtgebietes erheblichen Änderungen unterworfen, hat er das Recht, das Arbeitsverhältnis bei nächster Gelegenheit zu beenden. Ein Seemann hat das Recht, die Fahrt in die von Lloyds als solche bezeichneten Kriegsgebiete zu verweigern.
- (c) Der Seemann hat das Recht zu sofortiger Beendigung des Arbeitsverhältnisses, wenn das Schiff gemäß den Bestimmungen von Kapitel 1, Regel 19 (Anhang 4) des Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) aus dem Jahre 1974 oder IAO-Übereinkommen 147 (1976) über Mindestnormen

für die Handelsschifffahrt für nicht seetüchtig erklärt wurde. Ein Schiff gilt ebenso als nicht seetüchtig, wenn es nicht über eines oder mehrere der gemäß Kapitel 1, Regel 12 und 13 des SOLAS-Übereinkommens oder IAO-Übereinkommen 147 erforderlichen Zeugnisse verfügt.

- (d) Die Manager/Reeder können das Arbeitsverhältnis eines Seemannes nicht vor Ablauf seiner Beschäftigungsdauer (wie in § 3 definiert) beenden. In Ausnahmefällen können die Manager/Reeder einen Seemann nur entlassen:
  - (i) bei Totalverlust des Schiffes;
  - (ii) wenn das Schiff für einen zusammenhängenden Zeitraum von mindestens einem Monat aufgelegt war;
  - (iii) wegen eines Fehlverhaltens von seiten des Seemannes, das einen gesetzlich verankerten Entlassungsgrund darstellt, vorausgesetzt die Manager/Reeder unterrichten den Seemann vor seiner Entlassung in einem Kündigungsschreiben über das der Kündigung zugrundeliegende Fehlverhalten. Erfolgt die Kündigung nicht in der beschriebenen Form, hat sie keine Rechtswirkung hinsichtlich der Beendigung des Arbeitsverhältnisses des Seemannes, und der Seemann hat Anspruch auf eine der verbleibenden Restdauer seines Arbeitsverhältnisses entsprechende Abfindung.
- (e) Der Seemann hat Anspruch auf Auszahlung einer Abfindung in Höhe der doppelten Monatsgrundheuer bei Beendigung seines Arbeitsverhältnisses, ganz gleich aus welchem Grund (einschließlich den in Punkt (b) und (c) sowie § 14 weiter oben erwähnten Gründen), es sei denn:
  - (i) das Arbeitsverhältnis wird wegen Ablaufens einer im ITF-Arbeitsvertrag des Seemannes festgelegten Beschäftigungsdauer beendet, oder
  - (ii) das Arbeitsverhältnis wird aufgrund einer vom Seemann, wie oben ausgeführt, eingereichten Kündigung beendet, oder
  - (iii) der Seemann wird von den Managern/Reedern rechtmäßig und ordnungsgemäß aufgrund seines eigenen Fehlverhaltens entlassen.
- (f) Für die Zwecke des vorliegenden Vertrages gilt die Weigerung eines Seemannes, dem Befehl zum Fahrtantritt nachzukommen, nicht als Fehlverhalten des Seemannes, wenn
  - (i) das Schiff gemäß der Definition in § 23 (c) oben nicht seetüchtig ist, oder
  - (ii) aus welchen Gründen auch immer ein Fahrtantritt des Schiffes rechtswidrig wäre, oder
  - (iii) der Seemann im Zusammenhang mit der Einhaltung des vorliegenden Vertrages oder seines ITF-Arbeitsvertrages berechnigte Beschwerde gegen die Manager/Reeder erhebt, oder
  - (iv) der Seemann die Fahrt in ein Kriegsgebiet verweigert.

## MITGLIEDSBEITRÄGE, WOHLFAHRTSFONDS UND VERTRETUNG DER SEELEUTE

### § 24

- (a) Alle Seeleute sind normalerweise Mitglieder entweder der der ITF angeschlossenen deutschen Gewerkschaft oder der ITF-Sonderabteilung für Seeleute.
- (b) Die Manager/Reeder zahlen im Namen jedes einzelnen Seemannes die Beitrittsgebühren und Mitgliedsbeiträge gemäß den Bedingungen der entsprechenden Organisation.

- (c) Die Manager/Reeder zahlen in ihrem eigenen Namen Beiträge an den Internationalen Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds der ITF gemäß den Bestimmungen des Sondervertrages.
- (d) Die Manager/Reeder akzeptieren das Recht der ITF auf Ernennung eines Vertrauensmannes aus den Reihen der Seeleute.

## **VERLETZUNG DES VERTRAGES**

### **§ 25**

Sollten die Manager/Reeder gegen die Bestimmungen des vorliegenden Vertrages verstoßen, haben die ITF, in ihrem eigenen Namen oder im Namen der Seeleute, und/oder jeder Seemann das Recht, alle ihres Erachtens erforderlichen Maßnahmen gegen die Manager/Reeder zu ergreifen, um Abhilfe zu schaffen.

## **ÄNDERUNG DES VERTRAGES**

### **§ 26**

Wenn sich die ITF-Zentrale und die Manager/Reeder über Änderungen und/oder Zusätze in bezug auf die Anwendung und den Inhalt des vorliegenden Vertrages einigen, werden diese Änderungen und Zusätze schriftlich festgehalten und von den Parteien unterzeichnet und in den Sondervertrag aufgenommen.

## **VERZICHTSERKLÄRUNGEN UND ABTRETUNGSURKUNDEN**

### **§ 27**

Die Manager/Reeder verpflichten sich, keinen Seemann zur Unterzeichnung eines Dokumentes aufzufordern oder zu drängen, in dem sich der Seemann durch Verzichtserklärung oder Abtretung oder in anderer Form bereit erklärt oder verspricht, Veränderungen der Bestimmungen des vorliegenden Vertrages zu akzeptieren oder Heuern (einschließlich möglicher Heuernachzahlungen) oder andere Bezüge, die ihm nach dem vorliegenden Vertrag zustehen oder zustehen werden, an die Manager/Reeder, ihre Bediensteten oder Agenten zurückzuzahlen. Die Manager/Reeder erklären ferner, daß alle bereits existierenden derartigen Dokumente null und nichtig und ohne rechtliche Wirkung sind.

Datum:

Unterschrift für

Unterschrift für die ITF

ISR-Flottenvertrag – Gültiger Heuertarif – für die im ISR registrierten Schiffe mit garantierten monatlichen Überstunden von 103 Stunden für ISR-Offiziere und -Mannschaftsgrade zum normalen Überstundentarif. Bei Überschreiten von 103 Überstunden wird der in Spalte 3 aufgeführte Stundentarif bezahlt.

1 Dienstgrad	2 Monatliche Grundheuer (US \$)	3 Überstunden- Tarif pro Stunde (US \$)	4 Garantierte monatliche Überstunden 103 St./US \$	5 Urlaubsgeld 6 Tage pro Monat (US \$)	6 Unterhaltszu- schuß 6 Tage pro Monat (zu US \$ 18,-)	7 Monatliche Gesamtheuer (US \$)
2. Offizier/2. Ingenieur						
Funkoffizier						
Elektroingenieur	895,-	6,47	666,41	179,-	108,-	1848,-
Chefsteward						
3. Offizier/3. Ingenieur	863,-	6,24	642,72	173,-	108,-	1787,-
Elektriker	770,-	5,56	572,68	154,-	108,-	1605,-
Bootsmann/Pumpenmann						
Maschinenwart						
Chefkoch	574,-	4,15	427,45	115,-	108,-	1224,-
Hilfsskesselwärter/Zimmermann						
Lagerhalter						
Matrose						
Heizer/Motormann						
Öler/Schmierer	514,-	3,71	382,13	103,-	108,-	1107,-
2. Steward						
2. Koch/Messesteward	438,-	3,16	325,48	88,-	108,-	959,-
Leichtmatrose/Reiniger	383,-	2,76	284,28	77,-	108,-	852,-
Decksjunge/Küchenjunge	308,-	2,22	228,66	62,-	108,-	707,-

Unter keinen Umständen soll eine über 18 Jahre alte Person als Decks- oder Küchenjunge oder zu dem für Decks- und Küchenjungen vorgesehenen Heuersatz beschäftigt werden.

Anmerkung: Besatzungsmitglieder, die über 18 Jahre alt sind und deren Funktion nicht unter den obigen Dienstgraden aufgeführt ist, müssen zumindest die Heuer eines Matrosen erhalten.

Es handelt sich, bei allen Heuern um Netto-Heuern; alle einschlägigen Steuern und Sozialversicherungsbeiträge werden vom Arbeitgeber getragen.

Datum: .....

.....

## Anlage 2

### TABELLE DER BARGELDLEISTUNGEN

#### **BARGELDLEISTUNGEN**

##### **§ 16**

*Entschädigung im Todesfall:*

- (i) an die nächsten Familienangehörigen zu zahlen – US\$ 60.000,–
- (ii) an jedes abhängige Kind unter 21 Jahren zu zahlen – US\$ 15.000,– (Höchstgrenze: 4 Kinder)

##### **§ 21**

*Unterhaltszuschuß:*

Täglicher Unterhaltszuschuß für jeden bezahlten Urlaubstag – US\$ 18,–

##### **§ 22**

*Persönliche Habe der Besatzungsmitglieder, Verlust oder Beschädigung:*

Höchstbetrag: US\$ 3.000,–

##### **§ 24**

*Mitgliedsbeiträge und Vertretung:*

ITF-Sonderabteilung für Seeleute (SSD)

SSD-Beitrittsgebühr/Mitgliedsbeitrag – US\$ 69,– jährlich pro Seemann  
Internationaler ITF-Wohlfahrts-, Sozial- und Hilfsfonds der Seeleute

Beitrag des Managers/Reeders – US\$ 230,– jährlich pro Seemann

Datum:

Unterschrift für

Unterschrift für die ITF

## A U S Z U G

### AUS DEN INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMEN VON 1974 ZUM SCHUTZ DES MENSCHLICHEN LEBENS AUF SEE

#### KAPITEL 1

#### REGEL 12

#### AUSSTELLUNG VON ZEUGNISSEN

- (a) (i) Einem Fahrgastschiff, das den Vorschriften der Kapitel II-1, II-2, III und IV sowie allen sonstigen einschlägigen Vorschriften der vorliegenden Regeln entspricht, wird nach erfolgter Überprüfung und Besichtigung ein als Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe bezeichnetes Zeugnis ausgestellt.
- (ii) Einem Frachtschiff, das den in Regel 10 aufgeführten Vorschriften für Frachtschiffe und den einschlägigen Vorschriften der Kapitel II-1 und II-2 mit Ausnahme der Vorschriften über Feuerlöschanlagen und Brandschutzpläne entspricht, wird nach erfolgter Besichtigung ein als Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe bezeichnetes Zeugnis ausgestellt.
- (iii) Einem Frachtschiff, das den einschlägigen Vorschriften der Kapitel II-1, II-2 und III und allen sonstigen einschlägigen Vorschriften der vorliegenden Regeln entspricht, wird nach erfolgter Überprüfung ein als Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe bezeichnetes Zeugnis ausgestellt.
- (iv) Einem mit einer Telegrafiefunkanlage ausgerüsteten Frachtschiff, das den Vorschriften des Kapitels IV und allen sonstigen einschlägigen Vorschriften der vorliegenden Regeln entspricht, wird nach erfolgter Überprüfung ein als Telegrafiefunk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe bezeichnetes Zeugnis ausgestellt.
- (v) Einem mit einer Sprechfunkanlage ausgerüsteten Frachtschiff, das den Vorschriften des Kapitels IV und allen sonstigen einschlägigen Vorschriften der vorliegenden Regeln entspricht, wird nach erfolgter Überprüfung ein als Sprechfunk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe bezeichnetes Zeugnis ausgestellt.
- (vi) Wird einem Schiff nach Maßgabe dieser Regeln eine Ausnahme gewährt, so wird zusätzlich zu den unter diesem Buchstaben vorgeschriebenen Zeugnissen ein als Ausnahmezeugnis bezeichnetes Zeugnis ausgestellt.
- (vii) Die Sicherheitszeugnisse für Fahrgastschiffe, die Bau-Sicherheitszeugnisse, Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisse, Telegrafiefunk-Sicherheitszeugnisse und Sprechfunk-Sicherheitszeugnisse für Frachtschiffe sowie die Ausnahmezeugnisse werden entweder von der Verwaltung oder von einer von dieser ordnungsgemäß ermächtigten Person oder Organisation ausgestellt. In jedem Fall trägt die Verwaltung die volle Verantwortung für das Zeugnis.

- (b) Unbeschadet jeder anderen Bestimmung dieses Übereinkommens bleibt jedes nach Maßgabe des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See ausgestellte Zeugnis, das beim Inkrafttreten des vorliegenden Übereinkommens gegenüber der Verwaltung, die das Zeugnis ausgestellt hat, Gültigkeit besitzt, weiterhin gültig, bis es nach Maßgabe des Kapitels I Regel 14 des Übereinkommens ungültig wird.
- (c) Eine Vertragsregierung darf nach dem Tag, an dem dieses Übereinkommen für sie in Kraft tritt, keine Zeugnisse mehr nach Maßgabe der Internationalen Übereinkommen von 1960, 1948 oder 1929 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See ausstellen.

### REGEL 13

#### AUSSTELLUNG EINES ZEUGNISSES DURCH EINE ANDERE REGIERUNG

Eine Vertragsregierung kann auf Ersuchen der Verwaltung die Besichtigung eines Schiffes veranlassen und diesem nach Maßgabe dieser Regeln Zeugnisse ausstellen, wenn sie sich davon überzeugt hat, daß den Vorschriften dieser Regeln entsprochen ist. Jedes dieser Zeugnisse muß die Feststellung enthalten, daß es auf Ersuchen der Regierung des Staates ausgestellt wurde, dessen Flagge zu führen das Schiff jetzt oder zukünftig berechtigt ist; es hat die gleiche Gültigkeit wie ein aufgrund der Regel 12 ausgestelltes Zeugnis und wird ebenso anerkannt.

### REGEL 19

#### KONTROLLE

- (a) Jedes Schiff unterliegt im Hafen einer anderen Vertragspartei der Kontrolle durch ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete der betreffenden Regierung insoweit, als diese Kontrolle der Feststellung dient, daß die nach Kapitel I Regel 12 oder 13 des Übereinkommens ausgestellten Zeugnisse gültig sind.
- (b) Diese Zeugnisse sind, wenn sie gültig sind, anzuerkennen, sofern nicht triftige Gründe für die Annahme bestehen, daß der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung im wesentlichen nicht den Angaben eines der Zeugnisse entspricht oder daß das Schiff und seine Ausrüstung nicht Regel 11 Buchstaben (a) und (b) entsprechen.
- (c) Unter den unter Buchstabe (b) dieser Regel genannten Umständen oder wenn ein Zeugnis abgelaufen oder ungültig geworden ist, trifft der die Kontrolle durchführende Bedienstete Maßnahmen, um ein Auslaufen des Schiffes so lange zu verhindern, bis es ohne Gefahr für das Schiff oder die an Bord befindlichen Menschen in See stechen oder den Hafen verlassen kann, um sich zu der geeigneten Reparaturwerft zu begeben.
- (d) Gibt die Kontrolle Anlaß zum Einschreiten, so unterrichtet der die Kontrolle durchführende Bedienstete umgehend schriftlich den Konsul oder in dessen Abwesenheit den nächsten diplomatischen Vertreter des Staates, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, über alle Umstände, unter denen ein Einschreiten für notwendig gehalten wurde.

Außerdem werden auch die für die Ausstellung der Zeugnisse verantwortlichen ernannten Besichtiger und anerkannten Stellen unterrichtet. Der Organisation ist ein Bericht über den Tatbestand im Zusammenhang mit dem Einschreiten vorzulegen.

- (e) Die Behörde des betreffenden Hafenstaats teilt außer den unter Buchstabe (d) dieser Regel genannten Parteien auch den Behörden des nächsten Anlaufhafens alle einschlägigen Angaben über das Schiff mit, wenn sie nicht nach den Buchstaben (c) und (d) tätig werden kann oder wenn dem Schiff die Weiterfahrt zum nächsten Anlaufhafen gestattet worden ist.
- (f) Bei der Ausübung der Kontrolle nach dieser Regel sind alle nur möglichen Anstrengungen zu unternehmen, um ein unangemessenes Fest- oder Aufhalten des Schiffes zu verhindern. Wird ein Schiff dadurch in unangemessener Weise fest- oder aufgehalten, so hat es Anspruch auf Ersatz des erlittenen Verlusts oder Schadens.

Datum: .....

Unterschrift für

Unterschrift für die ITF